Regionalt trafikförsörjningsprogram

för Västerbottens län 2016-2019

Beslutad av Förbundsfullmäktige 2016-03-23, § 13 Uppdaterad i Förbundsstyrelsen 2017-05-17 § 44
DNR 15RKTM0028

REGION
VÄSTERBOTTEN

Kollektivtrafikmyndigheten
i Västerbottens län

Inledning

Detta är det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västerbottens län år 2016-2019. Ansatsen inför det nya programmet har varit att förfina och uppdatera målen och åtgärderna samt uppdatera nulägesbeskrivningen. Precis som förra gången ville vi ha delaktighet och transparens i framtagningen och skapa nya kontakter med parter som har betydelse för och berörs av kollektivtrafiken. Vad gäller innehållet så var målet att det skulle uppfylla lagstiftningens krav och att ta fram ett genomarbetat och väl förankrat program.

Vi är medvetna om att programmet aldrig kan uppfylla alla tänkbara förväntningar. Det är viktigt att dokumentet är förankrat, det vill säga uttrycker en verklig politisk vilja, styr arbetet på tjänstemannanivå på ett lämpligt sätt och överlag systematiserar planeringen av regionens kollektivtrafik. Det ska vara ett dokument som både politiker och tjänstemän kontinuerligt går tillbaka till under tidsperioden, när den dagliga verksamheten läggs upp.

Stort tack till alla samrådsparter, som gjort en ovärderlig insats under samrådstiden.

Detta trafikförsörjningsprogram har antagits den 23 mars 2016 i Förbundsfullmäktige.

Se begreppsförklaringar i Bilaga 2.

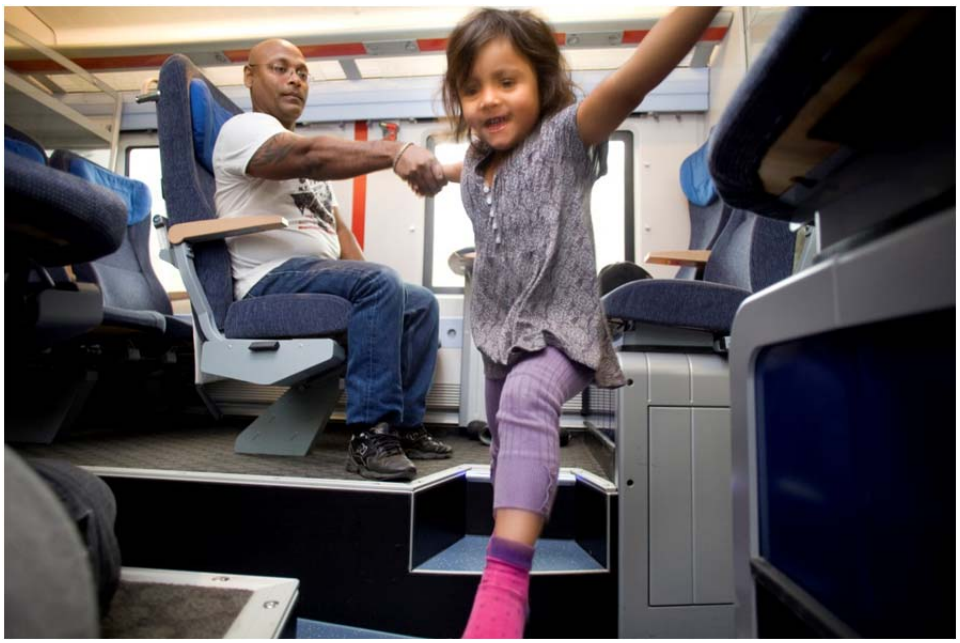


Foto: Johan Gunséus

Fakta Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län, Region Västerbotten
Den 1 januari 2012 trädde den nya kollektivtrafiklagen i kraft och då inrättades även nya kollektivtrafikmyndigheter i varje län runt om i landet. De nya myndigheterna har ansvar för kollektivtrafiken i länen. De har till uppgift bland annat att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram där vision, mål och åtgärder för länets kollektivtrafik beskrivs.

Inledning 1

1. Programmets syfte och avgränsningar 3

2. Arbetsprocess 4

3. Sammanfattad nulägesanalys 5
3.1. Kollektivtrafikresandet kan öka snabbare 5
3.2. Utbudet förbättras totalt sett, men inte för alla 6
3.3. Tågtrafiken stabiliseras 7
3.4. Tätortstrafiken växer 9
3.5. Regionbusstrafiken ökar något och utvecklas 9
3.6. Färjan över Kvarken – en potential 10
3.7. Arbetspendlingens pulsådror 10
3.8. Många bäckar små 10

4. Vision och värdegrund regionalt 11

5. Mål och åtgärder för den regionala kollektivtrafiken 12
5.1. Nationella, regionala och lokala mål att förhålla sig till 12
5.2. Mål och åtgärder 13
5.2.1. Övergripande mål och hur vi når dem 14
5.2.2. Mål (se även övergripande mål) 16
5.2.3. Åtgärder (se även åtgärder för övergripande mål) 17

6. Arbetsmetod och uppföljning 19

7. Kommersiell trafik – nuläge och framtid 20

8. Samhällsnytta och finansiering 21

Bilaga 1 Nuläge för kollektivtrafiken i regionen
Bilaga 2 Begreppsförklaringar
Bilaga 3 Arbetspendlingsstatistik
Bilaga 4 Större karta över prioriterat nät samt lista på relationer i prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning.
Bilaga 5 Större kartor över kollektivtrafikutbudet
Bilaga 6 Analys av pendlingen mellan SAMS-områden 2010
Bilaga 7 Busstationer och resecentrum
Bilaga 8 Delstrategier och åtgärder RUS
Bilaga 9 Nationella mål
Bilaga 10 Linjekartor
Bilaga 11 Upphandlad stomlinjetrafik och inomkommunal trafik i länet
Bilaga 12 Sammanfattning av Landstingets och kommunernas kollektivtrafikplaner

1. Programmets syfte och avgränsningar

Trafikförsörjningsprogrammet är länets strategiska plan för den regionala kollektivtrafiken. Den uppfyller flera funktioner. Även om innehållet styrs av en lag och det finns vägledningar för struktur och innehåll så varierar trafikförsörjningsprogrammens funktion och innehåll mellan länen.

I Västerbotten ligger planering av och budget för kollektivtrafiken i huvudsak hos kommunerna (för den inomkommunala trafiken) och hos Landstinget (för mellankommunal trafik, det vill säga stomlinjer och kostnaden för tågtrafik). Därutöver finns viss kommersiell trafik. Kommunerna och Landstinget beställer kollektivtrafik hos Kollektivtrafikmyndigheten, som vid behov tar beslut om trafikplikt och ger Länstrafiken uppdraget att upphandla eller göra justeringar inom befintligt avtal. Det innebär att kommunerna och Landstinget själva har planer för sin kollektivtrafik, och trafikförsörjningsprogrammet behöver förhålla sig till dessa planer. Trots att kommuner och landsting själva planerar sin trafik så har Trafikförsörjningsprogrammet följande funktioner i Västerbotten:

- Vara en övergripande strategi som tar avstamp i kommunernas och Landstingets kollektivtrafikplaner eller motsvarande.
- Politisk styrning i form av vision, mål och övergripande åtgärder, för att strukturera Kollektivtrafikmyndighetens och samarbetsparters arbete för kollektivtrafikens utveckling på regional nivå.
- Information till medborgare, kollektivtrafikföretag och övriga om vilken upphandlad och kommersiell kollektivtrafik som finns idag och vilken trafik som kan tänkas upphandlas i framtiden. Detta för transparens mot medborgare och mot kollektivtrafikföretag som planerar starta upp kommersiell kollektivtrafik.
- Beslut om trafikplikt ska kunna härledas i programmet. Programmet är ett verktyg för att långsiktigt planera trafikplikt och upphandling, och ökar förutsägbarheten i Kollektivtrafikmyndighetens, kommuners och landstings agerande.
- Programmet har en tyngdpunkt på den regionala kollektivtrafiken i lagens mening, det vill säga på all kollektivtrafik där resandet domineras av vardagsresande, inklusive tätortstrafik, kommersiell trafik, anropsstyrd trafik och taxi. Interregional kollektivtrafik såsom nattåg, flyg, färja Umeå-Vasa, bussar och dagtåg till Stockholm, behandlas också eftersom regional och interregional kollektivtrafik tillsammans bildar ett helhetsutbud för resenären. Det behövs anslutningar med den regionala och lokala kollektivtrafiken till och från resecentrum och busstationer. Den interregionala kollektivtrafiken matar in resenärer i den regionala kollektivtrafiken, och har betydelse för att nå våra övergripande kollektivtrafikmål. Dessutom fungerar den interregionala kollektivtrafiken som regional kollektivtrafik på vissa delsträckor.

Programmet fokuserar på åtgärder perioden 2016-2019, men vision och mål syftar även längre fram i tid.

2. Arbetsprocess

Tidigt samråd inför revidering hölls under våren 2015, med ett tidigt samrådsmöte med 46 deltagare den 12 maj 2015. Under det tidiga samrådet användes det gällande trafikförsörjningsprogrammet som ett diskussionsunderlag. Organisationer gavs möjlighet till enskilt, tidigt samråd, vilket också skedde i två fall våren 2015. Under sommaren och hösten arbetades ett förslag till remissversion fram av tjänstemännen. Kollektivtrafikutskottet beslutade att skicka ut remissen den 10 september 2015. Remisskonferens anordnades 15 september 2015. Remisstiden var 10 september till 20 december 2015. Tjugosex yttranden på remissen kom in och synpunkterna sammanställdes i en tabell. Utifrån yttranden och avvägningar sammanställdes ett förslag till trafikförsörjningsprogram. Den 11 februari 2016 beslutade Kollektivtrafikutskottet vid Region Västerbotten om förslaget till nytt program, den 16 februari fattade Regionstyrelsen beslut och slutgiltigt beslutades det nya regionala trafikförsörjningsprogrammet i Förbundsfullmäktige den 23 mars 2016.

Samråd hölls med följande parter:

- Representanter för kollektivtrafikföretag, besöksnäring, handikapporganisationer, pensionärsorganisationer, fackförbund, Hela Sverige ska leva, Trafikverket, Länsstyrelsen, kommuner, landsting, Länstrafiken den 12 maj 2015 vid Vindelns folkhögskola
- Kollektivtrafikföretag verksamt i Västerbotten, enskilt tidigt samråd den 27 maj 2015
- Inlandsbanan AB enskilt tidigt samråd den 27 maj 2015
- Samråd med grannlänens kollektivtrafikmyndigheter 17 september 2015
- Representanter för kollektivtrafikföretag, besöksnäring, handikapporganisationer, fackförbund, Hela Sverige ska leva, byaförening, Trafikverket, kommuner, landsting, taxirörelsen och handelskammaren, den 15 september i MB-huset i Lycksele.

Dessa är viktiga samarbetsparters för Kollektivtrafikmyndigheten även i det löpande arbetet. Framöver kan samarbete och samråd utvecklas och breddas, inom ramen för kollektivtrafikmyndighetens resurser.

Foto: Ingela Hjulfors Berg

3. Sammanfattad nulägesanalys

Kollektivtrafikens funktion är att erbjuda mobilitet på ett hållbart sätt. Kollektivtrafiken, precis som all trafik, har inget egenvärde utan finns till för att flytta människor (och varor) dit de behövs och där de vill vara, för att därigenom skapa god livskvalitet, välstånd, regional utveckling och så vidare. Dessutom fyller och kommer kollektivtrafiken fylla en viktig funktion för att dessa förflyttningar ska kunna ske och öka på ett effektivt och klimatvänligt sätt. För att beskriva nuläget är det därför viktigt att titta dels på hur den geografiska tillgängligheten har utvecklats, dels på hur kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet har utvecklats. I Bilaga 1 finns en utförlig beskrivning av olika delar: kollektivtrafikutbud regionalt och interregionalt, infrastruktur, information, biljettförsäljning med mera. Här sammanfattas läget utifrån geografisk tillgänglighet och marknadsandel.

3.1. Kollektivtrafikresandet kan öka snabbare

Utvecklingen av kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet har inte utvecklats i den takt som målet i programmet 2012-2015 förutsatte, men ökat ändå. År 2015 hade Västerbotten stigit i rangordningen och ligger på en femteplats tillsammans med Jönköpings län. Tyvärr hade andelen sjunkit nationellt med en %-enhet. Antalet resor ökade med cirka två respektive cirka tre procent per år mellan 2013 och 2015, vilket är mindre än den genomsnittliga ökningstakt som krävs för att uppnå målet i detta program. Det beror framför allt på att medan antalet resor i tätortstrafiken i Umeå ökat kraftigt, så har resandet i Norrtågstrafiken minskat på grund av hastighetssänkningarna och neddragningarna mellan Umeå och Luleå, och att trafikomläggningen och utökningen i Skellefteå tätort lett till en resandeökning som dock inte kan fångas upp av statistiken eftersom många resor som innefattat byte i centrum (två resor) nu kan göras utan byte (en resa).

Dock finns det mycket som kan leda till att resandemängderna kommer ikapp: fortsatt resandeökning i Umeå tätort, att resandet tar ny fart i Skellefteå tätort, stabiliserad regional tågtrafik och den möjlighet som ny operatör i Norrtågstrafiken innebär. Regionbussresandet ökade dessutom något 2014-2015. I nuläget finns det många styrkor, men många arbetsområden återstår både i tågtrafiken, infrastrukturen, regionbusstrafiken och tätortstrafiken och i olika delar av dessa.

Antalet kollektivtrafikresor i Västerbotten ökar hela tiden, men kollektivtrafikresandet ökar inte så mycket snabbare än resandet totalt sett. Befolkningen i Västerbotten har ökat med 2,5 % sedan 2006. Antalet resor i kollektivtrafiken har ökat med 30 procent 2006-2015. Utifrån resvaneundersökningarna har det totala resandet, alla färdsätt, mätt i färdlängd per år ökat med cirka 20 % under ungefär samma period. Resandet med allmän kollektivtrafik har, i färdlängd mätt, mer än fördubblats. Men ökningen i total färdlängd bestod till största delen av en ökning av Annat färdsätt, som sannolikt domineras av flygresor. Färdlängden med privatbil har faktiskt minskat i Västerbotten. Det faktum att antalet kollektivtrafikresor ökat med 14 % i Västerbotten 2010-2015 men marknadsandelen under samma period ökat endast från cirka 12 procentenheter till cirka 14 procentenheter kan därför inte kan förklaras med att bilresandet skulle ha ökat i Västerbotten, utan snarare med att flygresandet ökat.

Nöjdheten bland regelbundna resenärer med senaste resan sjönk något från att ha varit mycket god, medan nöjdheten bland allmänheten höjdes något mellan 2014 och 2015.

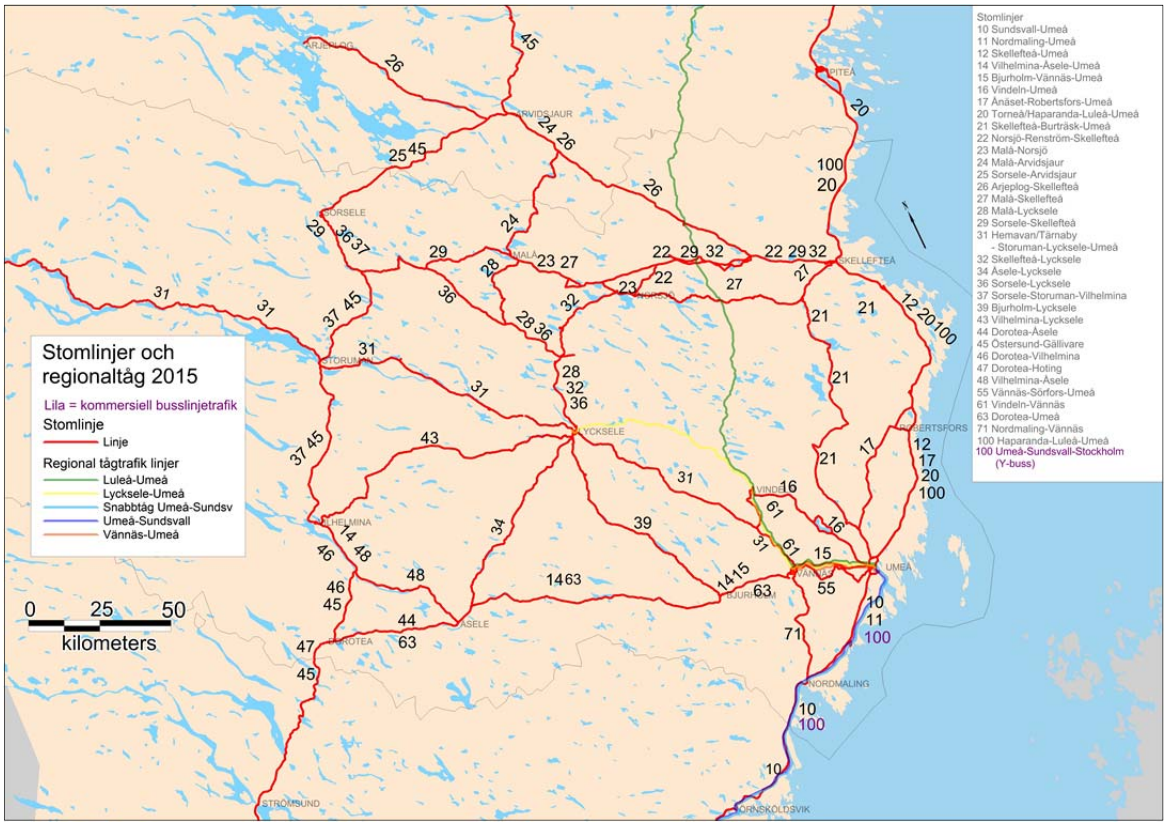
Snabbast ökar antalet kollektivtrafikresenärer i tätortstrafiken i Umeå, där antalet resenärer passerade 7 miljoner år 2015. Det är en 55 % ökning jämfört med 2006 och utgör mer än hälften av det totala antalet kollektivtrafikresor i Västerbotten. Under samma tid ökade befolkningen i kommunen med cirka 9 %. I Skellefteå kommun har befolkningen ökat med två promille under perioden, och resandet i tätortstrafiken har mer än fördubblats, om än från en mycket lägre nivå än i Umeå. Under samma tid har centralorten inte ökat i befolkning mer än kommunen i genomsnitt, så invånarna i centralorten har ökat sitt kollektivtrafikresande.

Tågtrafiken bidrar också mycket till resandeökningarna, men den regionala tågtrafiken kommer av naturliga skäl inte bidra lika starkt till ökningen av antalet resor i kollektivtrafiken som tätortstrafiken, eftersom en stor del av tågresandet är så kallade sällanresenärer. Men det är relativt långa resor, och därför har det stor betydelse för klimatet när resorna sker med tåg istället för bil.

Sett till kollektivtrafiken i sig ser alltså utvecklingen positiv ut, men den kompenserar inte tillräckligt för ökningen av det totala transportarbetet. För att kollektivtrafiken kraftigt ska bidra till minskade klimatgasutsläpp är det nödvändigt att ökningen av det motoriserade transportarbetet i Västerbotten, och mer där till, sugs upp av kollektivtrafiken. Ett första steg i Västerbotten är dock att uppnå en betydligt ökad marknadsandel av det motoriserade resandet, och att vi sätter ett högt mål utifrån våra förutsättningar idag och utifrån Sveriges klimatmål.

3.2. Utbudet förbättras totalt sett, men inte för alla

Ansvarsfördelningen i Västerbotten, där kommuner och landsting beställer och finansierar den trafik de vill ha via kollektivtrafikmyndigheten kommer efter färskt beslut finnas kvar tills vidare, snarare än ett skatteväxlingssystem där kollektivtrafik-myndigheten både finansierar och låter Länstrafiken upphandla trafiken. Det innebär att de stora trafikutökningar som kan behövas för att uppnå målen, beslutas i kommuner och landsting.



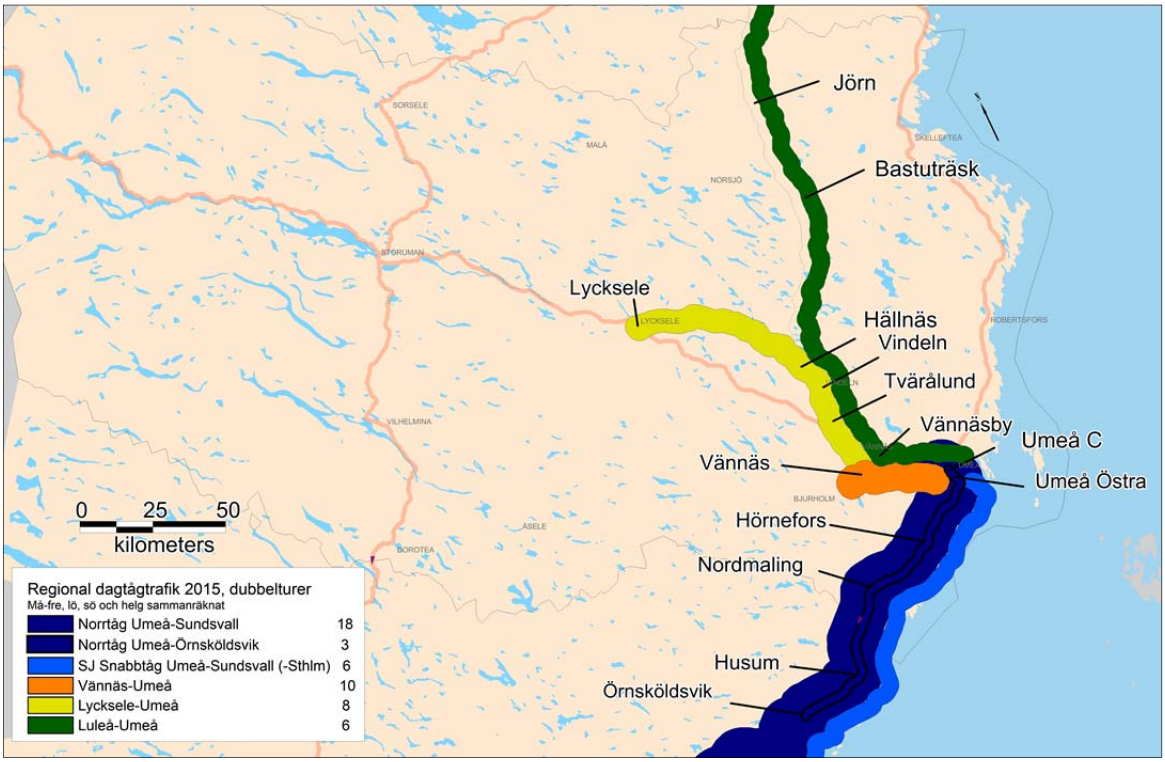
Figur 1. Stomlinjer och regional tågtrafik i Västerbotten 2015. Karta: Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län. Se bilaga 10 för kartor över inomkommunal trafik.

Kollektivtrafikutbudet har förbättrats på många håll under 2010-talet, framför allt i tätortstrafiken och tågtrafiken, men det har också skett försämringar för en del resenärer då tågtrafiken medfört mindre regionbusstrafik på E4 och E12, och tätortstrafiken i Lycksele upphörde 2014. Tätortstrafiken i Skellefteå utökades och lades om hösten 2014. I många kommuner har inomkommunal busstrafik delvis gjorts om till skolskjuts och ringbilar (anropstyrd trafik) av ekonomiska skäl och på grund av låga resandemängder. Totalt sett förbättrades utbudet åtminstone sett till antalet utbudskilometer i kollektivtrafiken, som ökade med 18 % mellan 2011 och 2014. I riket i genomsnitt var ökningen 6 %. I dagsläget saknar Västerbotten redskap för analyser av geografisk tillgänglighet mellan olika viktiga platser med kollektivtrafiken, men planen är att påbörja sådana analyser och kunna redovisa mål och analyser av t.ex. hur stor andel av befolkningen har en viss maximal restid till kommuncentrum eller regionalt centrum.

3.3. Tågtrafiken stabiliseras

Norrtågtrafiken har sedan starten 2010 haft ett kraftigt ökat resande på de fyra nya tåglinjerna i Västerbotten. De senaste åren har resandeökningen mattats av, men fortsätter. Bäst går Norrtågstrafiken Umeå-Sundsvall och Umeå-Vännäs. Flera olika aktörer som är engagerade i Norrtågtrafiken har arbetat systematiskt för att komma till rätta med de problem som funnits framför allt vintertid, och under vintern 2015/2016 kan tågtrafiken beskrivas som stabil. Vissa delsträckor på Botniabanan har överfulla tåg i rusningstid. Det tyder på en potential till resandeökning, om utbudet kunde förbättras och marknadsföras ytterligare. Det är av finansiella och tekniska skäl komplicerat att skapa fler avgångar i rusningstid på Botniabanan. Det är en resandepotential som tyvärr

går förlorad, då en del resenärer tar privatbilen för att slippa stå på tåget, och reseupplevelsen överlag inte är den bästa i ett överfullt tåg. På sikt borde detta inte få hindra potentialer från att lösas in, eftersom det är viktigt att just de stora resandevolymerna i rusningstid styrs till hållbara färdsätt för att uppnå klimatmålen.



Figur 2. Regional dagtågtrafik och dagförbindelser med nattåg, i Västerbotten 2015. Dubbelturer, vardag, lördag och helg sammanlagt. Karta: Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län.

Sommaren 2016 blir det en ny operatör för trafiken som har en uttalad målsättning att locka fler resenärer. SJ:s snabbtågtrafik mellan Umeå och Stockholm som funnits i några år fungerar också som regional tågtrafik mellan bland annat Umeå, Örnsköldsvik och Sundsvall men stannar på färre stationer än Norrtåg. Denna trafik har förbättrat utbudet till resenärerna totalt sett, då denna trafik och Norrtågs trafik kompletterar varandra i tid. Tillgänglig statistik för SJ:s snabbtågtrafik och Norrtågs trafik tillsammans visar att resandet dagtid närmar sig en miljon resande per år. Därtill kommer nattågstrafiken på Botniabanan med ca 300 000 resande.

För nattågstrafiken har det inte skett större förändringar i utbudet, men under hösten 2015 har det pågått en diskussion om nattågstrafikens framtid. Nattågen har stor betydelse för hållbar tillgänglighet mellan Västerbotten och Stockholm. Det är idealiska avgångs- och ankomsttider vid Västerbottens stationer och det finns flera fördelar jämfört med flygresa. Tågstrafiken har fått en större regional roll när resenärer från indragna turer med Norrtåg Umeå-Luleå har hänvisats till sittplatserna på nattåg mellan Stockholm och Luleå.

Ett problem – och en möjlighet - för tågtrafiken är infrastrukturen. Norrbotniabanan kommer kraftigt att förkorta restiderna mellan orterna bland annat Umeå och Skellefteå, och senare till Piteå och Luleå. Norrbotniabanan kommer att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört med privatbil efter E4 och förbättra kollektivtrafikens marknadsandel. Det eftersatta underhållet av Stambanan har lett till

hastighetssänkningar och orimliga restider mellan Umeå och Luleå. Botniabanan fungerar relativt bra, till och från Lycksele har det funnits kapacitetsproblem. Det finns flera förslag för Tvärbanan för att komma tillrätta med problemen som tyvärr inte genomförts än.

3.4. Tätortstrafiken växer

Tätortstrafiken ökar i antal resande och utbud, och det har funnits en god vilja i Umeå och Skellefteå för trafikutökningar. En kraftig minskning av biltrafik till förmån för kollektivtrafik och andra hållbara färdsätt kräver även bilbegränsande åtgärder. Exempel på åtgärder är prioritering av busstrafik framför privatbilstrafik både i trafikstyrning och markanvändning, begränsningar av biltrafik och parkering i centrum, enkla byten mellan olika kollektivtrafikslag, bebyggelseförtätning och stadsläkning efter kollektivtrafikstråk och att undvika externa handelscentrum och andra större målpunkter där kollektivtrafiken har svårt att konkurrera. Både Umeå och Skellefteå kommuner har arbetat strategiskt med trafikfrågor i centralorten inklusive kollektivtrafik. I Umeå finns ett förslag till kollektivtrafikstrategi som eventuellt kommer inkluderas i en aktualisering av fördjupad översiktsplan. I Skellefteå pågår arbete med fördjupad översiktsplan för centrala staden där det ingår en trafiksystemlösning. Den fördjupade översiktsplanen hör ihop med andra stora projekt som trafikstrategi och resecentrum. Förslagen har en tydlig prioritering av kollektivtrafik och andra hållbara färdsätt jämfört med privatbil, så om planerna antas och genomförs, finns goda förutsättningar för kraftigt ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Västerbotten.

3.5. Regionbusstrafiken ökar något och utvecklas

Resandet i regionbusstrafiken har ökat något 2014-2015, men under längre tid varit stabilt beaktat befolkningsminskning i många kommuner, årskullar och att viss regiontrafik har gjorts om till tätortstrafik. Kundnöjdheten och allmänhetens nöjdhet är god. Det har skett och arbetas med många förbättringar som kan öka regionbusstrafikresandet framöver. När det gäller regionbusstrafiken finns en ambition att erbjuda fler avgångar istället för att sätta in förstärkningsfordon på de avgångar där resenärerna inte ryms i en buss. Det ökar valfriheten och gör kollektivtrafiken attraktivare. En ny potential och ett argument för gränsöverskridande trafik är en ny storflygplats i Mo i Norge. Efter svag lönsamhet i bussgodsverksamheten kommer biljettförsäljningen vid vissa busstationer att försvinna, vilket ställer krav på nya sätt att sälja biljetter. Nya betalmöjligheter och digitala informationskanaler har införts, och information i realtid om var bussen befinner sig kommer inom kort komma alla länsbor till del. Sedan flera år finns en nationell reseplanerare och biljettshop på Internet, Resrobot, där resor med buss och tåg i hela landet kan köpas på samma biljett. Länstrafikens telefonkundtjänst har förlängt öppettiderna, och informationen till resenärerna har förbättrats bland annat i form av en SMS-tjänst. Nya produkter kommer kunna införas när själva korten byts ut och det kommer bli tydligare och enklare att resa över länsgräns. Sedan några år tillbaka har många hållplatser i länet förfallit, och Länstrafiken har tagit en samordnande roll för hållplatser och resecentrum för att förbättra hållplatsmiljöerna i Västerbotten. Under 2016 kommer Länstrafiken att börja med förarcertifiering.

3.6. Färjan över Kvarken – en potential

Färjan över Kvarken har haft mycket positiv resandeutveckling och arbetet med ny färja fortskrider. Detta har stor betydelse för hållbart resande till och från Västerbotten, innebär ökat utbyte mellan regionerna, ställer krav på transporter vidare i Västerbotten och är en potential också för kollektivtrafikens resandeutveckling.

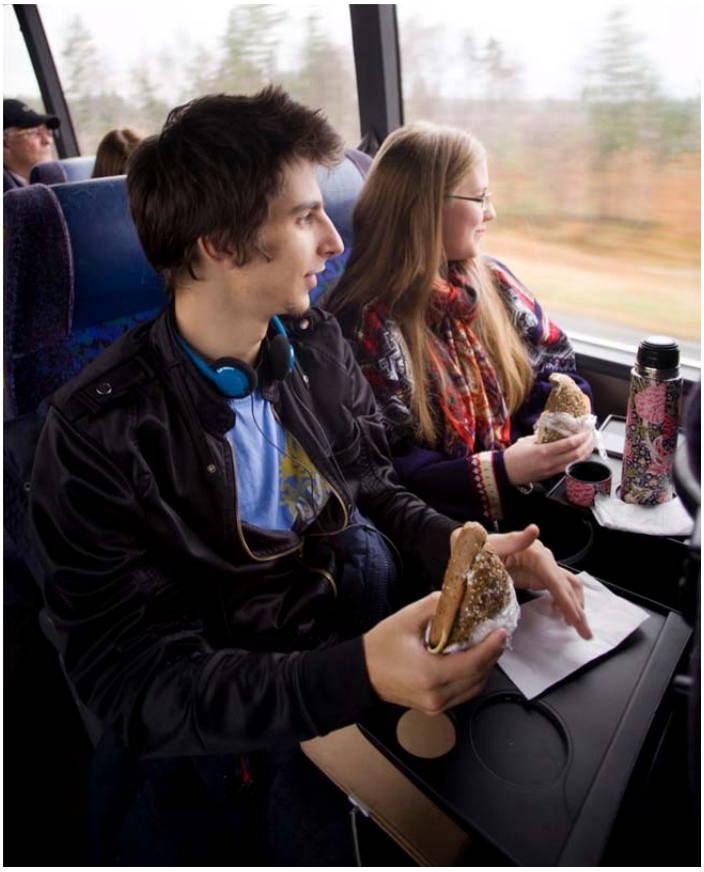
3.7. Arbetspendlingens pulsådror

Det bör också finnas en stor potential att öka kollektivtrafikens marknadsandel av arbetspendlingen mellan tätorter där det är stor arbetspendling. Därutöver så kan arbetspendlingen underlättas genom utvecklad kollektivtrafik, så dagens pendlingssiffror ska inte ensamma få styra satsningar i kollektivtrafik. Till exempel de två största kommunerna i länet Umeå och Skellefteå skulle kunna få en betydligt större arbetspendling med tågtrafik, förkortad restid och bekvämlighet. Redan idag är arbetspendlingen mellan kommunerna större än eller i paritet med pendlingen mellan kommunerna Umeå och Örnsköldsvik. Det finns några tätortsrelationer där det är betydligt högre pendlarmängder än i övriga, och där det skulle kunna finnas underlag för ännu bättre kollektivtrafikutbud och mer kollektivtrafikresande på privatbilarnas bekostnad. Om exempelvis 50 % av pendlarna i ett stråk med 2000 pendlare åker kollektivtrafik hälften av årets arbetsdagar, blir det cirka 150 000 påstigningar per år. Stråket mellan Skellefteå tätort och Skelleftehamn/Ursviken/Bergsbyn är det överlägset starkaste totalt sett, totalt nästan 3000 pendlare i båda riktningarna totalt 2012. I stråket mellan Umeå och Holmsund/Obbola pendlar något färre, 2700 ungefär totalt i båda riktningarna. Övriga stråk i Västerbotten har betydligt färre pendlare: Umeå-Sävar-Umeå (1030) är något större än Umeå-Vännäs-Umeå (875). Se fler värden i bilaga 1. Mellan tätorten Umeå och tätorten Skellefteå var det betydligt färre, 431 pendlare 2012, vilket är förståeligt med det långa tidsavståndet. Pendlingen till och från grannlänens tätorter är ytterligare ett snäpp lägre, t.ex. Örnsköldsvik-Umeå-Örnsköldsvik med 300 pendlare (siffran bör dock vara betydligt högre idag) och Piteå-Skellefteå-Piteå med 123 pendlare. Det finns en reserelation med hög pendling sett till invånarantal Stensele-Storuman-Stensele på plats med 181 pendlare.

3.8. Många bäckar små

De möjligheter som trots allt finns att utveckla kollektivtrafik i glesare delar av länet, har inte tagits till vara än. Även bygder där resandeunderlaget inte motiverar linjer med helstora bussar kan bidra till ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Västerbotten. Människorna har behov av en grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik även om bilen kommer spela en viktig roll på glesbygden under överskådlig framtid. Aktiviteter pågår när det gäller pendlarparkering i byar och anropstyrd trafik (ringbilstrafik) och även aktiviteter för förbättrade hållplatsmiljöer i glesbygd. Trafikverket har påbörjat ett arbete med en guide för trafikplanering på landsbygden. I och med detta, och det nya analysverktyget Norrkoll, kommer det finnas bättre verktyg för att arbeta med kollektivtrafik i glesbygd.

4. Vision och värdegrund regionalt



En vision är ett önskat tillstånd i framtiden. Innebörden i visionen och förutsättningarna för att bidra till visionen varierar mellan olika länsdelar.

Människors varierande resebehov och samhällets behov uttrycks i denna vision. När mål, som behandlas i nästa kapitel uppfylls, tar vi oss närmare visionen.

Visionen grundar sig på det så kallade fördubblingsprojektets nationella vision att kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle.

Visionen är:

Kollektivtrafiken –
en självklar del av resandet
i ett hållbart Västerbotten

Foto: Johan Gunséus

5. Mål och åtgärder för den regionala kollektivtrafiken

5.1. Nationella, regionala och lokala mål att förhålla sig till

Det finns en stor mängd nationella och regionala mål som kollektivtrafiken i Västerbotten kan och bör bidra till att uppfylla. De kanske mest centrala samhällsmålen för kollektivtrafiken gäller klimat, miljö, regionförstoring, geografisk tillgänglighet och människors mobilitet. Kollektivtrafiken pekas ut som en mycket viktig funktion för att göra regionerna större och öka tillgängligheten mellan olika platser på ett ekologiskt hållbart sätt. När det gäller social hållbarhet så har kollektivtrafiken stor betydelse för mobiliteten hos människor med olika funktionsnedsättningar. En redovisning av de mest relevanta nationella målen inom klimat, miljö, transportförsörjning och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning redovisas i bilaga 9. Mål och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet uttrycker Västerbottens åtaganden inom kollektivtrafikens område för att bidra till de ovan nämnda målsättningarna.

Den statliga myndighet vars överväganden har störst betydelse för kollektivtrafiken regionalt i Västerbotten är Trafikverket. Trafikverket svarar för långsiktig planering av transportsystemet. Trafikverket ansvarar också för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket tar fram den nationella planen för transportinfrastruktur i samverkan med landets regionala aktörer och utifrån de transportpolitiska målen som beskrivs i Bilaga 9. Den nationella infrastrukturplanen innehåller insatser av avgörande betydelse för kollektivtrafikens genomförande och utveckling.

Västerbotten har flera strategier och program som angränsar till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Region Västerbotten ansvarar för samordningen av den långsiktiga infrastrukturplaneringen i regionen, bland annat genom Länstransportplanen. Genom att Region Västerbotten ansvarar för både den regionala infrastrukturplaneringen och för planering och genomförande av kollektivtrafiken finns goda förutsättningar för bättre gränsdragning och samordning.

Trafikförsörjningsprogrammet ska enligt lag bl.a. innehålla mål för den regionala kollektivtrafiken, behovet av regional kollektivtrafik i länet, åtgärder för att skydda miljön, tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Länstransportplan upprättas enligt förordning med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region och är en plan till ledning vid fördelning av statliga medel till exempel för investeringar och förbättringsåtgärder i statliga vägar, i väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik, spåranläggningar för regional kollektivtrafik, stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser, åtgärder för ökad tillgänglighet för funktionshindrade resenärer i kollektivtrafiken och åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt. Genom Länstransportplanen beslutar Region Västerbotten alltså om prioriteringen av investeringar i den regionala infrastrukturen. Insatserna i infrastrukturplanen är i många fall avgörande för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i linje med målen i trafikförsörjningsprogrammet.

I den regionala utvecklingsstrategin finns visionen Från kust till fjäll en attraktiv region, och en delstrategi är En tillgänglig och utåtriktad region. Den Regionala utvecklingsstrategin är överordnad både trafikförsörjningsprogrammet och Länstransportplanen. Mål och åtgärder i detta trafikförsörjningsprogram svarar väl mot regionala utvecklingsstrategin, och de delstrategier och åtgärder som programmet svara på listas i Bilaga 8.

Västerbottens utveckling skapas lokalt, men stärks av en regional samverkan. Västerbottens utveckling fastställs i de 15 strategiska dokument som var och en av kommunerna tar fram, de kommunala översiktsplanerna, i vissa kommuner även lokala utvecklingsplaner. Kommunerna ska enligt plan- och bygglagen samråda med Region Västerbotten när förslag till översiktsplan upprättas eller när ändringar i planen görs. Genom ansvaret för gator och resecentrum kan kommunerna påverka kollektivtrafikens framkomlighet. Det är också kommunerna som har det största inflytandet på investeringar i, och utformning av, den fysiska miljön. Kommunerna och landstinget tar årligen fram kollektivtrafikplaner med målsättningar och åtgärder för trafiken. De redovisas i Bilaga 12. Skellefteå och Umeå har också handlingsplaner för luftkvalitet, där åtgärder inom kollektivtrafiken och biltrafiken är viktiga inslag. Kommunerna kan via Länstransportplanen få statliga bidrag till investeringar i gator och terminaler.

5.2. Mål och åtgärder

Målen uttrycker det vi vill nå, oberoende vilka medel vi väljer för att nå dem. För att tydliggöra avvägningar mellan mål som är delvis i konflikt med varandra samt för att indikera hur målen kommer att kunna nås, har Västerbotten valt att ha med övergripande åtgärder.

Det finns mätbara och tidssatta mål samt eftersträvansmål i programmet. Tidsbestämda mål syftar på år 2020 eftersom detta är ett årtal som förekommer bland annat inom

arbetet för tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken. Åtgärderna ska genomföras fram till år 2019 för att nå målen. Förutsättningarna att bidra till målen varierar mellan olika länsdelar. För att nå målen genomsnittligt så är det viktigt att de potentialer som finns nyttjas maximalt.

I kapitel 8 beskrivs vilka åtgärder som kan innebära direkta kostnader. Som ett led i att genomföra dessa åtgärder kommer kostnadsberäkningar och finansieringsalternativ att studeras i den mån det är nödvändigt för politiska beslut.

Jämfört med regionala trafikförsörjningsprogrammet 2012-2015 innehåller detta program 2016-2019 fler mätbara mål och en mer lättläst struktur har eftersträvats.

5.2.1. Övergripande mål och hur vi når dem

De övergripande målen, som svarar främst mot nationella mål inom klimat och regional utveckling är:

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

Strategiska ställningstaganden för att nå övergripande mål:

De strategiska ställningstagandena uttrycker Västerbottens förhållningssätt.

- Ta ansvar för klimatmål och regional utveckling
- Lös in stora resandepotentialer
- Fyll lediga sittplatser
- Ta vara på landsbygdens och besöksnäringens resandepotential
- Tillgängligt för personer med funktionsnedsättning – bra för alla
- Bytespunkter är kollektivtrafikens skyltfönster
- Resenären i centrum
- I samspel med interregional trafik och övrig samhällsplanering
- Projekt ger hävkraft mot målen
- Tillkommande kommersiell trafik förbättrar totalutbudet
- Förnybart – rent och attraktivt
- Öppet, lyssnande och proaktivt

1 De övergripande målen har justerats nedåt jämfört med programmet 2012-2015 eftersom marknadsandelen hade en dipp 2013 och regionbussresandet inte ökat i önskvärd takt, tågtrafiken minskat lite grann och statistiken för Skellefteå tätort inte visar på en ökning.

Viktigaste åtgärderna fram till 2019 för att nå övergripande mål (se övriga mål och åtgärder längre fram)

a) Fortsatt förbättrat trafikutbud i tätortstrafiken i Umeå och Skellefteå. Efter beslut i respektive kommun.
b) Förbättrat utbud i tidslägen med outnyttjad resandepotential eller fyllda fordon i tåg- och stomlinjetrafiken. Efter beslut i landstinget.
c) Fortsatt utveckling av den regionala tågtrafiken samt kopplingen till övrig kollektivtrafik.
d) Stimulera resandet på relationer där det finns potential för ökad beläggning i befintlig trafik.
e) Utveckla busstationer och resecentrum t.ex. vad gäller enkelt avhjälpta hinder, ombyggnationer, aktuell och rätt resenärsinformation, trygghet, underhåll och trivsel, med fokus på prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning.
f) Förbättra busshållplatsmiljöerna samt datakvalitet och information om hållplatsernas lokalisering, användning och utrustning.
g) Utifrån forskning och dialog med organisationer och akademi, utveckla den regionala kollektivtrafiken för att anpassa den bättre till olika gruppers behov.
h) Utveckla och tydliggör försäljningskanaler, försäljningsställen och nya produkter. Informera om kombinerat biljettköp i Resrobot.
i) Information och marknadsföring, bl.a. testresenärsaktiviteter.
j) Insatser för att öka tillgängligheten till besöksmål och styra besökare till kollektivtrafiken.
k) Förbättra informationen om möjligheten att starta upp kommersiell trafik till t.ex. besöksmål under högsäsong.
l) Öka inslagen av förnybara drivmedel i tätortstrafik och viss regiontrafik.
m) Utveckla analys av och datainsamling om resande, intäkter, resandeunderlag samt resenärers åsikter och preferenser.

Foto: Johan Gunseus

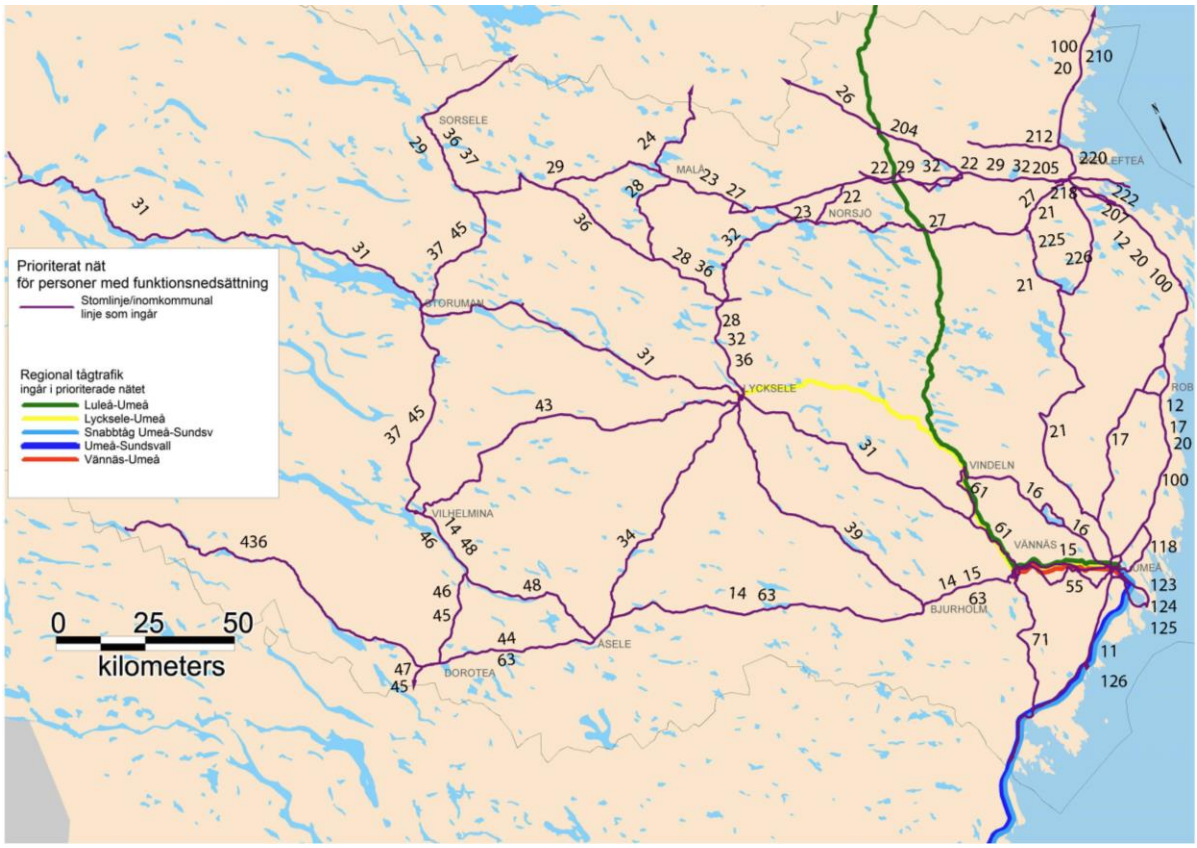
5.2.2. Mål (se även övergripande mål)

Efter varje mål hänvisas med bokstäver till de åtgärder som kommer bidra till varje mål.

5) Den regionala kollektivtrafiken bidrar till god livsmiljö och positiv demografisk och ekonomisk utveckling i alla länsdelar. → n p q r s å
6) Den regionala kollektivtrafiken bidrar till jämlikhet, mångfald och social sammanhållning. → o q r t x y z å
7) Ur ett genusperspektiv ska kollektivtrafiken vara lika attraktiv oavsett kön → g i c
8) Andelen kunder som är nöjda med senaste resan behålls på minst 86 % till år 2020 → a b e f g n i c l n o x y m å
9) Allmänhetens nöjdhet är minst 58 % till år 2020 → a b e f g n i c l n o x y m å
10) Bussbeläggningen ökar från 10,5 % år 2013 till 12 % år 2020.[2] → d i o q
11) Tågbeläggningen ökar från 12 % år 2013 till närmare 20 % år 2020. [3] → d i o q
12) En tillfredställande taxiförsörjning i länets kommuncentrum → j n o p q r w y
13) Behovet av samhällsviktiga resor tillgodoses även vid kris och störningar→ u å
14) Självfinansieringsgrad 50 % år 2020 → e p q r s z
15) Att Västerbotten är 2020 har ett prioriterat nät (se Figur 3) och prioriterade bytespunkter där insatser för fysisk, kommunikativ, informativ och social tillgänglighet med tanke på olika funktionsvariationer koncentreras och matchas. (se även åtgärder) → e f v w x å
    Nätet omfattar stomlinjerna i dessa stråk samt vissa inomkommunala tätortsnära och fjällinjer. Det prioriterade nätets prioriterade bytespunkter är följande:
    - Umeå busstation - Umeå Central
    - Vasaplan: Till/från regionbuss, byten mellan regionbussar och byten mellan regionbuss och tätortstrafik.
    - Umeå Östra och bussangöringen vid Norrlands universitetssjukhus, koppling mellan dessa och koppling från dessa till sjukhuset.
    - Skellefteå busstation
    - Lycksele resecentrum
    - Nordmaling resecentrum
    - Vännäs resecentrum
    - Dorotea busstation
    - Storumans busstation
    - Stambanans övriga tågstationer i Västerbotten

2 Uträkning: Beläggningen är kvoten mellan antalet personkilometer och utbudskilometer. Det var 0,1 %-enheters ökning mellan 2012 och 2013. Om samma ökningstakt fortsätter varje år 2014-2020 blir det cirka 11,2 % år 2020. Målet sätts dock till 12 %. I dagsläget (2013) är det fyra av 21 län som har 12 % eller mer, och 8 län som har 10 % eller mer.

3 Uträkning: Beläggningen är kvoten mellan antalet personkilometer och vagnkilometer. Det var 1,2 %-enheters ökning mellan 2012 och 2013. Om samma ökningstakt fortsätter varje år 2014-2020 skulle det bli cirka 20 %. 20 är ingen hög siffra nationellt. Västernorrland hade 21,2% år 2013. I tio av de 15 län som uppgiften redovisades för 2013 var siffran i spannet 21-76 %. Beläggning kan öka och minska drastiskt. Siffra är överlag inte exakt. Den är en kvot mellan vagnkilometer (utbud) och medelreslängd enligt resvaneundersökningen.



Figur 3. Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning. Se bilaga 4 för en större karta, för lista på vilka relationer som ingår i nätet och lista på vilka linjer som ingår i nätet.

14) Andelen tillgänglighetsanpassade fordon i det prioriterade nätet (se definition ovan) ska vara 100 % år 2020. → v
15) Ökad användning av den kollektivtrafik som är relativt tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. → e f v w x å

5.2.3. Åtgärder (se även åtgärder för övergripande mål)

n) Utveckla samt förbättra informationen om anslutningarna från andra färdmedel till kollektivtrafiken.
o) Fortsatt utveckling av upphandlingsverksamheten, t.ex. överväg avtalstyper med flexibel fordonsstorlek och som stimulerar resandet
p) Utveckla utbudet och förenkla användning av anropsstyrd allmän kollektivtrafik i kommunerna och länet, utifrån pågående utredning.
q) Samordna den samhällsbetalda trafiken (ordinarie och särskild kollektivtrafik, olika län, finansiärer och så vidare) bättre
r) Utveckla modeller för att det ska vara fördelaktigt för kommunerna att fortsätta transportera elever i allmän kollektivtrafik, öppen för alla resenärer.
s) Arbeta fortsättningsvis för goda godsleveransmöjligheter med busstrafiken samt biljettförsäljning i alla delar av länet.
t) Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte.
u) Krisberedskapsplan inklusive prioriterad trafik för händelse av kris.

v) Trafikera fortsatt det prioriterade nätet med fordon med rullstolsplats. Inför audiovisuellt hållplatsutrop och utred möjlighet till rullstolsplatsbokning i regionbusstrafiken.
w) Bygg ut ledsagningstjänst successivt vid de prioriterade bytespunkterna (se lista under 5.2.2)
x) Förbättra och kvalitetssäkra resenärsinformation om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning samt förbättra möjligheten att tillgodogöra sig information oavsett funktionsvariationer och språkkunskaper (bland annat hemsidor).
y) Bidra till yrkesattraktivitet och goda arbetsförhållanden i kollektivtrafikbranschen.
z) Utveckla taxorna samt analysen av intäkter, både för att samordna kollektivtrafiken med grannlänen och för att få bättre underlag för prioriteringar.
å) Utveckla dialogen med dem som berörs av den regionala kollektivtrafiken samt kopplingen mellan regional, kommunal, statlig och internationell utvecklings- och samhällsplanering.

Foto: Anders Alm

6. Arbetsmetod och uppföljning

Insatser av flera olika parter kommer behövas för att genomföra åtgärderna och uppnå målen. Det är naturligt att **Kollektivtrafikmyndigheten** tillsammans med övriga **Region Västerbotten** samordnar detta arbete regionalt. Myndigheten kommer öka sitt arbete i projektform med medfinansiering utifrån. I dagsläget kan projektmedel inte användas för drift av till exempel busslinjer på försök, men det kommer förhoppningsvis bli möjligt i framtiden eftersom många kommuner och landsting är i ekonomiskt trängda lägen. Där det handlar om komplexa åtgärder med flera berörda startas tillfälliga arbetsgrupper för att samordna olika insatser för samma åtgärd eller mål. Hur arbetet fortskrider kommer rapporteras och diskuteras på en årlig regional kollektivtrafikdag i Västerbotten, dit organisationer, kollektivtrafikföretag, myndigheter, finansiärer med flera bjuds in.

När det gäller utbudet av kollektivtrafik och förnybara bränslen så krävs budget- och beställningsbeslut från **landsting** och berörda **kommuner**, samt beslut hos kollektivtrafikmyndigheten och i förekommande fall ny upphandling av **Länstrafiken**. När det gäller resecentrum och busstationer är både **fastighetsägare** (ofta kommunen), hyresgäster (kommunen och **Bussgods** eller Länstrafiken), **busstationsentreprenören**, Länstrafiken och **Trafikverket** (tågperronger) berörda. För hållplatsfrågor ansvarar kommunerna och Länstrafikens hållplatsansvarige, men Trafikverket bygger hållplatser dels i samband med vägprojekt, dels efter beslut av Region Västerbotten. Arbetet med att utveckla den regionala tågtrafiken svarar **Norrtåg** för och **tågoperatören** utvecklar trafiken inom ramen för tjänstekoncessionen, medan Trafikverket står för bland annat beslut om tåglägen och underhåll av infrastruktur. **SJ** utvecklar sin dagtågtrafik, samma gäller **Y-buss** vars interregionala trafik också har en regional funktion.

Kollektivtrafikmyndigheten arbetar tillsammans med Länstrafiken och **funktionshinderrörelsen** för att åtgärder för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning genomförs av berörda. För marknadsföring i trafiken, information, biljettsystem, upphandling med mera ansvarar Länstrafiken för i dialog med finansiärerna, **kollektivtrafikföretag** och **taxirörelsen**, medan kollektivtrafikmyndigheten beslutar om taxor. När det gäller kollektivtrafikforskning så kommer samarbete ske med Umeå universitet och eventuella andra **universitet**. Arbete för tillgänglighet till besöksnäringen kan samordnas inom Region Västerbotten där både kollektivtrafikmyndigheten och **Västerbottens turism** ligger, och kollektivtrafikföretag är en viktig samarbetspartner när det gäller kommersiell (säsongs-)trafik. Arbete med att utveckla den anropsstyrda trafiken (ringbilstrafiken) samordnas av landstinget och taxirörelsen kommer beröras av detta. **Bussgods** utvecklar förmedlingen av gods i linjetrafik. Analyser, dialog och beredskapsplanering är kollektivtrafikmyndighetens och Region Västerbottens ansvar i huvudsak, och dialogen kräver förstås tid och energi från alla parter.

7. Kommersiell trafik – nuläge och framtid

Frånsett Lapplandspilen och Y-buss som också uppfyller en viss regional funktion så finns det i dagsläget ingen kommersiell busslinjetrafik. Taxitrafiken är flexibel, småskalig, kommersiell kollektivtrafik. Inga upphandlade linjer i Västerbotten är lönsamma sett till biljettintäkter jämfört med trafikkostnader.

Det finns olika skäl till att främja tillkommande, kompletterande regional kommersiell trafik i och med att lagen möjliggör detta. Upphandlad och kommersiell trafik skulle kunna förstärka varandras attraktivitet och öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråk som helhet, vilket redan sker till exempel på Botniabanan mellan Umeå och Sundsvall. Kommersiella linjer skulle kunna fånga upp en del av den resandepotential som av olika skäl inte fångas upp i den upphandlade trafiken. En potential är säsongsvisa direktbussar eller snabbturer till större besöksmål i länet.

Det finns skäl att behålla möjligheten för kommuner och landsting att fortsätta beställa kollektivtrafik, och styra politiskt över den (upphandlade) trafikens egenskaper, även på sträckor och tider där ett kollektivtrafikföretag skulle kunna tänka sig köra kommersiell trafik. Därför kommer kollektivtrafikmyndigheten inte satsa på att främja kommersiell trafik som ersätter befintlig upphandlad trafik, utan satsar istället på att främja tillkommande, kompletterande kommersiell trafik som ökar totalutbudet till resenären (se åtgärder).

I den mån det skulle finnas intresse att köra kommersiellt hela, olönsamma linjer med både de lönsamma och icke-lönsamma turerna, och med samma tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och samma miljökrav som trafikförsörjningsprogrammet ger uttryck för så kan det finnas en inbesparingspotential för finansiären (kommunen eller landstinget) ifall trafikpliktsbeslut inte fattas. Efter en analys kan andra skäl innebära att beslut om trafikplikt ändå fattas.

Målsättningar i detta program, är skäl till att subventionera biljettpriser och styra politiskt över till exempel tillgänglighet, avgångstider och miljöprestanda.

Den trafik som har stort resande och relativt hög kostnadstäckning är viktig för många människor. Kommersiell kollektivtrafik kan upphöra med kort varsel medan ordinarie upphandlingar tar flera år i anspråk. Det finns risk för avbrott i samhällsviktig trafik och snabba ofördelaktiga upphandlingar.

Oavsett beslut om trafikplikt finns det alltid möjlighet att starta upp parallell, kommersiell trafik. Anmälan till Kollektivtrafikmyndigheten behöver göras senast 21 dagar före trafikstart. Trafiken kan också avslutas efter anmälan om detta senast 21 dagar innan trafiken upphör. Den kommersiella trafikens egenskaper kan kollektivtrafikföretaget styra över fritt inom lagens ramar. Den korta anmälningstiden möjliggör spontan uppstart av kollektivtrafik, till exempel inför tillfälligt ökad efterfrågan. Det finns flera områden att utreda, bland annat tillgången till kollektivtrafikens infrastruktur. Eftersom trycket varit svagt, har formerna för tillgång till infrastruktur ännu inte utretts särskilt för Västerbotten.

8. Samhällsnytta och finansiering

Möjligheterna att uppnå målsättningen 18 % marknadsandel år 2020, samt övriga målsättningar, beror dels på hur långt pengarna räcker, dels på kostnadsutvecklingen för den trafik som redan bedrivs, dels möjligheten att investera i förbättringar. Som en del av åtgärderna beskrivs hur de stora finansiärerna/beställarna behöver fortsätta satsa på utökningar i tidslägen som kan bidra mycket till resandeutvecklingen och marknadsandelens utveckling. Dessa beslut fattas dock i de berörda kommunerna och landstinget, inte som en del av trafikförsörjningsprogrammet. Projektmedel kan bidra mycket till att genomföra åtgärder.

Incitamenten att satsa på kollektivtrafiken är störst i kommuner med tätorter med trängsel-, buller- och luftkvalitetsproblem samt utrymmesbrist. Ökad privatbilstrafik leder till ökade kostnader för väg- och parkeringsinvesteringar samt vägunderhåll. Markvärdet kan vara högt i en växande stad och vägar och parkeringar anses inte alltid vara det mest effektiva sättet att nyttja högvärdig mark. I städer är dessutom risken att överskrida luftkvalitets- och bullernormer stor. Kommunala satsningar i kollektivtrafik kan ge minskade kommunala kostnader på annat håll och bidra till positiv befolkningsutveckling. Till viss del har även landstingen incitament för den egna organisationens del att satsa på den kollektivtrafik landstinget ansvarar för, eftersom exempelvis patienttransporter och rekrytering av personal underlättas av bra mellankommunal kollektivtrafik.

Programmet innehåller en stor mängd åtgärder som kan förbättra trafiken och öka marknadsandelen. Några av dessa kommer innebära nya direkta kostnader:

- Fortsatt förbättrat trafikutbud i tätortstrafiken i Umeå och Skellefteå. Efter beslut i respektive kommun.
- Förbättrat utbud i tidslägen med outnyttjad resandepotential eller fyllda fordon i tåg- och stomlinjetrafiken. Efter beslut i landstinget.
- Utveckla busstationer och resecentrum – kostnader för kommuner och andra fastighetsägare
- Förbättra busshållplatsmiljöerna samt datakvalitet och information om hållplatsernas lokalisering, användning och utrustning. Innebär ökat underhåll, ombyggnationer och nyinvesteringar, kostnader för kommuner, landsting och i vissa fall Trafikverket.
- Öka inslagen av förnybara drivmedel i tätortstrafik och viss regiontrafik. Kan öka kostnaden för aktuell kommun/finansiär.
- Utveckla utbudet och förenkla användning av anropsstyrd allmän kollektivtrafik i kommunerna och länet, utifrån pågående utredning. Kostnader per utförd körning för aktuell kommun/landstinget.
- Inför audiovisuellt hållplatsutrop och utred möjlighet till rullstolsplatsbokning i regionbusstrafiken. Fördelas mellan alla finansiärer.
- Bygg ut ledsagningstjänst successivt – kostnader per utförd ledsagning för landstinget.
- Förbättra och kvalitetssäkra resenärsinformation om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning samt förbättra möjligheten att tillgodogöra sig informationen oavsett funktionsvariationer och språkkunskaper (bland annat hemsidor). Fördelas mellan alla finansiärer.
- Utveckla och tydliggör försäljningskanaler, försäljningsställen och nya produkter. Informera om kombinerat biljettköp i Resrobot. Fördelas mellan alla finansiärer.
- Information och marknadsföring, bl.a. testresenärsaktiviteter – kan behövas projektmedel för testresenärsaktiviteter.

- Utveckla samt förbättra informationen om anslutningarna från andra färdmedel till kollektivtrafiken – i den mån nya pendlar- och cykelparkeringar byggs blir det kostnader.

  I samhällsekonomiska bedömningar värderas så många effekter som möjligt monetärt. Effekter som kan ingå är värdering av förändringar i restid, turtäthet, trafiksäkerhet och emissioner samt att man så långt det är möjligt beskriver konsekvenser för till exempel natur- och kulturmiljö, stadsmiljö och arbetsmarknads- och tillväxteffekter. De effekter som traditionellt sett brukar medföra störst effekt är förändringar i turtäthet och restid. Någon samhällekonomisk bedömning har inte gjorts av detta program.

1. Nuläge för kollektivtrafiken i regionen

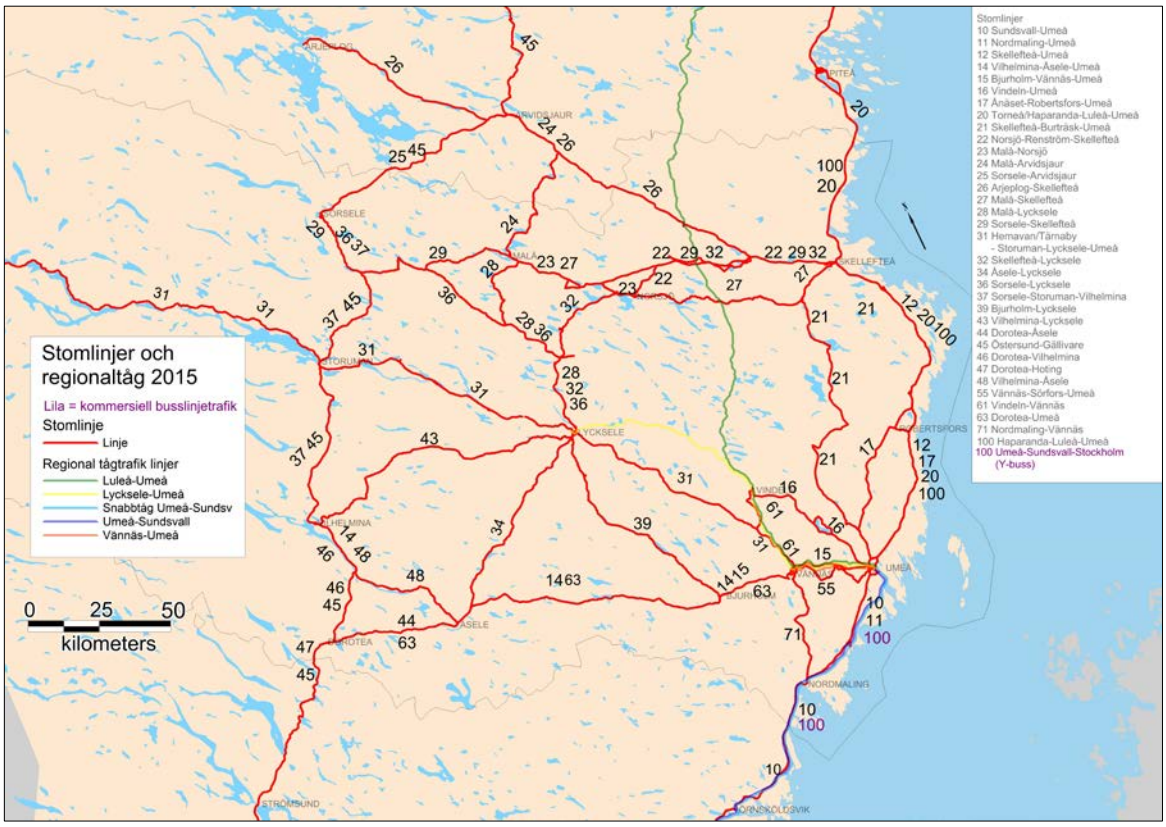
I denna bilaga beskrivs och analyseras nuläget för kollektivtrafiken ur olika aspekter. Det finns många detaljer, men den som önskar mer information, till exempel mer uppdelat, är välkommen att kontakta Kollektivtrafikmyndigheten.

Varje kapitel inleds med en liten analys av helheten, sedan kommer beskrivningarna.

1.1. Utbud av kollektivtrafik

Figur a och figur b finns i A4-storlek i Bilaga 5.

Kollektivtrafikutbudet har förbättrats på många håll under 2010-talet, framför allt i stadstrafiken och tågtrafiken, men det har också skett försämringar för en del resenärer då tågtrafiken medfört mindre regionbusstrafik på E4 och E12, och stadstrafiken i Lycksele upphörde 2014. Stadstrafiken i Skellefteå utökades och lades om hösten 2014 men på grund av att många resor som tidigare skett med byte (två påstigningar) blev genomgående (en påstigning) så syns inte resandeökningen i statistiken. I många kommuner har inomkommunal busstrafik delvis gjorts om till skolskjuts och ringbilar (anropstyrd trafik) av ekonomiska skäl och på grund av låga resandevolymer. Totalt sett förbättrades utbudet åtminstone sett till antalet utbudskilometer i kollektivtrafiken, som ökade med 18 % mellan 2011 och 2014. I riket i genomsnitt var ökningen 6 %. I dagsläget saknar Västerbotten redskap för analyser av geografisk tillgänglighet mellan olika målpunkter med kollektivtrafiken, men planen är att påbörja sådana analyser och kunna redovisa mål och analyser av t.ex. hur stor andel av befolkningen har en viss maximal restid till kommuncentrum eller regionalt centrum.



Figur a. Stomlinjer och regional tågtrafik i Västerbotten 2015. Karta: Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län. Se bilaga 10 för kartor över inomkommunal trafik. Se kapitel 1.1.3 i denna bilaga för kartor över stadstrafik.

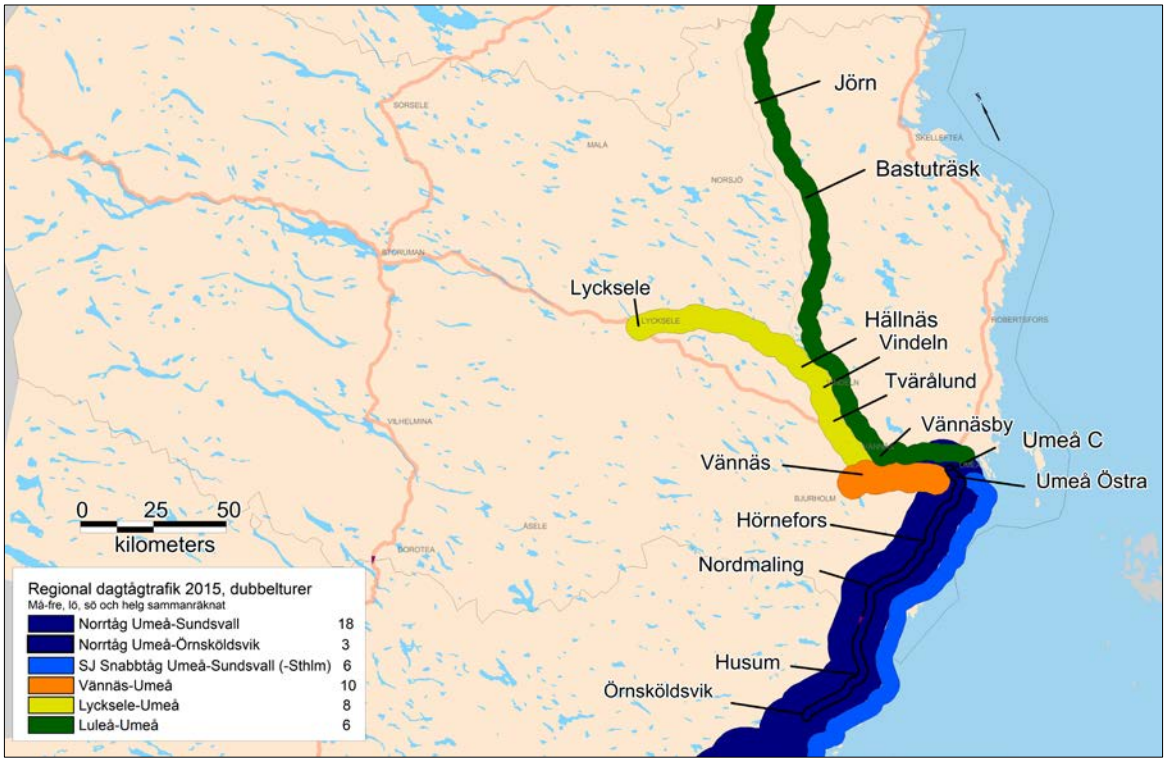
Trafikslagsövergripande kan kollektivtrafikstråken i länet samt över länsgräns delas in i ett antal tyngre stråk med buss- och tågtrafik som har till syfte att möta behov av daglig arbetspendling.

- Luleå–Piteå–Skellefteå–Robertsfors–Umeå (buss efter kusten och tåg efter Stambanan för Umeå-Luleå)
- Vindeln–Umeå (buss och tåg)
- Örnsköldsvik–Nordmaling–Umeå (buss och tåg)
- Bjurholm–Vännäs–Umeå (buss och tåg)
- Lycksele–Umeå (buss och tåg)
- Norsjö–Skellefteå (buss)

I dessa stråk är buss- och tågtrafiken i stor grad anpassad så att avgångstiderna kompletterar varandra.

1.1.1. Regional dagtågtrafik

Länet trafikeras av nattåg upphandlad av Trafikverket och av dagtågtrafik i Norrtågs och SJ:s regi. Fram till sommaren 2016 har operatören Botniatåg trafikerat Norrtågstrafiken på uppdrag av Norrtåg AB. Ny upphandling gjordes 2015 och sommaren 2016 tas trafikeringen över av Svenska tågkompaniet.



Figur b. Regional dagtågtrafik och dagförbindelser med nattåg, i Västerbotten 2015. Dubbelturer, vardag, lördag och helg sammanlagt. Karta: Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län.

Kartan ovan visar dubbelturer, vardag och helg sammanräknat för att ge en helhetsbild av utbudet. Norrtågstrafiken har ett stort antal turer mellan Umeå och Sundsvall och Umeå-Örnsköldsvik. Förutom Norrtågstrafiken så finns SJ:s dagtåg mellan Umeå och Stockholm som fungerar som regional tågtrafik för Västerbotten på relationen Umeå-Örnsköldsvik. Snabbtåget stannar inte i Nordmaling och Hörnefors såsom Norrtågs tåg gör. Mellan Umeå och Lycksele går flera turer per dag. Dagtågtrafiken mellan Umeå och Luleå är starkt neddragen sedan 2015 på grund av nedsatt hastighet mellan Älvsbyn och Bastuträsk och förlängd restid. Norrtågstrafiken och nattågens utbud dagtid (tidig morgon Umeå-Luleå och sen eftermiddag Luleå-Umeå) ger tillsammans ett utbud på några dubbelturer per dag. Vindelns och Vännäs kommun har med Norrtågstrafiken fått ett relativt stort utbud då flera linjer har stopp i dessa kommuner.

Bakgrunden till Norrtågs tågtrafik på Botniabanan är att landstingen i Västerbotten och Västernorrland samt kommunerna Umeå, Nordmaling, Örnsköldsvik och Kramfors år 2005 tecknade ett avtal med staten. Målsättningen i avtalet är att under 15 år efter järnvägens färdigställande trafikera sträckan Umeå-Sundsvall med minst 6 persontåg dagligen i varje riktning. För att infria målsättningen förbinder sig landstingen och kommunerna att under perioden finansiera inomregional persontrafik på banan.

Regeringen beslutade i december 2007 om en försöksverksamhet på 10 år där trafikhuvudmännen i de fyra nordligaste länen får en gemensam trafikeringsrätt för all persontågtrafik norr om Sundsvall. Statlig finansiering ges för första fem årens trafik (30 Mkr per år), som måste växlas upp mot regionala insatser. För att samordna tågtrafiken inom de fyra nordligaste länen har trafikhuvudmännen bildat ett samägt bolag, Norrtåg AB.

1.1.2. Stomlinjer och inomkommunal trafik

Figur a ovan visar stomlinjetrafiken, det vill säga den mellankommunala busstrafik som finns i länet och till/från angränsande län. Största delen av stomlinjetrafiken finansieras av Västerbottens läns landsting (undantag för viss kommersiell trafik). De mest betydande stråken i länet är E4:an med koppling till Norrbotten och Västernorrland, E45 med koppling till Norrbotten och Jämtland, E12:an samt väg 92 som ansluter till E45 i Dorotea.

Foto: Johan Gunséus.

Med undantag för ett antal tätortsnära linjer (exempelvis Holmsund–Umeå, Sävar–Umeå och Skellefteå–Skellefteå) har de inomkommunala linjerna en stark koppling till skolorna i länet. Se bilaga 11 med lista på inomkommunala linjer samt bilaga 10 med kartor över de inomkommunala linjerna.

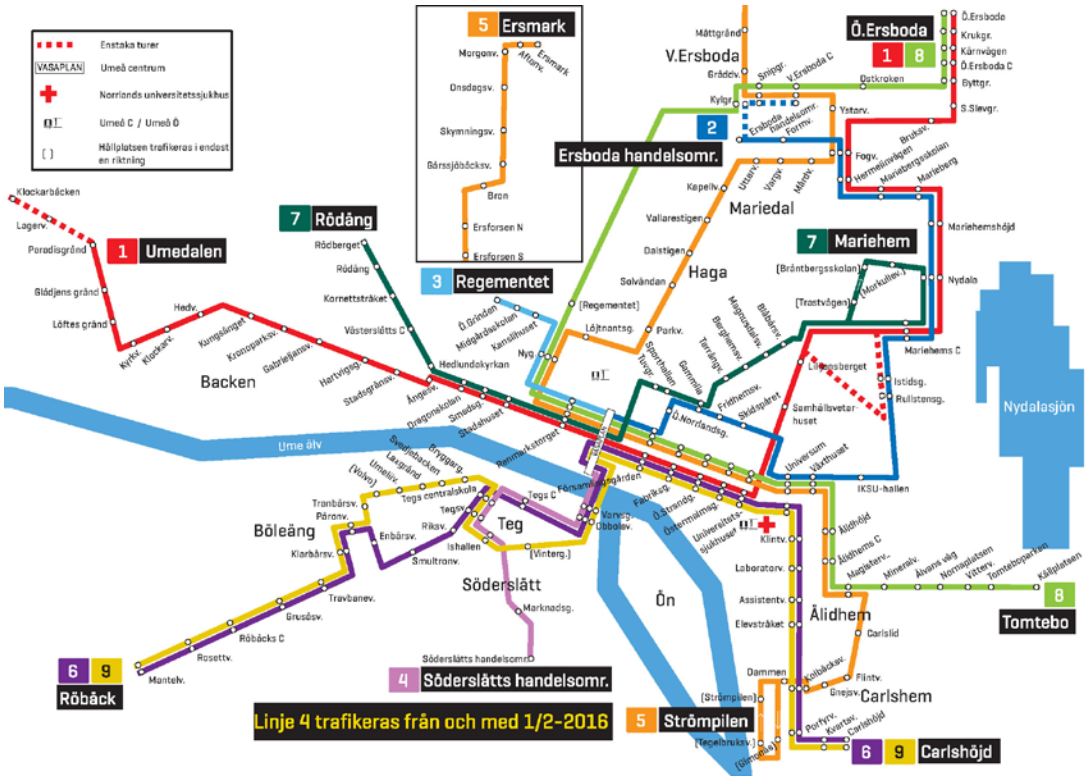
Utöver upphandlad stomlinje- och inomkommunal trafik finns även kommersiell busstrafik i samt till/från länet:

- Linje 100 är upphandlad mellan Umeå och Haparanda, medan företaget Y-buss kör linje 100 söder om Umeå, till Stockholm, kommersiellt. Inom länet stannar bussen i Hörnefors och Nordmaling. Länstrafiken har biljettsamarbete med Y-buss på linjen. Bokningsmöjlighet finns via Y-buss´ hemsida och i Resrobot.se.
- Lapplandspilen har linjetrafik mellan Stockholm och Tärnaby-Hemavan året runt, en dubbeltur två dagar i veckan förutom på sommaren, då det är en dubbeltur tre dagar i veckan.

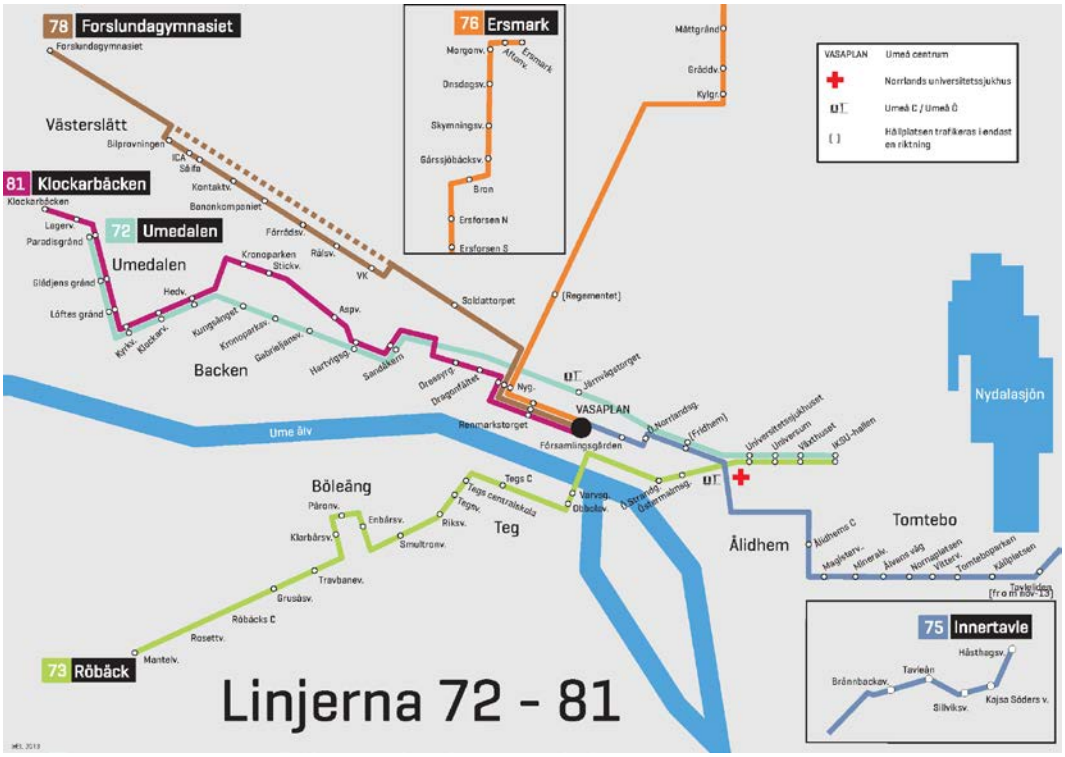
1.1.3. Tätortstrafik

Tätortstrafiken i Umeå och Skellefteå har ökat i utbud de senaste åren. I Lycksele har tätortstrafiken tyvärr lagts ned, men Landstinget har beställt viss busstrafik mellan resecentrum och lasarettet.

Umeå tätortstrafik upphandlas av Länstrafiken men drivs under varumärket Ultra. Det finns nio huvudlinjer och sex så kallade direktbusslinjer till och från områden utanför de centrala delarna av staden, till exempel Ersmark och Innertavle. I och med etableringen av IKEA har linje 4 att förändrats. Snabbladdningsbara hybridbussar har introducerats i trafiken och planen är att ha 9 sådana bussar år 2016.

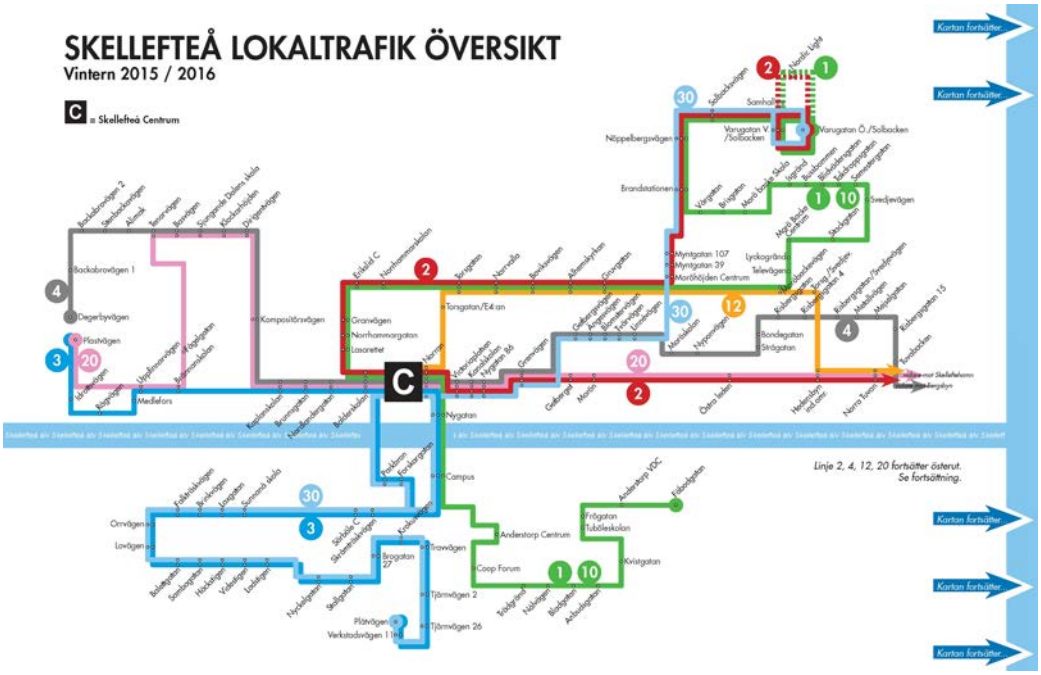


Figur c. Huvudlinjerna år 2016 i Umeå tätortstrafik som bedrivs under varumärket Ultra. Källa: Länstrafiken i Västerbotten.



Figur d. Direktlinjerna i Umeå tätortstrafik. Källa: Länstrafiken i Västerbotten. Utöver kartornas linjer finns flygbussen nr. 80 samt nattbusstrafik.

Skellefteå kommuns stadstrafik utförs av det kommunala bussbolaget Skelleftebuss. I stadstrafiken ingår även trafiken mellan centralorten, Ursviken och Skelleftehamn. Ny linjestruktur infördes hösten 2014, då man gick från en central bytespunkt till genomgående linjer. Skelleftebuss trafikerar även en flygbuss till Skellefteå flygplats.



Figur e. Skellefteå lokaltrafik. Kartan fortsätter i pilarnas riktning mot Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn. Källa: Skelleftebuss.

Storumans kommun har en tätortsringbilslinje till och från Stensele och inom centrum. Denna kan betecknas som flexibel tätortstrafik. Trafiken går måndag till fredag, har 6 turer per vardag, och förbeställningstiden är 30 minuter (helst redan dagen innan).

1.1.4. Ringbilar

Det finns cirka 270 ringbilslinjer i länet, varav största delen ombesörjer serviceresor mitt på dagen. En del linjer ansluter till stomlinje- eller tågtrafik. Trafiken beställs i huvudsak av kommuner men även Landstinget har ringbilslinjer. Inom Umeå kommun är det en timmes förbeställningstid, tätortsringbilen i Storuman beställs senast 30 min före, i övriga länet är det dagen före senast klockan 17 som gäller. Ringbilar beställs via Landstingets beställningscentral Reseservice. Ringbilstrafiken upphandlas av Landstinget på uppdrag av Länstrafiken. Upphandlingen samordnas med upphandling av sjukresor, och i vissa delar av länet även med upphandling av färdtjänst och riksfärdtjänst. Under 2015-2016 arbetar en arbetsgrupp med att utveckla ringbilstrafiken i Västerbotten både vad gäller målgrupper och koncept.

Foto: Margaretha Löfgren

1.1.5. Kopplingen mellan buss, tåg och tätortstrafik

Inomkommunala busslinjer anpassas i viss grad till stomlinjerna, och stomlinjerna och inomkommunala linjer i viss grad till tågtrafiken. Då valet står mellan att anpassa en stomlinje till en stomlinje eller en stomlinje till en inomkommunal linje, prioriteras oftast anpassning mellan stomlinjer. Trafikverket har, för att medfinansiering ska utgå, under 2015 krävt att stomlinjerna ifråga ska anpassas bättre till den interregionala trafiken, framför allt den kommersiella dagtågtrafiken till Stockholm. Det finns även ringbilslinjer som ansluter till avgångar i tåg- och stomlinjetrafik. Periodkort i Västerbotten går att använda både i regionaltågstrafiken och i busstrafiken på sträckan i fråga. Enkelbiljetter som kombinerar tåg- och bussresa kan köpas på förhand, men inte ombord på fordonen.

Vid flera viktiga bytespunkter finns det bristfällig koppling mellan de olika typerna av kollektivtrafik. I Lycksele ligger busstationen som har uppvärmd väntsal en bit ifrån samt utom synhåll från tågstationen. Vid perrongen saknas uppvärmt utrymme för den som väntar. I Umeå är det cirka 600 meter mellan Umeå busstation och tätortstrafikens busstorg (Vasaplan). Det saknas busskoppling och tydligt gångstråk mellan Vasaplan och busstationen. Den framtida nya busstationen ska enligt nuvarande planering samlokaliseras med Umeå Central. Då förbättras kopplingen mellan regionbusstrafik och

tågtrafik. En del stomlinjer mellan Umeå och dess kranskommuner samt de inomkommunala linjerna angör Vasaplan, varvid bytet mellan dessa och tätortstrafik är enkelt. Vid universitetssjukhuset är det enklare än i Umeå centrum att byta mellan tätortstrafik och annan regional kollektivtrafik, men all stomlinje-, inomkommunal och tätortstrafik angör inte sjukhuset.

1.1.6. Fordonens tillgänglighet

De tåg som används i Norrtågstrafiken är i huvudsak anpassade för resenärer som använder rullstol, elrullstol eller elmoped. Kundvärdarna ombord på tågen finns tillhands för att hjälpa till med ombord- eller avstigning. På sträckan Umeå-Lycksele har Inlandsbanans tåg Y1 använts som ersättningståg när ordinarie ITINO MV3 inte är tillgängligt. Rullstolar tas inte ombord på Y1 utan taxiresa, vid behov med specialfordon för elmoped eller elrullstol, erbjuds då som alternativ.

I trafik som beställs av Landstinget säkerställs tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning genom att:

- Fordonen ska vara utrustade med lyft för ombordtagning av bland annat rullstol.
- Samtliga passagerare ska ha möjlighet att se ut genom fönster även sittandes.
- Angöring av rullstol ska anordnas i anslutning till mittdörr.
- Antalet rullstolplatser ska vara minst 1 per fordon.
- Toalett skall vara av sådan utformning att resenärer med nedsatt rörlighet har möjlighet att använda den.
- Kontrastmarkeringar ska finnas på ledstänger och handtag, vid in- och utsteg, samt punktskrift på signalknappar på nya bussar från och med 2010.

Totalt är cirka 66 fordon av de 339 fordon som används i inomkommunal trafik och stomlinjetrafik tillgänglighetsanpassade, så att det förutom rullstolsplats och låggolv eller ramp/lift även finns audiella och visuella utrop av hållplatser. 264 fordon har låggolv eller ramp/lift och 275 fordon har rullstolsplats. Alla siffror är för sommaren 2015. I fordonen ingår både fordon med och utan handikapptoalett - fordon som trafikerar längre sträckor har handikapptoalett. Begränsningar av tillgängligheten på dessa fordon är bland annat att rullstolsplatsen samt lyften har mått- och viktbegränsningar, att bussen behöver stå stilla för att personer som använder rullstolsplatsen ska kunna använda toaletten, och att det endast finns en rullstolsplats.

En del av den inomkommunala trafiken utförs med fordon med svag tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Istället för trafik med fordon med lyft och rullstolsplats beställer många kommuner trafik med så kallad funktionsgaranti. Det innebär att transporten för personer som använder rullstol löses på annat sätt, i praktiken med taxi. Det finns dock undantag, till exempel viss fjälltrafik och trafik mellan centralort och andra tätorter i Umeå kommun och Skellefteå kommun.

I Umeå tätortstrafik används lågentrébussar med plats för en rullstol. Bussarna har automatiskt hållplatsutrop inne i bussarna, yttre utrop, och inre skyltning av hållplatser. Skellefteå tätortstrafik samt en stor del av den inomkommunala trafiken i Skellefteå bedrivs med fordon av lågentrétyp, som drivs med biogas. Bussarna har automatiskt hållplatsutrop inne i bussarna och inre skyltning av hållplatser.

I kollektivtrafiklagen står det att Kollektivtrafikmyndigheten i trafikförsörjnings-programmet ska redovisa de linjer och bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Lagarna om kollektivtrafik beskriver idag inte vilka kriterier kollektivtrafiken

ska uppfylla för att vara fullt tillgänglig för alla resenärer. Utgångspunkten för prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning i detta program är den stomlinje- och inomkommunala trafik som redan idag trafikeras med fordon med låggolv, lågentré, lyft, rullstolsplats och som på längre sträckor är utrustad med handikappanpassad toalett. Nätet innefattar stomlinjer och vissa inomkommunala linjer. Tanken är att infrastrukturen kring den trafik som är tillgänglighetsanpassad ska förbättras genom att påskynda avhjälpning av enkelt avhjälpta hinder (i enlighet med Plan- och Bygglagen) vid busstationer och resecentrum, införa ledsagning vid utpekade bytespunkter samt förbättra hållplatser utefter nätet som har många påstigande, till exempel med minst 20 påstigande per dygn (sådana finns det cirka 50 stycken av i Västerbotten, och minst en i varje kommun).

1.1.7. Bussgods

Godstransport i Länstrafikens regi sker på affärsmässiga grunder under samlingsbegreppet Bussgods Västerbotten. Bussgods är ett rikstäckande transportsystem med både företag och privatpersoner som kunder. Till största del sker detta i befintlig busstrafik, i så kallade godsrumsbussar och på persontrafikens villkor. Ur persontrafikens synvinkel har godstrafiken ombord på buss viss betydelse: i Västerbotten är det Bussgods som upphandlar biljettförsäljningen på busstationerna på de flesta orter. De län där Bussgods är mindre starkt saknas i regel biljettförsäljning på mindre orter helt. Det är miljövänligt att transportera gods på fordon som ”ändå går”, så genom att erbjuda utrymme för gods kan kollektivtrafiken minska utsläpp från transportsystemet ytterligare. Bussgods finns vid busstationer, och dessutom hos tiotals godsombud på

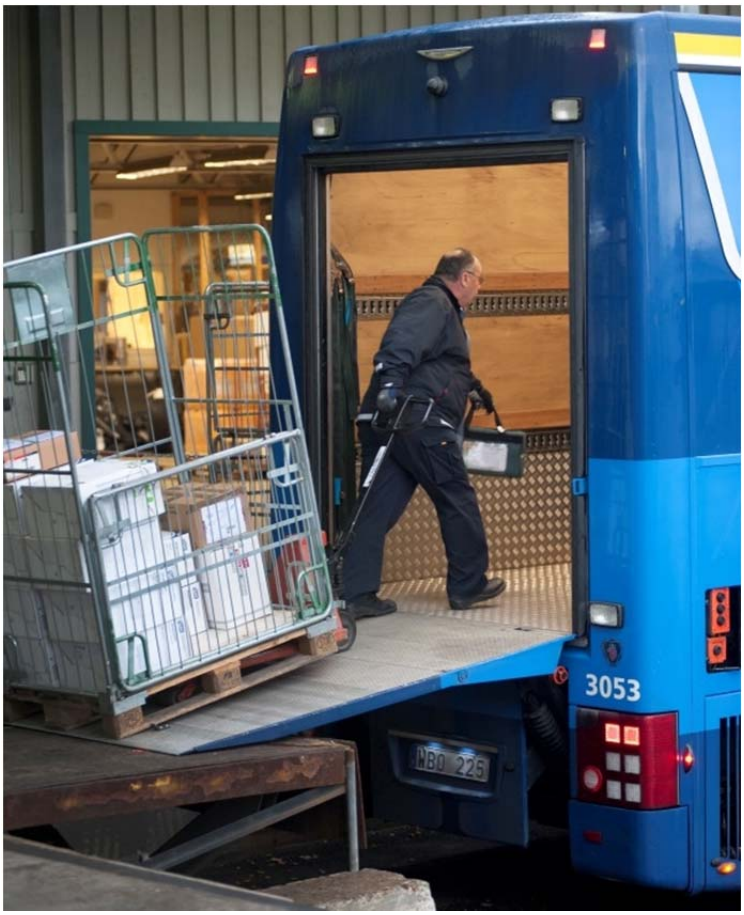
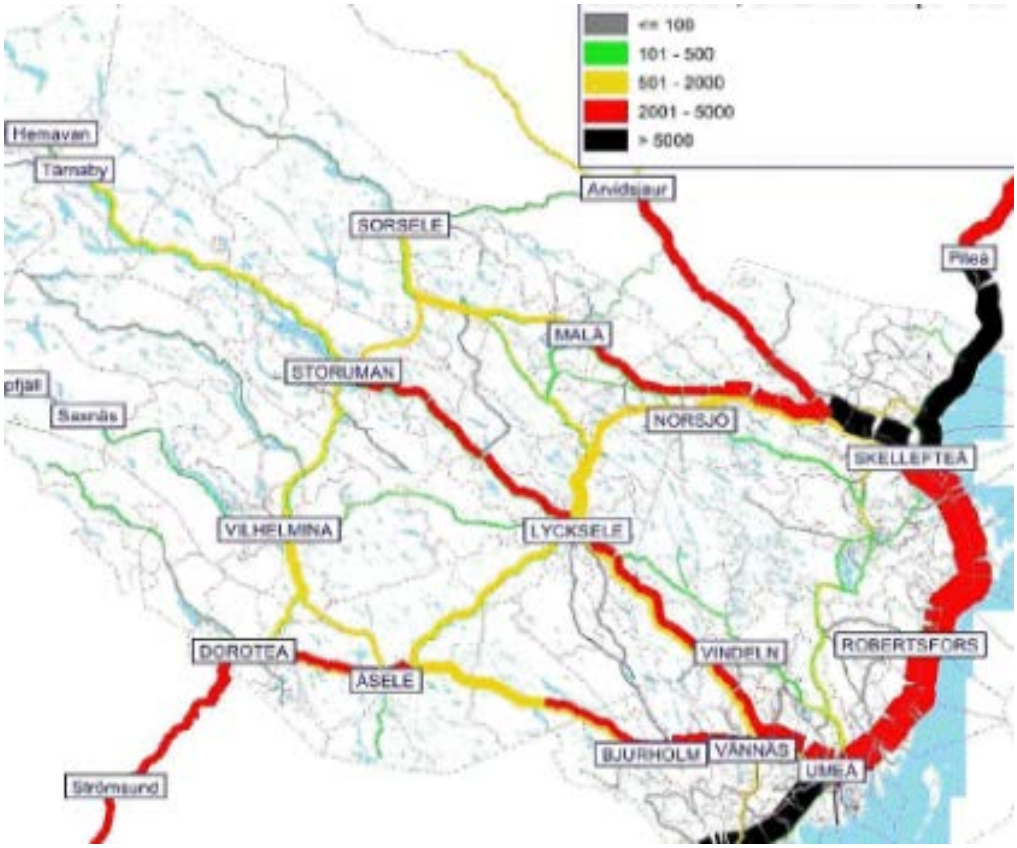


Foto: Anders Alm

mindre orter. Bussgods har leveranser till många områden som andra speditörer inte täcker in, eller täcker in med lägre frekvens. Leveranser med linjetrafiken har stor betydelse för näringslivet på flera mindre orter. De största godsmängderna finns längs kusten. Figur f visar godsmängderna i form av antal kollin under september–oktober 2011. Endast gods som avgår från ort inom länet redovisas.



Figur f. Godsflöden i antal kolli september och oktober 2011. Källa: Bussgodsutredning i Västerbottens län. Trivector rapport 2012:15.

1.1.8. Taxi

Regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet. Taxi är en del av kollektivtrafiken, eftersom kollektivtrafik inte bör definieras av storleken på ett fordon eller av en tidtabell. En del av taxitrafiken har ett kollektivtrafikmässigt upplägg, t.ex. flygtaxi med delat fordon, som står för en stor del av transporterna till och från flygplatserna. Taxibolag utför särskild kollektivtrafik och anropsstyrd kollektivtrafik (ringbilar). Många kollektivtrafikföretag kombinerar buss och taxi i sin verksamhet. Taxiresor används också som anslutning till långväga kollektivtrafikresor, i delat eller eget fordon. Taxi utgör den flexibelt småskaliga delen av kollektivtrafiken i regionen och kan öka mobiliteten och minska behovet av egen bil.

Tillgången till privata taxiresor vardag, dagtid, kväll- och nattetid och helger i mindre tätt befolkade delar av landet påverkas av omfattningen av samhällsbetald särskild kollektivtrafik med taxifordon. Kollektivtrafikmyndigheten enligt lag ska främja en tillfredställande taxiförsörjning, finns det fog för åtgärder som innebär större närvaro av taxifordon i länets olika delar. Utformningen av upphandlingar av allmän kollektivtrafik samt frekvensen av ringbilsresor har då betydelse.

I Västerbotten utgör den samhällsbetalda trafiken (färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar), 50-60 % av all taxitrafik. Taxirörelsen i Västerbotten är koncentrerad till Umeå, Skellefteå och Lycksele, men det går att beställa taxi privat i alla kommuner. I flera kommuner behövs förbeställning timmar eller dagar före för taxiresor vid obekväm arbetstid.

Foto: Johan Gunséus

1.1.9. Kopplingen mellan regional och långväga kollektivtrafik

För tillgängligheten i, till och från länet har den interregionala kollektivtrafiken stor betydelse. Förutom att människor reser till och från länet med den, så används den interregionala tågtrafiken också för mer regionalt resande. Den interregionala kollektivtrafiken ska i Sverige bedrivas i huvudsak på kommersiell grund och kollektivtrafikmyndigheten kan inte besluta om upphandling av denna trafik. Men Trafikverket upphandlar viss interregional tåg-, och flygtrafik där kommersiell bärighet inte finns. När det gäller färjan Umeå-Vasa så har kommunerna Umeå och Vasa bildat ett rederi som bedriver färjetrafiken.

Två dubbelturer med nattåg per dygn trafikerar Stambanan genom Övre Norrland och Botniabanan. Resan tar cirka 9 timmar mellan Umeå och Stockholm. Turerna kör via Botniabanan, men endast det tidigare södergående tåget och det senare norrgående tåget stannar i Nordmaling. Ordinarie busstrafik och ringbilstrafik som ansluter till nattåg finns i många kommuner.

Inlandsbanan AB bedriver turismtrafik från början av juni till slutet av augusti. Hållplatser i Västerbotten finns i Dorotea, Meselefors, Vilhelmina, Vojmån, Storuman, Sandsjönäs, Blattnicksele, Sorsele och Buresjön. I både norr- och södergående riktning finns en avgång dagligen, med start tidigt på morgonen i Östersund/Gällivare och ankomst sent på kvällen i Gällivare/Östersund. I södergående riktning kan resan fortsätta med avgång tidigt på morgonen från Östersund mot Mora, och i norrgående riktning kan man ansluta med ett tåg från Mora som ankommer i Östersund sent på kvällen. Tåget stannar på vägen för mat och fika, sevärdheter och bad. Resan från Dorotea till Gällivare tar cirka 11 timmar och resan från Sorsele till Östersund tar cirka 7 timmar.

Y-buss trafikerar långväga bussar mellan Umeå och Stockholm, linje 100. Denna linjetrafik fyller viss regional funktion efter E4.

Lapplandspilen är kommersiell trafik mellan Stockholm och Hemavan, via E4, Sollefteå, Åsele, Vilhelmina, Storuman och Tärnaby. Tidtabellen varierar över året.

Färjan över Kvarken har haft mycket positiv resandeutveckling och arbetet med ny färja fortskrider. Detta har stor betydelse för hållbart resande till och från Västerbotten, ställer krav på transporter vidare i Västerbotten och är en potential också för kollektivtrafikens resandeutveckling. Färjetrafik finns mellan Umeå och Vasa i regi av rederiet NLC Ferry. Trafiken marknadsförs under namnet Wasaline. Avgångs- och ankomsttiderna varierar mellan veckodagar och olika tider på året. Kopplingar mot och från Helsingfors utan övernattning i Vasa är möjliga några dagar i veckan (då det går tåg mot Helsingfors senare på eftermiddagen). Det finns även kopplingar med byte mot Joensuu i östra Finland. Det finns kollektivtrafik till och från hamnarna i Umeå som ansluter till avgångarna och ankomsterna. I Umeå behöver resan förbeställas dagen innan.

Det finns en statlig flygplats i länet, Umeå Airport. Från Umeå är det ett stort antal avgångar med olika flygbolag till Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma och Göteborg Landvetter. Från Skellefteå flygplats finns trafik till Stockholm-Arlanda. Statligt upphandlad flygtrafik finns mellan Stockholm-Arlanda och Lycksele flygplats, Vilhelmina flygplats (Sagadal flygplats) och Hemavan Tärnaby Airport. Det finns även flygtrafik mellan Umeå och Östersund. Flygbuss som ansluter till avgångar till och ankomster från Stockholm finns i Umeå och Skellefteå. Flygbusstrafik har upphandlats mellan Sorsele och Arvidsjaur flygplats som ett samarbete mellan Trafikverket, kommunen, VLL och kollektivtrafikmyndigheten. Den regionala kollektivtrafiken, t.ex. stomlinjerna till och från Umeå och Skellefteå, är inte anpassade särskilt med tanke på flyg och flygbussar.

1.2. Information, biljetter och personlig service

Det har skett och arbetas med många förbättringar som kan öka regionbusstrafikresandet framöver. Efter svag lönsamhet i bussgodsverksamheten vid några busstationer kommer biljettförsäljningen vid några busstationer att försvinna, vilket ställer krav på nya sätt att sälja biljetter. Nya betalmöjligheter och digitala informationskanaler har införts, och information i realtid om var bussen befinner sig kommer inom kort komma alla länsbor till del. Sedan flera år finns en nationell reseplanerare och biljettshop, Resrobot, där resor med buss och tåg i hela landet kan köpas på samma biljett. Telefonkundtjänsten har ökat sin tillgänglighet, och informationen till resenärerna vid trafikstörningar har förbättrats bland annat i form av en sms-tjänst. Nya produkter kommer kunna införas samordnat med grannlänen när kortämnet byts ut och det kommer bli tydligare och enklare att resa över länsgräns.

1.2.1. Information och biljetter

Information om resor i den regionala kollektivtrafiken finns dels i form av personlig service vid infopunkter och på telefon, dels i digital form och i viss mån i tryckta produkter. Länstrafiken och Norrtåg har numera separata telefon-kundtjänster.

Foto: Anders Alm

Reseinfo-punkter finns vid Umeå busstation, vid Vasaplan och vid Norrlands universitetssjukhus. Information och biljettförsäljning finns som Länstrafikens egen verksamhet vid Skellefteå busstation och Lycksele busstation. Genom ombud erbjuds information och biljettförsäljning även vid flera av länets övriga busstationer och resecentrum: Dorotea, Lycksele, Malå, Nordmaling, Norsjö, Sorsele, Storuman, Tärnaby, Vilhelmina, Vindeln, Åsele, via ombud i olika stadsdelar i Umeå samt vid Skelleftebuss´ kontor i Skellefteå. Länstrafiken planerar att via de bussgodsombud som finns i länet börja sälja tomma busskort som resenären sedan kan ladda med resor i Länstrafikens webbshop. Biljettförsäljning i till exempel livsmedelsaffärer förbereds också, för att ersätta den ordinarie biljettförsäljningen vid nedlagda busstationer. Resenärer vid tågstationerna i Umeå hänvisas till närliggande Reseinfo för personlig biljettförsäljning eller information. Biljetter till Norrtågs och SJ:s tåg kan bland annat köpas i biljettautomater vid Umeå C och Umeå Östra. I Umeå lokaltrafik har biljettautomater för enkelbiljett införts vid vissa bytespunkter.

Digitala tjänster för biljettköp och information finns på www.tabussen.nu, på www.resrobot.se, på www.norrtag.se, www.sj.se, www.skelleftebuss.se, www.ybuss.se och www.lapplanspilen.se. På tabussen.nu finns länkar till kommersiell trafik i länet. Länstrafiken jobbar med att förbättra tabussen.nu vad gäller tillgänglighet för personer med olika funktionsnedsättningar och information på engelska.

I Västerbotten är biljettköp ombord möjligt både i tätorts-, regionbuss- och tågtrafik. Biljetter som köps ombord på Umeås lokaltrafik samt ombord på Norrtågstrafiken är dyrare än förköpta biljetter, detta för att styra över biljettköp till förköp.

Foto: Johan Gunséus

Restider förkortas och kontanthanteringen minskas genom att styra biljettköp från fordon till andra kanaler. Att styra bort köp från fordon och minska eller upphöra med kontanthanteringen är en ambition för den upphandlade kollektivtrafiken i Västerbotten.

Länstrafiken har lanserat mobilapplikationer där resor i regionbusstrafiken och Umeå tätortstrafik kan köpas med så kallad smart phone, samt en webbshop för båda typer av resor. Webbshopen kräver att resenären har ett kort som är registrerat, för att kunna ladda det med resor i webbshopen. Biljetter kan också köpas på hemsidan www.resrobot.se, som även finns som mobilvänlig version.

I och med det nya biljettsystemet från 2013 i Västerbotten kunde realtidsinformation om var bussen befinner sig och beräknad ankomsttid införas först i Umeå lokaltrafik sommaren 2015, medan införandet i regionbusstrafiken har skjutits upp vid flera tillfällen på grund av tekniska och resursmässiga problem. Även Skelleftebuss planerar införa detta i tätortstrafiken i Skellefteå.

Tryckta tidtabeller fasas successivt ut i största delen av Länstrafikens trafik. Som ersättning för tryckta tidtabeller har så kallade personliga tidtabeller lanserats. De beställs gratis via www.tabussen.nu eller per telefon. I Norrtågstrafiken, i Umeå, i Lycksele och i Skellefteå tätortstrafik finns fortfarande tryckta tidtabeller. Dessutom finns så kallade ficktidtabeller för vissa stomlinjer och inomkommunala linjer med stort resande.

Det finns flera olika biljetter i Länstrafikens regiontrafik: Enkelbiljett, periodkort, årskort, rabattkort, länskort, företagskort, barn/ungdom, skolkort, seniorkort och ungdomskort, resplusbiljett samt Norrlandsresan. I Norrtågstrafiken finns bland annat enkelbiljetter och periodkort. Skelleftebuss har även olika typer av kort. Länstrafiken i Västerbotten AB utvecklar, tillsammans med övriga bolag i Norrlandsresan, utbudet av betalmöjligheter och det blir flera nyheter hösten 2016.

Prisstruktur och prisnivåer beslutas politiskt för den upphandlade kollektivtrafiken, med undantag för enkelbiljetter i Norrtågstrafiken, där trafiken bedrivs som tjänstekoncession och operatören själv prissätter biljetterna.

Foto: Scandinavian Stock Photo

1.2.2. Ledsagningstjänst

Ledsagning för personer med funktionsnedsättning eller särskilda behov vid stationer och terminaler är viktigt för jämlik mobilitet, och förutsätts också i gällande EU-direktiv. Utvecklad ledsagning i kollektivtrafiken kan innebära mer spontant resande för personer som utan ledsagning skulle behöva beställa riksfärdtjänst veckor i förväg. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten har startat upp ny ledsagning i kollektivtrafiken i Västerbotten sommaren 2015, i samarbete med landstinget, Länstrafiken och Norrtågs nuvarande operatör Botniatåg. I dagsläget finns därför kostnadsfri ledsagningstjänst tillgänglig att bokas via Reseservice i Västerbotten och SJ för resenärer med funktionsnedsättning eller särskilda behov som reser från, ankommer till eller byter vid Norrlands universitetssjukhus kopplat till Umeå Östra och vid tågstationerna utefter Stambanan. Vid Norrlands universitetssjukhus-Umeå Östra och senare på fler ställen i Västerbotten kan man få ledsagning till, från och mellan bussar samt mellan buss och tåg. I sjukhusets centralhall arbetar entrévärdar vardagar dagtid, som kan hjälpa resenären vidare efter ledsagningen. Ledsagning finns också vid ett stort antal tågstationer och några bussterminaler i övriga Sverige. Med ett samtal bokar resenären alla ledsagningar för sin resa. Planen är att införa ledsagning vid Umeå busstation med koppling till Umeå C, och vid Vasaplan våren 2016, och därefter utvidga tjänsten enligt planen i detta program.

1.3. Resandet i samhället i stort

Befolkningen i Västerbotten har ökat med 2,5 % sedan 2006, i Umeå med cirka 9 %. och i Skellefteå med två promille. Resandet i Västerbotten har dock ökat mer än så.

Resandeunderlaget för kollektivtrafiken består av flera olika delar: arbetspendling, högskole- och gymnasiependling, skolresor, fritidsresor, sjukresor och så vidare. De som bor och jobbar, eller antingen bor eller jobbar i länet, reser eller skulle kunna resa med den regionala kollektivtrafiken. Därutöver kommer det besökare både från Sverige och utlandet, och många av dessa har inte kommit med bil, varför de är potentiella kollektivtrafikresenärer. I detta kapitel beskriver vi den kännedom vi har om resande och olika typer av resor.

Det nuvarande resandemönstret kommer att förändras med anledning av investeringar i både transportinfrastruktur och i målpunkter, som kommer alstra ny trafik i länet eller styra om resandet. Transportinfrastruktursatsningar som kommer få stor betydelse för den regionala kollektivtrafikens resandeutveckling och för tillgänglighet och samspel i regionen är till exempel Norrbotniabanan, bättre underhåll och trafik på Stambanan, ökad kapacitet på Tvärbanan och upprustning av europavägar särskilt med tanke på oskyddade trafikanter vid busshållplatser och rimliga restider med buss. I den mån det

blir restidsförkortningar och ökad pålitlighet i tågtrafiken kan överflyttningen från privatbil till tåg- och busstrafik blir stor. Dessutom kan samspelet och resandet mellan orter öka. Färjetrafiken över Kvarken har ökat resande och besöksnäringen har upplevt fler finska besökare. Planerad storflygplats i Mo kan öka efterfrågan på linjetrafik mellan Mo i Rana och olika orter i Västerbotten. När Kvarkentrafiken vidareutvecklas med t.ex. bättre anpassad färja, kan trafiken bli än mer attraktiv och skapa fler resor mellan hamnen och olika delar av länet. Uppstart av varuhuset IKEA och kringliggande detaljhandelsområde kan också ge fler besök i länet som förhoppningsvis till viss del sker med kollektivtrafik och beställningsbusstrafik.

1.3.1. Rest sträcka alla färdsätt

Tabellen nedan visar det totala resandets utveckling i Västerbotten mellan två resvaneundersökningsperioder. Utifrån resvaneundersökningarna har det totala resandet mätt i färdlängd per år i hela länet ökat med cirka 20 %, medan befolkningen ökade med cirka två procent under samma period. Resandet med allmän kollektivtrafik har mer än fördubblats, resandet med bil har minskat och resandet med annat färdsätt (omfattar färdtjänst, taxi, flyg och sjöfart) har mer än fördubblats. Ökningen i färdlängd mellan de olika resvaneundersökningarna (en ökning på cirka 750 miljoner km) bestod till största delen av en ökning av Annat färdsätt. Eftersom resandet från de stora flygplatserna i Västerbotten ökar och det handlar om långa resor jämfört med till exempel färdtjänstresor, så är det en rimlig bedömning att det är flygresandet som står för en stor del av ökningen med Annat färdsätt och dessutom för en stor del av ökningen av rest sträcka i Västerbotten överlag. Eftersom rest sträcka med bil har minskat men Annat färdsätt (flygresor med mera) står för en stor andel av totala resandeökningen i Västerbotten, så kan det faktum att antalet kollektivtrafikresor ökat med 10 % i Västerbotten 2010-2014 men marknadsandelen under samma period ökat endast från cirka 12 till 13 % (se kapitel 1.3.5) inte kan förklaras med att bilresandet skulle ha ökat, utan snarare med att flygresandet ökat.

Tabell 1. Rest sträcka per år med konfidensintervall av personer bosatta i Västerbottens län. Källa: Trafikanalys.

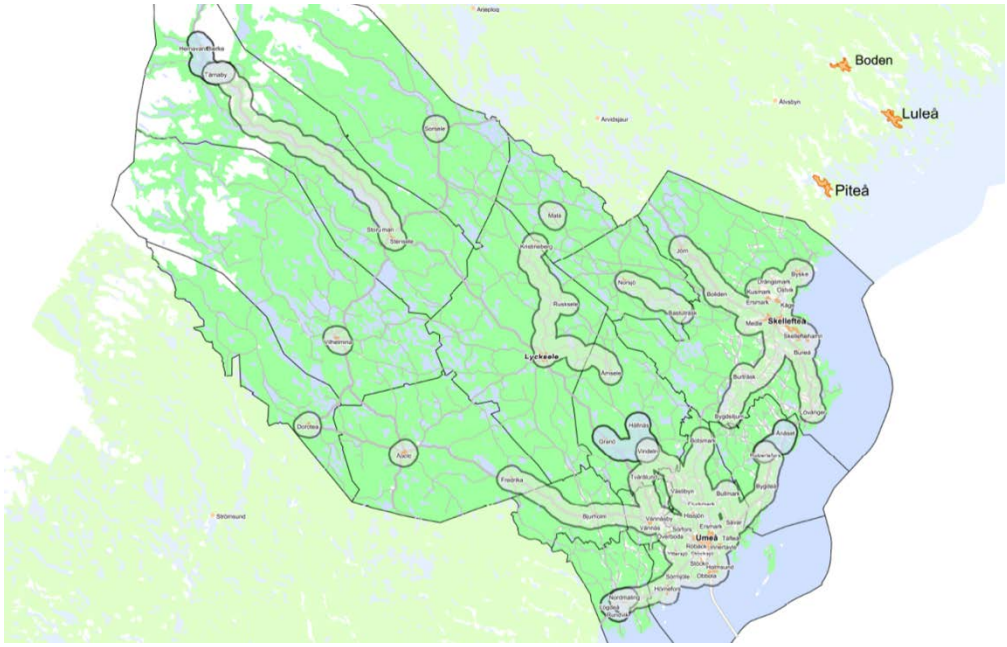
	2005/2005		2011-2014	
	Summa	95%konf +/-	Summa	95%konf +/-
Till fots, cykel	170 046	26 860	180 179	33 761
Annat färdsätt	424 302	453 396	968 693	800 142
Allmän kollektivtrafik	322 335	239 810	702 232	497 305
Bil	2 631 061	512 266	2 444 894	546 370
Summa	**3 547 742**	**720 800**	**4 295 998**	**1 135 774**

Kollektivtrafikens andel av den totala resta sträckan inklusive gång och cykel i Västerbotten (att skilja från den officiella marknadsandelen, som avser antal kollektivtrafikresor och endast motoriserade resor) har ökat från 9 % till 16 %. Rest sträcka med kollektivtrafik som en andel av allt motoriserat resande (Bil, Allmän kollektivtrafik och Annat färdsätt) har ökat från 9,5 % till 17 %. Hur mycket den officiella marknadsandelen (se kapitel 1.3.5) som avser antal resor och endast motoriserat resande, har ökat mellan 2005/2006 och 2011-2014 är inte känt eftersom marknadsandelen mättes första gången 2009, men 2009 var andelen 8 % och 2014 var den 13 %.

1.3.2. Pendling

Det bör finnas en stor potential att öka kollektivtrafikens marknadsandel av arbetspendlingen mellan tätorter där det är stor arbetspendling. Därutöver så kan arbetspendlingen underlättas genom utvecklad kollektivtrafik, så dagens pendlingssiffror ska inte ensamma få styra satsningar i kollektivtrafik. Till exempel de två största kommunerna i länet Umeå och Skellefteå skulle kunna få en betydligt större arbetspendling med tågtrafik, förkortad restid och bekvämlighet. Redan idag är arbetspendlingen mellan kommunerna större än mellan kommunerna Umeå och Örnsköldsvik.

Figur g visar lokala arbetsmarknadsregioner eller så kallade kraftfält på tätortsnivå, män och kvinnor sammanlagt. Kraftfältens utbredning beror på pendlingens andelar av befolkning, inte på absoluta antal pendlare. Stråken är ritade efter vägarna men en del av pendlingen sker med tåg. Lokala arbetsmarknadstätorter, där minst 80 % bor och arbetar i den egna tätorten och maximalt 7,5 % av den arbetande befolkningen pendlar till en specifik annan ort är t.ex. Umeå, Skellefteå, Lycksele, Storuman, Norsjö, Dorotea, Sorsele, Vilhelmina, Åsele och Malå. Tätorter där minst 20 % arbetar i en annan tätort och mer än 7,5 % av den arbetande befolkningen pendlar till en specifik annan tätort är till exempel Vindeln och Robertsfors (som ingår i Umeås kraftfält), Åmsele (som ingår i Lyckseles kraftfält), Lövånger och Bygdsiljum (som ingår i Skellefteås kraftfält). Ur ett kollektivtrafikperspektiv ger dessa kraftfält en indikation på vilka stråk som är viktiga för kommuners arbetsmarknad, men inte hur stora antal pendlare det handlar om. God kollektivtrafik skulle kunna påverka kraftfälten så att fler tätorter ingår i t.ex. Lyckseles kraftfält och att Umeå och Skellefteå skulle ingå i varandras kraftfält. Kollektivtrafik i dessa kraftfält skulle, förutsatt att volymerna är tillräckliga, kunna utvecklas så att fler resenärer skulle flytta över från privatbil till buss eller tåg.



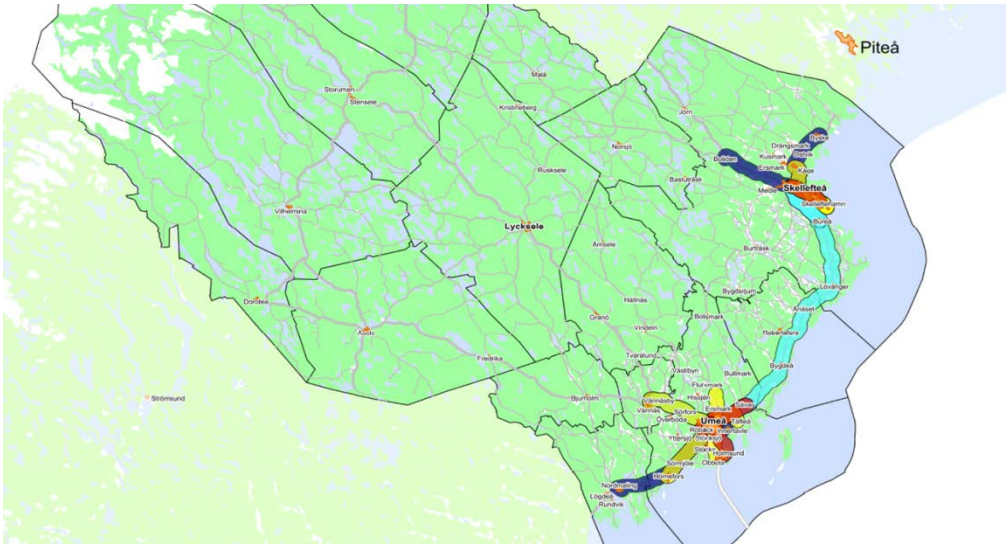
Figur g. Kraftfält kring arbetsmarknader Västerbotten 2012. Karta: Region Västerbotten.

Figur h visar de 25 relationer mellan tätorter med störst pendlingsvolym i Västerbotten år 2012, exklusive pendling mellan tätorter i och utanför länet. Alla antal som redovisas är i båda riktningarna sammanlagt. Stråken är ritade efter vägarna men en del av pendlingen

sker med tåg. I alla 25 relationer på kartan är Umeå eller Skellefteå i andra ändan. Det finns några tätortsrelationer där det är betydligt högre pendlarmängder än i övriga: Stråket mellan Skellefteå tätort och mot Skelleftehamn/Ursviken/Bergsbyn är det överlägset starkaste totalt sett. Statistik från 2012 (siffror ner till cirka 300 listas, Figur h visar ner till cirka 180):

- Skellefteå-Ursviken-Skellefteå har cirka 1210 pendlare, Skellefteå-Skelleftehamn-Skellefteå cirka 1080 pendlare, Skellefteå-Bergsbyn-Skellefteå cirka 650 pendlare
- Umeå-Holmsund-Umeå med 1820 pendlare, tillsammans med Umeå-Obbola-Umeå med 840 pendlare
- Umeå-Sävar-Umeå 1030 pendlare
- Umeå-Vännäs-Umeå har 875 pendlare (+ Vännäsby-Umeå-Vännäsby 393 pendlare)
- Umeå-Hörnefors 730 pendlare
- Skellefteå-Kåge 690 pendlare
- Bureå-Skellefteå-Bureå 560 pendlare
- Täfteå-Umeå-Täfteå 550 pendlare
- Umeå-Skellefteå-Umeå 430 pendlare (siffran mellan kommunerna istället för tätorterna var 929 året därpå, 2013).
- Boliden-Skellefteå-Boliden 371 pendlare
- Ersmark-Skellefteå-Ersmark 365 pendlare
- Skelleftehamn-Ursviken-Skelleftehamn 320 pendlare
- Nordmaling-Umeå-Nordmaling 299 pendlare

Pendlingen till och från grannlänens tätorter är betydligt lägre, t.ex. Örnsköldsvik-Umeå med 300 pendlare (siffran är dock det dubbla sett till pendling mellan kommuner år 2013) och Piteå-Skellefteå med 123 pendlare. Det finns en relation med hög pendling sett till invånarantal Stensele-Storuman på plats med 181 pendlare. Mellan Stensele och Storuman finns idag ett fåtal bussturer i pendlingstidslägen. I rusningstid är tågtrafiken mellan till exempel Nordmaling, Hörnefors och Umeå full och resenärer reser utan sittplats.



Figur h. De 25 relationer mellan tätorter med störst pendlingsvolym Västerbotten 2013. Fältets färg indikerar inte volym. Karta: Region Västerbotten.

I bilaga 3 finns en tabell som visar arbetspendling (oavsett färdmedel) år 2013 från och till Västerbottens kommuner, uppdelat på män och kvinnor. De överlägset största

pendlingsflödena mellan kommuner i länet och till och från länet är arbetspendling från Vännäs till Umeå, medan statistiken på tätortsnivå ovan visar att de största pendlingsvolymerna mellan tätorter, alltså i stråk, finns i Skellefteå.

Kvinnor pendlar, som känt, in mindre omfattning över kommungräns, och det är ungefär lika stor pendling från Nordmaling till Umeå som från Robertsfors till Umeå. Skellefteå-Umeå är lika starkt för både kvinnor som för män, medan det är betydligt fler män än kvinnor som pendlar från Umeå till Stockholm och från Umeå till Vännäs. Det är fler kvinnor som pendlar från Örnsköldsvik till Umeå än tvärt om, medan det är fler män som pendlar från Umeå till Örnsköldsvik än tvärt om. Det är över 300 män totalt som pendlar mellan Skellefteå-Piteå-Skellefteå och det är ungefär lika många i båda riktningarna. För kvinnor är det mycket lägre pendlingsflöden Skellefteå-Piteå-Skellefteå. För både män och kvinnor är de flesta starka pendlingsströmmarna mellan kommuner som ligger efter E4, med Umeå-Vännäs-Umeå som lysande undantag och Sorsele-Arjeplog med 53 män som pendlar.

De största pendlingsflödena mellan kommuner i länet och till och från länet är arbetspendling från Vännäs till Umeå (762 kvinnor, 1023 män). Av kvinnorna är det därefter störst pendlingsflöden mellan Nordmaling och Umeå (391) och Robertsfors-Umeå (376). Från Skellefteå till Umeå pendlar 296 kvinnor, från Umeå till Stockholm 249 kvinnor och från Umeå till Vännäs 246 kvinnor. De största länsgränsöverskridande flödena av kvinnor är, förutom Umeå-Stockholm: Örnsköldsvik-Umeå 154 kvinnor, Stockholm-Umeå 115, Umeå-Örnsköldsvik 99, Skellefteå-Stockholm 96, Piteå-Skellefteå 88, Skellefteå-Piteå 71, Umeå-Luleå 59.

När det gäller män är det Robertsfors-Umeå (511) som är på plats två efter Vännäs-Umeå, och Nordmaling-Umeå kommer på tredje plats (484). Umeå-Stockholm är det stor utpendling av män (410), och även Umeå-Vännäs (333) och Skellefteå-Umeå (297). De största länsgränsöverskridande flödena av män är, förutom Umeå-Stockholm: Umeå-Örnsköldsvik 184, Örnsköldsvik-Umeå 176, Skellefteå-Stockholm 147, Skellefteå-Piteå 154, Umeå-Luleå 120, Stockholm-Umeå 118, Luleå-Umeå 116, Piteå-Skellefteå 148, Skellefteå-Luleå 113, Sorsele-Arjeplog 53 män.

Pendlingsanalyserna i Bilaga 6 är gjorda med statistik från 2010. SAMS-områden som pendlingen 2010 studerades med fungerar inte bra i flera av länets kommuner, och NYKO-områden finns inte ännu tillgängliga för analyser. De sista tåglinjerna i Norrtågssystemet startades upp hösten 2012. Nya pendlingskartor kunde inte tas fram vid uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet 2016-2019, då NYKO-områden inte blivit tillgängliga.

1.3.3. Utbildningspendling

Den inomkommunala busstrafiken tillmötesgår framför allt behovet av att resa till och från utbildning och till och från serviceorter. Stomlinjetrafik och tåg används bland annat för pendling till gymnasium i annan kommun och för pendling till högre utbildning. Tabell 2 visar att de största gymnasieresandeflödena är mellan kommuner i Umeåregionen, och efter Umeå så är det Vännäs som har flest tillresande gymnasie-elever. En förklaring den stora skillnaden mellan gymnasiependling i Umeåregionen och Skellefteåregionen är att Skellefteå kommun är geografiskt mycket större – gymnasiependling över långa sträckor blir inomkommunal pendling och syns inte i statistiken. Utöver Umeåregionen är det relativt stort resande Norsjö-Skellefteå-Norsjö, Bjurholm-Lycksele-Bjurholm, Skellefteå-Lycksele-Skellefteå, Åsele-Vilhelmina-Åsele och Lycksele-Malå-Lycksele. Att antalet resor

skiljer sig mellan riktningarna (se t.ex. Umeå-Bjurholm-Umeå) även om varje elev har två resor per dag att använda, har flera förklaringar, t.ex. att byten, att eleverna får skjuts i en riktning eller skolkortet på en annan sträcka än till/från gymnasiet.

Tabell 2. Gymnasiependlingsstråk.

Gymnasiependlingsstråk 2015

Resor med skolkort. Varje elev kan göra två resor per dag.

Från	Till	Resor, st	Totalt
Vännäs	Umeå	25491	49770
Umeå	Vännäs	24279	
Umeå	Nordmaling	13916	23499
Nordmaling	Umeå	9583	
Robertsfors	Umeå	9425	14914
Umeå	Robertsfors	5489	
Umeå	Vindeln	8516	14683
Vindeln	Umeå	6167	
Norsjö	Skellefteå	5165	7342
Skellefteå	Norsjö	2177	
Bjurholm	Vännäs	3461	5924
Vännäs	Bjurholm	2463	
Nordmaling	Vännäs	3345	6348
Vännäs	Nordmaling	3003	
Vännäs	Vindeln	2448	5457
Vindeln	Vännäs	3009	
Bjurholm	Lycksele	2878	3955
Lycksele	Bjurholm	1077	
Bjurholm	Umeå	2864	3182
Umeå	Bjurholm	318	
Skellefteå	Lycksele	2633	3638
Lycksele	Skellefteå	1005	
Åsele	Vilhelmina	2324	3342
Vilhelmina	Åsele	1018	

Från	Till	Resor, st	Totalt
Lycksele	Malå	2101	3707
Malå	Lycksele	1606	
Dorotea	Vilhelmina	1570	2334
Vilhelmina	Dorotea	764	
Lycksele	Åsele	1546	2796
Åsele	Lycksele	1250	
Robertsfors	Skellefteå	1228	1411
Skellefteå	Robertsfors	183	
Storuman	Lycksele	1050	1938
Lycksele	Storuman	888	
Lycksele	Vilhelmina	775	954
Vilhelmina	Lycksele	179	
Norsjö	Lycksele	714	765
Lycksele	Norsjö	51	
Umeå	Lycksele	675	1204
Lycksele	Umeå	529	
Vännäs	Lycksele	560	574
Lycksele	Vännäs	14	
Nordmaling	Västernorrland	310	594
Västernorrlands	Nordmaling	284	
Vindeln	Lycksele	295	529
Lycksele	Vindeln	234	

Orange= Kommun med gymnasium

Statistik över högskolependling finns för mantalskrivna i Västerbotten. Tabell 3 visar antalet personer (värden på 6 personer och uppåt) år 2013 som är mantalskrivna i en kommun i Västerbotten men läser på campus i en annan kommun. Distansstudier finns inte med i tabellen. Statistiken visar att i länets kommuner är Umeå den klart dominerande orten som mantalskrivna pendlar till. Endast från Umeå och Skellefteå kommuner pendlar fler än fem personer till högskolestudier på campus i andra kommuner än Umeå. De överlägset mest populära campus att pendla till är Uppsala och Luleå. Båda ligger efter Stambanan genom Övre Norrland. Den enskilt största högskolependlingen är dock från Skellefteå till Umeå campus. I Umeåregionens kommuner (Nordmaling, Vindeln, Robertsfors, Vännäs) bor det knappa 300 personer som studerar på campus i Umeå. I Bjurholm och bland inlandskommunerna (Norsjö, Malå, Storuman, Sorsele, Dorotea, Vilhelmina, Åsele) är de mantalsskrivna som studerar i Umeå betydligt färre. Detta torde till stor del bero på det längre avståndet och därmed större sannolikhet att både flytta till och skriva sig på studieorten. Lycksele har dock nästan 50 invånare som studerar på campus i Umeå.

Tabell 3 Högskolependling (ej distansstudier) bland mantalsskrivna i Västerbotten 2013. Värden från 6 studenter och uppåt. Källa: Region Västerbotten.

Mantalskriven i →	Nordmaling	Bjurholm	Vindeln	Robertsfors	Norsjö	Malå	Storuman	Sorsele
Campusort →	Umeå 65	Umeå 15	Umeå 41	Umeå 54	Umeå 9	Umeå 6	Umeå 15	Umeå 12

Mantalskriven i →	Dorotea	Vännäs	Vilhelmina	Åsele	Umeå	Lycksele	Skellefteå
Campusort →	-	Umeå 104	Umeå 23	Umeå 9	Umeå 9593	Umeå 48	Skellefteå 481
					Uppsala 140		Umeå 344
					Utlandet 105		Luleå 127
					Flera kommuner i olika län 61		Stockholm 22
					Stockholm 41		Piteå 17
					Göteborg 34		Uppsala 16
					Luleå 22		Linköping 9
					Lund 16		Göteborg 9
					Skellefteå 16		Huddinge 7
					Malmö 12		Östersund 6
					Huddinge 9		Utlandet 6

1.3.4. Resande till besöksmål

Foto: Region Västerbotten

Besöksnäringen lyfts ofta fram som en viktig näring för kommunerna och länet både för attraktivitet och för arbetstillfällen och mångsidig arbetsmarknad.
Besöksnäringssatsningar görs från kommunalt, regionalt och nationellt håll.
Besöksnäringen är en stor industri och i Västerbotten växer besöksnäringen i övernattningsinkomster och omsättning räknat. Denna uppmärksamhet har inte riktigt

motsvarats av satsningar i kollektivtrafiksystemet kopplat till besöksnäringen och specifika besöksmål. Det är landstinget som finansierar den regionala kollektivtrafik som har störst betydelse för besökare, medan det regionala utvecklingsuppdraget ligger hos Region Västerbotten och kommunerna arbetar med lokal utveckling.

Landstinget har en viss prioritering av resor till och från besöksmål, och kommuner visar intresse för att utveckla exempelvis ringbilstrafik till och från besöksmål under säsong. Kollektivtrafiken är i dagsläget dock inriktad på framförallt skolresor, arbets- och utbildningspendling samt resor till och från sjukvård, i viss mån fritidsresor. Den ordinarie kollektivtrafiken erbjuder inte alltid bra förbindelser till och från besöksmål under säsong. Arbetspendlingstrafik upprättas sällan till arbetsplatser inom turismen då dessa arbetsplatser är eller uppfattas som mindre och mer utspridda än till exempel sjukhus och industriarbetsplatser. Besökare i genomsnitt reser dessutom andra delar av året och dygnet än pendlare och skolbarn. Samtidigt är det en potential att få fler resenärer till de lediga sittplatserna utanför rusningstid och på loven.

Kollektivtrafikplanering och övrig samhällsplanering kan ske med ökad medvetenhet om besöksnäringens behov och med bättre dialog med besöksnäringens representanter. Oavsett ekonomiska ramar så finns möjlighet att främja kollektivt resande och resmöjligheter till och från besöksmål. Dels finns det sedan tidigare trafik som passar många besökare. På helger, kvällar och turistsäsonger går trafik där det finns gott om plats i fordonen och dessa platser nyttjas bättre om fler betalande turister skulle hitta till denna trafik. Åtgärder inom information och marknadsföring i samarbete med destinationsbolag, turistbyråer och besöksmål kan locka fler turister till befintlig trafik. Besöksnäringens behov kan beaktas bättre i planeringen av resecentrum och hållplatser och den information som finns där. Bättre information om möjligheten att på kort varsel starta upp kommersiell trafik, till exempel under säsong, kan också förbättra kollektivtrafikutbudet till och från besöksmål.

Det finns inte statistik på färdmedelsval för besök vid besöksmål i Västerbotten, men känt är att privatbilens andel vid fritidsresor överlag är hög. Det finns ett stort antal besöksmål i Västerbotten som besöks både av turister och av länets egna invånare, se Tabell 4. Kollektivtrafikmyndigheten tillsammans med andra aktörer kan arbeta mer med att kartlägga den kollektivtrafik som redan idag finns till besöksmål under deras respektive säsonger, kartlägga hållplatser i närheten, den information om kollektivtrafikförbindelserna som lämnas på besöksmålens och turistinformationers hemsidor, med mera, för att kunna peka ut förbättrings- och justeringsmöjligheter.

Tabell 4. Besökare vid besöksmål i Västerbotten under 2014, besöksmål med 15 000 besökare eller mer. Statistikkälla: Västerbottens Turism.

Kommun	Besöksmål	Besökare 2014
Skellefteå	Nordanå entre 1 & 2	185 411
Storuman	Tärnaby/Hemavan	169 000
Skellefteå	Eddahallen	107 640
Umeå	Bildmuseét	106 462
Umeå	Guitars-The Museum	85 000
Skellefteå	Skellefteå museum	75 534
Lycksele	Djurparken	61 200
Umeå	Umeå Folkets Hus-konferens	55 000
Skellefteå	Furuögrund Hamncafé	55 000
Skellefteå	Bowlingkompaniet	53 200
Malå	Tjamstanberget	48 000
Robertsfors	Stenfors Gård	45 000
Skellefteå	Vitbergsbadet	43 000
Vilhelmina	Kittelfjäll	41 000
Lycksele	Gammplatsen	40 000
Skellefteå	Bygdsiljum skidanläggning	40 000
Robertsfors	Bygdsiljum skidanläggning	40 000
Skellefteå	Westmans café	40 000
Skellefteå	Västerbottensteatern övriga föres	37 000
Skellefteå	Byske utebad	36 273
Umeå	Umeå Lagun	35 000
Skellefteå	Bjuröklubb Naturreservat	35 000
Storuman	Storumandagarna	30 000
Skellefteå	Nordanåområdet	28 000
Skellefteå	Café Fyren	23 000
Skellefteå	Fastec Ring	22 000
Skellefteå	Skellefteå Kraft Arena	22 000
Skellefteå	Boda Borg	20 420
Umeå	Umeå Energicentrum	20 000
Skellefteå	Konsthallen	18 894
Umeå	Västerbottens museum	18 800
Vindeln	Konst i Kvarn	15 000
Skellefteå	Discgolfen	15 000
Skellefteå	Alhems trädgård	15 000

Summor på 15 000 och mer. Uppgifter saknas från vissa besöksmål.

1.3.5.Marknadsandel och antal resenärer

När befolkningen i Västerbotten har ökat med 2,5 % sedan 2006, har under ungefär samma tidsperiod den totala färdlängden utifrån resvaneundersökningarna ökat med cirka 20 %. Största delen av den ökade reslängden består av Annat färdsätt, som i sin tur till stor del består av flyg, men även kollektivtrafik står för en stor del av den 20 % ökningen i reslängd. Antalet resor i kollektivtrafiken ökat med 25 procent sedan 2006. Kollektivtrafikens andel av reslängden med allt motoriserat resande (Bil, Allmän kollektivtrafik och Annat färdsätt) har ökat från 9,5 % till 17 % från 2005/2006 till 2011/2014. Det mest etablerade sättet att mäta kollektivtrafikens marknadsandel är dock andel av totala antalet motoriserade resor. Marknadsandelen är också en av de mått som används i trafikförsörjningsprogrammets målsättningar. Kollektivtrafikens marknadsandel ökar om kollektivtrafikresandet ökar mer i antal än det privata motoriserade resandet, om privatbilister övergår till att åka kollektivt och om privatbilister övergår till att gå eller cykla. Hur mycket den marknadsandelen har ökat mellan 2005/2006 och 2011-2014 är inte känt eftersom marknadsandelen mättes första gången 2009, men 2009 var andelen 8 % och 2014 var den 13 %.

Kollektivtrafikresandet i Västerbotten ökar med flera procent per år mätt i antal resande, medan utvecklingen kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet inte har utvecklats i samma takt och i den takt som målet i programmet 2012-2015 förutsatte. Det betyder att antalet kollektivtrafikresor i Västerbotten har ökat snabbt, men att kollektivtrafikresandet inte ökar så mycket snabbare än resandet totalt sett. Det är dock inte bilresandet som står för de stora resandeökningarna i Västerbotten (bilresandet sett till rest sträcka har faktiskt minskat med 8 %), utan snarare flygresandet.

Kollektivtrafikens marknadsandel i Västerbottens län uppgick år 2010 till cirka 11,9 procent, år 2011 till cirka 11,1 procent, år 2012 13,1 %, år 2013 till 12%, 2014 till 13 %, och 2015 till cirka 14 %. Detta är cirka hälften av rikssnittet och hälften av marknadsandelen i Skåne och Uppsala län. Nationellt var rikssnittet år 2012 25,9 %, år 2013 27%, år 2014 27 % och år 2015 26 %. Antalet resor och personkilometer i lokal och regional kollektivtrafik nationellt har utvecklats positivt under samma period, men kollektivtrafikresandet utvecklas alltså inte tillräckligt kraftigt för att överstiga befolkningsökningen och det ökande resandet i samhället överlag.

I ordningsföljden för år 2015 (se Figur i) är det en tydlig brytpunkt mellan Uppsala läns 27 % marknadsandel och Västerbottens och Jönköpings läns marknadsandel på 14 %. Västerbotten har stigit av ”egen förtjänst” och för att Västmanland sjunkit. Det så kallade fördubblingsprojektets främsta mål är en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel på sikt jämfört med 2010. Ett steg i den riktningen är enligt projektet en fördubbling av antalet resor i kollektivtrafiken från 2006 till 2020. Även minskat resande med privatbil kan öka kollektivtrafikens marknadsandel utan att kollektivtrafikresandet ökar. Fördubblingsprojektets mål om ökat antal kollektivtrafikresor utgår från det sannolika scenariot att allt resande fortsätter öka i samhället, och att bilresandet åtminstone inte minskar. För riket i genomsnitt ger en fördubbling jämfört med 2010 cirka 50 % marknadsandel, för Västerbotten cirka 24 % marknadsandel.

Län och marknads-andel	2011	2012	2013	2014	2015
Stockholm	48 %	50 %	52 %	51 %	49 %
Skåne	26 %	24 %	24 %	26 %	28 %
Västra Götaland	25 %	27 %	28 %	28 %	28 %
Uppsala	23 %	24 %	21 %	26 %	27 %
Riket	**25 %**	**26 %**	**27 %**	**27 %**	**26 %**
Jönköping	13 %	14 %	14 %	14 %	14 %
Västerbotten	11 %	13 %	12 %	13 %	14 %
Blekinge	13 %	13 %	10 %	13 %	13 %
Västmanland	15 %	14 %	12 %	18 %	13 %
Halland	14 %	13 %	14 %	12 %	13 %
Gävleborg	13 %	15 %	15 %	15 %	13 %
Örebro	15 %	12 %	13 %	13 %	12 %
Värmland	12 %	12 %	12 %	14 %	11 %
Kronoberg	11 %	11 %	10 %	11 %	11 %
Kalmar	11 %	11 %	11 %	10 %	11 %
Jämtland*	14 %	-	-	-	11 %
Södermanland	15 %	14 %	13 %	13 %	11 %
Västernorrland	9 %	10 %	9 %	9 %	10 %
Norrbotten	10 %	11 %	10 %	11 %	10 %
Dalarna	9 %	8 %	10 %	9 %	7 %
Gotland	8 %	10 %	6 %	7 %	5 %

Figur i. Kollektivtrafikens marknadsandel per län 2011-2015. Källa: Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2015.

Tabell 5 visar strukturen i resandet person och dag i Sverige i genomsnitt enligt den nationella resvaneundersökningen 2011-2014. Totalt gör människor cirka 1,6 huvudresor

per dag, och dessa resor består av resor med olika ”ärenden”. Störst andel utgör arbets-tjänste- och skolresor, människor gör i genomsnitt 0,74 sådana resor per dag. 0,14 av dessa görs med kollektivtrafik, ökningar från 0,72 respektive från 0,13 i föregående resvaneundersökning. Vi gör mycket så kallade fritidsresor, det görs i genomsnitt 0,52 huvudresor per person och dag i ärendekategori ”fritid”, en ökning från 0,50 i föregående undersökning. Endast liten andel av de dagliga fritidsresorna sker med kollektivtrafik: 0,03 resor, och det är ingen ökning från föregående undersökning. Dryga 2/5 av fritidsresorna görs med bil. Det finns alltså en potential att öka det kollektiva resandet genom att öka kollektivtrafikens andel av fritidsresandet.

Tabell 5. Antal huvudresor per person och dag efter huvudsakligt ärende och huvudsakligt färdsätt år 2011-2014. Källa: Trafikanalys, Resvaneundersökningen 2011-2014.

	Huvudsakligt färdsätt[2] *Main mode of travel*[2]										Samtliga *All*	
	Till fots, cykel *By foot, bicycle*		Bil *Car*		Kollektiva färdsätt[3] *Public transport*[3]		Övriga färdsätt[4] *Other mode of travel*[4]		Uppgift saknas *Information not available*			
Huvudsakligt ärende *Main purpose*												
Arbets-, tjänste- och skolresor *Business, work and study-related*	0,20	± 0,0	0,37	± 0,0	0,14	± 0,0	0,02	± 0,0	0,01	± 0,0	0,74	± 0,0
Service och inköp *Service and shopping*	0,06	± 0,0	0,13	± 0,0	0,01	± 0,0	0,00	± 0,0	0,00	± 0,0	0,21	± 0,0
Fritid *Leisure*	0,25	± 0,0	0,22	± 0,0	0,03	± 0,0	0,01	± 0,0	0,01	± 0,0	0,52	± 0,0
Annat ärende *Other purpose*	0,02	± 0,0	0,06	± 0,0	0,01	± 0,0	0,00	± 0,0	0,00	± 0,0	0,09	± 0,0
Uppgift saknas *Information not available*	0,00	± 0,0	0,00	± 0,0	0,00	± 0,0	0,00	± 0,0	0,00	± 0,0	0,00	± 0,0

Antalet resenärer sammantaget

År 2006 gjordes cirka 9,5 miljoner resor i, till och från Västerbottens län, år 2010 cirka 10,8 miljoner resor, år 2011 cirka 11,1 miljoner resor (+3 %), år 2012 cirka 11,7 miljoner resor (+5 %), år 2013 cirka 11,7 miljoner resor (+-0) och år 2014 cirka 11,9 miljoner resor (+2%), år 2015 cirka 12,3 miljoner (+ 3 %). Tabell 6 visar resandet i kollektivtrafiken i stort år 2013-2015. Statistik för påstigande i Västerbotten för regionalt resande med SJ snabbtåg och Y-buss finns inte tillgång till.

Tabell 6. Påstigande i Västerbotten, avrundat till närmaste 50 000

Påstigande i Västerbotten

Avrundat till närmaste 50 000

Från	Påstigande 2013	Påstigande 2014	Påstigande 2015
Regionbusstrafik	3 700 000	3 650 000	3 650 000 (liten ökn.)
Umeå tätortstrafik	6 400 000	6 600 000	7 000 000
Skellefteå tätortstrafik	1 150 000	1 100 000	1 100 000
Lycksele tätortstrafik	35 000	36 000	Upphörde sommar 2015
Norrtåg-tpgtrafik	500 000	600 000	550 000
SJ-ej tillgång			
Ybuss - ej tillgång			
Totalt, miljoner	11,7 miljoner	11,9 miljoner	12,3 miljoner En ökning på cirka 3 % 2014-2015

Positivt är att resandet i Umeå tätort ökat kraftigt och att resandet i regionbusstrafiken ökat något. Linjeomläggningen i Skellefteå hösten 2014 gör att statistiken ska tolkas som en liten ökning 2014-2015. Att resandet i Norrtåg minskat beror på färre turer mellan Umeå och Luleå och att en del av resenärerna som rest med den linjen kan resan med samma biljett på SJ:s nattåg mellan Umeå och Luleå, en överflyttning som också innebär ett tapp i statistiken. Statistiken visar att resandet inte ökat i takt med målet i programmet 2012-2015 som var 5 % per år och 17 miljoner år 2020. För att uppnå målet hade resande behövt vara cirka 12,3 miljoner år 2014, men blev det istället 2015.

Resande med inomkommunala och stomlinjer

Resandet i regionbusstrafiken har ökat lite grann mellan 2014 och 2015 och under en längre tid varit stabilt beaktat befolkningsminskning i många kommuner, årskullar och att viss regiontrafik har gjorts om till stadstrafik.

Inomkommunala linjer och stomlinjer, exklusive tätortstrafik, har utvecklats enligt följande: År 2006[1] cirka 4 300 000, år 2011 4 250 000 resor, år 2012 4 000 000 resor, år 2013 3 700 000 resor, år 2014 3 650 000 resor, år 2015 cirka 3 650 000 resor. Tappet av resenärer 2012-2013 beror delvis på minskade årskullar och på att regionbusstrafik Skellefteå-Skelleftehamn-Bergsbyn-Ursviken gjordes om först till kommersiell trafik, sedan till tätortstrafik (se 1.1.3 i denna bilaga).

De fem till resandeantalet största stomlinjestråken i Västerbotten var år 2014 Torneå-Umeå, Skellefteå-Umeå, Bjurholm-Vännäs-Umeå, Hemavan-Umeå och Nordmaling-Umeå (Tabell 7). Alla dessa stråk har även ökat eller varit stabila i resandeantal mellan 2013 och 2014. Fjorton av de 25 stråken i tabellen har haft en resandeökning, övriga har haft stabilt resande eller minskat resande.

[1] De siffror som gäller för 2006 i detta kapitel är sannolikt en underskattning på cirka 5 % på grund av statistikbortfall och dylikt.

Tabell 7. Antal resor i Länstrafiken i Västerbottens stomlinjetrafik per linje år 2014. Källa: Länstrafiken i Västerbotten

Sträcka	Linjer	2013	2014
Torneå-Umeå	20, 98, 100	520197	547517
Skellefteå-Umeå	12	196619	207275
	21	31960	30769
Bjurholm-Vännäs-Umeå	15	171108	176059
	55	51915	57538
Hemavan-Umeå	31	107439	106780
Nordmaling-Umeå	11	91298	98467
Flygbussen Umeå	80	65006	96124
Vindeln-Umeå	16	85421	94308
Robertsfors-Umeå	17	75157	70702
Skellefteå-Norsjö-Lycksele	32	38478	39040
Åsele-Umeå	14	26517	26974
Nordmaling-Vännäs	71	13047	17435
Vindeln-Vännäs	61	10879	11501
Malå-Lycksele	28	11273	11190
Sorsele-Lycksele	36	9525	11155
Vilhelmina-Lycksele	43	12035	11019
Norsjö-Renström-Skellefteå	22	11349	10841
Åsele-Lycksele	34	11271	10717
Vilhelmina-Åsele-Umeå	48	7571	8405
Sorsele-Skellefteå	29	5485	7759
Dorotea-Vilhelmina	46	6713	6659
Malå-Norsjö-Skellefteå	27	7075	6364
Bjurholm-Lycksele	39	4522	4433
Malå-Norsjö	23	157	3243
Dorotea-Åsele-Umeå	44	903	809
Sorsele-Storuman-Vilhelmina	37	670	488

Tabell 8 visar de hållplatser som haft minst 20 000 påstigande i regionbusstrafik respektive tågtrafik år 2014 i Västerbotten. Här ingår inte tätortstrafik. Skellefteå busstation och Vasaplan (ej tätortstrafik) är överlägsna i antal påstigande i regionbusstrafik. Bytespunkter med mer än 50 000 påstigande i regionbusstrafik i Västerbotten är därutöver Universitetssjukhuset, Umeå busstation, Vännäs Resecentrum, Byske busstation och Lycksele Resecentrum. Tåg- och regionbussresande sammantaget har Umeå Busstation/Umeå Central cirka 260 000 resande, något mindre än Umeå universitetssjukhus och Umeå Östra tillsammans. Vännäs Resecentrum har sammantaget cirka 150 000 resande. Umeå centralorts största hållplatser, tåg och buss sammantaget, blir cirka 890 000 resenärer, ungefär det dubbla i förhållande till Skellefteå busstation.

Tabell 8 Antal påstigande per hållplats/bytespunkt i Länstrafiken i Västerbottens trafik samt Norrtågs tågtrafik 2014. Källa: Länstrafiken i Västerbotten

Hållplatser med minst 20 000 påstigande 2014 Stom- och inomkommunala linjer samt tågtrafik Antal påstigande Orange = värden över 100 000		
Skellefteå Busstation	429 613	
Vasaplan	338 804	
Universitetssjukhuset Umeå Östra (tåg)	205 606 84 714	290 320
Umeå Busstation Umeå Central (tåg)	120 743 144 508	265 251
Vännäs Resecentrum Vännäs Resecentrum (tåg)	94 580 56 586	151 166
Vännäsby Station	25 778	
Byske Busstation	63 624	
Lycksele Resecentrum	57 753	
Nordmaling Resecentrum (tåg)	49 740	
Robertsfors Busstation	47 404	
Himmelska fridens torg	44 384	
Burträsk Busstation	36 107	
Boliden Busstation	34 558	
Lövånger Busstation	32 518	
Sikeå E4	32 373	
Bureå Torg	31 764	
Hörnefors Resecentrum	26 656	
Jörnsvägen	24 523	
Kåge	21 720	
Bjurholm Busstation	21 555	
Trädgårdsgatan	20 597	

Västerbotten reste i genomsnitt 10,5 personer per bussfordon år 2013, en ökning från 10,4 året innan. Tågbeläggningen var 12 resenärer per fordon år 2013, en ökning från 10,8 året innan.

Tätortstrafiken

Tätortstrafiken ökar i antal resande och utbud, och det har funnits en god vilja i Umeå och Skellefteå för utökningar.

Tätortstrafiken i Umeå har vuxit kraftigt. År 2006 gjordes 4 500 000 resor, år 2011 gjordes 5 950 000 resor, år 2012 gjordes 6 500 000 resor, år 2013 6 400 000 resor år 2014 6 600 000 resor och år 2015 cirka 7 000 000 resor.

Resandet i tätortstrafiken i Skellefteå var cirka 495 800 resor år 2006, cirka 730 000 resor år 2011, cirka 770 000 resor år 2012, och cirka 1 150 000 resor 2013, 1 100 000 både 2014 och 2015. Den stora ökningen 2013 och 2014 jämfört med 2012 beror på att trafik

till Skelleftehamn, Bergsbyn och Ursviken, som tidigare räknats in i regionbusstrafiken, hösten 2012 började trafikeras i Skelleftebuss regi, först som kommersiell tätortsnära trafik och sedan som en integrerad del av stadstrafiken. Denna förändring bidrog också till minskad regionbusstrafik 2013 jämfört med 2012. Linjeomläggningen i Skellefteå hösten 2014 gör att statistiken ska tolkas som en liten ökning 2014-2015.

Tätortstrafiken i Lycksele hade cirka 32 400 resande år 2006, 30 200 resande år 2011, 31 400 resande år 2012, 27 800 resande 2013 och 36 200 resande 2014. Sommaren 2015 lades denna trafik ned.

Regionaltågresande

Tabell 9 visar resandet (påstigande) i Norrtågstrafiken i Västerbotten 2014.

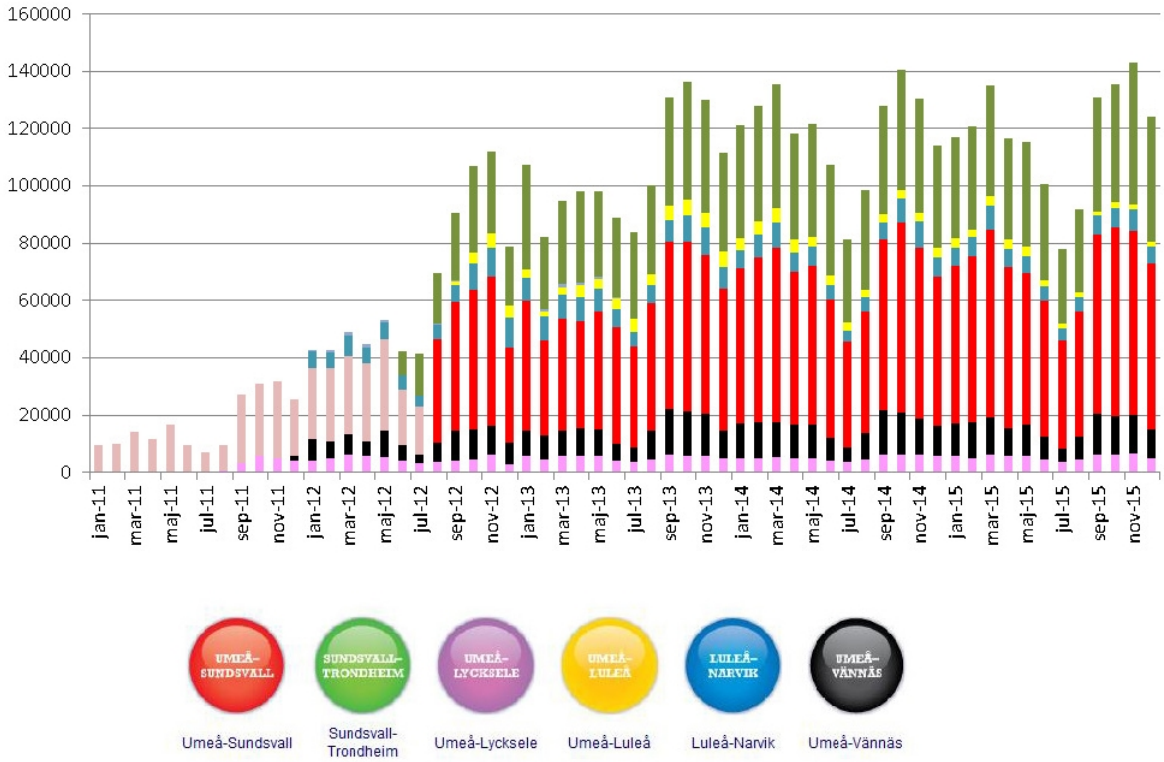
Tabell 9. Antal påstigande i Västerbotten på Norrtågs tåglinjer 2014

	2014
Umeå-Vännäs	137 000
Umeå-Lycksele	64 000
Umeå-Sundsvall	306 000, 47 % av sträckans påstigande
Umeå-Luleå	31 000, 68 % av sträckans påstigande

Norrtågtrafiken har sedan starten 2010 haft ett kraftigt ökat resande på de fyra nya tåglinjerna i Västerbotten. De senaste åren har resandeökningen mattats av men fortsätter, och det varierar mellan linjerna. Regionaltågtrafiken inom Norrtåg hade en positiv resandeutveckling 2014. Jämfört med 2013 ökade resandet i hela systemet med 13 % från cirka 1 300 000 resor till cirka 1400 000 resor både 2014 och 2015. Umeå-Sundsvall och Sundsvall-Storlien (resande i alla län) står för största delen av ökningen 2013-2014. Umeå-Sundsvall ökade + 20 %, Sundsvall-Trondheim + 16 %, Umeå-Vännäs + 11 %, Umeå-Lycksele -2 %, Umeå-Luleå -7 %, Luleå-Kiruna -15 %.

Punktligheten under 2014 var 90 % (RT + 5 min) eller 96 % (RT +15 min), en klar förbättring jämfört med 2013.

Figur j, se nästa sida, visar att det totala resandet i Norrtågssystemet nått över 140 000 resenärer per månad en del av året, varav en del är på sträckor utanför Västerbotten. Resandet har varit stabilt de senaste åren totalt sett i systemet. På delsträckor i systemet är tågen överfulla på morgon- och eftermiddagsturerna, en stor del av resenärerna får stå.



Figur j. Resandeutveckling Norrtåg 2012-2015. Källa: Norrtåg.

Resande med funktionsnedsättning

Det finns ingen statistik över hur många resor i den ordinarie kollektivtrafiken som görs av personer med olika funktionsnedsättningar. Antalet resor som utförs av personer som använder rullstol bör vara högre i tätortstrafik som trafikeras med lågentré- eller låggolvsbussar jämfört med regiontrafik som trafikeras med fordon med lift och rullstolsplats. Antalet resor med färdtjänst finns det statistik för (se tabell 10 och 11), och detta skulle kunna ge en viss indikation av det inomkommunala och mellankommunala resandebehovet hos människor med olika funktionsnedsättningar i Västerbotten. Å andra sidan kan ett mer självständigt nyttjande av kollektivtrafik leda till ökad rörlighet totalt sett i och med större delaktighet i samhället.

Foto: Scandinavian stock photo.

Tabell 10. Antal färdtjänstresor (enkelresa) per år 2006-2013 i Västerbotten. Källa: Trafikanalys.

2006	415 000
2007	405 000
2008	380 000
2009	430 000
2010	425 000
2011	340 000
2012	380 000
2013	390 000
2014	390 000

Tabell 11. Antal riksfärdtjänstresor (enkelresa) per år 2011-2014 i Västerbotten. Källa: Trafikanalys.

2006	4200
2007	4100
2008	4300
2009	4000
2010	4300
2011	4600
2012	4600
2013	4700
2014	4700

Antalet färdtjänst- och riksfärdtjänstresor motsvarar några procent av det totala antalet regionala kollektivtrafikresor. Antalet färdtjänst- och riksfärdtjänstresor är å andra sidan exempelvis större som antalet påstigningar i regionbusstrafiken vid Vasaplan i Umeå. Antalet riksfärdtjänstresor är relativt lågt, cirka 4-5000 per år. I takt med att blir attraktivt för fler personer med funktionsnedsättningar att nyttja den regionala kollektivtrafiken, så kan färdtjänstresor delvis övergå till mer självständigt resande i den ordinarie kollektivtrafiken. I Västerbottens kommuner tillåts inte färdtjänst över kommungräns, utan riksfärdtjänst ansöks för dessa resor. Ansökan om riksfärdtjänst lämnas normalt in några veckor i förhand. Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken kan öka möjligheten till självständigt resande utan riksfärdtjänst. Riksfärdtjänstresor i sig kan även underlättas av möjligheten att få ledsagning vid bytespunkter under resan.

1.4. Resenärernas och allmänhetens nöjdhet

Kollektivtrafikens utveckling utgör summan av de val som enskilda människor gör varje dag. Därför krävs en lyhördhet för resvanor, synpunkter, önskemål och förslag. Kollektivtrafikbarometern ger bland annat information om resvanor och om resenärers upplevelse av kvalitet. Utöver detta behövs lättillgängliga kanaler för kundrespons och system för att dokumentera, klassificera och analysera inkommen respons.

Tabell 12. Andelen resenärer som är nöjda med den senaste resan per län, exklusive Östergötland som ej deltar i undersökningen. Siffran för 2015 blev 83 %, och Västerbotten kom på 13:e plats samtidigt som värdet för riket stannade vid 81 %.Källa: Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2015.

Nöjdhet senaste resan kunder	2011	2012	2013	2014	2015
Norrbotten	88%	87%	91%	88%	88%
Värmland	86%	86%	89%	86%	88%
Gotland	85%	87%	86%	85%	87%
Gävleborg	82%	85%	82%	86%	85%
Jönköping	76%	83%	86%	85%	85%
Västmanland	79%	83%	84%	86%	85%
Blekinge	81%	85%	85%	83%	85%
Halland	80%	79%	80%	81%	84%
Örebro	75%	81%	84%	82%	83%
Kronoberg	77%	78%	81%	86%	83%
Uppsala	79%	83%	83%	82%	83%
Kalmar	79%	83%	81%	81%	83%
Västerbotten	82%	82%	83%	86%	83%
Södermanland	79%	79%	78%	80%	82%
Jämtland	86%				82%
Västernorrland	81%	82%	84%	81%	81%
Riket	79%	80%	80%	81%	81%
Dalarna	80%	83%	83%	81%	80%
Stockholm	77%	78%	79%	81%	80%
Västra Götaland	77%	79%	77%	79%	79%
Skåne	77%	81%	81%	79%	79%

Ökat resande är en indikation på kundnöjdhet, men teoretiskt skulle bussar och tåg kunna fyllas även om resenärerna inte är nöjda. Det är olika drivkrafter som ligger bakom kundnöjdhet respektive resfrekvens. År 2014 var Popularitet, Kvalitet/Punktlighet och Produktfördel viktigast för nöjdhet, medan Relevans (avgångstider, linjesträckning och enkelhet), Kunskap (allmänhetens kunskap om de tjänster som erbjuds) och Produktfördel (de unika fördelar som är kollektivtrafikens styrka gentemot bilen) var viktigast för resfrekvens. Det är de sistnämnda som kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen behöver fokusera på för att öka resandet, enligt Kollektivtrafikbarometerns årsrapport 2014. Resultaten gäller inte specifikt för Västerbotten, men de strategiska ställningstagandena och de åtgärder som finns i detta trafikförsörjningsprogram svarar på ett övergripande plan på dessa drivkrafter. För att öka resandet – särskilt bland de potentiella resenärerna som inte reser i kollektivtrafiken idag – är det samtidigt viktigt att fokusera även på det som driver nöjdheten, eftersom ett starkt varumärke är viktigt för överflyttning från privatbil till kollektivtrafik.

Tabell 12 visar att kundnöjdheten i Västerbotten har ökat kraftigt från 2010 till 2014. År 2015 blev det dock en statistiskt säkerställd sänkning till 83 % då Västerbotten kom på 13:e istället för 2:a plats, men fortfarande bättre än i riket. När det gäller allmänhetens

nöjdhet, Tabell 13, ligger Västerbotten bra till jämfört med andra län. Siffran för 2015 blev 56 %, alltså en ökning (källa: databasen KOLBAR).

Sammanfattande nöjdhet per län – allmänhet	2010	2011	2012	2013	2014
Norrbotten	63%	60%	60%	62%	60%
Stockholm	60%	53%	57%	54%	57%
Värmland	58%	57%	55%	58%	56%
Västerbotten	58%	55%	53%	53%	55%
Jönköping	45%	46%	50%	54%	54%
Gävleborg	53%	52%	55%	53%	53%
Skåne	56%	51%	53%	54%	53%
Västmanland	44%	46%	43%	46%	52%
Örebro	51%	50%	51%	49%	52%
Blekinge	49%	49%	52%	50%	52%
Riket	**53%**	**49%**	**51%**	**50%**	**51%**
Kronoberg	46%	46%	45%	46%	51%
Uppsala	54%	52%	54%	53%	50%
Halland	46%	45%	47%	47%	45%
Västra Götaland	45%	44%	43%	43%	45%
Västernorrland	45%	45%	45%	44%	45%
Kalmar	52%	46%	45%	41%	45%
Södermanland	41%	40%	45%	40%	42%
Dalarna	47%	47%	45%	44%	39%
Gotland	43%	41%	36%	39%	39%

Tabell 13. Andelen av allmänheten som är nöjd med sitt RKM/Länstrafikbolag, exklusive Jämtland och Östergötland som ej deltar i undersökningen. Källa: Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2014.

1.5. Miljö- och klimatpåverkan

Kollektivtrafikens viktigaste bidrag till klimat- och miljöarbetet är att locka över resenärer från privatbilstrafik till ett hållbart färdsätt. Nyttan av kollektivtrafik jämfört med privatbilstrafik ökar med den genomsnittliga beläggningsgraden på fordonen. En buss eller en tågvagn med endast en eller få resenärer är i sig inte mer miljövänlig än en privatbil med en resenär utöver föraren. Att bussar och tåg kör även med få resenärer är dock oundvikligt, det viktiga är att genomsnittet, det vill säga personkilometer per utbudskilometer, är bra. Ett sätt att höja den faktiska beläggningsgraden är också att fordonet anpassas efter hur många som brukar resa med en viss busstur. År 2012 och 2013 var beläggningsgenomsnittet för Sverige 10,6 och 10,1 när det gäller buss, och för Västerbotten 10,4 respektive 10,5. Värden att jämföra med är till exempel Dalarnas värde kring 20, Gävleborgs värde kring 8-9 och Stockholms läns kring 14-15. Motsvarande siffor för tåg 2012 och 2013 var 38,9 och 36,9 som genomsnitt för Sverige, och 10,8 respektive 12 för Västerbotten. Värden att jämföra med är till exempel Dalarnas värde cirka 11 och Stockholms läns 54-58.

Utöver marknadsandel och beläggningsgrad så är det även viktigt att kollektivtrafiken är miljövänlig i sig, både för klimatet och för luftkvalitet i städer.

Landstinget och kommunerna beställer stomlinje- respektive inomkommunal trafik hos Kollektivtrafikmyndigheten och väljer de kravnivåer, inom lagens ramar, som ska gälla. Kommuner och Landstinget har i huvudsak inte gått längre än lagen och miljözonen i Umeå centrumfyrkant kräver. Lagen och miljözonen innebär en successiv övergång till fordon av allt högre så kallad euroklass. De mest miljövänliga fordonen i Västerbottens busstrafik är de biogasbussar som framförs i Skellefteå av det kommunala bussbolaget, och de laddhybridbussar som trafikerar i Ultra-trafiken i Umeå. Andelen förnybara drivmedel i busstrafiken i Västerbotten var 4,9 % av antalet fordonskilometer år 2012 och 7,1 % år 2013 vilket är cirka 1,5 miljoner fordonskilometer. Det är en relativt låg andel. Genomsnittet i landet var 29 % respektive 36 % dessa år. Västernorrland, Gotland, Blekinge, Västerbotten och Norrbotten är de som 2013 hade andel under 10 %. 14 av 21 län har 20 % andel eller mer år 2013.

Utmärkande i länet är de höga kvävedioxidhalterna i Umeå och Skellefteå. Till övervägande del beror problemet på klimatförhållanden under vinterhalvåret. Klimatförhållandena i kombination med den ökade vägtrafik som urbaniseringen för med sig och ökat antal dieselfordon bidrar till att problemen kvarstår trots satsningar på kollektivtrafik och beteendepåverkande åtgärder.

Både Umeå och Skellefteå har antagit åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kväveoxid i städerna. Som en del av programmet har Umeå kommun infört en miljözon i centrala Umeå med start 2014. Miljözon är en lokal trafikföreskrift som ställer särskilda krav på större fordon, till exempel bussar. Miljözonen påverkar en del av trafikavtalen som Länstrafiken har. Fordon kan behöva bytas ut under avtalstiden.

Foto: Mårten Edberg

1.6. Organisation

Den regionala kollektivtrafiken i Västerbotten organiseras dels genom Region Västerbotten, Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken, kommuner och landsting, och dels genom kommersiell regional kollektivtrafik.

Region Västerbotten, ett regionförbund med kommuner och landsting som medlemmar, har med Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län det ekonomiska och juridiska ansvaret för den samhällsbetalda regionala kollektivtrafiken. Myndigheten ska regelbundet anta och vid behov revidera ett Regionalt trafikförsörjningsprogram. Myndigheten fattar beslut om så kallad allmän trafikplikt, som sedan verkställs genom trafikupphandling vid bolaget Länstrafiken, som har fått befogenhet att ingå avtal från myndigheten.

I Västerbotten sker kollektivtrafikplanering i huvudsak vid kommuner och landsting och dessa beställer sedan önskad trafik hos Kollektivtrafikmyndigheten. För att beställd trafik ska kunna upphandlas, behövs ett beslut från myndigheten. Kommuner och landsting betalar för den trafik de beställt, och nettokostnaden beror bland annat på den beställda trafiken och på intäkter från trafiken.

Länstrafiken svarar för att kollektivtrafiken bedrivs enligt avtal, informerar om och marknadsför trafiken. Länstrafiken som bolag är helägt av Region Västerbotten och har sitt säte i Lycksele. Bussgods i Västerbotten AB är ett dotterbolag som bedriver verksamhet vid Umeå, Skellefteå och Lycksele busstationer och bussgodsverksamhet vid andra stationer via avtal. Länstrafikens kundservice som tidigare varit en del av Bussgods i Västerbotten AB:s verksamhet, flyttades över till moderbolaget år 2014. Länstrafiken äger en fjärdedel av Norrtåg AB, delar av ekonomiska föreningen Bussgods samt ett fåtal aktier i Samtrafiken AB (som medlem). Medlemskapet i Samtrafiken är fortsättningsvis bolagets, inte myndighetens.

Organisationen kan beskrivas enligt följande:

Kommuner och landsting
↓
Region Västerbotten förbundsfullmäktige
↓
Förbundsstyrelsen och dess kollektivtrafikutskott
↓
Kollektivtrafikmyndighet
↓
Länstrafiken i Västerbotten AB
- Delägare av Norrtåg AB
- Delägare av Bussgods, ekonomisk förening
- Ägare av Bussgods i Västerbotten AB
- Delägare av Samtrafiken i Sverige AB
- Medlem i Svensk kollektivtrafik, förening

Även Skellefteå kommun har fått befogenhet att ingå avtal om allmän trafik i sin egen kommun, efter beslut om trafikplikt på myndigheten, och stadstrafiken i Skellefteå bedrivs av det kommunala bolaget Skelleftebuss. Skelleftebuss samarbetar med Länstrafiken inom bland annat biljettsystem, men myndigheten beslutar inte om trafiken.

Det finns ett viktigt samarbete mellan kollektivtrafikmyndigheterna i de fyra nordligaste länen, som tar sig uttryck bland annat i det så kallade Norrlandssamarbetet som gjort det enkelt att resa mellan länen.

1.7. Kollektivtrafikens infrastruktur

Den regionala kollektivtrafiken i Västerbotten, det vill säga stomlinje-, inomkommunal och tätortstrafik samt regional tågtrafik delar mycket av sin infrastruktur med annan yrkestrafik och privatbilstrafik. De framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem som berör all person- och godstrafik berör också kollektivtrafiken. Vid kapacitetsbrist på vägar är överflyttning till busstrafik ett sätt att minska kapacitetsbristen och förbättra framkomligheten för all trafik utan investeringar i breddning av vägar, omledning av trafik med mera.

Ett problem – och en möjlighet - för tågtrafiken är infrastrukturen. Norrbotniabanan kommer kraftigt att förkorta restiderna mellan orterna bland annat Umeå och Skellefteå, och senare till Piteå och Luleå. Norrbotniabanan kommer att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört med privatbil efter E4 och förbättra kollektivtrafikens marknadsandel. Det svaga underhållet av Stambanan har lett till hastighetssänkningar och orimliga restider mellan Umeå och Luleå. Botniabanan fungerar relativt bra, till och från Lycksele har det funnits kapacitetsproblem och det finns flera förslag för Tvärbanan för att komma tillrätta med problemen som tyvärr inte genomförts än.

Det finns trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister i delar av vägsystemet som trafikeras med busstrafik. Länstransportplan beskriver bristerna mer utförligt.

Kollektivtrafiken har även egen infrastruktur i form av busstationer, resecentrum, väntsalar, godshanteringsutrymmen, plattformar, hållplatser, väderskydd och depåer.

Foto: Anders Alm

1.7.1. Busstationer, resecentrum och tågstationer

Vid busstationer, resecentrum och tågstationer kan det vara flera aktörer som ansvarar för olika delar av bytespunkten. Oftast ägs marken och stations- eller resecentrumbyggnaden av kommunen som också ansvarar för väntsalens underhåll. Länstrafiken/Umeå busstation AB upphandlar ombud för hantering av godsleveranser och för eventuell biljettförsäljning och information, och hyr då in sig i en del av byggnaden. Ombuden är oftast affärsrörelser, till exempel handlare. I de fall byggnaden ägs av privat fastighetsägare, hyrs väntsalsutrymmena av kommunen och godshanterings- och biljettförsäljningsutrymmena av Länstrafiken. Om biljettförsäljning saknas så går biljetter endast att köpa på bussarna. Länstrafiken ansvarar för informationen på digitala skyltar. I Bilaga 7 beskrivs läget vid kommunernas viktigaste busstationer och resecentrum (oftast endast centralortens busstation/resecentrum) översiktligt. Under sommaren genomförde Länstrafiken i Västerbotten en omfattande fotografering och inventering av busstationer och resecentrum i Västerbotten, och mer information om de viktigaste busstationerna (1-2 stycken per kommun) kommer finnas tillgänglig på www.tabussen.nu.

1.7.2. Busshållplatser och deras utrustning

Ansvar för hållplatsens olika delar

Det är kommunerna som ansvarar för utrustningen på alla hållplatser inom kommunens gränser (hållplatstopp, väderskydd, informationstavlor med mera), både efter kommunala vägar och efter Trafikverkets nationella och regionala vägar. Ansvaret gäller även hållplatser som endast används av trafik som Landstinget beställer. Kommunerna äger hållplatsutrustningen och försäkrar den mot skadegörelse. Trafikskador hanteras av Trafikskadetjänst. Kommunen står för kostnader för ny hållplatsutrustning eller förbättring av befintlig hållplatsutrustning ifall hållplatsen används endast av inomkommunal trafik. Landstinget står för kostnaden om hållplatsen används endast av landstingsbeställd trafik. När både inomkommunal och landstingsbeställd trafik använder hållplatsen så delas kostnaden 50/50. Åtgärder där kommunen önskar finansiering från Landstinget behöver förankras med Landstinget för att beslut om eventuell åtgärd ska kunna fattas. Länstrafiken fördelar den kostnad som ska belasta Landstinget.

Utefter Trafikverkets vägar ansvarar Trafikverket för hållplatsen upp till markhöjd, det vill säga för plattform, ledstråk med mera. I huvudsak är det därför Trafikverket som bygger nya hållplatsfickor och -plattformar och reparerar dessa utefter de nationella och regionala vägarna, medan kommunerna står för hållplatsutrustningen. Ofta ligger hållplatsfickan i vägområdet, men ibland tas andra markägares mark i anspråk. Investeringar i nya hållplatser eller ombyggnad av befintliga hållplatser hanteras inom ramen för Trafikverkets potter för hållplatsåtgärder utefter nationella respektive regionala vägar. För snöröjning av hållplatser ansvarar väghållaren det vill säga antingen Trafikverket eller kommunen. Det förekommer problem med bristfällig snöröjning av busshållplatser.

Figur k. Busshållplats vid campus Skeria i Skellefteå. Foto: Veronica F. Burman

Hur hållplatser byggs eller byggs om

Sedan några år tillbaka har många hållplatser i länet förfallit, och Länstrafiken har tagit en samordnande roll för hållplatser och resecentrum för att förbättra hållplatsmiljöerna i Västerbotten. Ett förstudie har pågått mellan 2014 och 2015 för kostnadseffektiva lösningar för att göra hållplatser efter europavägar i glesbygd säkrare för oskyddade trafikanter.

Utefter kommunala vägar ansvarar kommunen för nya hållplatser och ombygge av hållplatser, både i marknivå och för utrustning. Om hållplatsen skulle trafikeras helt eller delvis av landstingsbeställd trafik så är Landstinget delaktigt i beslut om eventuella investeringar.

Utefter de regionala och nationella vägarna är det Trafikverket som ansvarar för bygge eller ombyggnad av hållplats till marknivå. Trafikverkets investeringar i hållplatser hanteras dels via en pott för hållplatsåtgärder efter nationella vägar, dels via en pott för hållplatsåtgärder efter regionala vägar. Trafikverket beslutar om användning av potten för hållplatsåtgärder efter de nationella vägarna, medan Region Västerbotten beslutar (som en del av genomförandet av Länstransportplanen) om användningen av potten för de regionala vägarna. Även kommunerna kan efter tillstånd från Trafikverket göra åtgärder på marknivå utefter regionala och nationella vägar samt till exempel flytta väderskydd mellan hållplatser. Detta har skett exempelvis i samband med exploatering av nya områden där behov av nya hållplatser uppstått efter regionala och nationella vägar.

Kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller aktuella prioriteringslistor för åtgärder vid hållplatser utefter de regionala och nationella vägarna i länet. Listan tas fram efter förslag från kommunerna och i samråd med Länstrafiken, och baserat på myndighetens hållplatsriktlinjer.

När exempelvis en hållplatsficka kommit till stånd utefter en regional eller nationell väg så ansvarar kommunen för placering av väderskydd mer mera där. Länstrafiken tillhandahåller byggritningar för de blåfärgade så kallade träkurar som används i Västerbotten. Länstrafiken har ramavtal för de så kallade citykurar som oftast används vid hållplatser med fler resande. Ur ramavtalet kan kommunerna avropa citykurar.

Figur l. Många träkurar och citykurar i länet är installerade så, att betongplattan ligger direkt på marken eller plattformen. Det blir en tröskel som försvårar för personer med vissa funktionsnedsättningar att ta sig in i kuren. Foto: Bianca Byring.

1.8. Kostnader

Nedan presenteras utfall för 2014, budget för 2015 och budget för 2015 för alla trafikbeställare.

Tabell 14. Nettokostnader för den upphandlade stomlinje- och inomkommunala trafiken. Exklusive tätortstrafik. Källa: Länstrafiken i Västerbotten.

	Budget 2016	Budget 2015	Bokslut/Utf
Landstinget	103646949	105168070	86 582 000
Bjurholm	4119625	4081207	2 615 000
Dorotea	4381328	4418282	3 963 000
Lycksele	5340846	5194360	5 408 000
Malå	3456415	3063847	5 324 000
Nordmaling	8550022	8692421	7 772 000
Norsjö	4997946	4736063	5 182 000
Robertsfors	5928689	5823617	5 117 000
Skellefteå	39903616	37791605	34 153 000
Sorsele	8011642	7666140	7 085 000
Storuman	3972722	8608757	8 464 000
Umeå	24516697	23684043	22 056 000
Vilhelmina	15260037	15441472	13 481 000
Vindeln	8480168	8359688	7 656 000
Vännäs	5726116	5419287	5 212 000
Åsele	186826	223185	16 000

Tabell 15. Nettokostnader för den upphandlade tätortstrafiken. Källa: Länstrafiken i Västerbotten.

	Budget 2016	Budget 2015	Utfall 2014
Umeå tätortstrafik	67 770 010	66 378 847	59 447 000

Tabell 16. Landstingets kostnader för regional tågtrafik. Källa: Norrtåg.

	Budget 2016	Budget 2015	Utfall 2014
Landstingets kostnad			
för regional tågtrafik, kr	30 819 000	27 812 000	25 350 000

Kostnaderna för kollektivtrafiken kan sättas i relation till kostnaderna för särskild kollektivtrafik. Det finns inte lättillgänglig statistik om kostnader för skolskjuts eller sjukresor. Trafikanalys tillhandahåller statistik om kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst. Färdtjänstens och riksfärdtjänstens nettokostnad motsvarar mellan cirka 8 och cirka 45 % av den ordinarie kollektivtrafikens nettokostnader i kommunerna.

Tabell 17. Nettokostnad för färdtjänst och riksfärdtjänst i Västerbottens kommuner 2006-2013, 2013 års priser. Tusen kronor. Källa: Trafikanalys.

Nettokostnad tkr Färdtjänst och riksfärdtjänst 2013 års priser

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BJURHOLM	788	748	536	429	525	401	377	321
DOROTEA	564	653	590	443	500	405	757	649
LYCKSELE	2 622	2 936	2 715	2 808	2 939	2 879	2 848	3 267
MALÅ	149	512	591	611	881	854	621	763
NORDMALING	1 309	1 747	1 671	2 044	1 868	1 835	1 859	1 923
NORSJÖ	735	701	456	624	693	872	665	741
ROBERTSFORS	1 281	1 532	1 929	1 886	1 735	2 093	1 984	2 366
SKELLEFTEÅ	22 383	22 953	24 474	27 913	27 823	30 098	30 783	32 488
SORSELE	530	608	672	950	1 025	540	585	599
STORUMAN	221	1 004	975	850	941	804	1 117	1 102
UMEÅ	28 908	22 269	25 757	26 534	28 235	32 941	33 755	34 461
VILHELMINA	1 895	1 752	1 889	1 947	1 786	1 855	1 807	1 689
VINDELN	717	1 450	1 303	1 338	1 227	1 114	982	1 170
VÄNNÄS	1 277	1 715	1 998	1 882	1 995	2 040	1 673	1 893
ÅSELE	1 611	1 441	1 309	1 159	1 208	1 818	1 187	981
Summa länet	**66 996**	**64 028**	**68 873**	**73 427**	**75 391**	**82 560**	**83 012**	**86 426**

1.9. Samordning mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering

Utvecklingen av länets kollektivtrafik och av tillgänglighet har stor betydelse för flera samhällsmål, bland annat för hållbarhet och ekonomisk utveckling. Kollektivtrafikens utveckling är i sin tur beroende av insatser inom flera olika planeringsområden. Kollektivtrafikplanering är en del av samhällsplaneringen i stort. Kollektivtrafiken integreras alltmer i övrig samhällsplanering, för att öka kollektivtrafikens marknadsandel

och för att bidra till måluppfyllelse av olika samhällsmål. Övrig samhällsplanering innefattar fysisk planering (översikts- och detaljplaner och utformningen till exempel gator), regional utvecklingsplanering (bland annat folkhälsa och näringslivsutveckling) samt infrastrukturplanering (till exempel regionens och statens insatser för infrastruktur som har betydelse för kollektivtrafiken). Samarbetet med flera samråds- och samarbetsparter har utvecklats under kollektivtrafikmyndighetens första år och behöver utvecklas vidare.

När den fysiska planeringen anpassas till gång-, cykel- och kollektivtrafikens behov så ökar dessa färdsätts attraktivitet. Kollektivtrafiken blir dessutom mer kostnadseffektiv. Kollektivtrafikplaneringen behöver i sin tur ta tydlig utgångspunkt i de som kollektivtrafiken kan främja, och samråda brett med angränsande verksamheter. Det kan innebära bland annat att:

- Kollektivtrafikplanerare bjuder in sig i de sammanhang där övrig samhällsplanering sker.
- Kollektivtrafiken ges gynnsamma fysiska förutsättningar i om- och nybyggnad av stadsdelar, vägar, gator och tätorter.
- Att kollektivtrafiken får en mycket större andel än idag av de medel som totalt sett anslås i kommun, region och stat för transportinfrastruktur och transporter
- Att kollektivtrafik används som ett strategiskt verktyg i den regionala och lokala utvecklingsplaneringen

1.10. Krisberedskap

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 avseense planering, risk- och sårbarhetsanalyser samt utbildning och övning. Länsstyrelsen är, förutom Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, en viktig samarbetspart för Kollektivtrafikmyndigheten i beredskapsplaneringen. Samverkansområde Transporter är ett samverkansområde som grundats i enlighet med Krisberedskapsförordningen. Flera myndigheter, bland annat SKL och kollektivtrafikmyndigheterna, arbetar förebyggande genom kunskapsuppbyggnad, planering och samverkan för att upprätthålla gemensam, samhällsviktig transportverksamhet. Arbetets vision är att samhällets behov av transporter ska tillgodoses vid kris. Kollektivtrafikmyndighetens chef i Västerbotten är utsedd att representera alla landstingen i Samverkansområde Transporter med fokus på Krisberedskap i kollektivtrafiken.

Tydligare rutiner och prioriteringar behövs för krisberedskap i kollektivtrafiken, till exempel vilka busslinjer som ska prioriteras vid bränsle- eller förarbrist och hur prioriteringen ska förverkligas. Sveriges kommuner och landsting arbetar med en övergripande studie om nuläget inom kollektivtrafikens krisberedskap. I Västerbotten är planen att kommuner och landsting fattar politiska beslut om sina prioriteringar och att Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att ta fram en krisberedskapsplan inklusive praktiska rutiner för hur vi ska prioritera kollektivtrafiken i länet i händelse av kris.

Begreppsförklaringar

Anropstyrd trafik Anropsstyrd trafik innebär att man måste ringa ett samtal och meddela att man vill åka med en viss tur. Kommunerna beställer ofta så kallad ringbilstrafik för service- och anslutningsresor. Bussarna trafikerar ordinarie hållplatser.
Arbetspendling Brukar definieras som att bo i en viss kommun men jobba i en annan kommun. I statistiken i programmet har vi använt ordet också när människor bor i en viss tätort men jobbar i en annan.
Beläggning Beläggningsgrad. Beskriver hur många resenärer det är per fordon, siffran är en kvot mellan utbudskilometer/tågvagnkilometer och personkilometer.
Biljettpris Se Taxa
Bussbeläggning Se Beläggning.
Busshållplats Anläggning eller plats som är utmärkt med skylt eller symbol att fordon i linjetrafik stannar. Vissa hållplatser har busskur/väderskydd.
Busstation Viktig bytespunkt i busstrafiken, ofta med godsförmedling, biljettförsäljning m.m. Se även Resecentrum.
Bytespunkt En knutpunkt där det finns goda förutsättningar för byten mellan samma eller olika trafikslag. Ibland används ordet i vid mening och inbegriper då även busshållplatser.
Enkelt avhjälpta hinder I Plan- och bygglagens 17 kap. 21 a § står att enkelt avhjälpta hinder mot tillgänglighet i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser ska undanröjas i enlighet med Boverkets föreskrifter. I föreskrifterna ställs krav på statliga myndigheter, kommuner, landsting och privata mark- och lokalägare.
Framkomlighet Beskriver bland annat hur snabbt och lätt det går att ta sig fram i ett gatunät.
Färdtjänst Färdtjänst kräver särskilt tillstånd och är till för de resenärer som på grund av funktionsnedsättning (ej tillfälliga) har svårt att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel. I Västerbotten ligger ansvaret för färdtjänst på kommunerna.
Hållplats Se busshållplats
Inomkommunal trafik Inomkommunala busslinjer förutom tätortstrafik, resandet domineras ofta av skolbarn. Ingår i begreppet regionbuss som är allt utom tätortstrafik.
Hållbarhet Hållbar utveckling är ett begrepp som fick internationell spridning i samband med FN-rapporten Vår gemensamma framtid (1987), kallad Brundtlandrapporten. Hållbar utveckling har tre olika dimensioner: Social hållbarhet, bl.a. ett långsiktigt stabilt och dynamiskt samhälle där grundläggande mänskliga behov uppfylls; Ekonomisk hållbarhet, där vi hushåller med mänskliga och materiella resurser på lång sikt; Ekologisk hållbarhet, till exempel att samhället anpassas efter vad miljön och människors hälsa tål.
Interregional kollektivtrafik Den del av kollektivtrafiken som är långväga, och inte domineras av vardagsresande. Till exempel nattågstrafik. Jämför med Regional kollektivtrafik.
Kapacitet Hur mycket trafik ett system klarar av under till exempel under en viss tid och i ett visst område.
Kollektivtrafikföretag Ett företag som kör trafik, antingen upphandlad eller kommersiell, tåg eller buss.
Kollektivtrafikens marknadsandel Andelen kollektivtrafikresor av det totala resandet med motorfordon. Gång och cykelresor räkas alltså inte in när marknadsandel räknas, men överflyttning från privatbil till gång och cykel, allt annat lika, ökar kollektivtrafikens marknadsandel.
Kollektivtrafikbarometern En branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik.
Kommersiell trafik Kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor och som inte upphandlas/avtalas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Ledsagning Här menas kostnadsfri ledsagning för personer med funktionsnedsättning vid kollektivtrafikens bytespunkter.
Marknadsandel Se Kollektivtrafikens marknadsandel
Målpunkt Målet för en resa. Används ofta i betydelsen en målpunkt för många människors vardagliga resor eller ärenden, t.ex. bibliotek, affärer, arbetsplatser.
Operatör Upphandlat kollektivtrafikföretag som kör vissa trafik enligt avtal den som upphandlar.
Linje Bestämd sträcka trafikerad av kollektivtrafik som stannar vid hållplatser längs sträckan.
Pendling Se Arbetspendling.
Prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning Ett nät som tidigare föreslagits av Trafikverket men som numera ska ingå och beslutas i trafikförsörjningsprogrammet i varje län.
Realtidsinformation Ibland går trafiken inte som i den planerade tidtabellen. Realtidsinformation baseras sig på information om var bussen eller tåget befinner sig just nu. Med hjälp av denna information kan informationen till resenärerna förbättras, till exempel genom nya beräknade avgångstider när tidtabellen inte håller.
Regional kollektivtrafik Den trafik som lagen (2010:1065) om kollektivtrafik omfattar. Innebär kollektivtrafik inom ett län samt kollektivtrafik över länsgräns som i huvudsak består av arbetspendling och andra vardagsresor.
Regionbuss/regiontrafik Används ibland som term för inomkommunal och stomlinjetrafik. All busstrafik, tätortstrafik och långväga buss till exempel till Stockholm borträknat, är regionbuss.
Relation Se Reserelation
Resenärsinformation
Reserelation Ordet används när man tittar på resekopplingarna mellan två platser, i båda riktningarna. Till exempel reserelationen Umeå-Lycksele-Umeå.
Reseservice Landstingets beställningscentral och upphandlingsfunktion för ringbilstrafik, färdtjänst och sjukresor.
Resecentrum Benämning som används främst där det är både tåg- och busstrafik
Resvaneundersökning Nationella resvaneundersökningar utförs regelbundet av Trafikanalys, och det går att få ut material även på regional nivå.
Ringbil Se Anropstyrd trafik
Samråd Det finns ingen definition i lagen av samråd, men det förutsätts att myndigheten samråder med olika aktörer inför framtagning av trafikförsörjningsprogrammet. Samråd kan ske under möten, per telefon, mejl, brev, via sociala medier el. dyl.
Stomlinje Mellankommunal busstrafik inom länet eller till och från länet. Beställs oftast av Landstinget. Ingår i begreppet regionbusstrafik.
Stråk Ordet brukar användas för starka resestråk, både privatbil, tåg och buss kan vara inräknat. Till exempel Tvärstråket innefattar både E12 och Tvärbanan. En synonym är led.
Särskild kollektivtrafik färdtjänst och sjukresor.
Taxa, taxor Avgiften för kollektivtrafikresor. I den upphandlade kollektivtrafiken bestäms taxan i regel politiskt.
Testresenärsaktivitet En aktivitet för att stimulera kollektivtrafikresandet där resenärer får testa kollektivtrafiken (ofta gratis) under en begränsad tid.
Tillgänglighet Två betydelser av tillgänglighet används: Tillgänglighet i form av möjligheten för personer med funktionsnedsättning att resa med kollektivtrafiken samt tillgänglighet som avser geografisk rörlighet överlag, till exempel tillgänglighet från en by till en stad.
Trafikplikt Ett beslut som Kollektivtrafikmyndigheten fattar om att viss regional kollektivtrafik ska upphandlas. Beslut behöver fattas inför ny upphandling eller när trafiken väsentligen ändras inom ramen för befintligt avtal, till exempel om helt ny busslinje införs.
Trafikutbud Med trafikutbud avses framför allt linjesträckning och turtäthet
Trafikutökning En ökning av trafikutbudet. En utökning kan vara fler turer på en linje eller en ny linje.
Tätortstrafik Lokaltrafik och stadstrafik är synonymer.

Tågbeläggning Se Beläggning.
Utbud Se Trafikutbud
Utökning Se trafikutökning.
Väderskydd Se Busskur

REGION VÄSTERBOTTEN

BILAGA 3

Arbetspendling

Utpendling kvinnor, män 2013. Utpendling t.ex. från Umeå till Vännäs är samma som inpendling från Umeå till Vännäs. Genom inpendlingsstatistiken får vi med inpendling från andra läns kommuner.

Totalvärden över 500 och enskilda värden över 100 är markerade. För Umeå visas värden endast ned till 20 pers.

Utpendling Kvinnor 2013

Till ↓ / Från →	N-maling	Till	Från	B-holm	Till	Från	Vindeln	Till	Från	R-fors	Till	Från	Norsjö	Till	Från	Malå	Till	Från	S-uman	Till	Från	Sorsele	Till	Från	Dorotea	Till	Från	Vännäs	Till	Från	V-mina	Till	Från	Åsele	Till	Från	Umeå	Till	Från	Lycks.	Till	Från	Skellefteå
Umeå	**391**	Umeå		66	Umeå		**167**	Umeå		**376**	Skellefteå		71	Övriga		33	Lycks.		45	Övriga	28	Övriga		19	Umeå		**762**	Övriga		41	Umeå		20	Sthlm		**249**	Umeå		**109**	Umeå		**296**
Ö-vik	28	N-maling		29	Lycks.		41	Skellefteå		88	Lycks.		21	Lycks.		27	Övriga		43	Arjeplog	17	S-sund		16	Övriga		40	Umeå		35	Övriga		15	Vännäs		246	Övriga		44	Övriga		**118**
Övriga	28	Vännäs		26	Vännäs		27	Övriga		45	Malå		15	Norsjö		15	Umeå		25	S-uman	12	Umeå		14	Vindeln		26	Skellefteå		12	Övriga		12	Övriga		217	Skellefteå		26	Sthlm		96
Vännäs	27	Övriga		21	Övriga		26	Sthlm		8	Umeå		13	Skellefteå		15	V-mina		15	Lycks.	10	V-mina		8	B-holm		14	Lycks.		16	V-mina		11	Vindeln		135	Malå		20	Piteå		71
B-holm	17	Totalt		142	Totalt		261	Totalt		**517**	Övriga		10	Umeå		7	Sorsele		8	Umeå	8	Totalt		57	N-maling		9	S-uman		13	Dorotea		9	N-maling		**127**	S-uman		14	R-fors		63
Sthlm	9									Totalt			130	Sorsele		5	Sthlm		7	Totalt	75			Sthlm		5	Dorotea		12	Totalt		67	Skellefteå		**119**	Norsjö		13	Norsjö		61
Skellefteå	5												Arjeplog			5	Skellefteå		6					Lycks.		5	Åsele									R-fors		99	Sthlm		8	Luleå		47
Totalt:	**505**												Totalt:			107	Totalt:		149					Totalt:		**861**	Sthlm									Övik		95	Vindeln		7	Arjeplog		14
																											Sorsele									Lycks.		68	Totalt:		241	Kiruna		14
																											Totalt:		151							Luleå		59			Övik		10
																																				G-borg		54			Sorsa		9
																																				Piteå		42			G-borg		9
																																				Sundsvall		40			Lycks.		9
																																				Östersund		33			Kalix		8
																																				Uppsala		31			Nacka		6
																																				Kiruna		27			Täby		5
																																				Sorsa		23			S-tuna		5
																																				B-holm		23			Malmö		5
																																				H-sand		22			Totalt:		**846**
																																				Totalt:		**2026**					

Utpendling Män 2013

Till ↓ / Från →	N-maling	Till	Från	B-holm	Till	Från	Vindeln	Till	Från	R-fors	Till	Från	Norsjö	Till	Från	Malå	Till	Från	S-uman	Till	Från	Sorsele	Till	Från	Dorotea	Till	Från	Vännäs	Till	Från	V-mina	Till	Från	Åsele	Till	Från	Umeå	Till	Från	Lycks.	Till	Från	Skellefteå
Umeå	**484**	Umeå		**154**	Umeå		**243**	Umeå		**511**	Skellefteå		**152**	Lycks.		**107**	Övriga		69	Övriga	64	Övriga		63	Umeå		**1023**	Övriga		**141**	Umeå		60	Sthlm		**410**	Umeå		**132**	Övriga		**310**
Ö-vik	**110**	Vännäs		58	Övriga		65	Skellefteå		**188**	Övriga		46	Övriga		47	Umeå		64	Arjeplog	53	Umeå		35	Övriga		86	Umeå		90	Umeå		41	Övriga		**408**	Övriga		**128**	Umeå		**297**
Övriga	73	Övriga		44	Lycks.		37	Övriga		70	Malå		44	Skellefteå		38	Lycks.		40	S-uman	21	S-sund		34	Vindeln		37	S-uman		40	Dorotea		16	Vännäs		**333**	Vindeln		44	Piteå		**154**
Vännäs	42	N-maling		35	Vännäs		32	Sthlm		6	Lycks.		36	Norsjö		25	Skellefteå		19	Lycks.	17	V-mina		18	Sthlm		14	Lycks.		32	Lycks.		16	Skellefteå		**217**	Malå		42	Sthlm		**147**
B-holm	11	Totalt		291	Totalt		377	Totalt		775	Umeå		11	Arjeplog		11	V-mina		15	Umeå	15	Lycks.		9	N-maling		11	Dorotea		17	V-mina		15	Vindeln		**207**	S-uman		42	Luleå		**113**
Skellefteå	9									Totalt:			289	Umeå		9	Sorsele		14	Vindeln	9	Gällivare		8	B-holm		10	Skellefteå		17	Sthlm		6	Övik		**184**	Skellefteå		38	Norsjö		86
Vindeln	6												Totalt:			5	Vindeln		13	Totalt:	179	Skellefteå		5	Lycks.		7	Åsele		16	Vindeln		6	N-maling		**144**	Sthlm		12	R-fors		43
Sthlm	5															242	Sthlm		9		172	Totalt:					**1188**	Sthlm		11	Totalt:		163	R-fors		**122**	Norsjö		7	Kiruna		36
Gävle	5															Övik		5									Gällivare		11							**120**	Piteå		7	Sorsa		30
Totalt:	**745**															Totalt:		248									Sorsele		10							Luleå		88	Totalt:		452	Ä-bar		29
																											Boden		5							G-borg		75			G-borg		28
																											Totalt:		390							Sundsvall		73			Övik		14
																																				Sorsa		60			Vindeln		14
																																				Piteå		50			Lycks.		12
																																				Uppsala		49			Malmö		10
																																				Östersund		42			S-tuna		9
																																				Kiruna		38			Kalix		8
																																				Boden		35			Timrå		7
																																				B-holm		32			Nacka		6
																																				Malmö		30			Norrköping		6
																																				Skellefteå		29			Täby		5
																																				Gällivare		24			Helsingborg		5
																																				S-tuna		21			Totalt:		**1367**
																																				Gävle		21					
																																				Södertälje		20					
																																				Totalt:		**3159**					

Inpendling kvinnor, män 2013. Utpendling t.ex. från Umeå till Vännäs är samma som inpendling från Umeå till Vännäs. Genom inpendlingsstatistiken får vi med inpendling från andra läns kommuner.

Inpendling kvinnor 2013

Till ↓ / Från →																					
	Umeå	O-vik	B-holm	Vännäs	Totalt																
N-maling	**127**	67	29	9	232																
	Umeå	N-maling	Vännäs	Totalt																	
B-holm	23	17	14	54																	
	Umeå	Vännäs	Lycks.	Totalt																	
Vindeln	**135**	26	7	168																	
	Umeå	Skeå	Totalt																		
R-fors	99	63	162																		
	Skeå	Malå	Lycks.	Umeå	Totalt																
Norsjö	61	15	13	9	98																
	Lycks.	Norsjö	Totalt																		
Malå	20	15	35																		
	Lycks.	V-mina	Sorsele	Totalt																	
S-uman	14	13	12	39																	
	A-plog	S-uman	Malå	V-mina	A-jaur	Totalt															
Sorsele	15	8	5	5	5	38															
	S-sund	V-mina	Asele	Totalt																	
Dorotea	30	12	9	51																	
	Umeå	N-maling	Vindeln	B-holm	Totalt																
Vännäs	**246**	27	27	26	326																
	S-uman	Asele	Umeå	Shlm	Dorotea	Totalt															
V-mina	15	12	9	8	8	52															
	V-mina	Totalt																			
Asele	9	9																			
	Vännäs	N-maling	R-fors	Skeå	Vindeln	O-vik	Shlm	Lycks.	Luleå	B-holm	Gbg	S-vall	Uppsala	V-mina	O-sund	Piteå	S-uman	Malmö	Asele	Totalt	
Umeå	**762**	**391**	**376**	**296**	**167**	**154**	**115**	**109**	79	66	45	45	38	35	34	29	25	23	20	**3045**	
	Umeå	S-uman	Vindeln	Malå	Norsjö	V-mina	Asele	Sorsele	Skeå	Luleå	Vännäs	Totalt									
Lycks.	68	45	41	27	21	14	11	10	9	8	5	259									
	Umeå	R-fors	Piteå	Norsjö	Luleå	Lycks.	Shlm	V-mina	Malå	O-vik	Uppsala	A-jaur	Gbg	S-vall	O-sund	Boden	Orebro	S-uman	N-maling	Gällivare	Totalt
Skeå	**119**	88	88	71	44	26	17	16	15	13	11	9	7	7	7	7	6	6	5	5	**567**

Inpendling män 2013

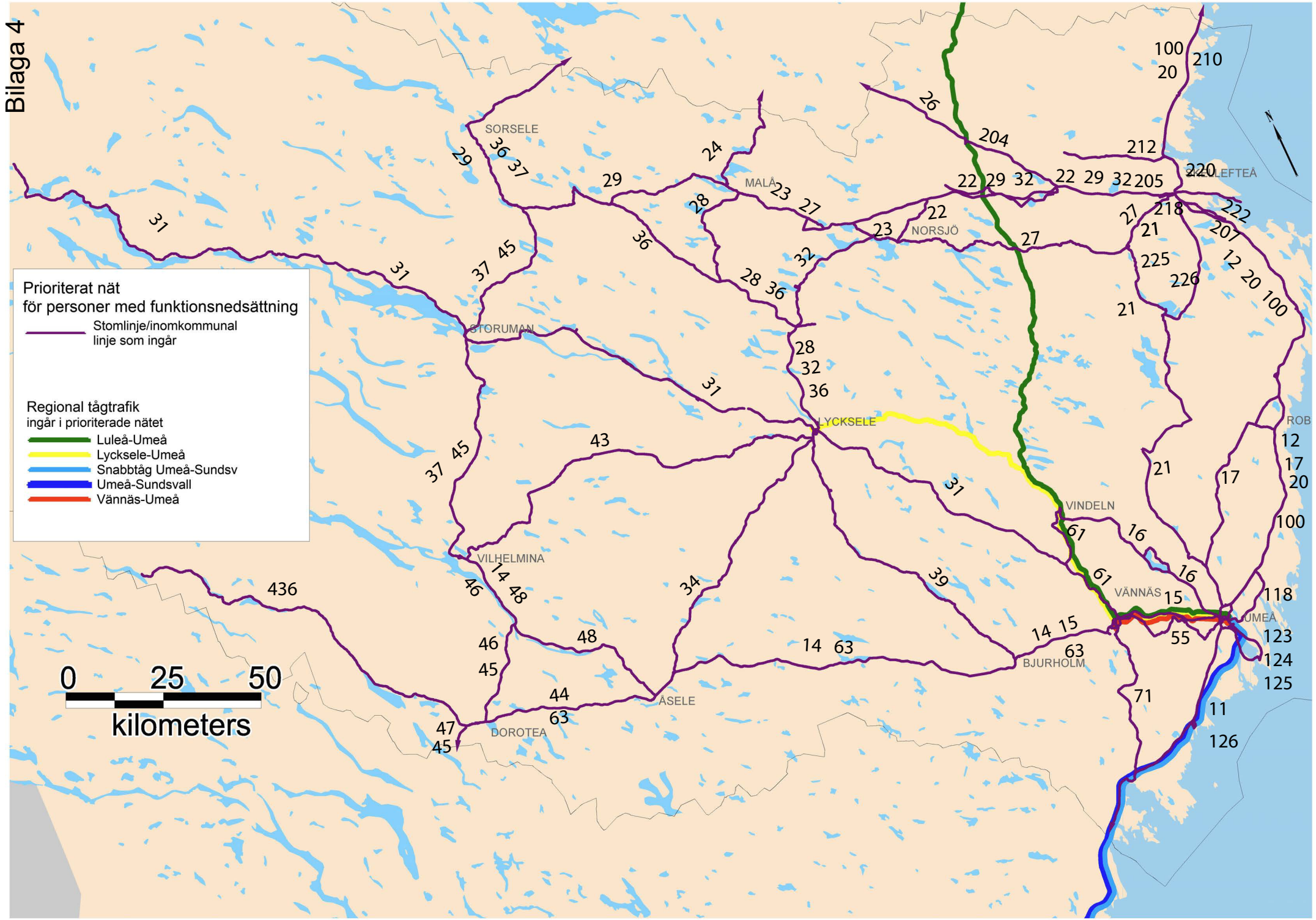
Till ↓ / Från →																										
	Umeå	O-vik	B-holm	Vännäs	Totalt																					
N-maling	**144**	38	35	11	228																					
	Umeå	N-maling	Vännäs	Totalt																						
B-holm	32	11	10	53																						
	Umeå	Lycks.	Vännäs	S-uman	Skeå	Sorsele	N-maling	Asele	Totalt																	
Vindeln	**207**	44	37	13	12	9	6	6	334																	
	Umeå	Skeå	Totalt																							
R-fors	**122**	43	165																							
	Skeå	Malå	Umeå	Lycks.	A-plog	Totalt																				
Norsjö	86	25	14	7	6	138																				
	Norsjö	Lycks.	A-plog	Totalt																						
Malå	44	42	7	93																						
	Lycks.	V-mina	Sorsele	Totalt																						
S-uman	42	40	21	103																						
	S-uman	V-mina	A-plog	A-jaur	Malå	Totalt																				
Sorsele	14	10	10	7	5	46																				
	S-sund	V-mina	Asele	Totalt																						
Dorotea	28	17	16	61																						
	Umeå	B-holm	N-maling	Vindeln	Totalt																					
Vännäs	**333**	58	42	32	465																					
	Dorotea	S-uman	Åsele	Umeå	Shlm	Totalt																				
V-mina	18	15	15	15	9	72																				
	V-mina	Totalt																								
Åsele	16	16																								
	Vännäs	R-fors	N-maling	Skeå	Vindeln	O-vik	B-holm	Lycks.	Shlm	Luleå	V-mina	S-vall	S-uman	Piteå	Uppsala	Gbg	Åsele	O-sund	Dorotea	Sollefteå	Boden	K-fors	Totalt			
Umeå	**1023**	**511**	**484**	**297**	**243**	**176**	**154**	**132**	**118**	**116**	90	64	64	62	56	44	41	39	35	33	25	21	**4065**			
	Malå	Umeå	S-uman	Vindeln	Norsjö	V-mina	Sorsele	Åsele	Skeå	Dorotea	Vännäs	Luleå	Totalt													
Lycks.	**107**	75	40	37	36	32	17	16	12	9	7	5	393													
	Umeå	R-fors	Norsjö	Piteå	Luleå	Shlm	Malå	Lycks.	A-jaur	S-vall	O-vik	Boden	S-uman	V-mina	Gbg	Uppsala	O-sund	Gällivare	N-maling	Sollentuna	H-sand	Nyköp.	Kristineh.	Orebro	Timrå	Totalt
Skeå	**217**	**188**	**152**	**148**	65	38	38	38	30	23	22	20	19	17	14	11	10	10	9	6	6	5	5	5	5	**1101**

Totalvärden över 500 och enskilda värden över 100 är markerade. För Umeå visas värden endast ned till 20 pers.

De relationer som ingår prioriterade nätet är följande. Stomlinjetrafiken i dessa reserelationer ingår. Dessutom ingår den inomkommunala trafiken på de relationer där stomlinjetrafik inte finns. Relationerna listas från väster till öster och från norr till söder.

Ammarnäs-Sorsele
Hemavan-Storuman
Borgafjäll-Dorotea
Arvidsjaur-Sorsele
Sorsele-Storuman
Storuman-Vilhelmina
Vilhelmina-Dorotea
Dorotea-mot Östersund
Sorsele-Malå efter E45, 363 och 370
Malå-Lycksele via Kristineberg och Ruskträsk
Malå- Arvidsjaur
Väg 363 mellan Ruskträsk och Blattniksele
Storuman-Lycksele
Vilhelmina-Lycksele
Åsele-Lycksele
Åsele-Dorotea
Åsele-Meselefors efter väg 90
Malå-Norsjö
Norsjö-Lycksele
Norsjö-Bjurträsk-Boliden
Skellefteå-Boliden-Malå via 370 och 95
Skellefteå-Hebbersliden via Bureå, Kågedalen, Kusmark, Ersmark och Sandfors
Skellefteå-Lövånger via Norra Innervik, Yttervik, Bureå och Burvik
Skellefteå-Arvidsjaur
Norsjö-Skellefteå via Bastuträsk
Skellefteå-Skelleftehamn
Lycksele-Vännäs-Umeå
Lycksele-Bjurholm
Dorotea-Åsele-Bjurholm-Vännäs-Umeå
Vindeln-Vännäs
Vindeln-Umeå
Vännäs-Nordmaling
Hela E4
Skellefteå-Burträsk både via Hjoggböle och via Skråmträsk
Burträsk-Umeå via Bygdsiljum, Åkullsjön och Botsmark
Ånäset-Robertsfors-Umeå
Umeå-Obbola/Holmsund
Umeå-Täfteå-Sävar

Bilaga 4


Prioriterat nät
för personer med funktionsnedsättning
Stomlinje/inomkommunal
linje som ingår
Regional tågtrafik
ingår i prioriterade nätet
Luleå-Umeå
Lycksele-Umeå
Snabbtåg Umeå-Sundsv
Umeå-Sundsvall
Vännäs-Umeå
0 25 50
kilometers
SORSELE
MALÅ
NORSJÖ
STORUMAN
LYCKSELE
VILHELMINA
ÅSELE
DOROTEA
VINDELN
VÄNNÄS
BJURHOLM
UMEÅ
ROB

Linjer som ingår i prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning

11 Nordmaling-Umeå

12 Skellefteå-Umeå

14 Vilhelmina-Åsele-Umeå

15 Bjurholm-Vännäs-Umeå

16 Vindeln-Umeå

17 Ånäset-Robertsfors-Umeå

20 Torneå/Haparanda-Luleå-Umeå

21 Skellefteå-Burträsk-Umeå

22 Norsjö-Renström-Skellefteå

23 Malå-Norsjö

24 Malå-Arvidsjaur

25 Sorsele-Arvidsjaur

26 Arjeplog-Skellefteå

27 Malå-Skellefteå

28 Malå-Lycksele

29 Sorsele-Skellefteå

31 Hemavan/Tärnaby - Storuman-Lycksele-Umeå

32 Skellefteå-Lycksele

34 Åsele-Lycksele

36 Sorsele-Lycksele

37 Sorsele-Storuman-Vilhelmina

39 Bjurholm-Lycksele

43 Vilhelmina-Lycksele

44 Dorotea-Åsele

45 Östersund-Gällivare

46 Dorotea-Vilhelmina

47 Dorotea-Hoting

48 Vilhelmina-Åsele

55 Vännäs-Sörfors-Umeå

61 Vindeln-Vännäs

63 Dorotea-Umeå

71 Nordmaling-Vännäs

100 Haparanda-Luleå-Umeå

118 Sävar-Umeå

123 Umeå-Holmsund-Obbola

124 Umeå-Holmsund-Obbola

125 Umeå-Holmsund-Obbola

126 Hörnefors-Umeå

204 Jörn-Boliden

205 Boliden-Skellefteå

207 Bureå-Skellefteå

210 Renholmen-Skellefteå

212 Hebbersliden-Skellefteå

218 Medle-Skellefteå

220 Örviken-Skellefteå

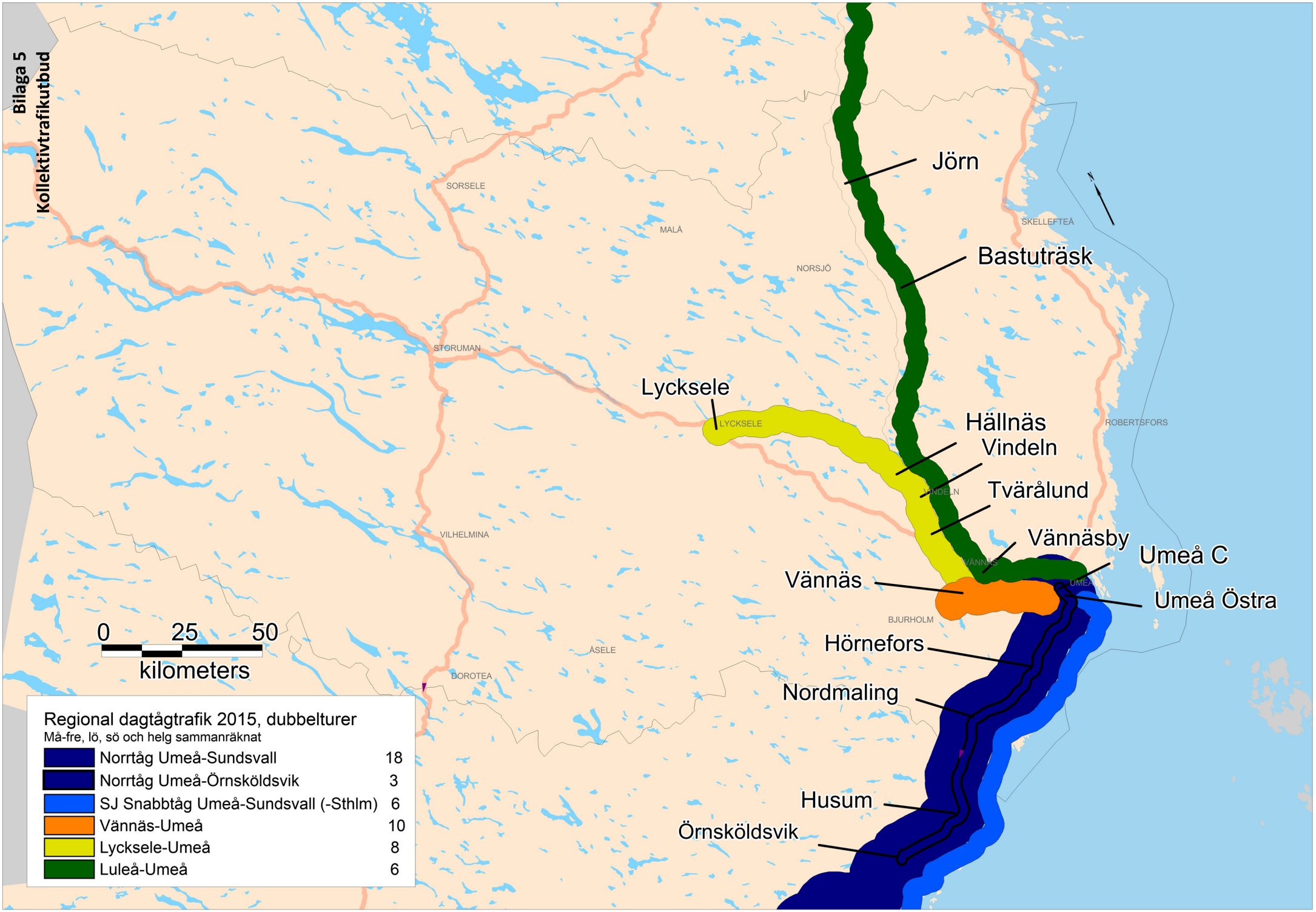
222 Lövånger-Skellefteå

225 Burträsk-Skellefteå

226 Burträsk-Skellefteå

436 Borgafjäll-Dorotea

Bilaga 5
Kollektivtrafikutbud
Stomlinjer och regionaltåg 2015
Lila = kommersiell busslinjetrafik
Stomlinje
Linje
Regional tågtrafik linjer
Luleå-Umeå
Lycksele-Umeå
Snabbtåg Umeå-Sundsv
Umeå-Sundsvall
Vännäs-Umeå
0 25 50
kilometers
ARJEPLOG
ARVIDSJAUR
SORSELE
MALÅ
NORSJÖ
STORUMAN
LYCKSELE
VILHELMINA
DOROTEA
ÅSELE
STRÖMSUND
PITEÅ
SKELLEFTEÅ
ROBERTSFORS
VINDELN
VÄNNÄS
BJURHOLM
UMEÅ
NORDMALING
ÖRNSKÖLDSVIK
Stomlinjer
10 Sundsvall-Umeå
11 Nordmaling-Umeå
12 Skellefteå-Umeå
14 Vilhelmina-Åsele-Umeå
15 Bjurholm-Vännäs-Umeå
16 Vindeln-Umeå
17 Ånäset-Robertsfors-Umeå
20 Torneå/Haparanda-Luleå-Umeå
21 Skellefteå-Burträsk-Umeå
22 Norsjö-Renström-Skellefteå
23 Malå-Norsjö
24 Malå-Arvidsjaur
25 Sorsele-Arvidsjaur
26 Arjeplog-Skellefteå
27 Malå-Skellefteå
28 Malå-Lycksele
29 Sorsele-Skellefteå
31 Hemavan/Tärnaby
- Storuman-Lycksele-Umeå
32 Skellefteå-Lycksele
34 Åsele-Lycksele
36 Sorsele-Lycksele
37 Sorsele-Storuman-Vilhelmina
39 Bjurholm-Lycksele
43 Vilhelmina-Lycksele
44 Dorotea-Åsele
45 Östersund-Gällivare
46 Dorotea-Vilhelmina
47 Dorotea-Hoting
48 Vilhelmina-Åsele
55 Vännäs-Sörfors-Umeå
61 Vindeln-Vännäs
63 Dorotea-Umeå
71 Nordmaling-Vännäs
100 Haparanda-Luleå-Umeå
100 Umeå-Sundsvall-Stockholm
(Y-buss)


Bilaga 5
Kollektivtrafikutbud
Jörn
Bastuträsk
Lycksele
Hällnäs
Vindeln
Tvärålund
Vännäsby
Umeå C
Vännäs
Umeå Östra
Hörnefors
Nordmaling
Husum
Örnsköldsvik
SORSELE
MALÅ
NORSJÖ
STORUMAN
VILHELMINA
ÅSELE
DOROTEA
SKELLEFTEÅ
ROBERTSFORS
BJURHOLM
LYCKSELE
VINDELN
VÄNNÄS
UMEÅ
0 25 50
kilometers
Regional dagtågtrafik 2015, dubbelturer
Må-fre, lö, sö och helg sammanräknat
Norrtåg Umeå-Sundsvall 18
Norrtåg Umeå-Örnsköldsvik 3
SJ Snabbtåg Umeå-Sundsvall (-Sthlm) 6
Vännäs-Umeå 10
Lycksele-Umeå 8
Luleå-Umeå 6

Pendling SAMS-områden

Figurerna nedan visar pendling år 2010 mellan SAMS-områden i Västerbotten och utvalda kommuner och län. År 2010 kom den första Norrtågstrafiken på Botniabanan igång. Med tanke på regionaltågtrafikens effekter på pendling så är statistik från senare år intressant, men fanns inte tillgängligt vid tidpunkten för analysen. Kartor över SAMS-områdenas gränser och namn finns i sist i denna bilaga. SAMS-områden fungerar inte bra för pendlingsanalyser i Västerbotten och NYKO-områden som är bättre kommer inte finnas tillgängligt inom överskådlig framtid, varför nya analyser inte tagits fram till detta program även om det finns nyare statistik.

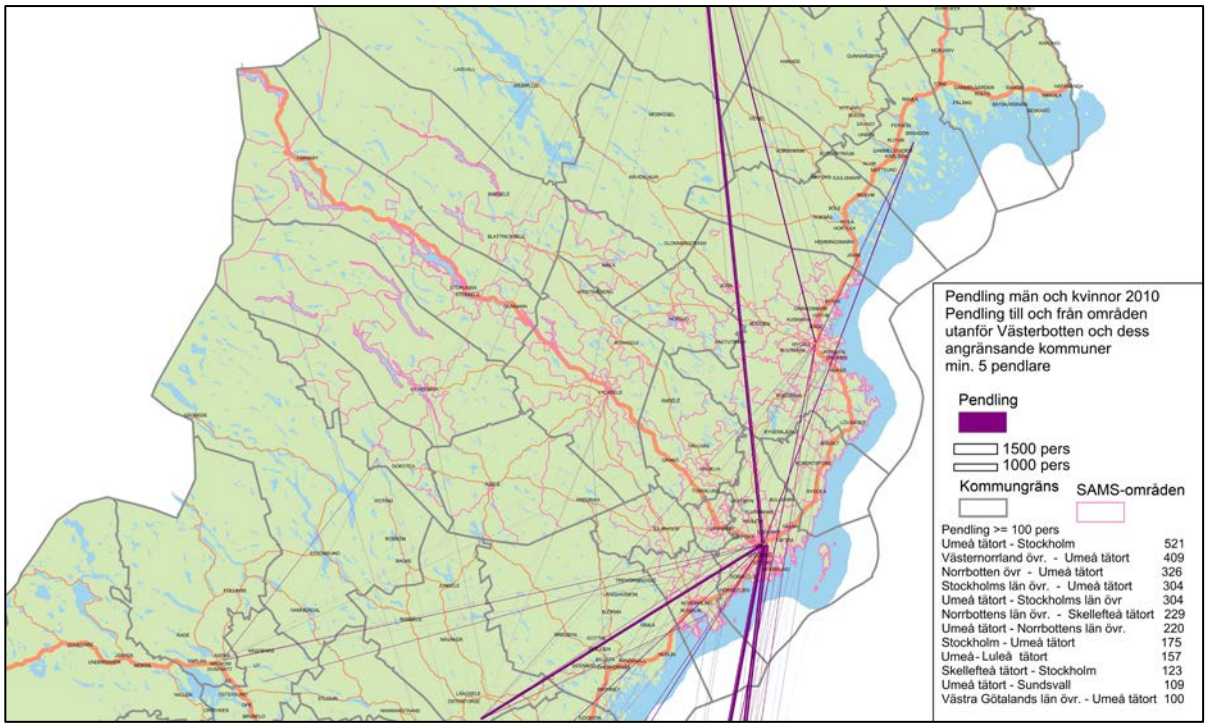
SAMS är en rikstäckande områdesindelning som skapades 1994 i samarbete med kommunerna. SAMS bygger i de större kommunerna på kommunens delområdesindelning, NYKO, och i de mindre kommunerna på valdistrikt. Vissa SAMS-områden har slagits ihop för analysen: områden i Umeå och Skellefteå centralorter, Skelleftehamn, Bergsbyn och Vännäs centralort. Beaktas bör att SAMS-områdenas gränser påverkar vilken pendling som framgår som pil i kartorna. Utöver den pendling som pendlingspilarna visar så finns naturligtvis arbetsresande inom SAMS-områdena. Detta kan handla om stora volymer men syns inte på kartorna.

Kartorna visar resmönster, inte total pendling. Det beror på att pendling till och från alla kommuner i Sverige inte är med, och på att pendlingsvolymer lägre än 5 pendlare för läsbarhetens skull inte visas.

Eftersom pendlingspilarnas pilspetsar är svåra att urskilja på den regionala nivån, så kompletteras kartorna med tabeller över de största pendlingsvolymerna. För läsbarhetens skull har statistiken också delats upp i tre olika kartor:

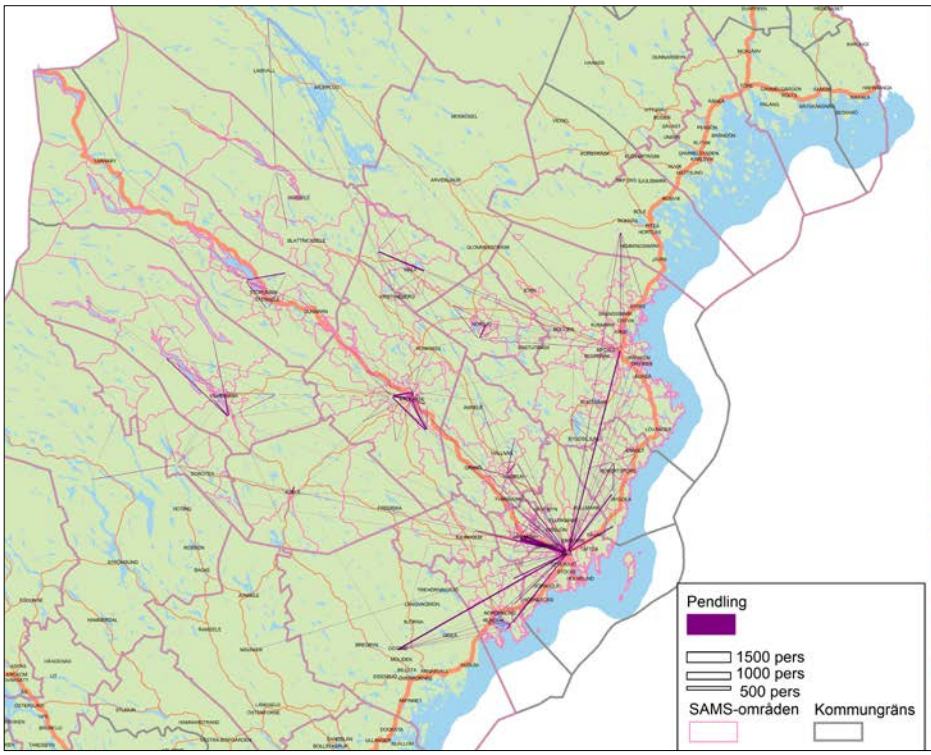
- Pendling mellan områden i Västerbotten samt till och från de angränsande kommunerna[1], men exklusive inomkommunal pendling i Skellefteå och Umeå kommuner.
- Inomkommunal pendling i Skellefteå och Umeå kommuner.
- Långväga pendling, här definierat som till och från ett urval av kommuner och län utanför Västerbotten och dess angränsande kommuner.[2] Pendling över nationsgräns finns inte med.

[1] Arjeplog, Arvidsjaur, Piteå, Strömsund och Örnsköldsvik kommuner.
[2] Göteborgs och Stockholms städer, Stockholms län i övrigt och Västra Götalands län i övrigt, Sundsvalls, Härnösands och Sollefteå kommuner samt Västernorrland i övrigt, Östersund och Jämtland i övrigt, Luleå och Norrbotten i övrigt.



Figur m. Pendling mellan Västerbotten och ett urval av avlägsna kommuner och län: icke-angränsande kommuner i grannlänen, grannlänens övriga områden, Stockholms stad och Stockholms län samt Göteborgs stad och Västra Götalands län. Karta: Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län.

Figur m visar att långväga pendling till och från länet är störst mellan Umeå tätort och Stockholms stad/län. Därutöver är pendlingen stor mellan våra grannlän och Umeå och Skellefteå tätorter (”övr.” står för pendlingen till/från länet *exklusive* de kommuner som specificerats, se fotnot). Den största pendlingen till/från inlandskommunerna är från Jämtland (exklusive Strömsund och Östersund) till ett SAMS-område i Dorotea kommun, 58 personer och från Norrbottens län (exklusive angränsande kommuner) till SAMS-områden i Sorsele kommun och Boliden (25 respektive 24 personer). Både från Västernorrlands län (exklusive de specificerade) till ett område i Dorotea och från Stockholms län (exklusive Stockholms stad) till Vilhelmina-Saxnäs är det 15 pendlare. Från Västernorrlands län (exklusive de specificerade) till Åsele omland är det 14 personer som pendlar och från Norrbottens län (exklusive de specificerade) är det 13 som pendlar till ett SAMS-område i Malå.



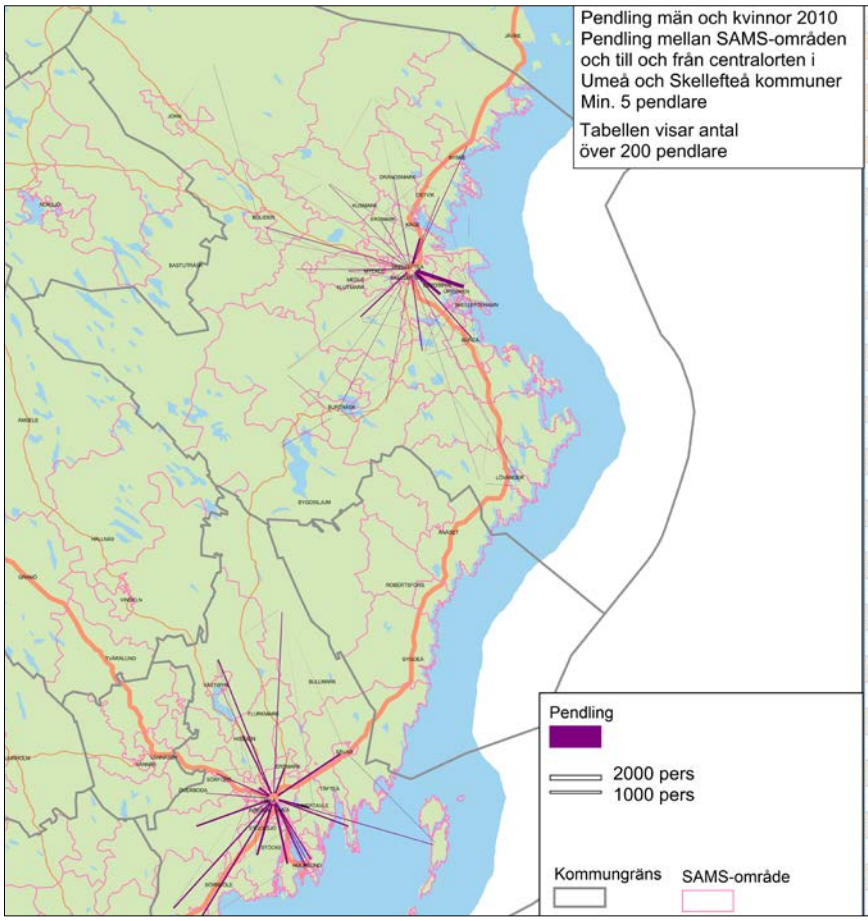
Pendling män och kvinnor 2010
Pendling till och från SAMS-områden och Västerbottens angränsande kommuner, exklusive inomkommunal pendling i Umeå och Skellefteå kommuner
Min. 5 pendlare

(Tabellen visar antal över 150 pendlare)

Pendlar_fran	Pendlar_till	Antal_p
Vännäs	Umeå tätort	546
0009 Vännäsby	Umeå tätort	340
0003 Norrmalm	0001 Lycksele	285
Örnsköldsvik	Umeå tätort	241
Umeå tätort	Vännäs	219
Skellefteå tätort	Umeå tätort	219
0003 Malå 2	0002 Malå 1	215
0001 Bygdeå	Umeå tätort	204
0002 Södermalm	0001 Lycksele	197
0005 Forsdala	0001 Lycksele	193
0009 Vilhelmina	0001 Baksjönäs	192
0002 Bygdeå	Umeå tätort	190
0002 Åsele C	0003 Åsele omland	184
0005 Forsdala	0004 Villaryd	180
0009 Vallnäs	0011 Luspen	179
Umeå tätort	Örnsköldsvik	175
0003 Norrmalm	0004 Villaryd	175
0006 Norsjö S	0007 Norsjö N	173
0001 Baksjönäs	0009 Vilhelmina	167
0002 Vindelns 2	0001 Vindelns 1	167
0007 Norsjö N	0006 Norsjö S	166
Umeå tätort	Skellefteå tätort	165
0004 Lövliden	0001 Baksjönäs	159

Figur n. Pendling inom Västerbotten och angränsande kommuner, exklusive inomkommunal pendling i Skellefteå och Umeå kommuner. Karta: Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län.

Figur n ger intrycket att pendlingen till och från Skellefteå centralort är betydligt mindre än till och från Umeå centralort. Skillnaden beror på att Skellefteå är mer vidsträckt, och har fler tätorter inom kommunen än Umeå. Pendling över avstånd som i Umeåregionen sker över kommungräns, sker i Skellefteå kommun inom kommungränsen (se Figur o för inomkommunal pendling i Skellefteå och Umeå kommuner). De största mellankommunala pendlingsflödena är mellan områden i Vännäs kommun och Umeå tätort. Största pendlingen är från Vännäs tätort och Vännäsby till Umeå tätort. Arbetsresandet kring Lycksele centralort är också betydande: Till exempel från Norrmalm, Södermalm och Forsdala till centrala Lycksele och Villaryd. Pendlingen från Örnsköldsvik kommun till Umeå tätort samt vice versa är betydande. Från Skellefteå tätort är det många som pendlar till Umeå tätort, något färre pendlar i andra riktningen. Stort arbetsresande sker från västra delen av Malå kommun till östra delen. Här går SAMS-områdesgränsen dock rakt igenom tätorten, så en del av pendlingen inom tätorten framstår i kartan som pendling mellan två stora SAMS-områden. Likväl i Åsele sker betydande arbetsresande mellan Åsele C och Åsele omland, som båda omfattar delar av tätorten. I Storuman sker betydande arbetsresande mellan Vallnäs och Luspen, som båda innehåller delar av tätorten. I Norsjö sker stort arbetsresande mellan SAMS-områden som omfattar norra och södra delen av tätorten med omland. I Vilhelmina sker också stort arbetsresande mellan SAMS-områden som är stora till ytan men som går genom tätorten. I Vindeln sker stor pendling mellan Vindelns centrala delar och dess omland, där delar av tätorten ingår i båda. Från Robertsfors kommun går det största flödet från Bygdeå till Umeå tätort.



Pendlar_fran	Pendlar_till	Antal
Skellefteå tätort	Skellefteå tätort	1 564
Bergsbyn	Skellefteå tätort	1 135
Umeå tätort	0016 Västerslätt	938
0082 Obbola	Umeå tätort	810
0055 Stöcke	Umeå tätort	803
Umeå tätort	0031 Hissjö	794
0019 Kåge omland	Skellefteå tätort	733
0085 Sävar Västra	Umeå tätort	718
Skellefteå tätort	Skelleftehamn	704
0056 Yttersjö	Umeå tätort	685
0025 Ersmark	Umeå tätort	669
0074 Innertavle	Umeå tätort	654
0083 Hörnefors Östra	Umeå tätort	619
0086 Täfteå	Umeå tätort	574
0084 Hörnefors Västra	Umeå tätort	569
0076 Holmsund Östra	Umeå tätort	521
0038 Hissjö	Umeå tätort	509
0039 Gummark	Skellefteå tätort	487
0078 Holmsund Södra	Umeå tätort	482
0041 Tavelsjö	Umeå tätort	475
0009 Bureå Norra	Skellefteå tätort	471
0008 Bureå Södra	Skellefteå tätort	377
0037 Brännland	Umeå tätort	347
0034 Medle	Skellefteå tätort	305
0079 Holmsund Västra	Umeå tätort	304
0088 Bullmark	Umeå tätort	300
0087 Sävar Östra	Umeå tätort	286
0039 Brännland	Umeå tätort	270
0053 Röbäck	Umeå tätort	267
0013 Ostvik	Skellefteå tätort	218
0018 Ersmark	Skellefteå tätort	217
0014 Byske C - Åbyn	Skellefteå tätort	214
Umeå tätort	0085 Sävar Västra	212
0011 Drängsmark	Skellefteå tätort	210

Figur o. Pendling inom Skellefteå och Umeå kommuner.

Figur o visar att i Skellefteå kommun är tyngdpunkten för den inomkommunala pendlingen i öst-västlig riktning, medan pendlingen inom Umeå kommun är mer jämnt utspridd i alla väderstreck. I Skellefteå kommun sker även mer pendling mellan andra tätorter i kommunen, i Umeå är pendlingen mer centralortsorienterad. De största pendlingsvolymerna i figuren är från Skelleftehamn och Bergsbyn till Skellefteå tätort. Detta är också de största pendlingsvolymerna av alla volymer i figurerna m, n och o. Stora pendlingsvolymer är det också bland annat från Umeå tätort till Västerslätt och Hissjö samt från Obbola, Stöcke och Sävar till Umeå tätort.

Umeå

Vid bussterminalen Vasaplan angör både stadsbussar och en del inomkommunal och stomlinjetrafik. Lokaliseringen är fördelaktig för kollektivtrafikens attraktivitet. Vasaplan och de anslutande gatorna har viss brist på kapacitet i förhållande till angörande trafik. Vid Vasaplan ligger nyligen ombyggt Reseinfo-kontor med biljettförsäljning och reseinformation.

De flesta regionbussar avgår från Umeå Busstation, som ligger cirka 600 meter från Vasaplan. I busstationen finns Reseinfo, snabbmatsrestaurang, pub och kiosk. Det finns tillgänglighetsbrister för personer med funktionsnedsättning vid Umeå busstation. Att stomlinjer avgår från två olika platser i Umeå centrum skapar en viss otydlighet för sällanresenärer.

Nära Umeå Busstation, på andra sidan E12/Blå Vägen, ligger tågstationen Umeå Central. Stationsbyggnaden ägs idag av Umeå kommun och kommer byggas om i väntan på mer omfattande ombyggnation när det enhetliga resecentrumet för både buss och tåg vid skapas i anslutning till tågstationen. Stationshuset är obemannat, personlig service finns vid Umeå Busstation. Det finns en gång- och cykeltunnel under E12/Blå Vägen. Tunneln är dragen utifrån planerna att flytta funktionerna vid Umeå Busstation till ett samlat resecentrum. Tunneln utgör inte en optimal koppling mellan dagens Umeå Busstation och Umeå C.

Figur p. Resenärer vid Umeå busstation. Foto: Länstrafiken i Västerbotten.

Det saknas ett tydligt gångstråk mellan Vasaplan och Umeå Busstation/Umeå Central, men skyltningen har förbättrats under 2014/2015. Avståndet mellan Umeå C/busstationen och Vasaplan är problematisk för resenärer som har svårt att ta sig fram på egen hand.

Figur q. Uppgång från gångtunneln till Spår 1 vid Umeå Central. Stationshuset med tegelfasad skymtar. Foto: Umeå kommun.

Intill Norrlands universitetssjukhus ligger ett busstorg samt tågstationen Umeå Östra. Busstorget angörs av stomlinjer, inomkommunala linjer och tätortstrafik. Inne i sjukhusbyggnaden finns väntsal samt Reseinfo. Hyresvärd för dessa lokaler är Landstinget. Busstorget betjänar bland annat sjukhusbesökare. Den som ska ta sig mellan patienthotellet och sjukhuset eller som ankommer eller ska åka från Patienthotellets sida av busstorget behöver gå över busstorget, som saknar ljus- och ljudreglerat övergångsställe. Av olika orsaker tillåts privatbilstrafik genom busstorget, för genomfart till och från universitetsområdet. Samtidigt är omvägen runt patienthotellet den rekommenderade körvägen för privatbilar. Privatbilstrafiken i området har varit omdebatterad.

Cirka 300 meter från busstorget ligger ingången till Umeå Östra. Det är en nybyggd, modern station med två plattformar. Umeå Östra trafikeras av regionaltågtrafik och SJ:s snabbtåg och nattåg. Umeå Östra är obemannat, men det finns ett café som dock inte säljer inte biljetter och informerar inte om trafiken. Det finns en tågbiljettförsäljningsautomat. Stationen ägs av det kommunala fastighetsbolaget INAB.

Figur r. Vy mot Umeå Östra från bostadsområdet Öbacka. Foto: Bianca Byring.

Resecentrum i Hörnefors ägs av kommunala fastighetsbolaget INAB.

Skellefteå

Skelleftebuss äger busstationen i centralorten. Väntsalen ligger i en restaurangbyggnad, där även information och biljettförsäljning finns. Godset hanteras i själva busstationsbyggnaden med hjälp av Länstrafikens personal. Det kommer att byggas ett nytt kulturhus på befintligt busstorg, och under byggtiden kommer biljettförsäljning och väntsal att flytta till busstationsbyggnaden. Lösning för väntsal och biljettförsäljning efter kulturhusets färdigställande diskuteras. Busstationsbyggnaden fungerar inte optimalt för godshantering. Frågan kring en ny busstation/resecentrum har varit aktuell sedan år 1999 då en motion i fullmäktige pekade på brister med den nuvarande lösningen. Motionen har resulterat i skisser och förslag. Alternativa sträckningar för en utbyggd Norrbotniabana väntas få betydelse för utformningen.

Figur s. Terminal för tätortstrafik i Skellefteå centrum. Busstationen ligger till höger om terminalen på bilden, centrala torget till vänster. Foto: Veronica F. Burman.

Figur t. Busstationen i Skellefteå tätort. Foto: Elin Persson.

Det finns även fler busstationer i kommunen. Jörns järnvägsstation erbjuder väntsal och är utgångspunkt för i huvudsak nattågsresenärer. Jörns busstation har väntsal, biljettförsäljning och bussgodsförmedling och både inomkommunal och stomlinjetrafik ansluter. Byske, Burträsk och Lövånger erbjuder väntsal och det finns pendlarparkeringar. I Boliden och Bureå finns väntsalar. Väntsalen i Bureå finns i anslutning till torget som renoverats avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning till bussuppställningsplatser, väderskydd och gångstråk.

Bjurholm

Under hösten 2013 påbörjade Bjurholms kommun arbetet med att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten på busstationsområdet. Detta arbete innebar bland annat ett enkelriktat trafikflöde, speciell bussfil, tillgänglighetsåtgärder för på- och avstigande samt plan för ytterligare pendlarparkeringar.

Figur u. Bjurholm busstation. Foto: Caroline Helmersson.

Dorotea

Dorotea busstation ägs av kommunen. Det finns biljettförsäljning och information. Efter senaste upphandlingen av linje 45 och 63 är Dorotea knutpunkt två gånger per dag för båda linjerna, och gods som ska vidare behöver omlastas där. Trycket på Dorotea busstation har ökat. Under 2012 och 2013 gjordes säkerhetsförbättringar. Bland annat ändrades trafikflödet för inkommande och utgående trafik så att godshantering skiljdes från passagernas av- och påstigning. Samtidigt tydliggjordes skyltningen, både för resenärerna och för dem som nyttjar Bussgods. Ytterligare åtgärder genomfördes sommaren 2014. Närliggande tågstation trafikeras av persontåg på Inlandsbanan under sommarmånaderna.

Figur v. Dorotea busstation. Foto: Bianca Byring.

Lycksele resecentrum

Lycksele resecentrum ligger i stadskärnan, byggdes år 2000 och har 10 gater. Resecentrumet som ägs av kommunen ligger i stadskärnan med närhet till skolor, arbetsplatser och handel. I resecentrum finns biljettförsäljning i informationsdisk med Länstrafikens egen personal. Det finns restaurang och kiosk. Till resecentrum ansluter stomlinjer, inomkommunala linjer samt persontåg. Intill resecentrum, dock utom synhåll inifrån resecentrum, finns tågperrong som trafikeras vardagar och helger. Det finns planer på att bygga om bussgods/resecentrum för bättre tillgänglighet via resecentrum för tågresenärer, men det finns i nuläget ingen beslutad budget för den ombyggnaden. Det finns problem med vandalisering av resecentrum. Lycksele kommun arbetar tillsammans med polis för att åtgärda problemen på kort och lång sikt. Kameraövervakning med tillstånd finns uppsatt sedan februari 2015.

Figur w. Lycksele resecentrum, ingång till bussdelen. Foto: Bianca Byring.

Malå

Denna busstation ligger centralt i samhället, ägs av kommunen och godsdelen hyrs av Bussgods i Västerbotten AB. Biljettförsäljning och information finns.

Figur x. Malå busstation. Foto: Malå kommun.

Nordmaling

Kommunen äger resecentrum i Nordmaling. Anläggningen är lokaliserad så att den är enkel att angöra både från E4 och från Nordmalings samhälle. Kommunikation till och från Resecentrum är väl tillgodosett med gång- och cykelvägar samt rymlig parkering som dock tidvis är överfylld. Anläggningen är bemannad dagtid med till exempel godshantering, information, biljettförsäljning, kiosk och kafé. Kommunens turistbyrå finns i anläggningen. Utanför dagtid samarbetar kommunen med pensionärsorganisationer som finns i lokalerna tills sista tåg har anlöpt.

Figur y. Utsikt från resecentrum i Nordmaling mot Botniabanans spår. Foto: Bianca Byring.

Norsjö

Norsjö Resecentrum invigdes i början på januari 2017, efter att den tidigare busstationen brunnit ner 2014. Anläggningen har byggts för att vara trafiksäker och är tillgänglighetsanpassad med bland annat markvärme vid bussrefugerna. Väntsalen är placerad i mitten av byggnaden och är genomgående, vilket innebär att alla resenärer passerar via vänthallen där informationstavlor finns. Bussgods har sina lokaler intill vilket gör att biljettförsäljning också kan ges från väntsalen. I den andra delen av byggnaden är grillrestaurang inrymd vilket också skapar ett mervärde för bussresenärer. Framför byggnaden finns förutom marksten, för god tillgänglighet till byggnaden, en mängd träd, buskar och blommor samt en fontän för att intrycket ska vara tilltalande. Vid en angränsande yta en kort bit från terminalen finns långtidsparkering med motorvärmare och laddning för elbilar.

Bastuträsk Järnvägsstation är ett viktigt nav för längre resor. Byggnaden har privat ägare. Det är en hög grad av service för bland annat tågresenärer. Skylt med trafikupplysning för busstrafiken finns numera invid byggnaden. Bussgods hanteras i en närliggande affär.

Figur z. Norsjö resecentrum. Foto: Lars-Åke Holmgren.

Robertsfors

I Robertsfors ägs stationsbyggnaden av en privat fastighetsägare. Kommunen hyr väntsalen av ägaren. Bussgods hanteras vid ett förråd vid busshållplatsen Sikeå E4 samt genom ett ombud som är ett socialt företag i Robertsfors centrum. Vid Sikeå E4-hållplatsen sker byten mellan matarlinjen och stomlinjer. Där finns även en pendlarparkering.

Figur å. Sikeå E4 hållplats i Robertsfors kommun, med väntsal och toalett i den röda logen. Foto: Bianca Byring.

Sorsele

Denna busstationsbyggnad ägs av kommunen och godsdelen hyrs av Bussgods i Västerbotten AB. Biljettförsäljning och information finns. Det finns en uppvärmd väntsal i anslutning till stationen. Persontåg på Inlandsbanan trafikerar Sorsele tågstation, som dock inte ligger i närheten till busstationen.

Figur ä. Sorsele busstation. Foto: Barbro Olofsson.

Storuman

Figur ö. Storuman resecentrum, framsidan. Foto: Marcus Bäckström.

I Storuman äger Trafikverket den fastighet som utgör resecentrum. Resecentrum är en gammal tågstationsbyggnad. Förutom busstrafik trafikeras resecentrumet under sommarmånaderna av persontåg på Inlandsbanan. Resecentrum byggdes om år 2015 för bättre väntsal och för samlokalisering av bussgodshantering och persontrafik i stationshuset. Samtliga hållplatser har ny lokalisering.

Busstationen i Tärnaby ägs av kommunens fastighetsbolag. Länstrafiken har upphandlat information och biljettförsäljning. Stationen behöver bättre gång- och cykelanslutningar och det behövs en hållplats vid bensinmacken i Tärnaby. Ett resecentrum i Hemavan är under utredning. Godsleveranser hanteras för tillfället vid flygplatsen. Pendlarparkering finns vid Gardsjöbacken vid E12.

Vilhelmina

Vilhelmina resecentrum ligger centralt i Vilhelmina tätort, i nära anslutning till järnvägsstationen. Resecentrum ägs av kommunen, byggdes år 2009 och blev då en modern och tillgänglig busstation för både gods och persontrafik. Det finns biljettförsäljning och information. Kommunen ansvarar över skötsel och underhåll av resecentrum. Persontåg på Inlandsbanan trafikerar resecentrumet under sommarmånaderna.

Figur aa. Vilhelmina resecentrum. Foto: Margaretha Löfgren.

Vindeln

Kommunen äger nästan hela stationshuset. Vid Resecentrum finns biljettförsäljning, information och godshantering. Resecentrum har en väntsal som är öppen dag- och kvällstid. I anslutning finns pendlarparkering med motorvärmare.

Figur ab. Vindeln resecentrum, ombyggt 2013. Foto Vindelns kommun.

Vännäs

Tågstationen med anslutande busshållplats ligger centralt i Vännäs. Jernhusen äger stationsbyggnaden och Länstrafiken har avtal med Jernhusen för öppethållande och städning av väntsalen. Det finns ingen biljettförsäljning och informationsdisk. I samband med tågstart år 2011 byggdes en pendlarparkering med motorvärmare och en cykelparkering med tak. En bensinstation är ombud för Bussgods, men ombudet ligger inte i nära anslutning till resecentrum. Hösten 2014 höjde Trafikverket Perrong 1 vid järnvägsstationen i Vännäs. Kommunen undersöker möjligheterna till ombyggnation av området runt resecentrum.

I Vännäsby anlades perrong för tågtrafiken 2012 och även pendlarparkering och cykelparkering. Det finns gång- och cykelvägar till stationerna i Vännäs och Vännäsby.

Figur ac. Vännäs resecentrum. Foto: Bianca Byring.

Åsele

Denna busstationsbyggnad ägs av kommunen och hyrs av Länstrafiken. Biljettförsäljning och information finns.

Figur ad. Åsele busstation. Foto: Bianca Byring.

Av delstrategierna i Regional utvecklingsstrategi 2014-2020 svarar programmet av naturliga skäl bäst mot En tillgänglig och utåtriktad region och åtgärderna:

- Påverka staten för en fortsatt planeringsprocess för förverkligandet av Norrbotniabanan, med påbörjad realisering inom strategiperioden.
- Förbättra systemfunktion och kapacitet för Botniabanan i samspel med Stambanan genom övre Norrland, tvärbanorna och Ådalsbanan samt genom snabb nationell utveckling av ERTMS-systemet.
- Förbättra trafiksäkerheten och standarden på länets övriga europavägar E12 och E45, framförallt på farliga och trafikintensiva vägavsnitt.
- Bygga och utveckla strategiskt placerade bytespunkter, t.ex. resecentrum och parkeringar för byte av färdsätt.
- Förbättra system för trafikhantering och trafikantinformation.
- Säkerställa och utveckla trafiken med alla färdmedel mellan Västerbotten, övriga Sverige och grannländerna.
- Förbättra person- och godstågtrafikens tillförlitlighet, funktion och kvalitet.
- Stimulera kollektivt resande på reserelationer med stor potential och att öka kollektivtrafikens marknadsandel i Västerbotten sammantaget.
- Öka beläggningsgraden i befintlig kollektivtrafik med ledig kapacitet.
- Öka kollektivtrafikens attraktivitet och funktion ur ett jämställt och jämlikt resenärsperspektiv.
- Främja samhällsplaneringsåtgärder, beteendepåverkan och strategiska planer i syfte att flytta över resande från bil till kollektivtrafik, gång och cykel.
- Satsa på integrerade, hållbara och tillgängliga transportlösningar i städer och huvudorter bl.a. avseende god luftkvalitet, minskade växthusgasutsläpp, buller och trängsel.
- Utveckla flexibla kollektivtrafiklösningar, även över administrativa gränser.
- Utveckla användningen av fossilfria drivmedel, inklusive el.
- Öka användningen av digitala tjänster i transportsystemet.
- Arbeta sammanhållet och systematiskt mot nationell och EU-nivå för att utveckla infrastruktur och trafikering både i nord-sydlig och öst-västlig riktning, t.ex. för Norrbotniabanan, förbindelsen över Kvarken och den regionala tågtrafiken samt ökad kapacitet på befintliga järnvägar.
- Utveckla ett mer strategiskt och sammanhållet arbetssätt mot EU och på nationell nivå samt höja kompetens och engagemang inom området t.ex. vad gäller externa Finansieringsmöjligheter.
- Bredda användningsområden för den statliga finansieringen i trafiksystemet så att ytterligare åtgärder kan göras enligt steg 1-2 i Trafikverkets fyrstegsprincip.
- Stärka kopplingen och samarbetet mellan strategisk och fysisk planering på olika geografiska nivåer, bl.a. inom metod- och dialogutveckling.
- Öka kunskapen om fördelning av olika gruppers makt och inflytande i olika delar av transportsektorn.
- Internationalisera verksamheter och områden där Västerbotten har unika förutsättningar eller egenskaper, men som har svagare förankring i det internationella samarbetet.

Programmet svarar även mot delstrategierna och åtgärderna:

Samhällen som inkluderar och utvecklar människor

- Utveckla och stärka hållbara centrum- och stadsmiljöer
- Utveckla sektorsöverskridande samverkan kring praktiskt jämställdhetsarbete
- Utveckla alla gruppers möjligheter till aktiv fritid

Miljödriven utveckling

- Främja systemlösningar för produktion, lagring och distribution av förnybara drivmedel, inklusive testflottor i t.ex. kollektivtrafiken.
- Hållbara konsumtionsmönster hos kvinnor och män - stimulera påverkansarbete och kunskapsuppbyggnad kring hållbar konsumtion och konsumtionsmönster framförallt kopplat till mäns konsumtion.

Investeringar i utbildning och kompetens

- Främja meningsfull fritid för både flickor och pojkar.
- Förbättra rörligheten på arbetsmarknaden, exempelvis genom förbättrade möjligheter till dagspendling och att gå mellan branscher.

Platsbaserad näringslivsutveckling

- (Besöksnäring) Främja kompetensutvecklingsinsatser inom framförallt affärs- och produktutveckling, försäljning, trend- och omvärldsbevakning samt kvalitets- och hållbarhetsfrågor.
- (Besöksnäring) Utveckla samverkansstrukturer mellan aktörer i näringen på företags-, destinations- och regional nivå samt med övriga, för näringen viktiga, aktörer.
- Satsa på samtliga trafikslag, t.ex. färjetrafik och direktflyg från internationella marknader i form av charter- och linjetrafik.

Nationella mål

Transportpolitiska mål har lagts fast av riksdagen. Målen ska ligga som grund för regional och kommunal planering och för de regionala och kommunala målbilderna. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att:

”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.”

Under det övergripande målet finns funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. 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 även vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Foto: Magnus Ström

Av Sveriges miljömål är det två där kollektivtrafikens utveckling har störst betydelse:

- Begränsad klimatpåverkan. Målet följs upp endast på riksnivå. Målet lyder bland annat: ”Halten av växthusgaser i atmosfären ska(…)stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.”

För att inte riskera en farlig påverkan på klimatsystemet har EU:s medlemsstater enats om målet att begränsa ökningen av den globala medeltemperaturen till högst 2 grader jämfört med förindustriell temperaturnivå.

- Ren luft. ”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Utmärkande i länet är de höga kvävedioxidhalterna i de två största orterna Umeå och Skellefteå. Till övervägande del beror detta på regionens klimatförhållanden med stor risk för inversion under vinterhalvåret. Detta i kombination med ökad vägtrafik och det ökande antalet dieselfordon bidrar till att problemen kvarstår trots satsningar på kollektivtrafik och beteendepåverkande åtgärder.”

  Riksdagen beslutade år 2009 att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som inte är beroende av fossila bränslen.

  Aktörerna inom kollektivtrafiken i Sverige har genom Svensk kollektivtrafik gått samman och utformat ett branschgemensamt miljöprogram. De gemensamma målen är:

- År 2025 ska nettoutsläppen av koldioxid vara högst 8 gram per personkilometer.
- År 2025 ska kollektivtrafikens energianvändning vara högst 0,15 kWh per personkilometer. Motsvarar 25 % minskning av energi per personkilometer jämfört med 2007.
- För bussar ska genomsnittutsläppen per fordonskilometer av kväveoxider och partiklar år 2025 vara 1,0 g/kWh för kväveoxider och 0,015 g/kWh för partiklar. Nivåer för 2012: Kväveoxider 2,9 g/kWh, Partiklar 0,020 g/kWh.
- Buller från kollektivtrafiken ska minska.

Figur ad. Biogasbuss med låg entré i Skellefteå. Foto: Elin Persson

Sveriges regering undertecknade år 2007 konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning samt tillhörande så kallat fakultativt protokoll, och ratificerade det år 2008. I Artikel 9 om Tillgänglighet står det bland annat att konventionsstaterna ska vidta ändamålsenliga åtgärder för att:

- Säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor till den fysiska miljön, till transporter, till information och kommunikation och andra anläggningar och tjänster som erbjuds allmänheten i städer och på landsbygd.
- Utveckla, utfärda och övervaka tillämpning av miniminormer och riktlinjer för tillgänglighet till anläggningar och service.
- Utrusta byggnader och andra anläggningar dit allmäneten har tillträde med anvisningar i punktskrift och i lättläst och lättbegriplig form.

Bilaga 10

Ammarnäs
341
Hemavan
Tärnaby
25
45
Mot Arvidsjaur
Sorsele
31
Mot Arvidsjaur
24
Mot Piteå, Luleå
29
37
45
Malå
26
20
100
Kittelfjäll
417
Klimpfjäll
Storuman
36
28
Jörn
23
22
29
32
Byske
Norsjö
32
420
Borgafjäll
37
45
31
27
Skellefteå
436
43
Bureå
Vilhelmina
Lycksele
Burträsk
12
100
Lövånger
21
Ånäset
34
46
14
48
39
31
Vindeln
Robertsfors
14
44
63
61
17
Dorotea
45
47
Åsele
16
14
63
12
17
20
100
Mot Strömsund,
Östersund,
15
15/55
Bjurholm
Vännäs
Umeå
71
11
Nordmaling
Mot Örnsköldsvik,
Sundsvall
10

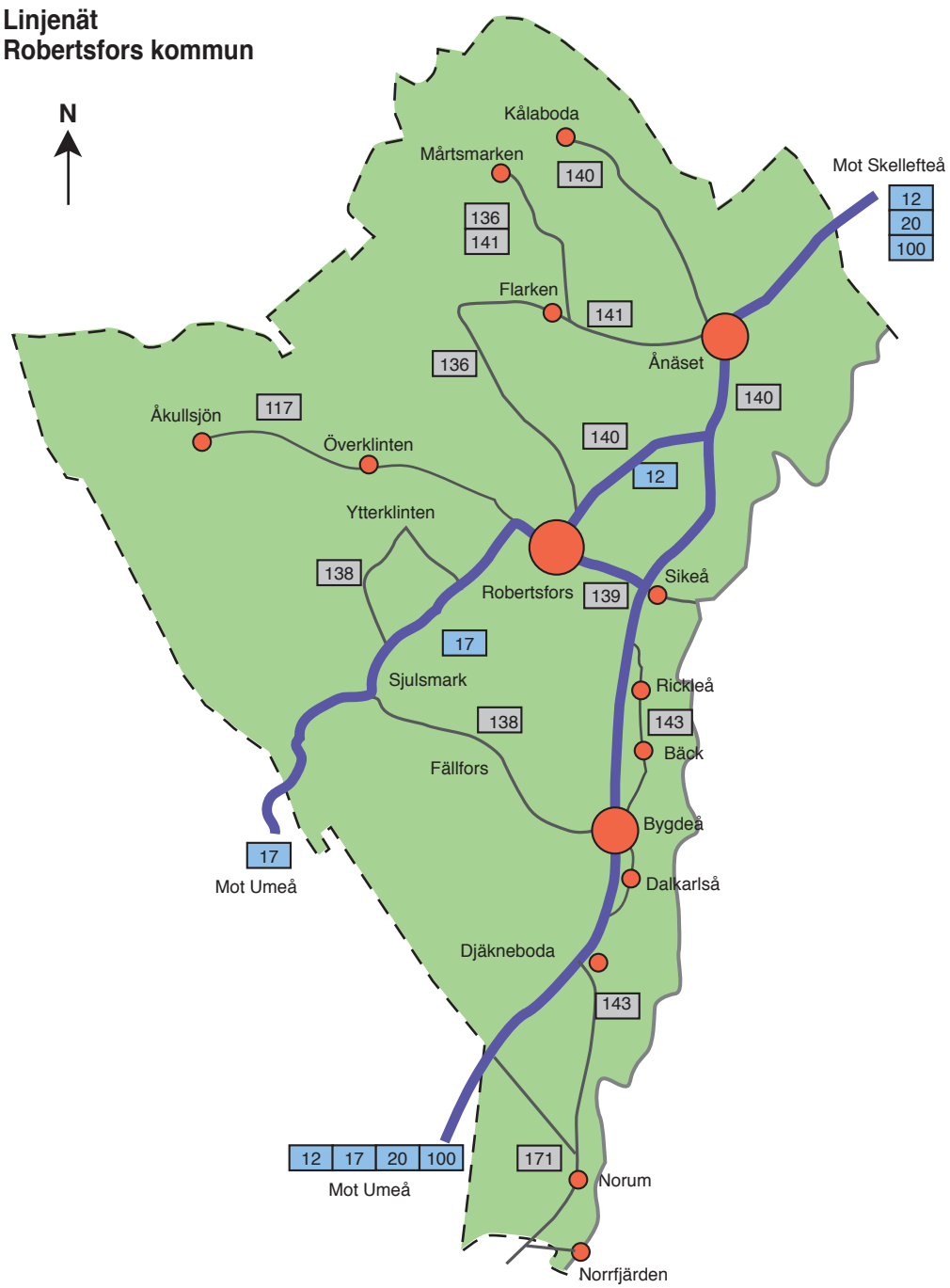
Linjenät
Bjurholms kommun

Linjenät
Dorotea kommun
N
Borga
Borgafjäll
436
437
Risbäck
438
Brännåker
Storbäck
Holmsjö
Rajastrand
438
Harrsjö
Högland
435 436
Ormsjö
436
Mot Vilhelmina
45 46
Häggås
439
Granberget
Avaträsk
Nappsjö
Mårdsjö
435
Ullsjöberg
14 44 63
Mot Åsele, Umeå
Fågelsta
DOROTEA
440
45 47
Mot Hoting
Mot Östersund
Lavsjö
Svana-
byn
442

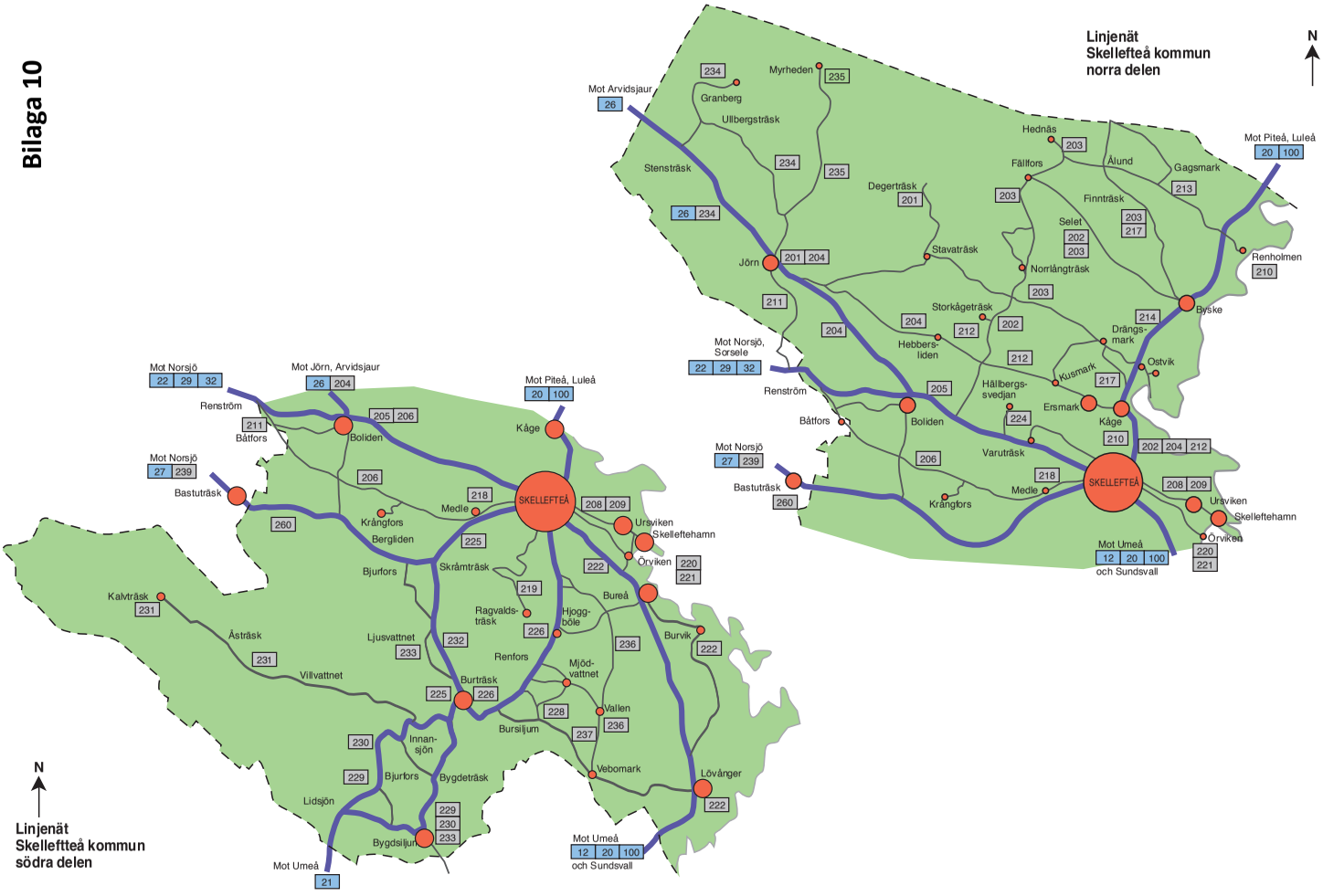
Linjenät
Lycksele kommun
N
Mot Sorsele
36
Tväråträsk
301
Vindel-
gransele
36
28
249
252
Mot Malå
Kristineberg
Lycksaberg
Björksele
Mot Storuman
31
Åskilje
Norrbyberg
301
28
36
Vormsele
305
32
Mot Norsjö
och Skellefteå
Rusele
Blåviksjön
31
Rusksele
Ruskträsk
32
Falträsk
303
305
Sikseleberg
Husbondliden
Kattisavan
301
Mot Vilhelmina
43
28
32
36
Norrbäck
Björkberg
Umgransele
Betsele
Vinliden
43
Tallträsk
Bäverträsk
LYCKSELE
304
Bratten
Tuv-
träsk
Hed-
lunda
Ekorrträsk
180
Mot Vindeln
Vägsele
34
39
Knaften
Gäddträsk
31
Mot Umeå
Vänjaurbäck
34
Mot Åsele
302
39
Långsele
Vänjaurträsk
302
Örträsk
39
142
Mot Bjurholm

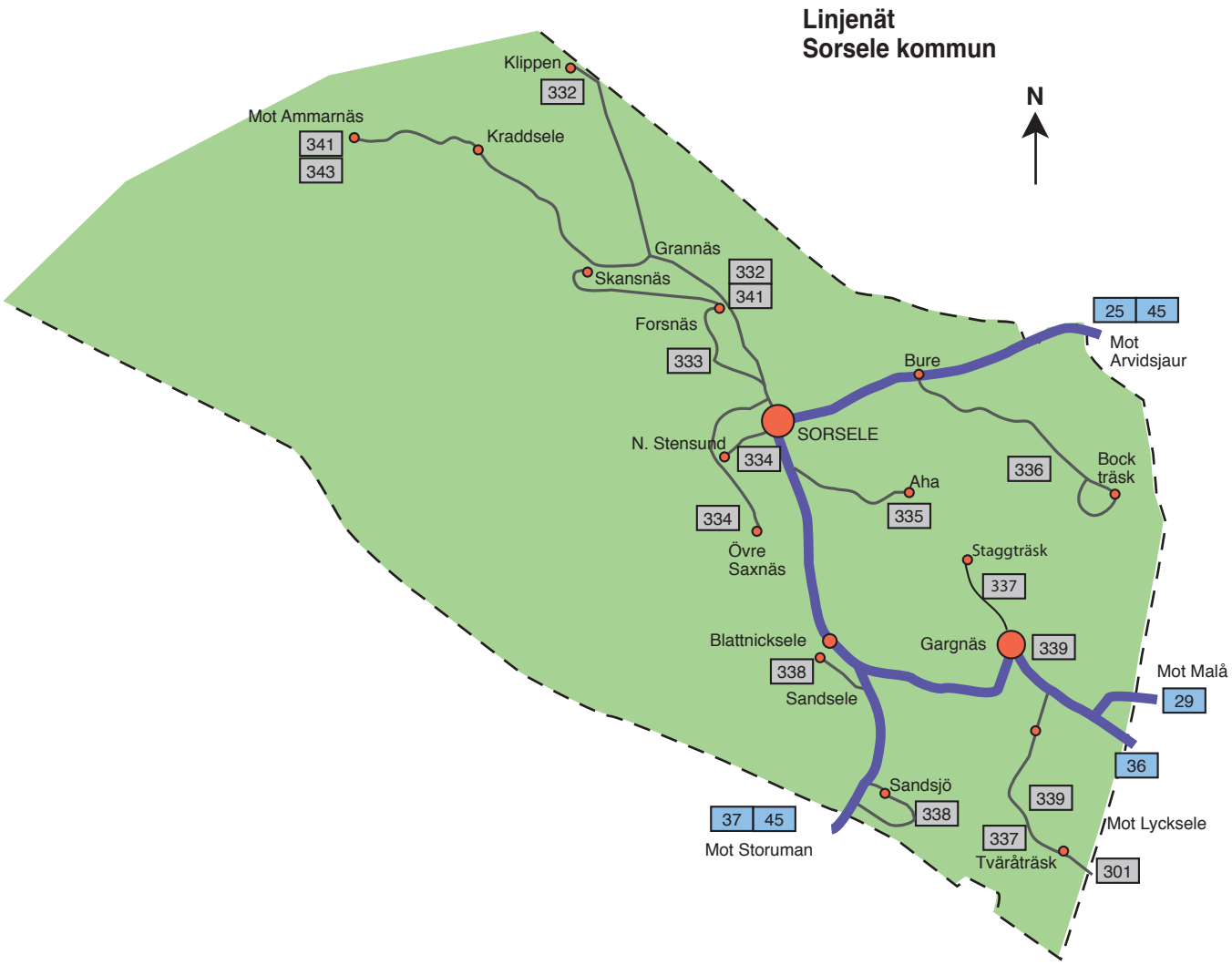
Linjenät
Malå kommun
N
Östanbäck
Lönås
251
Björkland
Adak
251
Mot Arvidsjaur
24
Mörttjärn
Lainejaur
Fridhem
29
Mot Sorsele
Malåvännäs
MALÅ
245
249
252
Släppträsk
G.a Aspliden
249
252
Lövberg
Rentjärn
Rökå
Kristineberg
28
252
Mot Lycksele
249
Björkäs
245
Åmliden
23
27
29
245
Mot Norsjö
och Skellefteå

Linjenät
Norsjö kommun
N
Mot Malå, Sorsele
23 27 29
245
Åmliden
Lillholm-
träsk
Jörn
211
Svansele
258
243
Gumboda
Kus-
fors
Pelikmäs
Renström
22
29 32
Mot
Skellefteå
Boliden
Fram-
heden
29
Giss-
träsk
254
246
22 243
32
Bjurträsk
Raggsjö
Norsjövallen
Tjärnberg
Kvaviträsk
Lidträsk
Kvarnåsen
246
23
27
NORSJÖ
243
Bjursele
32
Mot Lycksele
Näset
239
Arnberg
27
Långträsk
Kattistjärn
Pjäsörn
239
Bastuträsk
242
Kattisberg
Risberg
27 260
Mot Skellefteå
Risliden


Linjenät
Robertsfors kommun
N
Kålaboda
Mårtsmarken
140
136
141
Mot Skellefteå
12
20
100
Flarken
141
136
Ånäset
140
Åkullsjön
117
Överklinten
140
12
Ytterklinten
138
Robertsfors
139
Sikeå
17
Sjulsmark
Rickleå
138
143
Bäck
Fällfors
Bygdeå
17
Mot Umeå
Dalkarlså
Djäkneboda
143
12
17
20
100
Mot Umeå
171
Norum
Norrfjärden

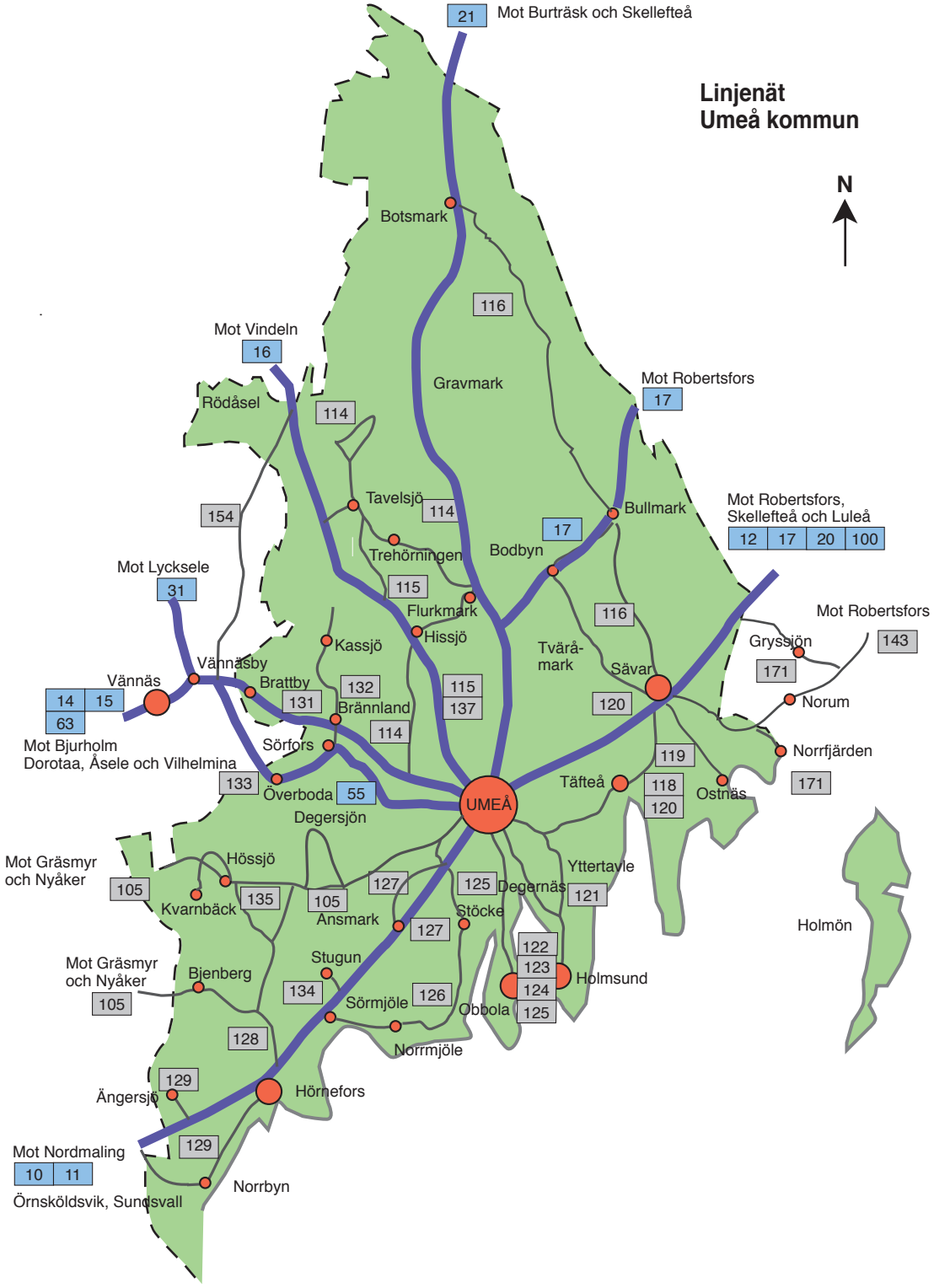
Bilaga 10

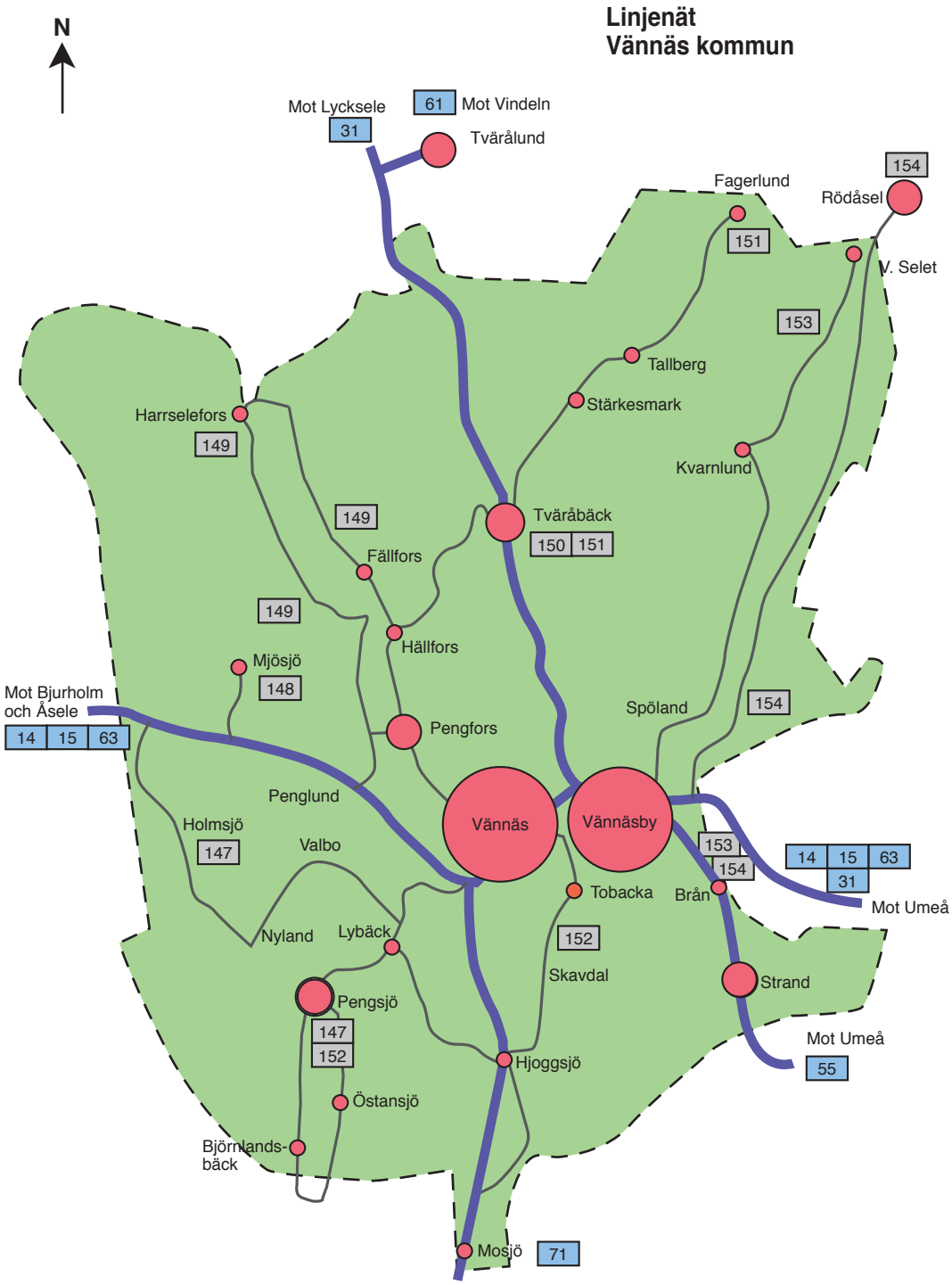

Linjenät
Skellefteå kommun
norra delen
N
Mot Arvidsjaur
26
Myrheden
234
235
Granberg
Ullbergsträsk
Stensträsk
26 234
234
235
Jörn
201 204
211
Degerträsk
201
Stavaträsk
Hednäs
203
Fällfors
203
Ålund
Gagsmark
213
Finnträsk
203
217
Selet
202
203
Norrlångträsk
203
Storkågeträsk
204
212
202
Hebbers-
liden
204
Mot Piteå, Luleå
20 100
Renholmen
210
Byske
214
Drängs-
mark
Ostvik
Kusmark
217
Mot Norsjö,
Sorsele
22 29 32
Renström
Båtfors
Boliden
205
Hållbergs-
svedjan
224
Ersmark
Kåge
210
202 204 212
Varuträsk
206
218
Medle
Krångfors
Mot Norsjö
27 239
Bastuträsk
260
SKELLEFTEÅ
208 209
Uraviken
Skelleftehamn
Örviken
220
221
Mot Umeå
12 20 100
och Sundsvall
Mot Norsjö
22 29 32
Mot Jörn, Arvidsjaur
26 204
Mot Piteå, Luleå
20 100
Renström
211
Båtfors
Boliden
205 206
Kåge
Mot Norsjö
27 239
Bastuträsk
206
218
Medle
SKELLEFTEÅ
208 209
260
Krångfors
Bergliden
225
Skråmträsk
222
Örviken
220
221
Bjurfors
Kalvträsk
231
219
Ragvalds-
träsk
Hjogg-
böle
Bureå
Åsträsk
231
Ljusvattnet
233
232
226
236
Burvik
222
Renfors
Mjöd-
vattnet
Villvattnet
Burträsk
225
226
228
Vallen
236
Bursiljum
237
230
Innan-
sjön
229
Bjurfors
Bygdeträsk
Vebomark
Lövånger
222
Lidsjön
229
230
233
Bygdsiljum
Mot Umeå
21
Mot Umeå
12 20 100
och Sundsvall
N
Linjenät
Skellefteå kommun
södra delen


Linjenät
Sorsele kommun
N
Klippen
332
Mot Ammarnäs
341
343
Kraddsele
Grannäs
Skansnäs
332
341
Forsnäs
333
25
45
Mot
Arvidsjaur
Bure
SORSELE
N. Stensund
334
334
Övre
Saxnäs
Aha
335
336
Bock
träsk
Staggträsk
337
Blattnicksele
338
Sandsele
Gargnäs
339
Mot Malå
29
36
Sandsjö
338
339
37
45
Mot Storuman
337
Tväråträsk
Mot Lycksele
301

Linjenät
Storumans kommun
nordvästra delen
N
Umfors
31
Hemavan
320
Laisholm
N. Fjällnäs
Björkbacken
321
Tärnaby
329
Boksjön
31
Ajaureforsen
Forsmark
Slussfors
31
Gränssjö
328
Kittelfjäll
Dikanäs

Linjenät
Storumans kommun
sydöstra delen
N
Mot Tärnaby
31
Forsmark
Slussfors
Ankarsund
Ström-
sund
31
Blaiken
Lalsbäck
Mot Sorsele
37
45
Norrdal
314
Björkås
Volvonäset
Långsjöby
Myrlund
324
Norrberg
STORUMAN
Stensele
31
Barsele
Gunnarn
325
Skarvsjöby
Åskilje
Mot Lycksele
31
37
45
Mot
Vilhelmina

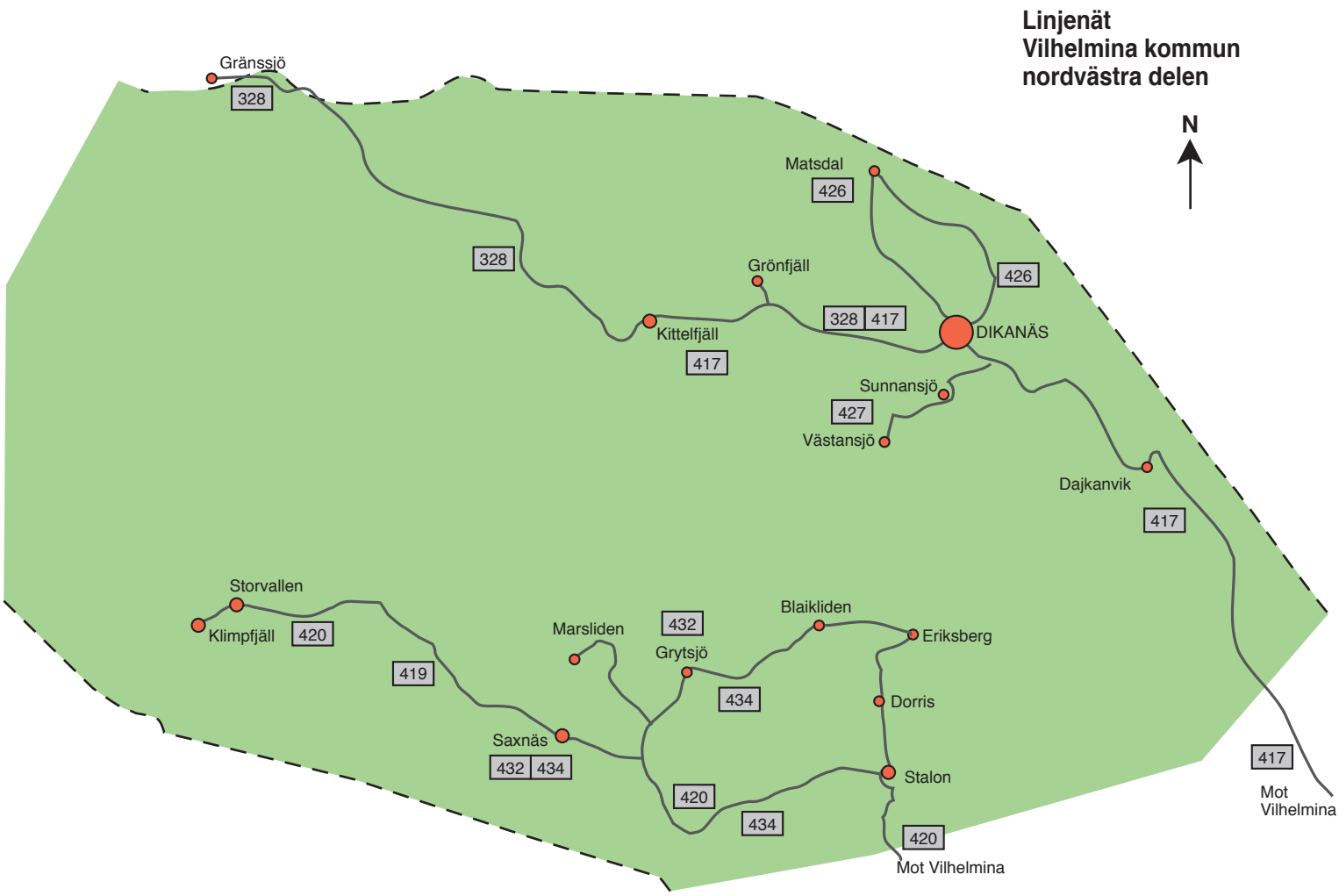

Linjenät
Umeå kommun
N
21 Mot Burträsk och Skellefteå
Botsmark
116
Mot Vindeln
16
Gravmark
Mot Robertsfors
17
Rödåsel
114
154
Tavelsjö
114
Bullmark
Mot Robertsfors,
Skellefteå och Luleå
12 17 20 100
17
Trehörningen
Bodbyn
Mot Lycksele
31
115
Flurkmark
116
Mot Robertsfors
Kassjö
Hissjö
Tvärå-
mark
Gryssjön
143
171
Vännäsby
Vännäs
Brattby
132
115
Sävar
14 15
63
131
Brännland
137
120
Norum
Mot Bjurholm
Dorotaa, Åsele och Vilhelmina
114
Sörfors
119
Norrfjärden
133
Överboda
55
UMEÅ
Täfteå
118
120
Ostnäs
171
Degersjön
Mot Gräsmyr
och Nyåker
Hössjö
Yttertavle
105
127
125
Degernäs
121
135
105
Kvarnbäck
Ansmark
Stöcke
Holmön
127
122
Mot Gräsmyr
och Nyåker
Stugun
123
Bjenberg
Holmsund
134
126
124
105
Sörmjöle
Obbola
125
128
Norrmjöle
129
Ängersjö
Hörnefors
Mot Nordmaling
10 11
129
Norrbyn
Örnsköldsvik, Sundsvall

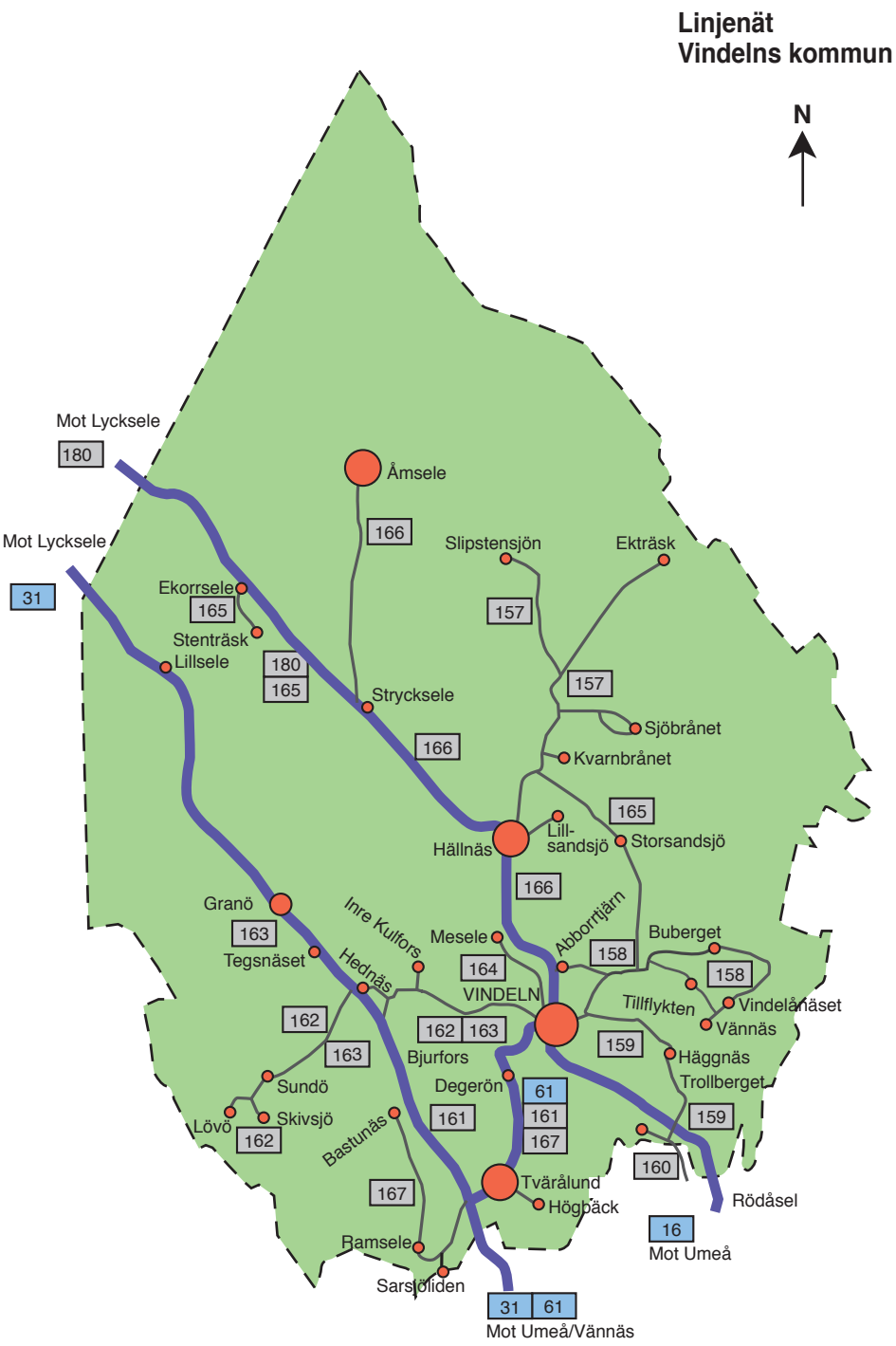

N
Linjenät
Vännäs kommun
Mot Lycksele
31
61
Mot Vindeln
Tvärålund
154
Fagerlund
Rödåsel
151
V. Selet
153
Tallberg
Stärkesmark
Harrselefors
149
Kvarnlund
149
Tväråbäck
150
151
Fällfors
149
Hällfors
Mjösjö
148
Mot Bjurholm
och Åsele
14
15
63
Pengfors
Spöland
154
Penglund
Holmsjö
147
Valbo
Vännäs
Vännäsby
153
154
14
15
63
31
Mot Umeå
Tobacka
Brån
Nyland
Lybäck
152
Skavdal
Strand
Pengsjö
147
152
Mot Umeå
55
Hjoggsjö
Östansjö
Björnlands-
bäck
Mosjö
71

Bilaga 10

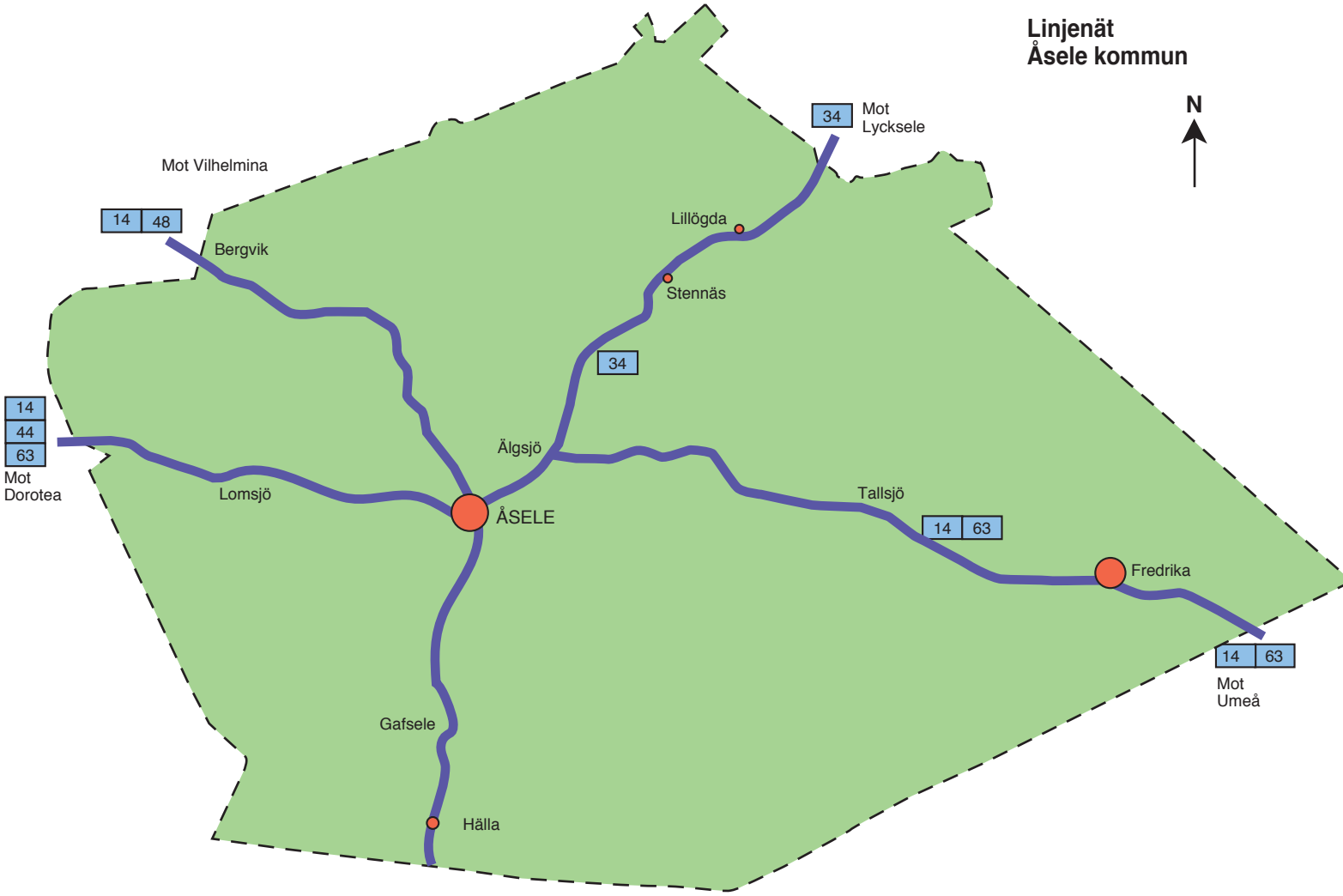
Linjenät
Vilhelmina kommun
sydöstra delen
N
Mot Dikanäs
417
Stalon
420
Västanbäck
425
Heligfjäll
S Tresund
425
37
45
Mot Storuman
Lövnäs
Storseleby
428
Fianberg
Strömnäs
420
433
Rönnäs
Siksjö-
näs
421
Nästansjö
421
425
428
Vojmån
37
45
417
Lillgranberg
418
Nordansjö
422
Stabburnäs
Volgsele
Risträsk
43
Mot Lycksele
Skog
433
Skansholm
Malgonäs
Lomsjö-
kullen
Övre Lövliden
Bäsksjö
Storberget
418
424
433
Malgovik
Lövliden
416
Krontjärn
418
43
VILHELMINA
Bäsksele
416
Latikberg
Järvsjö
423
Karls-
backa
Forsnäs
Kullen
423
Svannäs
Lövås
Dalasjö
Djupdal
424
430
Volgsjöfors
Siksjöhöjden
430
S. Brännan
45
46
48
429
Meselefors
Mot Dorotea
45
46
48
Mot Åsele

Bilaga 10


Linjenät
Vilhelmina kommun
nordvästra delen
N
Gränssjö
328
Matsdal
426
328
Grönfjäll
426
328
417
Kittelfjäll
DIKANÄS
417
Sunnansjö
427
Västansjö
Dajkanvik
417
Storvallen
Klimpfjäll
420
419
Marsliden
432
Grytsjö
Blaikliden
Eriksberg
434
Dorris
Saxnäs
432
434
Stalon
420
434
420
Mot Vilhelmina
417
Mot
Vilhelmina


Linjenät
Vindelns kommun
N
Mot Lycksele
180
Mot Lycksele
31
Åmsele
166
Slipstensjön
Ekträsk
Ekorrsele
165
Stenträsk
Lillsele
180
165
157
157
Strycksele
166
Sjöbränet
Kvarnbränet
165
Hällnäs
Lill-
sandsjö
Storsandsjö
166
Granö
163
Tegsnäset
Inre Kulfors
Hednäs
Mesele
164
Abborrtjärn
158
Buberget
158
VINDELN
Tillflykten
Vindelånäset
Vännäs
162
162
163
159
163
Bjurfors
Häggnäs
Trollberget
Sundö
Degerön
61
Lövö
Skivsjö
162
Bastunäs
161
161
167
159
160
Tvärålund
Högbäck
Rödåsel
167
16
Mot Umeå
Ramsele
Sarsjöliden
31
61
Mot Umeå/Vännäs

Bilaga 10


Linjenät
Åsele kommun
N
34
Mot
Lycksele
Mot Vilhelmina
14
48
Bergvik
Lillögda
Stennäs
34
14
44
63
Mot
Dorotea
Älgsjö
Lomsjö
ÅSELE
Tallsjö
14
63
Fredrika
14
63
Mot
Umeå
Gafsele
Hälla

Bilaga 11 Upphandlad regionbusstrafik i länet (läget augusti 2015)

Stomlinje	Sträckning
10	Sundsvall - Umeå
11	Nordmaling - Hörnefors - Umeå
12	Skellefteå - Umeå
14	Vilhelmina - Åsele - Umeå
15	Bjurholm - Vännäs - Umeå
16	Vindeln - Umeå
17	Ånäset - Robertsfors - Umeå
20	Haparanda - Luleå - Umeå
21	Skellefteå - Burträsk - Umeå
22	Norsjö - Renström - Skellefteå
23	Malå - Norsjö
24	Malå - Arvidsjaur
25	Sorsele - Arvidsjaur
26	Arjeplog - Skellefteå
27	Malå - Skellefteå
28	Malå - Lycksele
29	Sorsele - Skellefteå
31	Hemavan/Tärnaby - Storuman - Lycksele - Umeå
32	Skellefteå - Lycksele
34	Åsele - Lycksele
36	Sorsele - Lycksele
37	Sorsele - Storuman - Vilhelmina
39	Bjurholm - Lycksele
43	Vilhelmina - Lycksele
44	Dorotea - Åsele
45	Östersund - Gällivare
46	Dorotea - Vilhelmina
47	Dorotea - Hoting
48	Vilhelmina - Åsele
55	Vännäs - Överboda - Umeå
61	Vindeln - Vännäs
63	Dorotea - Umeå
71	Nordmaling - Vännäs
98	Haparanda - Luleå - Umeå
100	Haparanda - Luleå - Umeå

Bilaga 11 Upphandlad regionbusstrafik i länet (läget augusti 2015)

Inomkummunal linje	Sträckning
101	Kråken - Nordmaling
102	Hörnsjö - Gräsmyr - Hummelholm - Nordmaling
103	Gräsmyr - Nordmaling
104	Rönnholm - Lögdeå - Nordmaling
105	Nyåker - Gräsmyr - Djäkneböle- Umeå
106	Nordmaling - Järnäsklubb
107	Norrfors - Bjärten - Nyåker
108	Västansjö - Norrfors
109	Norrfors - Nordmaling
110	Rundvik - Nordmaling
111	Nyåker - Nordmaling
113	Bredträsk - Bjurholm
114	Kvarnsvedjan- Tavelsjö- Umeå
115	Tavelsjö - Umeå
116	Botsmark - Sävar
117	Åkullsjön- Robertsfors
118	Sävar- Täfteå - Umeå
119	Ostnäs - Sävar
120	Sävar-Umeå
121	Holmsjön- Yttertavle- Vasaplan
122	Obbola- Holmsund
123	Obbola- Holmsund- Umeå
124	Holmsund - Umeå
125	Obbola- Umeå
126	Hörnefors- Norrmjöle- Umeå
127	Norra Stöcksjö- Strömbäck - Tegcentral skola
128	Bjännberg- Hörnefors
129	Ängersjö- Norrbyn- Hörnefors
130	Yttersjö-Röbäck
131	Brattby- Brännland- Umeå
132	Sunnantorp- Brännland - Umeå
133	Överboda- Brännland- Umeå
135	Stugunäs/Hössjö/Yttersjö/Djäkneböle - Kasamark
136	Flarken- Robertsfors
137	Haddingen- Hissjö

138	Bygdeå - Fällfors - Robertsfors
139	Sikeåhamn - Sikeå - Robertsfors
140	Kålaboda - Robertsfors
141	Mårtsmarken - Flarken - Ånäset
142	Örträsk - Bjurholm
143	Norum - Bygdeå - Robertsfors
144	Agnäs - Bjurholm
145	Bjurholm - Brännland - Bastuträsk
146	Vännäs Resecenter - Liljaskolan
147	Pengsjö- Vännäs
148	Mjösjö- Vännäs
149	Harrsele- Vännäs
150	Västerbäck - Tväråbäck - Vännäs
151	Fagerlund - Vännäs
152	Hjåggsjö - Björnlandsbäck - Pengsjö - Vännäs
153	V.Selet - Vännäsby - Vännäs
154	Rödåsel - Vännäsby - Vännäs
155	Ström - Ottervattnet - Bjurholm
157	Ekträsk - Sjöbränet - Bodarna - Hällnäs
158	Tillflykten - Vindelånäset - Vindeln
159	Nyås - Trollberget - Häggnäs - Vindeln
160	Kvarnsvedjan - Rödåsel
161	Nyland - Tvärålund - Vindeln
162	Lövö - Skivsjö - Vindeln
163	Skivsjö - Granö - Vindeln
164	V Mesele - Vindeln
165	Kvarnbränet - Hällnäs - Vindeln
166	Åmsele - Hällnäs - Vindeln
167	Bastunäs - Hälsinglund - Tvärålund - Vindeln
171	Gryssjön- Norrfjärden- Sävar
175	Hissjö- Flurkmark
176	Ersmark skola - Fällforsån
177	Anumark - Mariebergskolan
178	Röbäck skola - Obbola skola - Vitskär - Själafjärden
179	Villanäs - Carlshöjd - Tomtebo - Holmsund
180	Vindeln - Lycksele
201	Aspliden - Jörn

202	Fällfors - Skellefteå
203	Fällfors - Skellefteå
204	Jörn - Skellefteå
205	Boliden - Skellefteå
206	Krångfors - Skellefteå
207	Bureå - Skellefteå
210	Renholmen - Skellefteå
212	Hebbersliden - Skellefteå
213	Ålund - Byske
214	Drängsmark - Byske
215	Lillkågeträsk - Boliden
216	Östanbäck - Byske
217	Drängsmark - Skellefteå
218	Medle - Skellefteå
219	Ragvaldsträsk - Skellefteå
220	Örviken - Skellefteå
221	Bureå - Skellefteå
222	Lövånger - Skellefteå
224	Hällbergssvedjan - Skellefteå
225	Burträsk - Skellefteå
226	Burträsk - Skellefteå
227	Skråmträsk - Skellefteå
228	Renfors - Burträsk
229	Västanträsk - Burträsk
231	Kalvträsk - Burträsk
232	Brönstjärn - Bygdsiljum
233	Brönstjärn - Bygdsiljum
234	Fågelberg - Jörn
235	Kåtaselet - Jörn
236	Vebomark - Skellefteå
237	Vebomark - Lövånger
239	Norsjö - Bastuträsk
242	Norsjö - Risliden
243	Bjursele - Kvavisträsk - Norsjö
245	Norsjö - Malå
246	Lidträsk/Kvarnåsen - Norsjö

249	Kristineberg - Rökå - Malå
251	Östanbäck/Björkland - Adak - Malå
252	Björksele - Kristineberg - Malå
254	Norsjö - Gissträsk
258	Svansele - Renström
260	Bastuträsk - Skellefteå
301	Tväråträsk - Lycksele
302	Örträsk - Långsele - Hedlunda - Lycksele
303	Falträsk - Lycksele
304	Bratten - Lycksele
305	Lycksele - Rusksele
319	Rönäs - Portbron - Mosekälla - Tärnaby
320	Boxfjäll - Joesjö - Laisholm - Tärnaby
321	Slussfors - Boksjön - Tärnaby
324	Myrlund - Långsjöby - Storuman
325	Pauträsk - Skarvsjöby - Storuman
326	Brånaviken/Forsmark - Umnäs - Slussfors
327	Kaskeloukt - Storuman
328	Gränssjö - Dikanäs
329	Virisen - Tärnaby
331	Strömsund - Forsmark
332	Klippen - Sorsele
333	Skansnäs - Flakaudden - Sorsele
334	Övre Saxnäs - Sorsele
335	Aha - Sorsele
336	Bockträsk - Högbränna - Sorsele
337	Blattnicksele - Staggträsk/Råstrand/Tväråträsk
338	Ö Sandsjö - Blattnicksele
339	Skoträsk - Sorsele
341	Ammarnäs - Sorsele
343	Kraddsele - Ammarnäs
416	Järvsjö - Latikberg - Bäsksele - Vilhelmina
417	Kittelfjäll - Vilhelmina
418	Lillgranberg - Latikberg - Vilhelmina
419	Västra Klimpfjäll - Saxnäs
420	Klimpfjäll - Vilhelmina
421	Siksjönäs - Nästansjö

422	Nordansjö - Lomsjökullen
423	Kullen - Malgovik - Vilhelmina
424	Övre Malgonäs - Vilhelmina
425	Heligfjäll - Vilhelmina
426	Dikanäs - Matsdal - Dikanäs
427	Västansjö - Dikanäs
428	Aronsjökullarna - Nästansjö
429	Meselefors - Vilhelmina
430	Siksjöhöjden - Dalasjö - Vilhelmina
432	Grytsjö - Marsliden - Saxnäs
433	Skog - Skansholm
434	Blaikliden - Saxnäs
435	Nappsjö - Dorotea
436	Borgafjäll - Dorotea
437	Borgafjäll - Risbäck
438	Högland - Holmsjö/Brännåker
439	Häggås - Dorotea
440	Lavsjö - Ullsjöberg - Dorotea
442	Svanabyn - Dorotea

+ 261 ringbilar

1. Kommuner och landstings kollektivtrafikplaner

Kommunerna och Landstinget lämnar senast i mars varje år in en kollektivtrafikplan, eller en trafikplan som innehåller motsvarande delar om kollektivtrafiken.

Landstingets och kommunernas mål och planerade åtgärder samt eventuell vision har stor betydelse för vilken ambitionsnivå kollektivtrafiken i Västerbottens län kan utvecklas med och därmed vilka mål och åtgärder som är realistiska. Därför redovisas alla kommuners mål och planerade åtgärder här.

Den mellankommunala regionala kollektivtrafiken, det vill säga stomlinjerna och den regionala tågtrafiken, är viktig för utvecklingen av kollektivtrafikens marknadsandel. Landstingets ambitionsnivå som finansiär av viktig regional buss- och tågtrafik bibehålls under de kommande åren. Den ekonomiska ramen kommer i landstingsfinansierad trafik alltså inte minska, men samtidigt blir det en utmaning att uppnå uppsatta mål inom ramen för befintlig budget. Flera kommuner meddelar att de överväger att göra om en del av ordinarie kollektivtrafiken till skolskjutstrafik, med förhoppning att minska kostnaderna för kollektivtrafik. Flera kommuner har också fortsatt som målsättning att stimulera kollektivt resande, om än inte genom utökade anslag till kollektivtrafiken eller genom att försvåra för biltrafiken till exempel genom ökade parkeringsavgifter.

1.1. Västerbottens läns landsting

Landstingsfullmäktiges ambition är att Västerbotten ska bli ett konkurrens kraftigt län med en stark utvecklingskraft och med en effektiv och hållbar resursanvändning. För att uppnå detta krävs en ökad tillväxt och en regional kraftsamling som tar hänsyn till såväl människor och miljö som ekonomi. Landstinget är en viktig aktör i kraftsamlingen. En väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för hållbar tillväxt och regional Utveckling.

Landstingets kollektivtrafikuppdrag syftar till att utifrån en helhetsbild möjliggöra regionalt resande (interregional och regional trafik) grundat på hög tillgänglighet inom de ekonomiska ramar som ges. Landstingets engagemang i kollektivtrafiken ska ske med utgångspunkt i landstingets övergripande prioriteringar och dess program och policies, t ex landstingets handikappolitiska program och miljö- och trafiksäkerhetsprogram. Den trafik som landstinget beställer ska präglas av låg energi- och miljöbelastning, en hög trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för resenärerna.

Den ekonomiska ramen 2016-2018 uttrycker den ambitionsnivå landstinget har för de kommande åren – om det handlar om nysatsningar eller förändringar inom ramen för befintlig budget. För busstrafiken justeras anslaget med 4 % årligen. Anslaget för tågtrafiken var ej justerat i kollektivtrafikplanen på grund av pågående upphandling av tågtrafiken, men sedan tilldelningen i juni 2015 är det känt att den finansiella effekten för landstingen beräknas bli en kostnadsökning på 2,5 - 3 %.

Vision

Landstinget delar den vision som antagits av Region Västerbotten och som ska fungera som en samlande drivkraft för länets ambitioner inom kollektivtrafikområdet:

”Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart Västerbotten”

Trafikpolitiska prioriteringar

- Samordning med angränsande trafiksystem
- Prioritet åt kollektivtrafik som knyter samman två eller helst fler kommuncentra i syfte att skapa god tillgänglighet och livsmiljö i länets olika delar.
- I första hand landstingets egen verksamhet som sjukresor, tjänsteresor och arbetspendling, men även resor för att stimulera övrig arbetspendling
- Ovanstående skapar god tillgänglighet för utbildning med möjlighet till pendling till och från länets större gymnasie- och högskoleorter.
- Besöksnäringen främjas genom att förutsättningar skapas för resande till viktiga turistmål under högsäsong, där så är möjligt utifrån landstingets övriga prioriteringar (bl.a genom samordning av landstings- och kommunalt finansierad trafik, samplanering mot trafik med andra finansiärer, inklusive kommersiell trafik)
- Vid behovskonflikt mellan inomkommunalt och regionalt resande bör prioritet ges långväga resande som förbättrar tillgängligheten i länet före resande inom ramen för kommunernas ansvar
- Resmöjligheter med kollektivtrafik mellan sjukhusen inom regionen måste säkerställas. Landstingen inom norra regionen har genom sitt Regionförbund prioritet att stimulera utvecklingen av den norrländska universitetssjukvården.
- Landstinget ska medverka till att samhällsbetalda resorna inom Norra Regionen och inom länet kan samordnas och optimeras både vad gäller upphandlingsförutsättningar och avrop (Buss- och tågtrafik samt färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar, ringbilar m. m.).

Mål

Övergripande mål: Landstingsfinansierad kollektivtrafik **stärker landstinget egen verksamhet och möjliggör ett hållbart regionalt och interregionalt resande som stärker länets tillväxt och utveckling**

Delmål 1 Ökat resande och ökad marknadsandel

Delmål 2
Kollektivtrafiken bidrar till **minskad energi- och miljöbelastning** och en **ökad trafiksäkerhet**

Delmål 3
Kollektivtrafiken har en **god tillgänglighet och funktionalitet för alla**

Landstingsfullmäktige har för perioden 2012 – 2020 formulerat övergripande mål som anger inriktningen för landstingets miljöarbete inom de områden där landstingets verksamhet har mest påverkan på miljön. Inom området trafik finns två mål;

- **Miljö- och trafiksäkerhetsprestandan** från den trafik som landstinget genererar **ökar.**
- Landstinget deltar i samhällsdebatten om hälsa kopplat till miljö och trafiksäkerhet.

Åtgärder

Delmål 1

- **Satsningar för att kollektivtrafiken i Västerbotten ska upplevas som ett integrerat system med tåg och buss** och att **utbudet upplevs vara relevant** både för befintliga och potentiella resenärer.
- Arbeta för att **sänka kollektivtrafikens restidskvot** för att öka attraktiviteten
- **Öka resmöjligheterna**
- Planera för **hela resan**
- Aktivt arbeta med **samverkan tåg och buss** för att ta tillvara systemets potentialer och öka tillförlitligheten
- Ytterligare **förstärka kunskap om resandeflöden och resandebehov på kort och lång sikt** och **koppla den mot pendlingsströmmar med andra färdmedel** för att skapa en stabil bas för att kunna analysera och prognostisera en utveckling av trafiken.
- **Sammanställa en bild av den totala trafiken** för att därifrån kunna utveckla strategier och göra prioriteringar.
- Planera trafiken utifrån ett **optimalt resursutnyttjande**
- Ta fram prioriteringar för länets kollektivtrafik

Delmål 2

- Utarbeta en **miljö- och trafiksäkerhetsstrategi** med målvärden **för landstingsfinansierad kollektivtrafik**
- **Årlig uppföljning av kollektivtrafikens miljöprestanda** (kväveoxider, partiklar och koldioxid)
- Informera om kollektivtrafiken för att **påverka val av färdmedel inom landstingets egen verksamhet**

Vid upphandling av busstrafik som finansieras av Västerbottens läns landsting ställer länstrafiken krav på att;

- Fordon får ha en högsta ålder av 15 år. Utgångspunkt för fordons ålder är fordons årsmodell.
- Fordonens samtliga sittplatser ska vara utrustade med godkända säkerhetsbälten. Nyanskaffade fordon ska ha godkända 3-punktsbälten.
- Fordon ska vara utrustat med alkolås (typ bränslecell) som förhindrar att fordonet framförs av förare påverkad av alkohol.
- Fordonen ska på förarplats vara utrustade med mobiltelefon utrustad med handsfree-funktion.
- Fordonen ska vintertid vara försedda med vinterdäck
- Fordonen ska vara utrustade med godkänd handbrandsläckare

För samtliga i entreprenaden ingående fordon får avgasutsläppen vid starten av varje nedanstående period högst uppgå till:

Minimikrav			
År	Kväveoxider g/kWh	Partiklar g/kWh	Tabellen gäller till och med år
2014	3	0,02	
2015	2,8	0,02	
2016	2,6	0,02	
2017	2,4	0,02	
2018	2,3	0,02	
2019	2,2	0,02	
2020 och senare	2,1	0,02	

Tabell 1. Minimikrav för klass I, II och III fordon.

Källa: ”Miljökrav vid trafikupphandling – Buss”, Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik

Delmål 3

- **Fortsatta satsningar** i enlighet med **i länet antagen tillgänglighetspolicy**
- **Årlig uppföljning** av tillgängligheten och användbarheten genom parametrarna: **andel anpassade fordon** (lift/hiss, automatiskt inre audiovisuellt utrop, handikapplats), samt **mål- och bytespunkter med ledsagning**
- Genom att **utveckla bokningsmöjligheter** och därmed säkerställa **platser med speciella behov** kan en större trygghet och tillgänglighet skapas för de målgrupper som landstinget prioriterar.
- Utifrån avsaknande av visuell information och mot bakgrund av den skiftande kvalitén på de manuella utropen, bör **ekonomisk kalkyl och plan för införande av audiovisuella utrop** tas fram.
- **Införande av ledsagning** vid vissa prioriterade mål- och bytespunkter
- Ledsagningen **kopplas i möjligaste mån till entrévärdar** vid sjukhuset för att på så sätt få en väl fungerande och enkel koppling mellan vården och kollektivtrafiken för personer i behov av ledsagning.

Vid upphandling av trafik beställd av landstinget ställer länstrafiken krav på att:

- Fordonen ska vara utrustade med lyft för ombordtagning av bland annat rullstol.
- Samtliga passagerare ska ha möjlighet att se ut genom fönster även sittandes angöring av rullstol ska anordnas i anslutning till mittdörr.
- Antalet rullstolplatser ska vara minst 1 per fordon.
- Toalett skall vara av sådan utformning att resenärer med nedsatt rörlighet har möjlighet att använda den.
- Kontrastmarkeringar ska finnas på ledstänger och handtag, vid in- och utsteg, samt punktskrift på signalknappar på nya bussar from 2010

1.2. Bjurholm

Målet för kommunens inomkommunala kollektivtrafikplanering är att:

- **Inom ramen för den kommunala ekonomin trygga de fastboendes behov av kollektiva färdmedel** och på så sätt vara en del i det nationella fördubblingsarbetet samt en del av Region Västerbottens vision.
- **Verka** för möjlighet att kombinera boende i Bjurholms kommun med studier och arbete i kringliggande kommuner, genom **goda pendlingsmöjligheter**

- **Verka för** möjlighet att nyttja kollektivtrafik för att **ta del av den service samt kultur- och nöjesutbud som finns i Umeå**.
- Att befolkningen på landsbygden har tillgång till serviceresor **minst 2 turer/vecka till centralorten**
- Att så långt som möjligt samordna olika trafikslag samt turlistor för **övergångar mellan olika linjer**
- **Linjetrafik** upprätthålls där **ekonomiska och behovsmässiga skäl motiverar detta**.

Utvecklingsområden:

- Verka för **smidiga övergångar i tidtabell** på de turer där resenärerna byter mellan buss/tåg på sträckan mellan Bjurholm och Umeå samt **övergångar gällande betalsystem**
- Arbete i arbetsgrupp med syfte att finna lämpliga åtgärder att **förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten vid busstationen**. Planeras för **ytterligare pendlarparkeringar**.
- Fortsatta initiativ för samverkan mellan Nordmalings kommun och Landstinget för **anslutningstrafik från Bjurholm till Nordmaling och Botniabanan**.
- **Tydlig och regelbunden information om trafik och trafikförändringar** till medborgarna, bland annat via kommunens hemsida och kommunalt informationsblad

1.3. Dorotea

Mål

- Dorotea kommun har som ambition att alla kommunmedborgare ska ha **resemöjligheter till centralorten och/eller närmaste serviceort**.
- Trafiken ska vara **samordnad med övrig linjetrafik och landstingets stomlinjer** för att uppnå effektiv nyttjandegrad av alla trafikslag i kommunen och regionen.
- De områden som inte kan försörjas av lokala eller regionala linjer ska **trafikeras av efterfrågestyrd kompletteringstrafik**, den sk ringbilen.
- **Stomlinjetrafiken** som idag passerar och/eller angör Dorotea busstation ska även fortsättningsvis **svara mot behov hos medborgarna och kommunens näringsliv** när det gäller resmöjligheter och godstransporter.
- Stomlinjetrafiken ska även fortsättningsvis vara anpassad så att **det är möjligt för resande att nå t ex Umeå och Östersund för aktiviteter över dagen**.
- Ett annat mål är att **stomlinjetrafik finns i lämplig tid för gymnasieskolorna** i Strömsund och Vilhelmina, så att eleverna kan bo kvar i Dorotea kommun under gymnasietiden.
- **Turisbefrämjande trafik** ska även fortsättningsvis finnas **till Borgafjällområdet**.
- **Trafiksäkerheten vid bytespunkter och i den inomkommunala linjetrafiken ska bibehållas och förbättras** där så behövs.
- **Elevtransporter ska utföras så säkert, samhällsekonomiskt kostnads- och miljöeffektivt som möjligt.**
- **Färdtjänst och riksfärdtjänst ska så långt det är möjligt samordnas med befintlig linjetrafik**. Så långt det går ska också den befintliga kollektivtrafiken nyttjas i stället för färdtjänst- och sjukresor.

Åtgärder

- **Vissa kortare linjer** kan, beroende på elevunderlag, **ersättas med efterfrågestyrd trafik**.
- **Fortsatt samråd** kommer hållas med Trafikverket **gällande genomfart Dorotea samhälle**.

- Samverkan med Tekniska enheten och skolskutsansvarig sker kontinuerligt för **översyn av inomkommunala hållplatser i övrigt**. Förutom planering och tillståndssökande för **nya hållplatser** ska **hållplatser som inte längre nyttjas plockas bort**.
- **Frågan om "Fjällbussen"** kommer att behandlas i samverkan med näringen.
- **En utökad översyn av ringbilstrafiken** ska genomföras. **Tydligare annonsering** på kommunens hemsida, annonsering i lokalt annonsblad samt **punktinformation till hemtjänstens personal** kan öka nyttjandet.

1.4. Lycksele

Mål

Den övergripande målsättningen för kommunens trafikplanering är att, **inom ramen för den kommunala ekonomin, trygga de fast boende kommuninvånarnas och näringslivets behov av kollektivtrafik och andra samhällsbetalda resor**. Genom att erbjuda attraktiva transportlösningar **kan resandet med kollektivtrafik öka** vilket i sin tur har stor betydelse för den regionala utvecklingen i länet.

Delmål

Lycksele kommun ska arbeta för att kollektivtrafiken ska bli en **självklar del i samhällsplaneringen**.

Resecentrum ska vara en plats med **god service, tydlig information, trygg och välkommande miljö** både för kvinnor och män, flickor och pojkar.

Vid resecentrum ska det finnas ett behovsanpassat utbud av **cykel- och bilparkering** för personer som ska resa vidare med buss eller tåg.

Det ska vara **enkelt och tydligt för resenärer att från resecentrum ta sig vidare till stadskärnan**.

Hållplatser för skolskjuts och kollektivtrafik i kommunen ska vara **trafiksäkra och tillgängliga** för kvinnor och män, flickor och pojkar.

Lycksele kommun ska **arbeta långsiktigt med hållplatsplanering**.

Lycksele kommun har som mål att **upprätthålla/förbättra standarden på infrastrukturens samtliga områden**.

Lycksele kommun har tillsammans med Storumans kommun framarbetat en policy kring det egna resandet. Lycksele och Storumans kommun ska vara en god förebild för allmänheten och företag när det gäller **resfria möten och energismart resande**. Där framhålls energi- och klimateffektivt resande samt att kollektiva lösningar ska väljas i första hand (Tjänsteresor policy/riktlinjer, Lycksele och Storuman kommun).

Det ska vara möjligt att **resa kollektivt från Lycksele till andra kommuner i Västerbotten fram och åter samma dag**.

Det ska vara möjligt för **invånare boende i hela kommunen att besöka tätorten helgfria vardagar** fram och åter samma dag.

Lycksele kommun har som målsättning att **minska antalet bilresor bland invånare i kommunen och öka antalet personer som går, cyklar och reser kollektivt**.

Skolskjutsar, verksamhetsresor under skoldagen, färdtjänst och kollektivtrafiken ska samordnas för att öka antalet resor i kollektivtrafiken och minska den totala kostnaden för transporter.

I Lycksele kommun ska kollektivtrafiken och andra **samhällsbetalda resor** vara **kostnadseffektiva** och hålla en **hög standard avseende energieffektivitet, miljöstandard, trafiksäkerhet, tillgänglighet och jämställdhet**.

Lycksele kommun har som målsättning att **i samarbete med andra kommuner, Västerbottens läns landsting och länstrafiken i Västerbotten**, planera trafik, för att skapa samhällsekonomiska fördelar för alla parter.

Lycksele kommun ska arbeta aktivt för att **uppmärksamma invånarna om vilka möjligheter det finns att resa kollektivt**.

Åtgärder

Att göra en uppföljning av **trygghetsvandring**en som genomfördes 2010, där alla grupper finns representerade, inklusive ungdomarna, via ungdomsrådet. Uppföljningen kommer att utmynna i en beskrivning av de åtgärder som är gjorda.

Cykelparkeringen på resecentrum bör **förses med tak.**

Ledstråket mellan snabbingången till resecentrum och perrongen ska på vintern grusas för att tydliggöra vart stråket går.

Lycksele kommun och polisen ska **tillsammans arbeta både kortsiktigt och långsiktigt för att få slut på vandaliseringen av resecentrum.**

Lycksele kommun ska fastställa en **plan för hållplatser** som ska innehålla information om vart hållplatser finns idag, vilka hållplatser som ska plockas bort, nya hållplatslägen, krav för att hållplatser ska sättas upp, krav på hållplatsutformning, belysning, snöröjning och underhåll.

Det pågår ett fortlöpande arbete med att **kartlägga alla trafikfarliga platser där det finns skolskjutselever**. Åtgärder för platser med stadigvarande reseunderlag ska planeras in i Länstransportplanen för att det ska vara möjligt att söka pengar. Dessa åtgärder kan tex. vara att iordningställa en samlingshållplats med anslutande gångväg. Syftet är att förbättra trafiksäkerheten och **möjliggöra för fler elever att resa med kollektivtrafiken till skolan**.

Lycksele kommun föreslår ett antal **hållplatsåtgärde**r vid statliga vägar, **i Betsele**, intill campingen, **efter Vilhelminavägen, E12 vid infarten till Furuvik, Ringaborg, Tuggensele, Kattisavan Camping**

Mobility management är en form som kommunen bör arbeta mer aktivt med.

Lycksele kommun ska uppmuntra invånarna att använda miljöanpassat färdsätt. Det är viktigt att kommunen förbättra GC-vägar, cykelparkeringar, hållplatser och utbudet av kollektivtrafiken i tätorten, för att möjliggöra för invånarna att använda miljöanpassade resor.

Lycksele kommun ska fortsätta sitt arbete med att **sammanställa en trafikstrategi** som tydligare lyfter fram gång, cykel och kollektivtrafikresande i Lycksele tätort.

Ett utvecklingsområde för skolskjutsen är att **linjelägga fler skolturer för allmänheten** för att förbättra tillgängligheten i glesbygden.

Vid nästa upphandlingstillfälle för ringbilarna ska dessa inte upphandlas för enskilda sträckningar tex. Granträsk-Vänjaurbäck. **Ringbilarna bör upphandlas för olika zoner** för att säkerställa att alla invånare har möjlighet att ansluta till närmsta hållplats för kollektivtrafiken.

Skolskjuts, färdtjänst, riksfärdtjänst och beställningscentral ska beslutas om upphandlas under 2014. Betalningsmodellen för skolskjuts, färdtjänst, riksfärdtjänst ska ses över.

1.5. Malå

Mål

Ambitionen med trafiken i Malå är att den ska vara **tydligt samordnad för att tjäna flera syften**. **Kommunmedborgare ska kunna använda kollektivtrafik, i form av den ordinarie trafiken, den anropsstyrda eller färdtjänst**.
Kollektivtrafiken i Malå ska vara trafiksäker, innan, under och efter resan.

Att **kollektivtrafiken även ska tjäna som godstransporter** är av stor vikt för Malå för att företagare och privatpersoner ska få en fungerande varudistribution.

Malå kommun ska **verka för att vara en del av det övriga kollektivtrafiknätet** i Sverige.

Målet är att ha en **kostnadseffektiv kollektivtrafik**.

Ett **hållbart resande** är en ständig målsättning för Malå kommun.

Malå kommun har som mål att det ska finna en **busskur vid de hållplatser där det är ett kontinuerligt resande**.

Det är viktigt att det är **goda förhållanden vid busshållplatser liksom längs vägen dit** så att passagerarna känner sig trygga.

Turer **prioriteras** till de större orterna **Adak, Rentjärn, Rökå och Lainejauområdet**.

Malå kommun har som ambition att ge en **godtagbar service till de människor som bor i glesbygd**, både i form av persontrafik men även som bussgods.

Till följd av att den inomkommunala trafiken styrs av skolelever **är det av vikt att ha en flexibel trafik**.

Med den **mellankommunala trafiken** är det ett mål att det för befolkningen i stort ska erbjudas **god tillgänglighet för pendling, sjukresor, rekreationsresor, näringslivsutveckling samt godstransporter**.
Målet är att det ska gå dubbelturer till alla angränsande kommuner, med **dagliga turer till Arvidsjaur, Skellefteå, Norsjö, Umeå och Lycksele**. Det är även viktigt att **kunna resa till och från Malå under helgerna**.

Malå kommun har som mål att **kollektivtrafiken ska öka närheten till arbetsmarknad och utbildning**. I Malås fall blir detta speciellt viktigt med hänsyn till avsaknaden av ett eget gymnasium. Det är därför av största vikt att det ska finnas möjligheter att dagligen pendla mellan gymnasieskola och Malå. De huvudsakliga gymnasieorterna är Arvidsjaur och Lycksele.

Vidare har Malå kommun som målsättning att det ska **gå att resa till och från tågstationen i Bastuträsk för att ha förbindelser till nattågen** med koppling till Stockholm och Göteborg. Det är av vikt att förbindelser finns och **att det fungerar även de gånger som tåget anländer försent**. Turen ska finnas tillgänglig att boka via etablerade reseplanerare.

Malå kommun har som ambition att försörja de större byarna med kollektivtrafik. **De områden som inte kan försörjas av lokala eller regionala linjer ska trafikeras av kompletteringstrafik** som är efterfrågestyrd, den så kallade ringbilen.

Personer med funktionsnedsättningar ska kunna resa med den av Malå kommun beställda trafiken.

Åtgärder

Till grund för antalet bussturer per dag och antalet trafikeringsdagar per vecka är en bedömning av trafikbehovet och de ekonomiska konsekvenserna för trafiken.

Vid **förändringar av infrastrukturen inom kommunen ska den ansvarig för kollektivtrafik vara med i planeringe**n för att på så sätt ta till vara på kollektivtrafikens intressen redan från start.

Adak, Rentjärn, Rökå och Lainejauområdet - till dessa orter är grundnivån för antalet bussturer **en dubbeltur per dag fem dagar per vecka**.

Godstrafiken värderas högt och prioriteras i planeringen av kollektivtrafiken, så väl den inomkommunala som den mellankommunala trafiken.

Den trafik, där Malå kommun är beställare, ska det i samtliga fordon finnas **alkolås och säkerhetsbälten**. Dessutom ska fordonen vara utrustade med **vinterdäck** när vinterväglag råder.

Malå kommun ställer inga krav på viss utrustning eftersom teknik förändras och fordon är olika utrustade med olika funktioner. Det Malå kommun ställer som krav är att e**n person med funktionsnedsättningar ska kunna resa med kollektivtrafiken**.

Turerna anpassas till det övriga trafiknätet så att resor över kommungränsen liksom länsgränsen underlättas. En viktig del av att bli en del av kollektivtrafiknätet är **resor inom Malå kommun ska finnas sökbara på olika reseplanerare**.

För att uppfylla målet med kopplingar till tåget är det av vikt att det går att boka hela resan via olika reseplanerare.

Malå kommuns ambition är även att förbindelsen till Lycksele flygplats med flygtransfer ska fortsätta då det antas öka resandet till och från orten.

Hållplatser bör ha ett utrymme på sidan av vägen liksom att det ska vara god sikt – även under vintertid. Den vanligaste lösningen är väntkurer vilka är bra ur så väl säkerhetssynpunkt som komfort. Eftersom att hållplatsen ska ligga i närheten av var befolkningen bor finns det dock risk att kraven för väntkur inte uppnås.

Väntkurer ställs ut efter att det identifierats att det finns ett behov och det kommit en in ansökan.

Kommunen har två hållplatser där de boende har hört av sig till följd av att de upplever trafiksituationen som bristande. Detta är hållplatsen i **Lövberg samt hållplatsen i Nåda**.

För att uppmuntra resor mellan studieort och Malå erbjuder Malå kommun r**abatterade resor mellan hemmet och studieorten för malåbor som på heltid studerar vid eftergymnasial utbildning i Norrbottens och Västerbottens** län, Mittuniversitetet och inom Akademi norr.

1.6. Nordmaling

-

1.7. Norsjö

Mål

Kommunens trafikplanering syftar till att **trygga de fast boendes trafikservice** och att **minska miljöbelastningen**.

Målsättningen är att d**e flesta medborgare skall ha tillgång till minst tre resemöjligheter per vecka till närmaste serviceort**. I de områden som inte trafikeras med linjetrafik sker trafikservicen med ringbil.

Antalet bussturer per dag och antal trafikeringsdagar per vecka får bedömas mot behovet. **En dubbeltur per dag, fem dagar per vecka, utgör grundnivå**. Ett större antal turer måste bedömas mot behovet och resandeunderlaget.

Ringbilstrafiken bör ge möjlighet till tre dubbelturer per vecka till serviceort och **anslutningar till övrig linjetrafik**.

Viss arbetspendling till centralortens arbetsplatser från vissa byar är möjligt samt **vissa angränsande kommuncentra**.

Gymnasieelever bör ha möjlighet att dagligen pendla till och från Skellefteå och Lycksele.

För övriga trafikuppgifter som skolskjutsar till skolorter inom kommunen, färdtjänst samt godstransporter **är målsättningen att i största möjliga utsträckning trafikmässigt samordna dessa med linjetrafiken**.

P.g.a ett minskat antal barn i vissa mindre byar måste linjetrafiken anpassas till resandeutvecklingen. En **övergång till enbart skolskjuts måste övervägas allt eftersom trafikavtal på linjetrafik upphör**. **Anledningen är att kommunen har ett behov av större flexibilitet än som hitintills** gällt när det gäller trafikavtal.

Kommunens ambition är att **järnvägsstationen i Bastuträsk även fortsättningsvis skall vara en viktig knutpunkt för tågtrafiken i regionen**. Det är därför av största vikt att **anslutningstrafik till och från Bastuträsk är anpassad till tågtiderna** och att tågoperatörer angör stationen i Bastuträsk.

Aktuell trafik ska karaktäriseras av en **hög nivå på trafiksäkerhet**. Upphandlare och beställare av trafik har att förhålla sig till följande punkter:

- Trafikregler ska naturligtvis hållas och högsta tillåtna hastighet ska inte överskridas, men chaufförer ska också vinnlägga sig om att framföra fordonen på ett mjukt och behagligt sätt för att resenärerna ska känna sig trygga. Tidtabeller måste anpassas så att detta är möjligt.
- Fordonskvalitet är en viktig del för en god trafiksäkerhet.
- Samtliga fordon i skall vara utrustade med bilbälten.
- Utrustning som minimerar risken att förare kör i onyktert tillstånd måste finnas.
- Mobiltelefoner i fordonen ska vara utrustade med handsfreeutrustning samtidigt som de endast får användas för tjänstesamtal under färd.
- Fordonen ska vara utrustade med skolskjutsskylt och dessa ska användas på turer med skolelever som åker till och från skola.
- Busshållplatser och busskurar en viktig del i trafiksäkerheten. Dialog med kommunens ansvarige och trafikutövare om säkerhet vid hållplatser ska ske årligen.
- Kommunens ställer sig bakom det branschgemensamma miljöprogram som arbetats fram i samarbete med Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting. Se miljöprogrammet på www.svenskkollektivtrafik.se.

Åtgärder

Under 2014 var ambitionen att **utreda förutsättningar för serviceturer från en del byar**. Servicen i många byar skulle upplevas bättre om möjligheten fanns att en gång per vecka besöka centralorten med en turlinje. Utredningen är inte gjord eftersom det pågår en dialog om hur ringbilstrafiken kan utvecklas. Arbetet fortgår.

Eftersom hållplatskurer i många fall är ett antal år gamla och minimalt underhåll har skett föreligger renoveringsbehov på de flesta. Under 2014 inköptes 5 **nya glaskurar** och 3 är utplacerade enl. plan. Två kurar finns uppställd vid den tillfälliga busstationen men

tanken är att båda ska placeras efter Storgatan så snart en ny busstation är i bruk. **Målning och lagning av gamla kurar** ska göras under 2015.

Ny busstationsbyggnad uppförs med byggstart sommaren 2015. Den nya busstationen ska **byggas utifrån bra tillgänglighetsaspekter** och därför kommer en ansökan att nyttja medel ur kollektivtrafikåtgärder i Länstransportplanen att inlämnas.

Järnvägsstationen i Bastuträsk bör utrustas med informationsskärm med bussavgångar.

1.8. Robertsfors

Robertsfors kommuns verksamhet styrs av två horisontella hänsyn – **hållbar utveckling och jämställdhet** - som är koncernövergripande vilket innebär att samtliga nämnder och styrelse har att beakta dessa i sitt arbete.

Genom att kommunen har antagit Aalborg-antagandena för en hållbar utveckling samt undertecknat CEMR -deklarationen för jämställdhet tydliggörs kommunens prioriteringar.

Aalborg-åtagandena består av 10 teman varav tema 6 ”Bättre framkomlighet, mindre trafik” omfattar kollektivtrafiken. Temat bryts ner i följande prioriteringar för trafiken:

6.2 ***Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel***

6.3 ***Uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp***

I deklarationen omfattar artikel 26 ”Rörlighet och transport” trafikfrågor.

För att Robertsfors ska nå sitt mål att bli Sveriges bästa kommun och att kommunen ska öka sin befolkning till 7500 invånare år 2020 krävs även satsningar på kollektivtrafiken inte minst när det gäller att vara en attraktiv kommun för både boende och företagande. **Tät och snabb kollektivtrafik** kan bidra till en positiv befolkningsutveckling.

Robertsfors kommun har **inte som avsikt att begränsa biltrafiken** för att främja kollektivtrafiken

Åtgärder som görs handlar om att **förbättra förutsättningarna för linjetrafiken** så att den i så stor utsträckning som möjligt motsvarar alla invånares behov och behoven hos dem som är anställda i kommunen.

Robertsfors kommun ska **aktivt arbeta för att upprätthålla och utveckla goda bussförbindelser mellan kommunen och Umeå respektive Skellefteå** i syfte till **förbättrade pendlingsmöjligheter**. Här ska **såväl mäns som kvinnors olika behov beaktas**.

Robertsfors kommun ska **verka för byggandet av Norrbotniabanan** på/i olika nivåer och sammanhang.

Robertsfors kommun ska **aktivt arbeta för en utbyggd E4:a hela vägen mellan Umeå-Skellefteå**.

- **Matartrafiken till E4:an och stomlinjerna ska ses över** i syfte att förbättra pendlingsmöjligheterna.
- Under 2015 **undersöks möjligheterna till att ändra linje 143:s start- och slutstation till Södra Norum** för att öka möjligheten till kollektivt resande inom kommunen.
- **En brukarundersökning ska genomföras bland kollektivtrafikresenärerna** för att få ett underlag på vad som fungerar bra idag respektive vad som kan förbättras.
- **Fortsätta utveckla samarbetet med Umeå kommun när det gäller skolskjutsar**
- **Vid framtagande av en ny översiktsplan för kommunen ska kollektivtrafiken vara ett tydligt perspektiv**.
  Busskurerna ska inventeras och ses över för ett säkert och tryggt nyttjande av kollektivtrafiken för alla människor.

1.9. Skellefteå

Skellefteå har i dagsläget ingen särskild kollektivtrafikplan, men i strategiska dokument (Skellefteå 2030 - kommunens överordnade utvecklingsstrategi och åtgärdsprogrammet Renare stadsluft) lyfts kollektivtrafiken fram som en nyckelfaktor för utvecklingen. Obs, uppdelningen i mål och åtgärder har gjorts på Region Västerbotten.

Mål

- I Skellefteå 2030 (kommunens överordnade utvecklingsstrategi, antagen i kommunfullmäktige 2015) pekas kollektivtrafiken ut som en av tolv avgörande saker som Skellefteå kommun måste förbättra för att bli en **attraktivare plats** - inte minst för de målgrupper som är viktiga för den långsiktiga utvecklingen.
- **Kvinnors och mäns olika resmönster och behov blir bemötta** av trafiklösningarna
- **Kollektivtrafikens andel av resandet ska öka från 3 % till 6 %**

Åtgärder

- **Trafiklösningarna ska utvecklas för att möta kvinnors och mäns olika resmönster och behov** och se till hela resan – från början till slut och i samverkan med andra sätt att resa.
- **Gör det enklare att resa** i Skellefteå kommun. Det handlar om enkla resor på människor villkor.
- **Väl utbyggda lösningar för såväl kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik** som gör det lätt för alla människor att ta eget ansvar för klimat, miljö och hälsa.
- **Kollektivtrafikens status och attraktivitet måste höjas** genom information och marknadsföring.
- **Utred alternativa lösningar för finansiering, biljettsystem, betalningssätt, linjestruktur och turtäthet.**
- Utreda och genomföra ett **nytt resecentrum**.

1.10. Sorsele

Alla invånare ska ha tillgång till resmöjligheter till närmaste serviceort och då i första hand centralorten. **Grundnivån för antalet bussturer utgör en dubbeltur per dag fem**

dagar i veckan. **De områden som inte kan försörjas av regionala eller lokala linjer ska trafikeras av efterfrågestyrd trafik** – även kallad Ringbilen.

De ekonomiska konsekvenserna är avgörande för hur många turer och trafikeringsdagar som är möjliga.

Utifrån de höga kostnaderna för den samhällsbetalda trafiken, se nedan, så har **kommunen svårt att utveckla trafiken med exempelvis bättre tidslägen till stomlinjerna**, tidslägen för arbetspendling osv, **om det samtidigt innebär ett större ekonomiskt åtagande**.

Nuvarande kostnader kan istället innebära att kommunen ser över dagens trafik i samband med att den ska upphandlas, vilket **kan innebära ytterligare neddragning av trafik i syfte att minska kostnaderna**.

Boende i Sorsele **ska ha goda förbindelser med avseende på pendling, sjukresor, aktiviteter/ rekreation, godstrafik, turism, näringsliv med mera. Resmöjligheten till/från Umeå bör förbättras.**

Åtkomst till flyg och tåg är också viktiga faktorer för invånare och besökare. Ett försök med marktransporter mellan Sorsele kommuncentrum och Arvidsjaur flygplats är beviljat och ska pågå under en två års period.

Gymnasieelever ska ha möjlighet att åka kollektivt till/från studieorten på rimliga restider.

Kommunen planerar tillsammans med Trafikverket en **total upprustning av SJ-planen i anslutning till Inlandsbanan och Vindelälvens turistbyrå**. Projektet innebär bland annat att busstrafiken ska ledas in i området för passagerares av- och påstigning. Tidplanen är inte helt fastlagd men projektering sker troligen under 2015 och byggnation under 2016. Kollektivtrafikmyndigheten informeras om projektet vid kommunrundemöten.

I Karlsgård (längs Ammarnäsvägen) **finns behov av att göra i ordning hållplats/ hållplatser** på för säker påstigning för elev.

I Blattnicksele behövs en väntkur i anslutning till skolan.

1.11. Storuman

Vision/Mål

Storumans kommun ska genom samsyn utveckla hållbar tillväxt som genererar ökat välstånd till medborgarna.

Här går det att lyckas. Vi är en bra kommun för alla

Alla, som är eller vill bli kommuninvånare, **har förutsättningar att skapa sig ett gott och tryggt liv nära naturen med goda kommunikationer och möjligheter till meningsfulla**

aktiviteter och upplevelser samt sysselsättning på en bred arbetsmarknad. Vi är **attraktiva att besöka** och är **en av Sveriges ledande turistkommuner**.

Gemensamt för **alla prioriterade områden** är att de alltid **ska betraktas ur följande perspektiv: demokrati, öppenhet, tillgänglighet, jämställdhet, mångfald, kultur, effektivitet samt ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet**.

Storumans kommun ska verka för att våra vägar, gator, vatten- och avloppsnät, fibernät, renhållning och övriga tjänster ska hålla god kvalitet och vara kostnadseffektiva.

Ökad tillgänglighet till gång-, cykel- och kollektivtrafik

Kommunstyrelsen väntas särskilt prioritera:

- **att förbättra befintliga kommunikationer såsom flyg, buss, tåg,** vägnät, mobiltelefoni och fibernät
- att **stärka transportstråken E12, E45, Inlandsbanan och Tvärbanan** som del i ett logistiskt centrum
- **lokala kommunikationer, typ "Ringlinje"** i Storuman–Stensele resp Hemavan Tärnaby.

Kommunens relativt stora avstånd till olika marknader kräver utveckling av alla trafikslag. Därför krävs ett aktivt deltagande i den nationella och internationella transportplaneringen.

De högst prioriterade investeringarna för Storumans kommun i det nationella och regionala transportsystemet är:

- Industriområde Stensele
- Omlastningsterminal i Stensele
- **Hemavan tätort**
- Driftbidrag Storuman flygplats
- **Tvärstråket**
- **Inlandsbanan**

Åtgärder

Förslaget till trafikförsörjningsplan **följer inte kommunens nuvarande mål** i verksamhets- och strategisk plan, d.v.s. målet **att förbättra befintliga kommunikationer såsom flyg, buss, tåg, vägnät, mobiltelefoni och fibernät**

Förslaget att **endast beställa delar av den befintliga linjetrafiken** främjar inte kollektivt resande men anses kunna motiveras med att trafiken i stor utsträckning endast finns på grund av skolans behov av elevtransporter samt att vanligtvis är skolskjuts ett ekonomiskt mer fördelaktige alternativ än linjetrafik.

Anläggning av nya busskurer och hållplatser utförs i dialog mellan kommunen, länstrafiken och trafikverket. Storumans kommun deltar aktivt i **projektet, hållplatser efter E12**, som Regionala kollektivtrafikmyndigheten har beviljats medel för via Sveriges kommuner och Landsting, SKL. Ansökan om genomförande har gjorts hos skyltfonden. Projektet är viktigt för Storumans kommun då det **idag råder stora svårigheter att få till flexibla och fungerande hållplatser i glesbygd**.

Behov av hållplatser och busskurer i båda riktningarna i Barsele, Åskilje, Hemavan, Skarvsjöby, Blaiken, Tärnaby samt Forsvik. Samtliga är inrapporterade till Länstrafiken.

För **Storuman resecentrum** har **ombyggnationer inne/ute och samlokalisering av gods och persontrafik** påbörjats och slutförs under sommaren 2015.

I **Tärnaby** finns behov av **gång och cykelanslutningar till busstationen samt ett färdigställande av hållplatsen vid Statoil**.

I **Hemavan** planeras för **tre kollektivtrafikhållplatser** av Trafikverket. Troligt genomförande under 2016. Dessa har under lång tid funnits inrapporterade hos Länstrafiken.

Resecentrum i Hemavan är under utredning.

Barns skolvägar ses över i pågående hastighetsplan och inrapporterade brister finns delvis med i Länstransportplanens potter och kommer att åtgärdas inom plantiden. Exempelvis gäller detta runt skolan i Stensele, passage över Inlandsbanan på Kungavägen.

Ett aktivt deltagande i den regionala, nationella och internationella transport-planeringen.

Aktivt deltagande i föreningen Blåvägen och MidtSkandia. Kommunen deltar i **framtagandet av ett trelandsprojekt rörande näringsliv, forskning och innovation samt transport**.

Kommun har påbörjat arbetet med att ta fram en **trafikstrategi.**

Storumans kommun har regelbundna möten med Trafikverket och deltar aktivt i de forum som Västerbotten har för kollektivtrafik, färdtjänst och samhällsbetalda resor. Kommunen har tillsammans med verksamma entreprenörer **ett dialogforum för den trafik som berör Storumans kommun**. Länstrafiken och Regionala kollektivtrafikmyndigheten deltar vanligtvis vid dessa tillfällen.

Stomlinjenätet: Prioriet måste läggas på att man kan **köpa en biljett för hela sträckan oavsett byte mellan buss och tåg**. Det måste också finnas **resegarantier vid förseningar mellan buss och tåg** som inte drabbar resenären med långa väntetider som följd. Västerbottens Läns Landsting besparing i Hemavan Tärnaby området innebär att området nu helt saknar kollektivtrafik mellan Sverige och Norge. Storumans kommun önskar **dagliga resmöjligheter mellan Tärnaby – Mo i Rana**.
Storumans kommun har under många år tagit ansvar för att daglig pendling mellan Sorsele och Storumans gymnasium varit möjlig. Kommunen anser sig inte längre ha ekonomiska möjligheter till detta och begär att **Landstinget tar ansvar för att sträckan Sorsele – Storuman får daglig gymnasie- och arbetspendling** då sträckan går mellan två kommuncentra.

Storumans kommun och Trafikverket har under flera år arbetat med **tätortsupprustning Hemavan** och är nu i skedet att Trafikverket arbetar med att ta fram arbetsplan. Länstrafiken har deltagit i arbetet och verkat för att hållplatssituationen ska säkras i Hemavan. Tre hållplatser finns föreslagna och behöver iordningställas under 2016. Kvarstår gör arbetet med att **formera ett framtida resecentrum**; **Att Landstinget avsätter medel för de tre hållplatserna i Hemavan**.

Storumans kommun har lyft fram vissa frågor i stomlinjetrafiken som särskilt betydelsefulla;

- **Anslutningstider till/från Umeå för arbetsresor, konferenser, möten, studier och besök på sjukhuset**. Storuman kommun har i sin resepolicy tagit beslut om att **tjänsteresor ska göras med kollektivtrafik längs med E12 om så är möjligt**.
- Storumans kommun har efterfrågat Landstingets prioritering för linje 31. Det ifrågasätts varför godset prioriteras före persontrafik på en av de viktigaste pendlingstiderna till Umeå på morgonen. **Storuman och Sorsele kan inte ansluta till Umeå före 10.00**, med rimlig starttid, på grund av denna prioritering.
- **Körtiderna mellan Blåvikssjön och Gunnarn** måste ses över då man fortfarande får stå och vänta på att få avgå från Gunnarn.
- **Snabba upp den långväga trafiken**
- **Expressbuss Umeå – Hemavan** under högsäsong och på fredagar.
- **Samordning av kollektivtrafiken sommartid gentemot Inlandsbanan**.

1.12. Umeå

Som en fortsättning av arbetet med fördjupad Översiktsplan för Umeå och Fördjupad Översiktsplan för de centrala stadsdelarna har en remissversion till Kollektivtrafikstrategi för Umeå framarbetats, men det är mycket osäkert att den som sådan kommer antas. Möjligtvis blir dess innehåll en integrerad del av kommunens översiktsplanering. Tanken är att Umeå kommun utifrån strategin ska kunna planlägga och förbereda kollektivtrafiken på kort och lång sikt, och remissversionen innehåller flera ambitiösa mål och åtgärder som alltså inte är beslutade än. Här redovisas det som är politiskt beslutat i kommunen. Den strategiska inriktningen för kollektivtrafiken i Umeå pekas ut i Fördjupad översiktsplan för Umeås framtida tillväxtområde (antagen 2011), som också innehåller kommunens trafikstrategi.

Mål

- **Hållbar tillväxt**, hållbar stadsutveckling
- Målet är att **andelen hållbara resor** (gång, cykel och kollektivtrafik) sammantaget ska utgöra **65 % av resorna** i Umeå år **2022**.

Åtgärder

- **Förtäta staden** för att motverka urban sprawl och ge bättre förutsättningar för människor att resa hållbart
- Kollektivtrafikens **stomlinjenät** i Umeå ska **utgöra en fast struktur** som ger tydlighet och långsiktighet
- Huvuddelen av ny **bebyggelse** ska tillkomma **i stomlinjers influensområde**
- **Koncentrera stomlinjenätets utbredning** och därigenom erbjuda **tätare trafik** längs dessa sträckor
- Att **bussar prioriteras före bil** i stomlinjenätet
- Att **bussprioriterade körfält** prioriteras vid ombyggnad av trafikleder i stomlinjenätet
- Att **hållbara kombinationsresor med tåg** ska underlättas

1.13. Vilhelmina

Mål

- Alla kommunmedborgare ska ha resemöjligheter till centralorten och/eller närmaste serviceort.
- **Trafiken ska vara samordnad med övrig linjetrafik** och landstingets stomlinjer
- Att kollektivtrafiken ska vara **miljöanpassad**
- Att stomlinjetrafiken som idag passerar eller angör Vilhelmina resecentrum **även i fortsättningen** ska vara anpassad så att det är möjligt för resanden att **nå dels angränsande kommuner men även kunna resa dagligen till Umeå, Östersund, Lycksele**
- Att kollektivtrafiken ska anpassas så att **elever från närliggande orter ska kunna dagpendla och studera i Vilhelmina**
- Att **turistbefrämjande trafik även i fortsättningen** ska finnas till Vilhelminafjällen
- Att **färd- och riksfärdtjänst så långt möjligt samordnas med befintlig linjetrafik**
- **Att resanden utanför tätorten ges möjlighet att dagligen under skoltid resa med kollektivtrafik till centralorten**. Detta genom ordinarie bussturer. Under skolloven löses trafikbehoven med ringbil.
- Att **elevtransporter ska utföras säkert, samhällsekonomiskt kostnads- och miljöeffektivt** som möjligt.
- Att **godstransporter med kollektivtrafik** till och från kommunen **tillgodoser och uppfyller de krav på effektivitet som ställs av kunderna**.
- Att **tillgängligheten i kollektivtrafiken för medborgare och näringsliv ska öka**

Åtgärder

- Att **regelbundet genomföra översyn av trafikplanering**
- Att **anlägga gång- och cykelbanor** när behov uppkommer
- Att **öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning vid busskurar/hållplatser**
- Att **öka antalet parkeringsplatser i anknytning till busstationen**
- Att vid varje ny upphandling även **se över behovet av godstransporter**
- Att anpassa fordonen efter trafiksituationen och antalet resande, ska ske vid varje ny upphandling, **s.k. flexibla fordon**
- Vid förändringar på landsbygden införa eller dra in **avropsstyrda linjer**
- Att **samordning** sker med miljö- och byggnadskontoret och tekniska avdelningen **när översiktsplan** tas fram. Särskild hänsyn till kollektivtrafiken tas när känsliga områden exploateras t ex i Kittelfjäll, Saxnäs och Klimpfjäll
- Att **vid förändring och eller planering av skolor och fritidshem** gällande trafik och vägar ska **samordning** ske med tekniska avdelningen, skolverksamhet samt med trafikutövare
- Att se över behovet av **avropsstyrd trafik i samband med sjukresor**
- **Resegaranti för personer med funktionsnedsättning** i samband med upphandling och avtal. Vilhelmina kommun ställer inga krav på fordonsutrustning eftersom teknik förändras och fordonen är olika utrustade med olika hjälpfunktioner.
- **På- och avstigning sker vid fastställda uppsamlingsplatser eller annan påstigningsplats som fastställs.** Där linjetrafik finns nyttjas befintliga linjetrafikhållplatser.

- Trafikutövarna har ansvar för **utbildning och regelbundna träffar med skolor, polis och kommunens trafikplanering**
- Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning med bl.a. **anpassade fordon**
- **Säker trafik med färre olyckor**
- Förbättrad miljö med **minskade koldioxidutsläpp och andra föroreningar**, **minskat buller** samt bevarade kulturmiljöer
- Jämställt transportsystem. **Kollektivtrafiken ska utformas så att den uppfyller mäns och kvinnors transportbehov.**

1.14. Vindeln

En övergripande vision i Vindelns kommun är att det skall finnas **möjlighet** för människor att **kombinera ett boende i kommunen med studier och arbete i kringliggande kommuner**.

De resande ska känna sig trygga och säkra med den kollektivtrafik som erbjuds och kollektivtrafiken skall även uppfattas av resenärerna som en viktig del i arbetet med hållbar utveckling.

- **Antalet turer på viktiga pendlingsrelationer skall bibehållas** och **om behov finns skall kommunen arbeta för att dessa utöka**s.
- **Andelen som reser kollektivt (tåg eller buss) mellan Vindeln och Umeå ska öka**.
- **Busslinjer och fordon skall optimeras med hänsyn till antalet resenärer** samt vad som kan anses vara **acceptabel restid**.

- **Gemensamt med Landstinget arbeta för** snabba, bekväma och säkra resmöjligheter.
- Arbeta för att **antalet helgturer med buss och tåg utökas till/från Umeå**.
- Verka för att övergångar mellan **stomlinje- och tågtrafik samordnas med den inomkommunala trafiken**, i syfte att möjliggöra kollektivt resande till Umeå för boende utanför Vindelns tätort.

1.15. Vännäs

Mål

- **Ökat antal resor som sker med kollektivtrafik**, med cykel och till fots. (Ålborgsåtagande).
- En integrerad och hållbar plan för framkomlighet i samhället/kommunen är upprättad. (Ålborgsåtagande)
- Kollektivtrafiken bidrar till hållbar utveckling.
- **Kollektivtrafiken bidrar till jämställdhet mellan kvinnor och män**.
- **De resande känner sig trygga och säkra** med den kollektivtrafik som erbjuds.
- Medborgarna kan **kombinera boende i Vännäs kommun med resor (med kollektivtrafik) till arbete, utbildning i länet och kringliggande län, samt till kultur- och fritidsaktiviteter i Umeå.**
- Kollektivtrafiken med **pendeltåg och buss är, i största möjliga mån, anpassade till de största arbetsplatserna och gymnasieskolorna i främst Vännäs och Umeå**.
- Ökade möjligheter till **pendling med kollektivtrafik mellan landsbygd och Vännäs/Vännäsby tätorter** (s.k. matartrafik).

- **Landsbygdsbefolkningen** har möjlighet till **serviceresor** till Vännäs **även under icke skoltid**, samt **anslutning till busslinjer mot Tärnaby/Hemavan** fredag, söndag och helgdagar, för resa till och från besöksmål i inlandet.
- Politiker och tjänstemän deltar i första hand i **resfria möten** (t ex genom telefonmöten/videokonferens), i andra hand **reser de kollektivt till möten**, och endast **i tredje hand används leasingbil**.

Åtgärder

- **Information och marknadsföring i samarbete med olika aktörer** inom kollektivtrafik och hållbart resande för att öka andelen personer som reser kollektivt, samåker, cyklar och går.
- **Fortsatt samarbete med bl.a. landstinget för att utveckla och förbättra avgångs- och ankomsttider**. Detta för att öka resandet bland både kvinnor och män, och för att kunna bo i Vännäs kommun och resa med kollektivtrafiken till t ex arbete, studier samt kultur- och fritidsaktiviteter.
- **Fortsatt samordning med övrig samhällsplanering i kommunen** tillsammans med tjänstemän och politiker, samt även med entreprenörer och andra organisationer/myndigheter.
- Antagande av en **kommunal mötes- och resepolicy**.
- Genomföra en ny **utredning om intresset, och möjligheterna, för ökad pendling med kollektivtrafik mellan landsbygd och Vännäs/Vännäsby tätorter**.
- **Se över hållplatser för buss inom kommunen vad gäller t ex behov av att skylta upp/om och rusta upp.** Fokus är hållplatser längs linje 15 och 55.
- **Cykelparkering med tak** var planerade att under 2013 sättas upp vid hållplats Umevägen/Familjecenter, hållplats Vegagatan samt i centrala Vännäsby. Medel avsattes i investeringsbudget 2013 och cykelparkeringarna är beställda och levererade. På grund av att Umevägen (och därmed också nämna hållplatser) stängdes av i maj 2013 har kommunen valt att avvakta med att placera ut parkeringarna tills den nya sträckningen av Umevägen är färdigställd.
- På ett flertal platser i Vännäs behövs åtgärder för att **säkra skolvägen för elever som går på Vegaskolan.** En om- och tillbyggnation av Vegaskolan pågår, där kommunen även planerar för förändringar i syfte att säkra skolvägen. Både Umevägen och Östra Järnvägsgatan är hårt trafikerade gator som många barn måste korsa/passera.

1.16. Åsele

”Kommunens trafikplanering syftar till att trygga de fast boendes trafikservice. Målsättningen är att samtliga medborgare skall ha tillgång till minst en resmöjlighet per vecka till närmaste serviceort”.

I Åsele kommun utförs kollektivtrafiken av ringbilar. Skolan har behov av buss och mindre fordon. Färdtjänst nyttjar taxibilar och vid behov specialfordon.
Kommunens åtagande inriktar sig på persontransporterna.
Ringbilen kan beställas en dag i veckan i respektive område och målpunkten är serviceorterna Åsele och Fredrika. Ringbilen går mitt på dagen med uppehållstid i serviceorterna kl. 10-12. Hämtnings- och lämningstider avgörs på avstånd till serviceorten.

För närvarande pågår ett ringbilsprojekt i länet. Det startades upp av Landstinget 2014. Det har kommit till av anledningen av att ringbilar nyttjas väldigt olika i kommunerna och i vissa fall inte alls.
Projektet går ut på att undersöka;

- Vem är ringbilarna till för och vid vilka tillfällen går de?
- Vilka målgrupper/funktioner skulle ringbilstrafiken kunna ha?
- Hur sprids informationen om ringbilarna?
- Intäkter i ringbilstrafiken är begränsad, avgift?
- Ringbilar som inte används, utformning, utbud – förändring?
- Projekter fortgår och en sammaställning beräknas vara klar under 2015.

En översyn bör göras över vilka hållplatser som används. Eventuellt kan busskurer tas ned eller flyttas där de behövs bättre.

I korsningen mellan riksväg 90 och 92 vid f.d. Statoil byggdes en rondell under 2013. Nu pågår arbetet med att ta fram en ny detaljplan vid rondellen för att möjliggöra en rastplats. I anslutning till den kan det vara lämpligt att en busshållplats/stopp planeras.

Utvärdering av den nya områdesindelningen för ringbilar beräknas ske innan förändringar eller nybeställningar sker.