

Kollektivtrafikplan

2018 - 2020

Västerbottens läns landsting

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	1
2	Samverkan under planeringsarbetet	2
3	Samordning av särskild och allmän kollektivtrafik	3
4	Nuläge	5
4.1	Befolkning och boendestruktur	5
4.2	Arbetsplatsstruktur och kompetensförsörjning	5
4.3	Samhällsservice	7
4.4	Kollektivtrafik	7
4.4.1	Busstrafik	9
4.4.2	Tågtrafik	9
5	Trafikpolitisk vision, prioriteringar och mål	11
5.1	Vision	11
5.2	Prioriteringar och mål	11
5.2.1	Trafiksäkerhet och miljö	13
5.2.2	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	14
6	Ekonomisk ram för kollektivtrafiken 2018 - 2020	16
6.1	Länstrafiken	17
6.2	Norrtåg	18
6.2.1	Regionens finansieringsansvar	18
6.3	Risikanalys	18
7	Upphandling	20
7.1	Landstingsfinansierad busstrafik	20
7.1.1	Miljö- och trafiksäkerhetskrav	21
7.1.2	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	22
7.1.3	Övriga kvalitets-/utformningskrav	22
7.2	Landstingsfinansierad tågtrafik	22
8	Krisberedskapsplan	23
9	Trafikbeställning	24
9.1	Busstrafik	24
9.1.1	Trafiköversyn	25
9.2	Ringbilar	25
9.3	Tågtrafik	26
9.3.1	Trafikbeställning T18	27
9.4	Marktransport till flygplats	27

1 Bakgrund

Lagstiftningen Lag om Kollektivtrafik (SFS 2010:1065) som gäller från och med 2012 innebär att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). I Västerbotten har kollektivtrafikmyndigheten inrättats på Region Västerbotten. Ägandet av Länstrafikbolaget har överförts från landstinget och länets kommuner till Region Västerbotten. Norrtåg AB ägs även fortsättningsvis av Länstrafiken i Västerbotten AB.

Eftersom Region Västerbotten inte har någon beskattningsrätt så är det länets kommuner och landstinget som planerar och finansierar den trafik som respektive part avser att ta ansvar för. Den kostnads- och finansieringsmodell som finns i Västerbotten sedan 2005 innebär att Västerbottens läns landsting planerar och finansierar kollektivtrafik med huvudsaklig trafikuppdrag mellan kommuncentra och kommunerna för trafik inom respektive kommun. Landstinget finansierar både trafik med buss och tåg, samt i viss begränsad omfattning anropsstyrd kollektivtrafik. Utöver denna trafik ansvarar landstinget för sjukresor och kommunerna för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjutsar.

Landstingsfullmäktiges ambition är att Västerbotten ska bli ett konkurrenskraftigt 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. 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 ska ske med utgångspunkt i landstingets övergripande prioriteringar, dess strategier, program och policys. Den trafik som landstinget beställer ska präglas av låg energi- och miljöbelastning, en hög trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för resenärerna.

En kollektivtrafikstrategi har under 2015 tagits fram för att säkerställa landstingsfullmäktiges styrning av den landstingsfinansierade kollektivtrafiken. Denna strategi definierar prioriteringar och mål för den landstingsfinansierade kollektivtrafiken för planperioden. Årligen antas av landstingsfullmäktige treåriga planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken. Planeringsförutsättningarna kan utöver definierade prioriteringar och mål i Kollektivtrafikstrategin, även ge riktade uppdrag till landstingsstyrelsen inför framtagandet av den treåriga Kollektivtrafikplanen. Planeringsförutsättningarna innebär även att fullmäktige fattar ett inriktningsbeslut avseende ekonomiska ramar och ambitionsnivå för landstingets kollektivtrafik-åtagande.

2 Samverkan under planeringsarbetet

Landstinget samverkar med en rad parter i planeringsarbetet. Kontinuerligt finns kontakt med RKM, länstrafiken och länets kommuner dels inom ramen för RKM och länstrafikens kommunbesök men även genom direktkontakter. Vidare har landstinget kontakt med Norrtåg, grannlänerna och Trafikverket i planerings- och infrastrukturfrågor och genom länstrafiken kontakt med entreprenörer. Löpande under året kommer även input från resenärer, oftast kanaliserad via Länstrafiken.

Sedan 2013 tillfaller nettoresultatet för Bussgods landstinget, vilket har föranlett en vidareutveckling av samverkan med Bussgods i planeringsarbetet då huvuddelen av de linjer som är godsbärande finansieras av landstinget. Bussgodsfrågor är en parameter i det kontinuerliga arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Bussgods är en viktig regionalpolitisk fråga som innebär förbättrad tillgänglighet i hela länet.

Under 2016 tillsattes en utredning om en gemensam bussgodsorganisation i norrland. Uppdraget bestod i att lämna förslag på framtida gemensam bussgodsorganisation i Norrland, samt;

- Presentera möjligheter till kostnadsbesparingar
- Presentera förutsättningar för ökade intäkter
- Presentera en ekonomisk fördelningsmodell som reglerar ansvar och krav i den framtida regionen i förhållande till den part som ansvarar för kollektivtrafikens utförande

Utredningen "Bussgods – Utredning gemensam bussgodsorganisation i Norrland" lyfter fram bussgods regionalpolitiska betydelse och den samhällliga roll som bussgodsverksamheten fyller genom att erbjuda godstransporter där alternativa transporter saknas. Utredningen redovisar förslag till hur en gemensam bussgodsverksamhet för de fyra nordligaste länen skulle kunna vara utformad. Förslaget till ny organisationen utgår från dagens Bussgods i Västerbotten AB, där aktierna är tänkt att avyttras till 75 % (25 % till vardera Norrbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen). I nästa steg förvärvar det nya gemensamma bolaget aktierna i dagens bussgodsbolag i Norrbotten och Västernorrland och verksamheten i Jämtland införlivas även den i det nya bolaget. Målsättningen är att detta ska vara klart den 1 januari 2018.

Under 2012 startades samverkansprojektet Fyrklövern mellan Länstrafiken, Vännäs och Umeå kommun, entreprenören KR Trafik och Landstinget. Projektets syfte var att i samverkan mellan parterna utveckla trafiken för att söka nå målet "Ökat resande och förbättrad ekonomi genom ökad punktlighet och attraktivitet". För att nå målet initierades kvalitetshöjande arbete och insatser inom områdena trafik, infrastruktur, samt information och marknadsföring. Detta projekt tillsammans med testresenärsaktiviteter är initiativ för att kollektivtrafikens aktörer tillsammans ska arbeta för att höja kollektivtrafikens attraktionskraft, skapa ytterligare kanaler för input från resenärer samt aktivt samverka i planeringsarbetet. Under 2015 avslutades "Fyrklövern" i Vännäs och istället påbörjades ett "Fyrklövernssamarbete" med Vindelns kommun. Denna gång kommer förutom bussentreprenören även tågoperatören att delta i arbetet. Förutsättningarna är dock något annorlunda för trafiken Vindeln – Umeå då utbudet av kollektivtrafik är mindre. Resandeutvecklingen i trafiken på vardagar har varit mycket gott under 2016, vilket innebär att det bör finnas god potential att attrahera ytterligare resenärer genom förbättringar av trafiken på helgen. För att attrahera nya resenärer så ska ett testresenärsprojekt genomföras under våren 2017 med fokus på arbetspendlare till Vindeln.

3 Samordning av särskild och allmän kollektivtrafik

Ägarna till Länstrafiken i Västerbotten AB initierade i början av år 2004 en utredning om länets sjuk- och färdtjänstresor. Syftet var att öka samverkan och samordningen av den särskilda kollektivtrafiken genom att utreda möjligheterna att etablera en gemensam beställningscentral för Västerbottens län. Vid ägarsamrådets möte den 15 oktober 2007 avslutades ärendet då konsensus kring formerna för etablering av en gemensam beställningscentral inte kunde nås.

I den beställningscentral, Reseservice, som landstinget driver i egen regi hanteras förutom sjukresor även upphandling och administration av all kompletteringstrafik (ringbilar) i länet samt transporter avseende färdtjänst och riksfärdtjänst för kommunerna Malå, Nordmaling, Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Åsele. En utökad samordning av sjukresor och färdtjänst i länet förordas.

I landstingsplanen för 2011-2013 gavs uppdrag till landstingsstyrelsen att inleda ett samarbete med kommunerna om samordning av sjukresor med färdtjänstresor för att uppnå lägre kostnader. Vid landstingsstyrelsens sammanträde 2013-10-01 fattades beslut om att förnya förfrågan till kommunerna om intresse för samarbete avseende samhällsbetalda resor.

Frågan om att etablera en gemensam beställningscentral för Västerbotten aktualiserades åter 2014 då Landstingsdirektören mot bakgrund av ovanstående gav ett utredningsuppdrag med syfte att ta fram ett förslag till hur en gemensam beställningscentral för Västerbottens län kan etableras för maximal samordning av samhällsbetalda resor, med ökad effektivitet och minskade kostnader för länets kommuner och landstinget.

Ansvarig utredare genomförde arbetet tillsammans med en referensgrupp bestående av interna och externa resurser. Referensgruppen har internt bemannats med resurs från Reseservice och projektansvarig för intern gemensam beställningscentral. Externt har referensgruppen bemannats av RKM, samt en företrädare för Skellefteå, Storumans och Umeå kommuner. En slutrapport överlämnades till Landstingsdirektören i januari 2016. Utredningen behandlas av landstingsstyrelsen i mars 2016.

Utredningens slutsats är att Region Västerbotten enligt lagstiftningen har möjlighet att ta ansvar för planering, samordning och upphandling av sjukresor, riksfärdtjänst, färdtjänst och skolskjutsar utöver ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken. Strukturellt finns tydliga fördelar med att tilldela Region Västerbotten ett samordningsansvar vad gäller samhällsbetalda resor eftersom Region Västerbotten;

- Är länsgemensam vilket behövs för styrning av verksamheten oavsett driftform
- ansvarar för allmän kollektivtrafik vilket ger förutsättningar för samordning mellan särskild och allmän kollektivtrafik
- har juridiskt stöd för drift av beställningscentral både i egen regi och för upphandling av en beställningscentral
- har juridiskt stöd för att upphandla både allmän och särskild kollektivtrafik
- har juridiskt stöd för att om så önskas ombesörja myndighetsutövning för färdtjänsten och riksfärdtjänsten

Utredningens rekommendation är att en fortsatt utredning av ett antal frågeställningar genomförs och att det fortsatta arbetet bör ske inom ramen för Region Västerbotten, med Kollektivtrafikutskottet som lämplig uppdragsgivare och under ledning av myndighetschefen på RKM. Detta för att skapa en länsgemensam legitimitet åt frågan om en gemensam beställningscentral. Frågeställningar som bör belysas i en fortsatt utredning är:

- Kostnadsfördelning
- Besparingspotential
- Organisation för styrning och uppföljning – inför bildande av gemensam beställningscentral och därefter driftansvar oaktat om beställningscentralen drivs i egen regi eller upphandlas

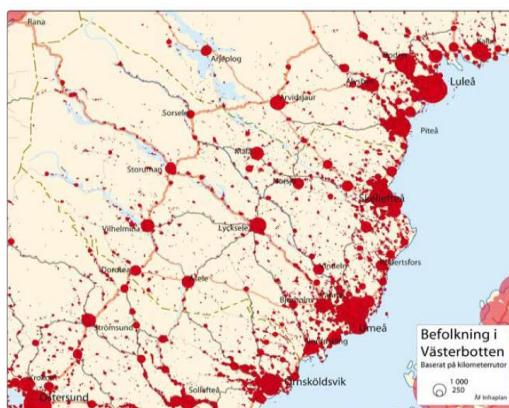
- Gemensamma parametrar – gemensamt regelverk och gemensam egenavgift underlättar arbetet i beställningscentralen, val av teknikplattform, lokalisering, kompetens
- Tidplan – relevant etableringstid. Koppling mellan upphandling av transportörsavtal och etablering av gemensam beställningscentral bör analysera och möjligen bör etablering av en gemensam beställningscentral och upphandling av transportöravtal ej ske samtidigt för att varje del ska kunna kvalitetssäkras och att eventuella problem ska kunna härledas rätt
- Regional omvärldsbevakning och utfall för grannlänens process att överföra myndighetsutövningen för färdtjänst och riksfärdtjänst till RKM

Efter en remissomgång till länets kommuner och landstinget så har del två av utredningen initierats under ledning av myndighetschef för Kollektivtrafikmyndigheten. Utredningsuppdraget har ålagts Länstrafiken i Västerbotten AB.

4 Nuläge

4.1 Befolkning och boendestruktur

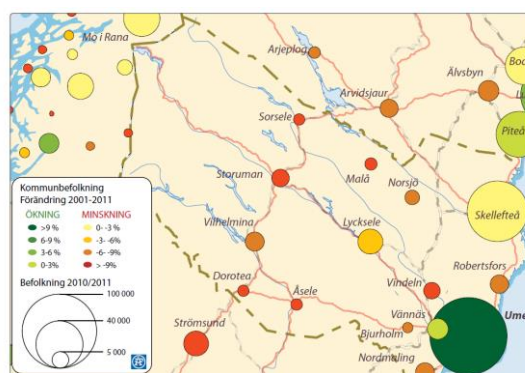
Västerbottens län tillhör en av EU:s mest glesbefolkade regioner. Länet präglas av långa avstånd och en relativt liten befolkning. Från kust till fjäll är länet ca 40 mil. Länets befolkning är strakt koncentrerad, med ca 85 procent av länets befolkning bosatta inom 75 kilometer från kusten. I Umeå och Skellefteå kommuner bor ca 70 procent av befolkningen. Även om befolkningen är starkt koncentrerad till kuststråket finns det även befolkningskoncentrationer i inlandet, med Lycksele som största kommun med ca 5 procent av länets befolkning. I inlandet är befolkningen till stor del bosatt efter älvstråken.



Figur 5.3:2 Västerbottens befolkning är koncentrerad till älvmyningarna och till älvstråken i inlandet. Källa: SCB, SSB och StatIn. Bearbetning: ÅF Intraplan.

Inlandet präglas av många mindre tätorter och glesbygder till stor del beroende på den stora industriella tonvikten med industrier beroende av naturresurser. Färre än 30 tätorter i Västerbottens inland har fler än 1 000 invånare. Lycksele är den största med drygt 8 500 invånare. Glesheten och de långa avstånden är en utmaning för länets kollektivtrafikförsörjning.

Orter med små och ensidiga arbetsmarknader har lägre förvärvsfrekvens och större utflyttning, medan orter med bredare utbud av arbetstillfällen och högre utbildning har mer stabil befolkningsutveckling. Bland de sistnämnda orterna finns länets tre städer, Umeå, Skellefteå och Lycksele. Förutom Umeå är Vännäs den enda kommun som har haft en befolkningstillväxt, till stor del som en följd av närheten till det kraftigt växande Umeå. Under den senaste tioårsperioden har Västerbotten ökat befolkningen med 2 procent.

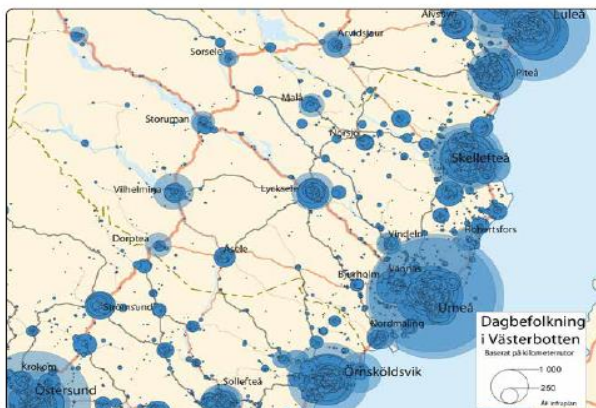


Figur 5.3:1 Befolkningstillväxt har det senaste decenniet skett endast i Umeå och Vännäs kommuner. Viktiga råvara- och industriforter minskar. Källa: SCB och SSB. Bearbetning: ÅF Intraplan.

4.2 Arbetsplatsstruktur och kompetensförsörjning

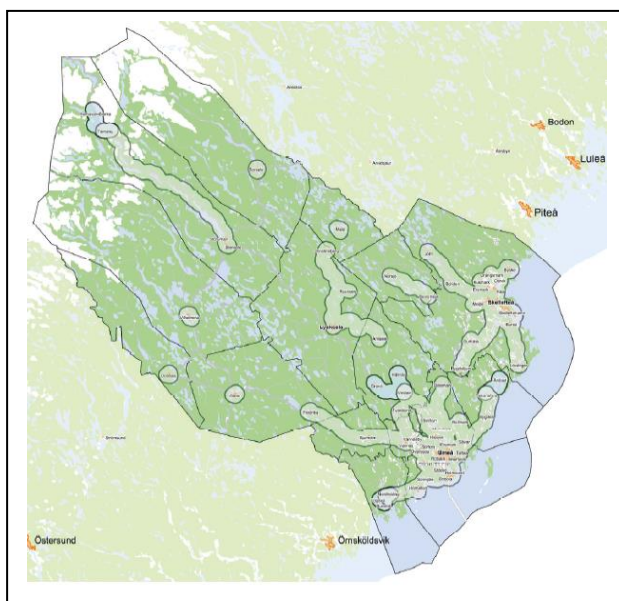
I länet finns merparten av arbetsplatserna i de större orterna efter kusten. Detta illustreras genom att ca 90 procent av arbetsplatserna i länet nås inom en timmes restid från de större kustorterna. I inlandet finns de

flesta arbetsplatserna i kommunhuvudorterna. Detta gör att det är viktigt med god tillgänglighet mellan länets olika delar och mellan kommunhuvudorterna. Goda kommunikationer skapar ökad flexibilitet och förbättrar möjligheterna att samverka.



Figur 5.3:3 Arbetsplatserna i länet är koncentrerade kring tätorterna.
Källa: SCB, Bearbetning: ÅF Infraplan.

Tätorterna har stor betydelse för länet, då det i dessa finns en majoritet av länets arbetstillfällen. Flödet till och från tätorterna kan ses som kraftfält. I Västerbotten är det tio orter som kan ses som starka i sin egen tätorts marknad, men det är inte alla som har ytterligare tätorter som knyts till den egna arbetsmarknaden. Dessa orter är solitära, troligen till följd av de långa avstånden i länet och den glesa befolkningen. Dorotea, Malå, Sorsele, Vilhelmina och Åsele är exempel på solitära. Längs kusten är antalet tätorter stort och de dras huvudsakligen till Umeå och Skellefteå. Lycksele, Robertsfors och Storuman är exempel på tätorter som har betydelse för mindre tätorter i länet.



Västerbottens läns tätortskraftfält, baserat på data 2012-12-31
Källa: Region Västerbotten "Strukturer för tillväxtarbete med ett rumsligt perspektiv" (Strump)

För att tillgodose behov av kompetensförsörjning behöver tillgängligheten fungera bra mellan orter med högre utbildning och orter med behov av välutbildad arbetskraft. I dag sker samverkan mellan kommuner i inlandet både inom Västerbottens län men även över länsgränserna. Generellt sett hänger otillräcklig kompetensförsörjning samman med otillräcklig tillgänglighet till ett brett utbud av högre utbildning.

I länet finns ett antal gymnasieskolor. Antalet har dock minskat under den senaste 5-årsperioden. Idag finns gymnasieskolor i Storuman, Vilhelmina, Lycksele, Vännäs, Skellefteå och Umeå. Av länets gymnasieelever är det endast ca 4 % som har studieort utanför länet. I Sorsele och Malå med goda förbindelser till Arvidsjaur i

Norrbottnen och Dorotea med förbindelse till Hoting i Jämtland går ca 30 % av eleverna i gymnasieskola i annat län. För kommunerna Storuman, Vilhelmina och Vännäs är det mellan en tredjedel och hälften av gymnasieeleverna som har folkbokförings- och studieort i olika kommuner i samma län. I Lycksele, Skellefteå och Umeå har huvuddelen av gymnasieeleverna folkbokförings- och studieort i samma kommun.

Länet har även sju folkhögskolor, varav fem av dem är rörelseägda (Dalkarlså, Edelvik, Medlefors, Solvik och Strömbäck) medan två är landstingsägda (Storuman och Vindelns). Folkhögskolan i Vindelns har sedan 2014 en filial i Åsele. Tillgång till Universitetsutbildning finns i Umeå och campus finns i Skellefteå och Lycksele.

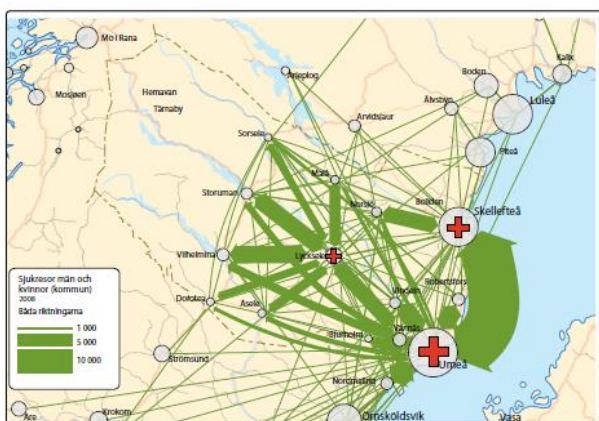
4.3 Samhällsservice

För ett läns fortlevnad och utveckling är det viktigt med tillgång till strategiskt viktig samhällsservice såsom sjukvård, högre utbildning, gymnasieutbildning osv. Däremot kan ett fullskaligt utbud av förklarliga skäl inte finnas i alla delar av länet. Det är dock av vikt att goda kommunikationer finns för att medborgarna ska kunna ta del av samhällsservice på andra orter.

I Västerbottens län är Umeå den ort som har den största koncentrationen av strategiskt viktig samhällsservice genom att Norrlands Universitetssjukhus, Umeå Universitet och länsadministration finns lokaliserad här. Även Skellefteå har en viktig position genom länsdelssjukhuset och Campus Skellefteå med högre utbildning. I inlandet spelar Lycksele en viktig roll genom länsdelssjukhuset för Södra Lappland och förekomsten av utbildningsplatser, Campus Lycksele.

I norra Sverige är sjukvården uppbyggd med Norrlands Universitetssjukhus som regionsjukhus för de fyra nordligaste länen. I länet finns även länsjukhus i Skellefteå och Lycksele och i de mindre kommunerna och i fjällerna finns vårdcentraler och sjukstugor. Vilhelmina och Storuman har sedan 2012 glesbygdsmedicinska centrum med väl utvecklad distansteknik vid sjukstugorna.

Eftersom det är långa avstånd mellan de olika vårddelarna är det av stor vikt att det finns en väl fungerande transportinfrastruktur, med den allmänna kollektivtrafiken som en del i denna. Under 2016 ersattes knappt 160 000 resor över minst en kommungräns till/från de tre länsjukhusen.



Figur 5.5:1 Sjukresor gjorda i Västerbottens landstings regi. Lycksele spelar en viktig roll som centrum för inlandskommunerna. Sjukresorna är aggregerade på kommunnivå och ger en skenbar bild att inget resande sker i fjälldalarna.
Källa: Västerbotten läns landsting. Bearbetning: ÅF Intraplan.

Sjukresestrukturen 2008, illustrerad ovan överrensstämmer med strukturen 2016 avseende sjukresor för länets kommuner, över kommungräns till/från länets tre sjukhus.

4.4 Kollektivtrafik

Den regionala kollektivtrafiken är betydelsefull för länets funktion och utveckling. Kollektivtrafikens marknadsandel har för Västerbottens län haft en uppåtgående trend sedan 2010, då den låg på 12 %. Sedan 2013 har marknadsandelen stigit med en procentenhet per år och ligger 2015 på 14 % för att sedan åter gå ned till 13 % 2016. Västerbotten har högst marknadsandel av alla norrlandslägen och ligger bra till även i ett

nationellt perspektiv sett till län med jämförbara förutsättningar. Vissa förändringar avseende redovisningen av länen där för Norrbotten exempelvis tätortstrafiken i Luleå redovisas separat innebär att jämförelser mellan olika delar av landet bör göras med försiktighet.

Tabell 11. Kollektivtrafikens marknadsandel per deltagare

Deltagare och marknadsandel	2012	2013	2014	2015	2016
Västtrafik AB	26%	28%	27%	27%	28%
Skånetrafiken	24%	24%	26%	28%	26%
Landstinget i Uppsala län, Kollektivtrafikförvaltningen UL	24%	21%	26%	27%	24%
Karlstadsbuss	21%	24%	23%	21%	23%
Luleå Lokaltrafik AB	19%	18%	21%	19%	20%
Jönköpings Länstrafik	14%	14%	14%	14%	15%
Blekingetrafiken, Region Blekinge	13%	10%	13%	13%	13%
Landstinget Västmanland, Kollektivtrafikförvaltningen	14%	12%	18%	13%	13%
Länstrafiken i Västerbotten AB	13%	12%	13%	14%	13%
Hallandstrafiken AB	11%	12%	12%	11%	12%
Region Gävleborg, X-trafik	15%	15%	15%	13%	12%
Region Örebro län, Länstrafiken	12%	13%	13%	12%	12%
Länstrafiken i Jämtlands Län AB**	-	-	-	11%	10%
Länstrafiken Kronoberg	11%	10%	11%	11%	10%
Dalatrafik, AB	8%	10%	9%	7%	9%
Kalmar Länstrafik	10%	11%	10%	11%	8%
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län	10%	9%	9%	10%	8%
Värmlandstrafik	9%	8%	11%	7%	8%
Länstrafiken i Norrbotten AB	7%	6%	6%	6%	6%
Region Gotland Kollektivtrafikmyndigheten	10%	6%	7%	5%	6%

**Jämtland är sedan 2015 åter deltagare i Kollektivtrafikbarometern.

Län och marknadsandel	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 %

*Jämtland är sedan 2015 åter deltagare i Kollektivtrafikbarometern.

Kollektivtrafikens marknadsandel per deltagare 2012 – 2016 (vänster) och per län 2011 – 2015 (höger).

Källa: Svensk Kollektivtrafik

Den regionala tågtrafikens inträde i Västerbotten har inneburit förändringar i busstrafikens omfattning. I samband med upphandlingar på sträckor där tåg trafikerar ha anpassningar av busstrafiken genomförts. Busstrafiken fungera som komplement till eller ersättning för tågtrafik i olika tidslägen och som ersättning efter delsträckor som ej trafikförsörjs med tåg. Tågtrafiken har medfört ett ökat kollektivt resande, men har på vissa relationer även inneburit en viss överflyttning från buss till tåg.

Analys av trafik som beställs av landstinget genomförs kontinuerligt. Förändringar av pendlingströmmar och resmönster till följd av tågtrafikens inträde i länet kartläggs och ligger till grund för landstingets fortsatta arbete med kollektivtrafiken.

Det finns ett antal tyngre stråk med buss och/eller tåg inom länet och över länsgräns som möter behov av daglig pendlingskaraktär.

- Luleå – Piteå – Skellefteå – Robertsfors – Umeå (buss)
- 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)

Utbudet efter dessa stråk utgör huvuddelen av resandet med den landstingsfinansierade trafiken.

Restiderna med kollektivtrafik har i och med tågtrafiken förkortats för Vännäs, Vindeln och orterna efter Botniabanan. Restiden mellan dessa orter och Umeå är numera kortare med kollektivtrafik än med bil.

4.4.1 Busstrafik

Västerbottens läns landsting beställer busstrafik till en omfattning av drygt 8 000 000 km/år vid ingången av 2017. Under 2016 genomfördes drygt 1 400 000 resor inom ramen för den busstrafik som finansieras av landstinget och resandeutvecklingen är positiv med en ökning av antalet resor om 4,2 % (samtliga resenärer). Landstingets resandeökningsmål (betalande resenärer, dvs. ej skolkort) om 1,6 % överträffas, då antalet resor ökar med 3,2 %. Trafiken tillgodoser huvudsakligen behov av pendlingsresor till/från arbete och studier för boende i och utanför länet, samt möjliggör även tjänsteresor och fritidsresande för länsbor och besökare till länet.



Stomlinjenätet med landstingsfinansierad trafik, samt den inomkommunala "fjällinjetrafiken" där landstinget är medfinansier.
Källa: Länstrafiken i Västerbotten AB

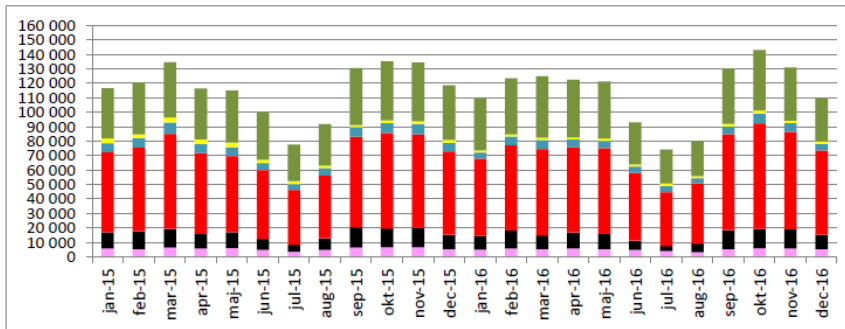
4.4.2 Tågtrafik

Landstingen i Västerbotten och Västernorrland samt kommunerna Umeå, Nordmaling, Örnsköldsvik och Kramfors tecknade år 2005 ett avtal med staten. Målsättningen i avtalet är att under 15 år efter järnvägens färdigställande trafikera sträckan Umeå - Sundsvall med minst sex persontåg dagligen i varje riktning. För att infria målsättningen har landstingen och kommunerna förbundit sig att under 15-årsperioden finansiera inomregional persontrafik på banan genom upphandling av trafik och/eller subventionering av resor.

Regeringen beslutade i december 2007 om en försöksverksamhet på 10 år där trafikhuvudmännen i de fyra nordligaste länen fick en gemensam trafikeringsrätt för all persontågtrafik norr om Sundsvall. För att samordna tågtrafiken inom de fyra nordligaste länen bildade trafikhuvudmännen ett samägt bolag, Norrtåg AB. I regeringsbeslutet fanns även en statlig finansiering för de första fem årens trafik som måste växlas upp mot regionala insatser. Norrtåg AB träffade under 2008 ett avtal med Rikstrafiken (uppgick i Trafikverket 2011-01-01), "Avtalet om utvecklingsprojekt Norrtåg". Norrtågstrafiken startade med fullskalig trafik först under 2013 till följd av förseningar vid upprustning av Ådalsbanan.

Norrtågstrafikens första år präglades av mycket stora resandeökningar. Även det senaste året har resandet ökat, men inte lika starkt. Ett minskat antal resor per pendlarkort kan ses till följd av en gemensam överenskommelse mellan länen om att begränsa resandet med skolkort till två resor per skolkort och vardag. Totalt för Norrtågstrafiken har det skett en viss minskning (2 procent) vilket kan förklaras med flera orsaker. Det är också en stor skillnad mellan sträckorna. Umeå – Sundsvall dominerar resandet och har en fortsatt ökning. Sundsvall – Storlien har en svag minskning, sannolikt beroende på att ett asylboende på sträckan lagt ned. De övriga fyra linjerna har en relativt stor minskning främst beroende på störningar i infrastrukturen, vilket lett till minskat utbud, att trafiken till Lycksele varit bussersatt fyra månader beroende på en större olycka, samt att elevunderlaget i Vännäs har minskat.

I augusti 2016 tillträdde Tågkompaniet som ny operatör för Norrtågstrafiken. Tågkompaniet har med framgång aktivt arbetat med att introducera det egna pendlarkortet, vilket har lett till en övergång från länens pendlarkort med både buss och tåg till operatörens pendlarkort som gäller på tåget. Den nya operatören har även rabattbiljetter vilket efterfrågats från resenärer som inte reser tillräckligt frekvent för att köpa pendlarkort, men tillräckligt ofta för att efterfråga en produkt där priser är rabatterat vid köp av flera resor samtidigt. Vidare har den av resenärerna kritiserade ombordavgiften tagits bort.

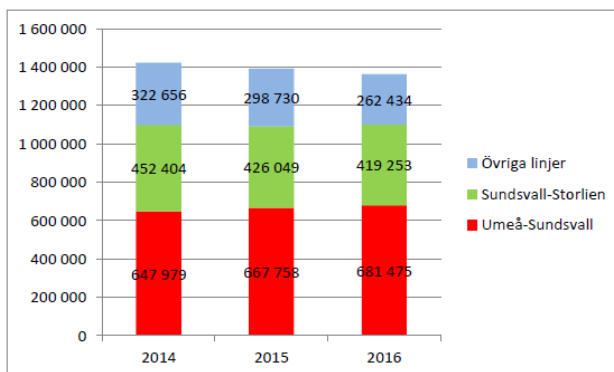


Umeå – Sundsvall + 2 %
 Sundsvall – Storlien – 2 %
 Umeå – Lycksele - 9 %
 Umeå – Luleå – 31 %
 Luleå – Kiruna - 16 %
 Umeå – Vännäs – 7 %



Källa: Norrtåg AB

Dagligen reser cirka 5 500 resenärer med någon av Norrtågs avgångar. Den månad som har störst resande är oktober månad, där resandet passerade 140 000 resenärer 2016. Det är sträckorna Umeå – Sundsvall och Sundsvall – Storlien som står för huvuddelen av resandet. Vännäspendeln är Norrtågssystemets tredje största linje med 119 000 resor.



Källa: Norrtåg AB

Trafiken efter Botnianan är den dominerande sträckan med huvuddelen av resandet i Norrtågssystemet och det är fortfarande sträckan Umeå – Örnsköldsvik som är den mest populära pendelsträckan med flest resenärer.

Förutom Norrtåg så trafikeras sträckan även av SJ med fyra dubbelturer Umeå - Stockholm. SJ:s utökning av trafikeringen 2017 från tre till fyra dubbelturer kvarstår även 2018. Denna trafikutökning skapade en komplexitet då trafiken innebar en parallellitet med Norrtågs trafik från Umeå och söderut i pendlingstid på morgonen. Däremot så ersätter SJ:s trafik inte Norrtågstrafiken sträckan Umeå – Hörnefors – Nordmaling – Örnsköldsvik då SJ ej stannar i Hörnefors och Nordmaling. Söder om Örnsköldsvik krävs ett biljettsamarbete för att SJ:s avgång ska kunna användas av pendlare. Landstinget har vid tidigare dialogtillfällen med SJ framfört att SJ:s avgångar bör angöra Nordmaling för förbättrad tillgängligheten till/från Stockholm, dock utan att detta har hörtsammats. Landstinget kommer även fortsättningsvis att lyfta denna fråga med SJ.

5 Trafikpolitisk vision, prioriteringar och mål

Landstingsfullmäktige antog i november 2015 en kollektivtrafikstrategi för Västerbottens läns landsting för perioden 2016-2019. Kollektivtrafikstrategin definierar landstingets trafikpolitiska prioriteringar och mål för planperioden.

Landstingsfullmäktige fastställer årligen treåriga planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken, vilka definierar inriktningen för perioden avseende landstingets kollektivtrafikåtagande och fungerar därmed som styrinstrument för landstingets planering av kollektivtrafiken och för framtagandet av kollektivtrafikplanen. Planeringsförutsättningarna för perioden 2018 – 2020 fastställdes av Landstingsfullmäktige i november 2016 .

5.1 Vision

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten ansvarar för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län. I programmet, som antas i Region Västerbottens fullmäktige, finns en vision för länets kollektivtrafik.

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

Denna vision ska fungera som en samlande drivkraft för länets ambitioner inom kollektivtrafikområdet. Visionen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet delas av Västerbottens läns landsting och utgör en grund för landstingets arbete med att tillhandahålla en attraktiv, miljövänlig, trafiksäker och tillgänglig kollektivtrafik som bidrar till länets och regionens utveckling.

5.2 Prioriteringar och mål

Landstingsfullmäktige drar i kollektivtrafikstrategin upp riktlinjerna för landstingets beställning av kollektivtrafik. Fullmäktiges ambition är att Västerbotten ska bli ett konkurrenskraftigt 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 denna kraftsamling.

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 sker med utgångspunkt i landstingets övergripande prioriteringar, dess strategier, program och policys, t.ex. landstingets funktionshinderpolitisk policy och miljöpolitiskt program, samt det folkhälsopolitiska programmet. Den trafik landstinget beställer ska präglas av låg energi- och miljöbelastning, en hög trafiksäkerhet och en god tillgänglighet för resenärerna. Fullmäktiges uppdrag till landstingsstyrelsen är att beställa kollektivtrafik utifrån fastställda prioriteringar och mål.

Prioriteringar

Samordningen av anslutningar med angränsande trafiksystem är betydelsefull för tillgängligheten till och från länet och därmed också betydelsefull för länets tillväxt och utveckling.

Vid utformning av den landstingsfinansierade kollektivtrafiken ska prioritet ges åt kollektivtrafik som knyter samman två eller helst fler kommuncentra, i syfte att skapa god tillgänglighet och livsmiljö i länets olika delar. Detta gäller i första hand landstingets egna verksamheter som sjukresor, tjänsteresor och arbetspendling, men även resor för att stimulera övrig arbetspendling.

Genom ovanstående medverkar landstinget till en 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. Detta sker bland annat genom samordning av landstings- och kommunalt finansierad trafik, men även genom samplanering mot trafik med andra finansiärer, inklusive kommersiell trafik.

Vid behovskonflikter mellan inomkommunalt och regionalt resande bör prioritet ges långväga resande som förbättrar tillgängligheten i länet före resande inom ramen för kommunernas ansvar.

Landstingen inom norra regionen har genom sitt Regionförbund en prioritet att stimulera utvecklingen av den norrländska universitetssjukvården. Detta innebär att resmöjligheter med kollektivtrafik mellan sjukhusen inom regionen måste säkerställas.

Landstinget ska medverka till att de samhällsbetalda resorna inom Norra Regionen och inom länet kan samordnas och optimeras både vad gäller upphandlingsförutsättningar och avrop. Samordning i detta fall avser förutom buss- och tågtrafik även färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar, ringbilar m m.

Mål

Utifrån landstingets prioriteringar för kollektivtrafikområdet och övriga program har ett övergripande mål och tre delmål formulerats för den landstingsfinansierade kollektivtrafiken:

Övergripande mål

Landstingsfinansierad kollektivtrafik stärker landstinget egen verksamhet och möjliggör ett regionalt och interregionalt resande som stärker länets tillväxt och utveckling

Delmål 1

Ökat resande och ökad marknadsandel

Det konkreta målet för 2016 avseende ökat resande var att antalet resor i den landstingsfinansierade kollektivtrafiken skulle öka med 1,6 % från 2015 till 2016. Utfall för 2016 var att antalet resor ökade med 2,3 %. Resandeökningmål för 2017 fastställs i denna kollektivtrafikplan och inte som tidigare i Landstingsstyrelsens verksamhetsplan. Målet är att antalet resor i den landstingsfinansierade kollektivtrafiken med buss ska öka med 1,5 % från 2016 till 2017.

Det finns en koppling mellan marknadsandel och kollektivtrafikens relevans, där marknadsandelen sjunker i takt med att kollektivtrafikutbudets relevans minskar. För att öka resandet och marknadsandelen bör satsningar göras 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.



Kunskap om kollektivtrafikutbudet, utbudets användbarhet och att det finns en produktfördel är faktorer som ger ökat kollektivt resande. Källa: Svensk Kollektivtrafik

En kunskap avseende resandeflöden och resandebehov på kort och lång sikt behöver även fortsättningsvis byggas/utvecklas. Kunskap om befintliga resandeflöden inom kollektivtrafiken finns. Denna kunskap behöver dock kontinuerligt ytterligare förstärkas och kopplas mot pendlingsströmmar med andra färdmedel för att skapa en stabil bas för att kunna analysera och prognostisera en utveckling av trafiken. I detta arbete ingår att sammanställa en bild av den totala trafiken för att därifrån kunna utveckla strategier och göra prioriteringar för fortsatt positiv utveckling av resandet. Planering av trafiken bör göras utifrån ett optimalt resursutnyttjande för att begränsa kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken. En effektivisering av trafiken kräver tydliga strategier för de trafikkoncept som skall genomföras. En arbetsgrupp för strategisk planering har under slutet av 2016

inrättats för att på övergripande nivå utveckla framtagandet av underlag för strategiskt arbete med syfte att stödja mål- och visionsarbetet för kollektivtrafiken i länet. Landstinget deltar i detta viktiga arbete.

Planerade åtgärder 2017

- Arbeta för att sänka kollektivtrafikens restidskvot för att öka attraktiviteten
- Förbättra turutbud och restider där potential till ökat resande finns för en ökad marknadsandel
- Planera för hela resan
- Aktivt arbeta med samverkan tåg och buss för att ta tillvara systemets potentialer och öka tillförlitligheten
- Fortsatt utveckla kunskapen om resandeflöden och resandebestånd på kort och lång sikt
- Planera trafiken utifrån ett optimalt resursutnyttjande
- Ta fram strategier för att utveckla de olika delarna av länets kollektivtrafik
- Utarbeta förslag till uppföljningsbara kvalitetsmål för kollektivtrafiken

Delmål 2

Kollektivtrafiken bidrar till minskad energi- och miljöbelastning och en ökad trafiksäkerhet

Målet att koldioxidutsläppen från den kollektivtrafik som landstinget beställer av Länstrafiken ska vara högst 50 gram per personkilometer 2019 är inte nedbrutet till ett specifikt mål för respektive år. Utfall för 2016 är dock att utsläppet är 56 gram per personkilometer.

En fortsatt satsning på hållbara drivmedel och ett ökat kollektivtrafikresande bidrar till att nå målet.

Planerade åtgärder 2017

- Arbeta i enlighet med de detaljerade miljömålen 2016 – 2019 med utgångspunkt i det miljöpolitiska programmet för Västerbottens läns landsting 2012 – 2020
- Arbeta i enlighet med beslut i landstingsstyrelsen i september 2015 för att minska fossilanvändningen inom kollektivtrafiken
- Fortsätta att utveckla uppföljningen av kollektivtrafikens miljöprestanda (kväveoxider, partiklar och koldioxid)
- Delta i förstudieprojektet "Hållbart arbets- och tjänsteresande" tillsammans med Region Västerbotten, Skellefteå och Umeå kommun, som delfinansieras via Tillväxtverkets strukturfonder
- Fortsatt arbeta med förstudie och program för ett samlat grepp och krafttag för hållbart resande

Delmål 3

Kollektivtrafiken har en god tillgänglighet och funktionalitet för alla

Planerade åtgärder 2017

- 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

5.2.1 Trafiksäkerhet och miljö

På nationell nivå är det övergripande målet för miljöpolitiken att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att ha orsakat ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet och miljökvalitetsmålen, som riksdagen beslutat om är basen för det svenska miljöarbetet.

I mars 2009 presenterades de nya transportpolitiska målen. De omfattar ett funktionsmål som handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter och ett hänsynsmål som handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De transportpolitiska målen ska fungera som stöd för lokala och regionala transportmål.

Västerbottens läns landsting har sedan 2006 ett miljöpolitiskt program som omfattar miljöpolicy, övergripande och detaljerade mål samt handlingsplan med aktiviteter. Landstingsstyrelsen har i uppdrag att, efter samråd, fastställa detaljerade mål och ta fram en handlingsplan med aktiviteter för genomförande av det miljöpolitiska programmet. Styrelsen ansvarar även för att landstinget i sitt miljöarbete lever upp till gällande lagstiftning.

Fullmäktige fastställer budgetramarna. Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder ska finansieras inom befintliga budgetramar. Större åtgärder måste alltså särskilt beaktas i det årliga budgetarbetet.

I landstingets miljöpolitiska program för perioden 2012 – 2020 står att landstingets verksamhet ska bidra till att uppfylla de nationella miljömålen och arbeta för att nå en hållbar utveckling, miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Landstinget ska uppfylla krav i gällande miljö- och trafiklagstiftning, hushålla med naturresurser, förebygga uppkomst av föroreningar genom ett systematiskt miljö- och trafiksäkerhetsarbete samt fortlöpande förbättringsarbete. Detta innebär för området kollektivtrafik att landstinget ska arbeta för att den trafik som landstinget genererar är trafiksäker och inte har negativ miljöpåverkan.

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.

Landstingsstyrelsen har för perioden 2016 - 2019 fastställt ett detaljmål för området trafik;

- Koldioxidutsläppen från den kollektivtrafik som landstinget beställer av Länstrafiken ska vara högst 50 gram per personkilometer 2019.

För att uppnå detta mål så har landstingsstyrelsen i september 2015 fattat beslut om nya miljökrav för minskad fossilanvändning inom kollektivtrafiken. Dessa miljökrav implementeras dels i samband med upphandling av kollektivtrafik och dels inom ramen för nuvarande avtal där så är lämpligt. Uppdrag finns därmed till Länstrafikbolaget att ta fram förslag på lämpliga linjer/avtal för minskad fossilanvändning inom ramen för nuvarande avtal. Förslag ska både innehålla ekonomisk beräkning samt redovisning av effekt kopplat till landstingets miljömål för kollektivtrafiken.

Utöver detta så arbetar landstinget tillsammans med Länstrafikbolaget med att förbättra uppföljningen och redovisningen av den landstingsfinansierade kollektivtrafikens miljöprestanda.

5.2.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Landstingets funktionshinderpolitiska policy med övergripande mål för Västerbottens läns landsting 2011 – 2015 omfattar tre målområden:

- Kunskap om funktionshinder
- Habilitering och rehabilitering
- Delaktighet

Inom målområdet för delaktighet finns uppdrag att landstinget hos kollektivtrafikmyndigheten ska beställa trafik som är tillgänglig och funktionell för personer med funktionsnedsättning i enlighet med fastställd policy för tillgänglig kollektivtrafik.

Den trafik som landstinget beställer ska präglas av trygghet och tillgänglighet för resenärerna. Möjlighet att boka rullstolsplats är en åtgärd som efterfrågats. Genom att utveckla en bokningsmöjlighet och därmed säkerställa att platsen är tillgänglig samt att resenären genom bokningen är väntad, medför att en större trygghet och tillgänglighet skapas för de målgrupper som landstinget prioriterar. Landstinget ser positivt på att en funktion för platsbokning av rullstolsplats tillskapas och att den med fördel kan kopplas till bokning av ledsagning i kollektivtrafiken.

Policyn för tillgänglig kollektivtrafik antogs av Länstrafikens ägarsamråd februari 2010. Arbetet med att omsätta policyn i en handlingsplan är i och med den nya kollektivtrafiklagen from 1 januari 2012 och den förändrade roll Länstrafiken därmed fått, överfört från Länstrafiken till Kollektivtrafikmyndigheten. Myndigheten har efter samråd inarbetat åtgärder i kollektivtrafikprogrammet. De åtgärder som direkt påverkar den

landstingsfinansierade trafiken är införande av ledsagning vid vissa prioriterade mål- och bytespunkter, automatiskt audiovisuellt hållplatsutrop samt fordonsutformningen i det prioriterade linjenätet.

Bland de åtgärder som pekas ut i policyn och som även har lyfts fram av Nämnden för Funktionshinder och Rehabilitering är behov av ledsagning. Nämnden har även kopplat detta till behov av ledsagning internt på Norrlands Universitetssjukhus (entrévärdar). I november 2013 fattade landstingsstyrelsen beslut om att inrätta ledsagning i kollektivtrafiken vid Norrlands Universitetssjukhus. Ledsagningen kopplas i möjligaste mån till de entrévärdar, som finns vid sjukhuset för att på så sätt få en väl fungerande och enkel koppling mellan vården och kollektivtrafiken för personer med behov av ledsagning. Utifrån beslutet så finns medel för ledsagningen budgeterat inom ramen för kollektivtrafik med buss. Ledsagningsfunktion mellan buss, tåg och utpekade målpunkter inne på och utanför Universitetssjukhuset startade i juni 2015. Nyttjandet har dock trots interna och externa informationsinsatser ännu varit lågt. Landstinget har sedan januari 2016 ansvar för finansieringen av ledsagningsfunktion kopplat till busstrafiken vid prioriterade bytespunkter i hela Västerbotten. Kostnader för ledsagningar kopplade till tågtrafiken bärs även fortsättningsvis av tågoperatören. En plan för fortsatt utvidgning av ledsagningen i länet finns i kollektivtrafikprogrammet.

I dagsläget bedöms kollektivtrafikens tillgänglighet utifrån tre kriterier; tillgång till rullstolsplats, ramp/lift och förekomst av audiovisuellt utrop ombord på fordonen. Landstingsfinansierad trafik har i dagsläget ej automatiskt hållplatsutrop, utan utropen sker manuellt och inre skyltning finns ej eller är ej tagen i drift i de fall fordonen är utrustade med invändiga displayer. Avsaknande av visuell information och mot bakgrund av den skiftande kvalitén på de manuella utropen har medfört att landstinget de senaste åren önskat en utveckling inom detta område. Länstrafikbolaget har i uppdrag att i samverkan med landstinget ta fram ekonomisk kalkyl och plan för införande av audiovisuellt utrop. Åtgärd inom detta område har sedan 2015 inkluderats i Länstrafikens budget. Audiovisuellt utrop har dock inte kunnat införas då problem med införande av Realtidsinformationssystem i länet har fördröjt tidplanen. Under 2016 har dock de två frågorna kopplats samman vilket förhoppningsvis ska leda till ett införande under 2017.

6 Ekonomisk ram för kollektivtrafiken 2018 - 2020

Planeringsförutsättningarna för perioden 2018 – 2020 innehåller en samlad ekonomisk prognos för Länstrafiken i Västerbotten AB och Norrtåg AB. Den trafik som förväntas utföras inom prognosen för Norrtåg AB och Länstrafiken i Västerbotten AB är baserad på den beställda trafiken för 2017.

Budget för 2018 avseende busstrafik som finansieras av driftsbidrag via Länstrafiken tas fram av Länstrafiken utifrån den trafikbeställning som landstinget gör i "Kollektivtrafikplan 2018 – 2020".

Den ekonomiska ramen för busstrafiken för 2018 - 2020 bygger på en uppräknings med 4 procent årligen. Prognos för kostnadsutvecklingen bygger på antaganden utifrån kostnadsutvecklingen (utfall) under perioden 2013 – 2016. Uppräkningen bygger på den av Länstrafiken i Västerbotten AB lämnade budgeten för 2017.

Kostnadsutvecklingen för tågtrafiken är mycket svår att prognostisera då osäkerhet finns kring den statliga medfinansieringen av Norrtågstrafiken. I Norrtåg finns dock en avräkningsskuld vilken kan överbrygga en ökad kostnadsnivå. Vidare så finns ytterligare en komplexitet med tågtrafiken då förändringar av tågtrafikens omfattning i något av länen även påverkar kostnadsbilden för de övriga länen utifrån den finansieringsfördelningslösning som finns för tågtrafiken.

Den ekonomiska ramen för tågtrafiken för 2018 - 2020 bygger på en uppräknings med 8 procent årligen, vilket bygger på en prolongering av kostnadsutvecklingen utifrån kostnadsutvecklingen för tågtrafiken under perioden 2013 – 2016. Uppräkningen bygger på av Norrtåg AB framtagna budget för 2017 (inklusive stationsavgifter hänförliga till tågtrafik). En komplexitet vad gäller den antagna budgeten för 2017 är att den ej inkluderar den av staten utlovade finansiering till Norrtågstrafiken om 20 Mkr då överenskommelsen med staten ej fanns, då budgeten antogs och då avtalet med staten ännu ej är undertecknat.

Utfall kostnader för landstingets kollektivtrafik 2013 – 2015 (boksut från bolagen)

Trafikslag	2013	2014	2015	2016
Busstrafik	88,7	84,0	89,6	88,3
Tågtrafik	23,6	25,4	29,2	30,3
Summa	112,3	109,5	118,8	118,6
Ekonomisk ram VLL	120,3	123,7	126,2	124,2

2013 var den procentuella kostnadsfördelningen mellan buss och tåg: Buss 79,0 % och tåg 21,0 %.

2014 var den procentuella kostnadsfördelningen mellan buss och tåg: Buss 76,6 % och tåg 23,4 %.

2015 var den procentuella kostnadsfördelningen mellan buss och tåg: Buss 75,4 % och tåg 24,6 %.

2016 var den procentuella kostnadsfördelningen mellan buss och tåg: Buss 74,4 % och tåg 25,6 %.

Prognos av kostnaderna för landstingets kollektivtrafik 2017 – 2020 (budget 2017 LT och preliminär 2018 NT)

Trafikslag	2017	2018	2019	2020
Busstrafik	103,4	107,5	111,8	116,3
Tågtrafik	39,9	40,7	44,0	47,5
Summa	143,3	148,2	155,8	163,8
Ekonomisk ram	127,4			

2017 är den procentuella kostnadsfördelningen mellan buss och tåg: Buss 72,2 % och tåg 27,8 %.

2018 är den procentuella kostnadsfördelningen mellan buss och tåg: Buss 72,5 % och tåg 27,5 %.

2019 är den procentuella kostnadsfördelningen mellan buss och tåg: Buss 71,8 % och tåg 28,2 %.

2020 är den procentuella kostnadsfördelningen mellan buss och tåg: Buss 71,0 % och tåg 29,0 %.

Från Norrtåg AB och Länstrafiken i Västerbotten AB budgeterade kostnader för buss- och tågtrafiken ligger till grund för landstingsfullmäktiges uppräknings av anslaget för kollektivtrafik i budgetprocessen för 2018.

Prognosen för perioden 2018 – 2020 baseras på budget för 2017, vilken ej inkluderar den (beslutade men ej undertecknade) statliga medfinansieringen till Norrtåg om 20 Mkr för 2017.

6.1 Länstrafiken

I och med bildandet av RKM har en process mot tydligare rollfördelning inletts i länet. Myndigheten har en strategisk roll och Länstrafiken i Västerbotten AB har fått en tydligare operativ roll. Länstrafiken i Västerbotten AB upphandlar på uppdrag av RKM den trafik som kommunerna och landstinget beställt, ansvarar för uppföljning av trafikavtal, den dagliga driften, samt information och marknadsföring av trafiken.

Översyn av förstärkningskostnader sker kontinuerligt och åtgärder genomförs för att begränsa kostnadsutvecklingen. Sedan uppföljningen intensifierats har de årliga förstärkningskostnaderna gått ned från drygt 11 Mkr till drygt 8 Mkr. En viss ökning av förstärkningskostnaderna finns budgeterat för inför 2017 då antalet resor och resmönster för asylsökande och ensamkommande barn förväntas generera ökade förstärkningskostnader i trafik som inte har kapacitet för de tillkommande resenärerna.

Endast ett av de avtal med begränsad omfattning i vilka landstingsfinansierad trafik finns är föremål för upphandling med påverkan på trafikåret 2018. Tilldelning av trafiken sker under februari månad vilket gör att Länstrafikens budget baseras på budgeterad kostnadsnivå för 2017. Indexutvecklingen i de landstingsfinansierade trafikavtalen har varit gynnsam. Prognosen pekar dock på att indexutvecklingen kommer att medföra ökade trafik kostnader framöver. Trafikkostnaderna känns trots detta stabila.

Sammantaget uppvisar det kollektiva resandet en positiv trend, vilket indikerar att trafiken totalt sett har en god attraktionskraft. Mellan september 2011 och januari 2015 höjdes inte taxan i kollektivtrafiken. Kollektivtrafikmyndigheten fattade under hösten 2014 beslut om att höja taxan från och med 2015-01-01. Beslutet innebar även att taxan årligen justeras per 1 januari enligt KPI. Vid eventuellt sjunkande KPI förändras ej den gällande taxan. Taxan höjdes med sammantaget 3,5 % per 2015-01-01. Höjningen av enkelbiljetter och periodkort differentierades dock med en högre procentuell höjning av periodkortet och en lägre procentuell höjning av enkelbiljetter.

Inför 2016 genomfördes ingen taxajustering till följd av att utvecklingen av KPI var i stort sett oförändrad och den marginella effekten den skulle ha för vissa av taxaintervallen ej motiverade denna försumbara justering utan denna effekt har följt med till justering av taxan 2017. I januari 2017 höjdes taxan med 1,18 %

För att möta framtida utmaningar är det av vikt att arbeta med uppföljning och analys av kostnadstäckningen i den landstingsfinansierade trafiken. För att detta ska vara möjligt krävs en förbättrad redovisning av intäkter per biljettslag på linjenivå från Länstrafiken. En dialog och utveckling av detta pågår.

Länstrafikens budget för 2017 omfattar vissa medel för investering i automatiskt audiovisuellt utrop i befintlig trafik. Länstrafikbolaget har i uppdrag att i samverkan med landstinget ta fram en ekonomisk kalkyl och plan för införandet av audiovisuellt utrop. Audiovisuellt utrop har dock inte införts till följd av att införandet av Realtidsinformationssystemet fördröjts. Under 2016 har dock de två frågorna kopplats samman vilket förhoppningsvis ska leda till ett införande under 2017. Budget för 2018 ska omfatta medel för investeringen.

Västerbottens läns landsting har årligen fattat beslut om medfinansiering av vissa fjällinjer i ett särskilt beslut och med särskild hantering av utbetalningen av medfinansieringen till kommunerna. Inför budget 2017 uppdrog Västerbottens läns landsting till Länstrafiken att budgetera för medfinansieringen. Landstinget uppdrar på samma sätt till Länstrafiken att inkludera medfinansieringen i budget 2018. De linjer som medfinansieras enligt ovan är;

- Linje 341 Ammarnäs – Sorsele
- Linje 417 Klimpfjäll – Vilhelmina
- Linje 420 Klimpfjäll – Vilhelmina
- Linje 436 Borgafjäll – Dorotea

Medfinansieringen uppgår till 50 % av nettokostnaden för linjerna. Vid beräkning av nettokostnaden ska samtliga resenärsintäkter medräknas, dvs. även skolkort. Förstärkningskostnader medfinansieras ej.

Länstrafikens arbete med att förfina arbetet med budgeten bör fortgå för att minska differensen mellan budget och utfall.

6.2 Norrtåg

Den regionala tågtrafiken administreras av Norrtåg AB, som bildades av de fyra nordligaste länen för att samordna tågtrafiken i länen och för att genomföra ambitionerna i Norrtågsförsöket. Ägandet av Norrtåg ser lite olika ut i de fyra länen. Det är endast i Västerbotten som Norrtåg ägs av Länstrafikbolaget (som i sin tur ägs av RKM). I de övriga länen ägs Norrtåg av direkt av RKM.

Avregleringen av järnvägsmarknaden från 2010 innebär att Norrtåg AB inte längre har någon ensamrätt för trafikering av bandelar i området, vilket innebär att tillkommande kommersiell trafiken (enligt Trafikverkets tolkning av avtalet) medför en minskad statlig medfinansiering.

Nettokostnaden för den planerade trafiken på Botniabanan 2010-2015 regleras enligt huvudavtalet samt enligt beslut i ägarsamrådet den 7 juni 2010, där Norrtåg AB fick i uppdrag att ta fram en finansieringsfördelning som utgår från konsortialavtalets principer och tar hänsyn till intäkterna.

6.2.1 Regionens finansieringsansvar

Den grundläggande finansieringsmodell som finns mellan länen är reglerad i konsortialavtalet genom att kostnader och intäkter ska fördelas utifrån den trafikproduktion som sker inom länen enligt formulering nedan:

Kostnaderna fördelas i förhållande till det trafikarbete - i detta fall den trafikproduktion uttryckt i kilometer - som utförs inom respektive län.

Intäkterna - i detta fall biljettintäkterna - fördelas i förhållande till de intäkter som trafikproduktionen genererar inom respektive län.

6.3 Riskanalys

Inför 2018, men även i ett längre perspektiv finns det ett antal riskområden som kan påverka landstingets framtida finansiering av kollektivtrafiken.

Osäkerhet kring nivån för statens (Trafikverkets) medfinansiering till Norrtågstrafiken

- En oklarhet råder kring den utlovade medfinansieringen om 20 Mkr till Norrtågstrafiken avseende både villkor och tidsperiod
- En ytterligare utökad kommersiell trafik kan medföra minskad medfinansiering från trafikverket till Norrtågsförsöket.

Medel finns allokerade hos Norrtåg som skuld till finansiärerna, vilka kan användas som brygga 2018 till en eventuellt högre finansieringsnivå för de fyra landstingen.

Osäkerhet kring fordonstillgång i Norrtågssystemet

Det råder en fordonsbrist i Norrtågssystemet för att möta trafikutökningar/fordonsförändringar vid eventuellt utökad trafik Luleå – Haparanda, en ytterligare återställning av trafiken Umeå – Luleå, samt behov av ytterligare elfordon vid en elektrifiering av Tvärbanan. Detta avser dock ej trafikbeställningen för 2018. Frågan behöver dock adresseras i närtid.

Medel finns allokerade hos Norrtåg som skuld till finansiärerna, vilka kan användas som brygga för att möta en eventuellt högre finansieringsnivå för de fyra landstingen hänförlig till investeringar i fordon.

Ökade trafik kostnader för busstrafiken till följd av indexutvecklingen

Budget för kollektivtrafiken med buss avseende 2018 tas fram i april/maj 2017. De index som används vid beräkning av trafik kostnader är framtagna av SKL. Tidsrymden mellan budget och faktiskt utfall innebär att det finns risk att bedömd indexutveckling ej fullt ut korrelerar med faktisk indexutveckling. Under senare delen av 2016 syns en tydlig, men ej dramatisk uppgång av de index som styr trafik kostnaderna, vilket gör att den bedömda risken är något större inför de närmast kommande åren.

Ökade förstärkningskostnader för busstrafiken till följd av positiv resandeutveckling

Till följd av en fortsatt positiv resandeutveckling, med beläggingsgrader nära maxkapacitet, kan innebära ökade förstärkningskostnader

Ökade förstärkningskostnader i busstrafiken kopplat till fler asylsökande och ensamkommande barn

Till följd av utvecklingen med fler asylsökande och ensamkommande barn under 2015 och 2016 så kunde viss ökning av förstärkningar härledas till detta, då dessa resenärer har resmönster och volymer som trafiken ej är dimensionerad för. Den process som pågår med förändringar av bosättningen till följd av Migrationsverkets avveckling av avtal innebär dock ökad komplexitet till följd av få och sena besked om var de asylsökande kommer att omplaceras till.

Boenden kan finnas på ställen där kollektivtrafiken ej är dimensionerad för stora resandevolymer eller där utbudet finns i en begränsad omfattning så att många resenärer hänvisas till tidslägen där beläggningen redan idag är hög. Dialog mellan landstinget och kommunerna om vem som ansvarar för olika resebehov pågår, men kan ytterligare utvecklas.

Strukturen för utbildning av ensamkommande barn på gymnasienivå innebär också att det finns risk för förstärkningskostnader om utbildning ej kan anordnas på hemorten utan då utbildning sker i annan kommun. Dialog mellan landstinget och kommunerna om hur utbildning kan lösas på bästa sätt för individen till en för samhället hanterbar kostnad sker.

Minskad medfinansiering från staten (Trafikverket) till busstrafiken

En viss risk kan finnas att nivåerna i Trafikverkets medfinansiering till Samverkande system förändras i samband med att avtalet ska förnyas.

7 Upphandling

7.1 Landstingsfinansierad busstrafik

Den trafik som landstinget finansierar upphandlas av Länstrafiken i Västerbotten AB på uppdrag av Kollektivtrafikmyndigheten, Region Västerbotten. Trafikkostnaden för de 25-talet trafikavtalen uppgår till drygt 160 Mkr. Avtalen är huvudsakligen baserade på ett grundavtal och därtill hörande möjlighet till förlängning av avtalet med ett år i taget. En övergång till längre avtal utan möjlighet till förlängning förordas dock av bussbranschen. Landstinget i Västerbotten har sedan 2013 övergått till denna modell vid upphandling av linjer som finansieras av landstinget.

Huvuddelen av de avtal som finns för landstingsfinansierad trafik är dock fortfarande av konstruktionen med ett grundavtal och ett antal ettåriga förlängningar. Detta innebär att landstinget i kollektivtrafikplanen ska besluta om det är landstingets vilja att utlösa denna förlängning. I det fall avtalen ej förlängs initieras en process från kollektivtrafikmyndighetens sida med samråd som utmynnar i beslut om allmän trafikplikt och upphandling av trafiken om bedömning görs att trafiken till sin omfattning eller utförande ej kommer att bedrivas kommersiellt.

I de fall ett avtal omfattar trafik som finansieras av landstinget och en eller flera kommuner bör en gemensam ståndpunkt nås. I det fall trafikavtalet omfattar trafik över länsgräns sker dialog med berört/berörda grannlän.

Beslut om förlängning där avtal upphör 2018-12-31:

Avtal 289	linje 14, 46 Umeå – Åsele – Dorotea – Vilhelmina – Åsele – Umeå
Avtal 291	linje 31 Storuman – Lycksele linje 34 Åsele – Lycksele linje 37 Vilhelmina – Storuman – Sorsele linje 43 Vilhelmina – Lycksele linje 48 Vilhelmina – Åsele
Avtal 293	linje 32 Lycksele – Skellefteå
Avtal 294	linje 46 Dorotea – Vilhelmina
Avtal 295	linje 71 Nordmaling – Vännäs
Avtal 305	linje 28 Malå – Lycksele Linje 36 Sorsele - Lycksele
Avtal 306	linje 17 Robertsfors - Umeå
Avtal 309	linje 31 Hemavan – Tärnaby – Storuman – Lycksele - Umeå
Avtal 310	linje 11 Nordmaling – Umeå Linje 16 Vindelns - Umeå
Avtal 311	linje 15 Bjurholm – Vännäs – Umeå Linje 55 Vännäs – Sörfors - Umeå
Avtal 313	linje 25 Sorsele – Arvidsjaur linje 26 Arjeplog – Arvidsjaur – Skellefteå
Avtal 316	linje 14 Vilhelmina – Åsele - Umeå
Avtal 317	linje 43 Vilhelmina - Lycksele

I vissa av avtalen ovan är landstinget delfinansiär vilket innebär att samråd har genomförts med övriga berörda finansiärer för att uppnå en gemensam ståndpunkt avseende vilja att förlänga avtalet eller ej. Samråd har genomförts med Vilhelmina kommun om avtal 291 och 317, med Lycksele, Malå, Norsjö och Sorsele kommuner avseende avtal 305, Dorotea kommun avseende avtal 294, med Vännäs kommun om avtal 295, med Umeå och Robertsfors kommuner avseende avtal 306 och 311 samt med Norrbotten avseende avtal 313.

Utifrån samråd med berörda kommuner som förutom landstinget är finansiärer av trafiken i avtalen, så ser landstinget att avtalen förlängs med ett år. I det fall kommunerna ingående i avtalen önskar avsluta avtalet då avtalet upphör så kan landstinget efter dialog hörsamma detta i det fall avtalet utgör en betydande del av kommunens kollektivtrafikåtagande.

7.1.1 Miljö- och trafiksäkerhetskrav

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 alkoholås (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:

År	Beställarens krav		Tabellen gäller till och med år
	Kväveoxider g/kWh	Partiklar g/kWh	
2014			Gäller alla år
2015			
2016			
2017			
2018	1,8	0,015	
2019			
2020			
2021			
2022			
2023			

Tabell 3. Beställarens krav för klass I, II och III fordon.

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

Koldioxid är kollektivtrafikens dominerande klimatpåverkande gas. Västerbottens läns landsting ställer där så är möjligt (tillgång till förnyelsebara bränslen viktig faktor) utökade krav, vilket innebär att trafiken ska utföras med en minskning av utsläpp av klimatpåverkande gaser motsvarande minst 70 % av utgångsvärdet. Utgångsvärdet är koldioxidutsläppen då 100 % fossil diesel används.

7.1.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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 ska vara utformad så 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

Då fordon på landstingsfinansierade linjer genom den upphandlande enhetens försorg ska utrustas med automatiskt audiovisuellt utrop bör detta krav tydliggöras och deltagande i processer hänförliga till detta krav skapas med landstinget såsom finansiär av trafiken.

7.1.3 Övriga kvalitets-/utformningskrav

- Internet
- Eluttag
- Profilering (utökad)

7.2 Landstingsfinansierad tågtrafik

Upphandling av Tågoperatör avslutades i juni 2015. Ny tågoperatör är Tågkompaniet och tjänstekoncessionsavtalet trädde i kraft i augusti 2016 och löper ut 2025-12-10.

8 Krisberedskapsplan

Landstingets ansvar för och möjlighet att tillhandahålla vård kan i händelse av olika kriser påverkas negativt av bristande tillgång till allmän kollektivtrafik då personalförsörjningen därmed påverkas. Utifrån detta är det av vikt att landstingets prioriteringar av hur kollektivtrafik beställd och finansierad av Västerbottens läns landsting ska upprätthållas i händelse av kris. Krisberedskapsplanen som antagits av landstingsstyrelsen i november 2015 omfattar ett antal krisscenarier och vilka åtgärder som landstinget ser som behövliga för att landstinget ska kunna fortsätta att tillhandahålla vård i händelse av kris.

Risker

Följande risker bedöms kunna uppstå, vilka kan hanteras inom ramen för ordinarie allmän kollektivtrafik. Extra resurser som ej är allmän kollektivtrafik omfattas ej av landstingets krisberedskapsplan utan hanteras på särskilt sätt inom ramen för landstingets övriga krisberedskap.

Följande kriser bedöms kunna uppstå med påverkan på den allmänna kollektivtrafiken:

- Personalbrist inom kollektivtrafiken till följd av exempelvis pandemi eller strejk.
- Bränslebrist
- Infrastrukturella problem av betydande omfattning, exempelvis brott i infrastrukturen vid översvämning eller annan åverkan på vägar eller spårinfrastruktur

Åtgärder

I händelse av kris ska Länstrafiken i Västerbotten AB och Norrtåg AB söka upprätthålla kollektivtrafik med fokus på arbetspendling i pendlingsintensiva tidslägen till/från sjukhusen i länet i enlighet med Västerbottens läns landstings prioriterade linjer och sträckor.

Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten är ansvarig myndighet för den allmänna kollektivtrafiken i länet och därmed ytterst ansvarig för Länstrafiken och Norrtåg och ska därför hållas informerad om de åtgärder som bolagen vidtar.

Information om hur den prioriterade trafiken utförs ska kommuniceras till landstingets beredskapssamordnare (TIB – Tjänsteman i beredskap) samt trafikstrateg på Västerbottens läns landsting.

Information om hur den prioriterade trafiken utförs ska tas fram och offentliggöras via erforderliga kanaler till allmänheten.

Prioriteringar

I händelse av kris ska linjer som möjliggör att fortsatt vård ska kunna tillhandahållas på i första hand Norrlands Universitetssjukhus, i andra hand Skellefteå lasarett och i tredje hand Lycksele lasarett.

I första hand prioriteras trafik som möjliggör arbetspendling i för vården pendlingsintensiva tidslägen till/från vården.

Prioriterad busstrafik:	
Linje	Sträckning
11	Nordmaling – Umeå
12/20/100	Skellefteå - Umeå
15	Bjurholm – Vännäs – Umeå
16	Vindelns – Vännäs
17	Robertsfors – Umeå
31	Lycksele – Umeå

Prioriterad tågtrafik:	
Linje	Sträckning
Botniabanan	Örnsköldsvik - Umeå
Vännäspendeln	Vännäs - Umeå
Tvärbanan	(Lycksele) - Vindelns - Umeå

9 Trafikbeställning

9.1 Busstrafik

Den busstrafik landstinget är kostnadsansvarig för förändras huvudsakligen i samband med upphandling av trafik utifrån att förändringar i trafikutbud vid detta tillfälle är mest fördelaktig ur kostnadsaspekt. Inför upphandling ses trafikomfattning, upplägg samt krav på trafiken ur miljö-, trafiksäkerhets- och tillgänglighetsaspekt över utifrån de av Landstinget antagna policys och program.

Under löpande avtal kan även viss översyn av trafikens omfattning och utförande göras, men då inom ramen för gällande avtal.

Utifrån att regional tågtrafik även beställs av landstinget är koppling mellan buss och tåg viktig i arbetet med beställning av busstrafik för att försöka uppnå ett samverkande system av trafik inom länet och över länsgräns.

Linje	Sträckning	Åtgärder inför trafikåret 2018
Linje 11	Nordmaling - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 12	Skellefteå - Umeå	Oförändrad trafikomfattning Översyn av förstärkningar av inomkommunal karaktär med målsättning att berörd kommun utökar trafiken för inomkommunalt resande
Linje 14	Vilhelmina/Dorotea - Åsele - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 15	Bjurholm - Vännäs - Umeå	Möjlig omfördelning av helgtrafik från linje 55 Vännäs – Sörfors – Umeå med lågt resande, med målsättning att förändra trafikeringen till stråk och tidslägen med behov av utökad trafik och potential till ökat resande Översyn av körvägar med fokus på förkortade restider för ökat resande
Linje 16	Vindeln - Umeå	Möjlig utökning av trafiken utifrån översyn av helgtrafiken på linje 55 Vännäs – Sörfors – Umeå där resandet är lågt, med målsättning att förändra trafikeringen till stråk och tidslägen med behov av utökad trafik och potential till ökat resande inom ramen för 4-klöversamarbetet
Linje 17	Robertsfors - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 20	Haparanda - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 21	Skellefteå - Burträsk - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 22	Norsjö - Skellefteå	I samband med genomförd upphandling med trafikstart 2018-01-01 så förändrades trafiken måndag – fredag från att gå Norsjö – Boliden och där koppla till inomkommunal linje Boliden - Skellefteå till att trafikera Norsjö – Skellefteå för att attraktivare pendling och förbättrade interregionala kopplingar till trafiken på E4
Linje 23	Malå - Norsjö	Utökas lördag och söndag till/från Skellefteå, istället för ej upphandlad trafik på linje 22
Linje 24	Arvidsjaur - Malå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 25	Arvidsjaur - Sorsele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 26	Skellefteå – Arvidsjaur - Arjeplog	Oförändrad trafikomfattning
Linje 27	Malå - Skellefteå	Oförändrad trafikomfattning

Linje 28	Malå - Lycksele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 29	Sorsele - Skellefteå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 31	Hemavan/Tärnaby - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 32	Skellefteå - Lycksele	Oförändrad trafikomfattning Översyn av förstärkningar av inomkommunal karaktär med målsättning att berörd kommun utökar trafiken för inomkommunalt resande
Linje 34	Åsele - Lycksele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 36	Sorsele - Lycksele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 37	Sorsele - Storuman - Vilhelmina	Oförändrad trafikomfattning
Linje 39	Bjurholm – Lycksele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 43	Vilhelmina - Lycksele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 44	Dorotea – Åsele	Oförändrad trafikomfattning
Linje 45	Gällivare - Östersund	Oförändrad trafikomfattning
Linje 46	Dorotea - Vilhelmina	Oförändrad trafikomfattning
Linje 47	Dorotea - Hoting	Oförändrad trafikomfattning
Linje 48	Åsele - Vilhelmina	Oförändrad trafikomfattning
Linje 55	Vännäs – Sörfors - Umeå	Översyn av helgtrafiken på linje 55 Vännäs – Sörfors – Umeå med lågt resande, med målsättning att trafikera stråk och tidslägen med behov av utökad trafik och potential till ökat resande
Linje 61	Vindelns – Vännäs	Oförändrad trafikomfattning
Linje 63	Dorotea - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 71	Nordmaling – Vännäs	Oförändrad trafikomfattning
Linje 98	Haparanda - Umeå	Oförändrad trafikomfattning
Linje 100	Haparanda - Umeå	Oförändrad trafikomfattning

9.1.1 Trafiköversyn

Inför trafikåret 2018 genomförs;

- Trafiköversyn av tåg och buss inom ramen för Fyrklövern Vindelns för ökat resande inom ramen för landstingets ansvarsområde.
- Trafiköversyn av trafiken Bjurholm – Vännäs – Umeå med fokus på körvägar för förkortade restider för ökat resande.

9.2 Ringbilar

Den ringbilstrafik landstinget är kostnadsansvarig för är av begränsad omfattning och den är huvudsakligen utformad som komplement till linjetrafik i tidslägen och relationer med lågt resande och/eller ojämn frekvens. Huvudsakligt fokus är att tillgodose behov av basservice till/från vård/samhällsservice alternativt veckoarbets- och studiependling på länsnivå.

Ringbil	Sträckning	Åtgärder inför trafikåret 2018
Ringbil 771	Vilhelmina - Åsele	Oförändrad trafikomfattning
Ringbil 799	Åsele - Dorotea	Oförändrad trafikomfattning
Ringbil 800	Storuman - Sorsele	Oförändrad trafikomfattning

9.3 Tågtrafik

Tågtrafiken omfattar för Västerbottens del sträckorna:

- Sundsvall – Umeå
- Luleå – Umeå
- Lycksele – Umeå
- Vännäs – Umeå

I övrigt finns inom ramen för Norrtågsförsöket trafik Sundsvall – Trondheim och Luleå – Narvik.

T18 (Tågplan 18, giltighet 2017-12-10 – 2018-12-08)

Inför T18 finns liksom inför T17 tre sträckor där identifierade problem finns som berör Västerbotten. Dessa sträckor är:

- Umeå – Luleå
- Umeå – Vännäs – Lycksele
- Sundsvall – Umeå

Umeå – Luleå:

Till följd av infrastrukturella problem sattes hastigheten för persontåg ned från 160 km/h till 90 km/h för en odefinierad framtid. Till följd av detta har trafiken i T16 och T17 reducerats till en dubbeltur. Eftersom banarbetet på sträckan är slutfört inför T18 har diskussion om att återställa trafikeringen till fler turer förts. Frågan är dock komplex då det under tiden för reduktionen i T16 och T17 har genomförts en utökning av trafiken på Botniabanen för att komma tillrätta med kapacitetsproblemen mellan Örnsköldsvik – Nordmaling – Hörnefors – Umeå på morgonen. Denna förstärkning av trafiken innebär att det råder brist på fordon för ytterligare trafikering Umeå – Luleå jämfört med T17.

Den trafiklösning som arbetats fram innebär att trafiken Umeå – Luleå återställs med en dubbeltur måndag – fredag (A-period) genom en tur från Umeå vid 07.30 och en tur från Luleå vid 13-tiden. Vidare så tidigareläggs avgången från Umeå till Luleå som idag går vid 16-tiden till 13.30-tiden. För förbindelse från Luleå till Umeå på sen eftermiddag så hänvisas till linje 100 och från Luleå till Umeå så hänvisas till SJ:s nattåg.

Umeå – Lycksele:

Linjen Umeå – Lycksele är en sträcka som har varit drabbad av störningar och omfattande tekniska fordonsproblem. Problemen var på en sådan nivå att större förändringar för att säkerställa en grundläggande stabilitet behövde åstadkommas. Den åtgärd som genomfördes från och med T16 var att skapa en underhållslucka på helgen för att säkerställa tillgängligheten till trafiken på sträckan Umeå – Lycksele. Detta innebar att helgtrafiken lördagar och söndagar ersatts med buss sträckan Hällnäs – Lycksele. Effekterna av underhållsluckan var goda vilket innebar att underhållsluckan permanentades i T17. Vid operatörsupphandlingen som genomfördes 2015 upphandlade Norrtåg ingen bussmatning Hällnäs – Lycksele. Detta har föranlett att trafikering Lycksele – Umeå i T17 ej ombesörjs genom koppling med buss Hällnäs – Lycksele, utan med buss på linje 31 Lycksele – Umeå. Trafiklösningen med utökad trafik på linje 31 innebär en förbättrad tillgänglighet för boende efter E12-stråket, fler avgångar med genomgående busstrafik Hemavan – Storuman – Lycksele – Umeå, en förbättrad spridning av förbindelserna efter E12-stråket, samt en bibehållen kostnadsnivå för den landstingsfinansierade kollektivtrafiken.

Eftersom avtalet är en tjänstekoncession och det inte finns några skallkrav kopplade till tidslägen för helgtrafiken så är det slutliga ställningstagandet operatörens. Inför T18 pågår dock dialog kring tåglägen som Tågkompaniet avser att söka för sträckan Hällnäs – Vindeln – Vännäs – Umeå då förutsättningarna förändrats med anledning av att tågtrafiken ej behöver anpassas till en matning Hällnäs – Lycksele - Hällnäs.

Sundsvall – Umeå:

Trafiken på sträckan fungerar tillfredställande och det primära problemet är att ett antal avgångar har betydande kapacitetsproblem framför allt sträckan Örnsköldsvik – Nordmaling – Hörnefors – Umeå. Från och med T15 infördes ett extra omlopp Umeå – Örnsköldsvik – Umeå. Motivet var att förstärka trafiken Örnsköldsvik – Umeå i pendlingsläge, då resandet med ankomst Umeå 07.45 var extremt högt med stående Nordmaling – Hörnefors – Umeå. Utvärdering av tidslägen och effekter föranledde vissa justeringar av

morgonturen till Umeå inför T16. Inför T17 reducerades trafiken till att trafikera Umeå – Nordmaling – Umeå och ankomsten till Umeå före kl. 08.00 har justerats.

I T17 utökade SJ trafikeringen till fyra dubbelturer Umeå – Stockholm. Trafikutbudet kommer även att finnas med i SJ:s ansökan för T18. Denna trafikering föranleder dock inte några förändringar i Norrtågs trafikutbud.

9.3.1 Trafikbeställning T18

Västerbottens läns landsting beställer tågtrafik för perioden 2017-12-10 – 2018-12-08 i oförändrad omfattning utifrån trafiken i T17 för Umeå – Vännäs, Umeå – Lycksele och Sundsvall – Umeå. För Umeå – Luleå beställs en återställning av trafiken måndag – fredag under A-period med en dubbeltur. Justering av tidslägen och upplägg för trafiken kan ske under tågplaneprocessen enligt förslag som arbetas fram för att möta problem som finns beskrivna/kan uppkomma för sträckorna Umeå – Luleå, Umeå – Vännäs – Lycksele och Sundsvall – Umeå.

9.4 Marktransport till flygplats

Tillgängligheten mäts till olika resmål i en tillgänglighetsmodell. Trots att nuvarande trafikavtal är relativt träffsäkra i att förbättra tillgängligheten för olika kommuner finns det ett antal kommuner där tillgängligheten ändå har mycket stora brister. De har långt till resmålen och saknar i allmänhet tågtrafik eller egen flygtrafik. Busstrafik finns men tar lång tid och ger därmed dålig interregional tillgänglighet.

Trafikverket har sökt ett sätt att förbättra tillgängligheten för dessa kommuner, som i allmänhet ligger i norra Sverige, där avstånden till bl. a Stockholm är långa. Med direktanslutning till relativt närliggande flygplatser i andra kommuner är det möjligt att skapa stora förbättringar av tillgängligheten. Anslutningstrafiken kan gälla både till flygplatser med avtalade flyglinjer och till flygplatser med kommersiell trafik. Trafikverket och regionen delar på kostnaden för trafiken och förutsättningen för regionens del är den kostnadsfördelningsmodell som gäller. Den kommun som berörs av anslutningar enligt Trafikverkets modell delar den regionala kostnaden med landstinget.

Under 2014 fördes diskussioner om anslutningstrafik mellan Trafikverket och RKM i flera av de nordligaste länen. I Västerbottens län konstaterades att flera kommuner redan har ordnad anslutningstrafik till flygplats. Enda anledningen att ändra något för de kommuner som redan har anslutningsmöjligheter är för att det skulle bli billigare. Flera andra kommuner skulle kunna få stor nytta av anslutningstrafik och ett mindre försök bedömdes därför vara lämpligt. Kollektivtrafikmyndigheten i dialog med Sorsele kommun och Västerbottens läns landsting diskuterade möjligheterna att genomföra ett begränsat försök Sorsele – Arvidsjaur.

Beslut fattades av Kollektivtrafikmyndigheten, Landstinget och Sorsele kommun om att genomföra ett försök med marktransport mellan kommunhuvudort och flygplats i enlighet med Trafikverkets riktlinjer. Västerbottens läns landsting, Sorsele kommun och Trafikverket finansierar försöket tillsammans. En upphandling genomfördes och trafiken startade i november 2015.

Trafikavtalet sträcker sig fram till 2017-10-31. Landstingets andel av nettokostnaden har under perioden fram till december 2016 uppgått till 75 000 kr. Vid ett gemensamt uppföljningsmöte i december 2016 mellan Trafikverket, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Sorsele kommun och landstinget konstaterades att effekterna för tillgängligheten har varit goda. Trafikverket ser positivt på att ånyo upphandla marktransport och att förnya avtalet med regionen efter 2017-10-31. För att detta ska vara möjligt fanns dock behov av ett förnyat positivt ställningstagande från regionen om finansiering. Landstingsstyrelsen fattade 2017-02-01 beslut om att delta i förnyad upphandling av ”Marktransport mellan Sorsele och Arvidsjaur flygplats”, samt att ingå förnyat avtal med Trafikverket om Marktransport mellan Sorsele och Arvidsjaur flygplats. Medel för detta anvisas ur anslaget för kollektivtrafik.