



DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrlands län

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030

Beslutad i förbundsdirektionen 2018-06-13

Dnr 16/00285



Tillsammans reser vi smartare

Inledning

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är länets regionala kollektivtrafikmyndighet. Medlemmar är länets samtliga kommuner och Region Västernorrland. Kommunalförbundet bedriver ingen kollektivtrafik i egen regi. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av kommunalförbundet under varumärket Din Tur eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg. I länet består transportsystemet av busstrafik, tågtrafik, särskild persontrafik och upphandlad och kommersiell trafik. Alla delar är viktiga för att uppnå ett utvecklat och sammanhållet transportsystem som ger fullgod service åt länets samtliga medborgare.

För att uppnå en så resurseffektiv kollektivtrafik som möjligt är kollektivtrafiken upphandlad i avtal som sträcker sig över flera år. Den linjelagda busstrafiken är dessutom upphandlad i olika avtalsområden som finansieras av flera medlemmar vilket innebär att förändringar inte kan göras utan att det påverkar en annan medlem ekonomiskt. Finansieringsmodellen ställer höga krav på långsiktig planering och finansieringsåtagande hos samtliga medlemmar.

Det ansvar och uppgifter som åligger en kollektivtrafikmyndighet enligt lag är bland annat att upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt, beskriva behovet av kollektivtrafik i länet, innehålla långsiktiga politiska mål för länets kollektivtrafikförsörjning och beskriva åtgärder som vidtas inom kollektivtrafiken för att skydda miljön. Programmet ska vidare innehålla mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättningar och beskriva bytespunkter och linjer som ska vara tillgängliga för alla.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands trafikförsörjningsprogram med målhorisont år 2030 har sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin med den länsgemensamma visionen ”Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet” och de strategiska målen som sammanfattat innebär att Västernorrland ska ha en positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och en stärkt innovationsförmåga. Utifrån denna vision och strategiska mål har kommunalförbundet arbetat fram fyra övergripande mål för en kollektivtrafik som ska utgå från resenärernas behov och bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner.

Ambitionen är att vi fram till år 2030 har en kollektivtrafik som uppnår följande:

- För området resenär målet om en kollektivtrafik som är attraktiv och modern och utgår från resenärens behov. Målet ska uppnås genom att på olika sätt arbeta för att på ett resurseffektivt sätt öka det totala kollektiva resandet och få fler nöjda kunder.
- För området hållbarhet målet om en behovsanpassad kollektivtrafik som bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle. Målet ska nås genom aktivt arbete för en kollektivtrafik som bidrar till social inkludering, ger ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, ger en minskad miljöpåverkan och bedrivs på ett resurseffektivt sätt.
- För området tillväxt målet om en kollektivtrafik som bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner. Målet nås genom aktivt arbete för att på ett resurseffektivt sätt öka resandet i prioriterade stråk och genom samverkan och innovation öka antalet resmöjligheter.
- För området medarbetare målet om att medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång. Målet nås genom att kommunalförbundets mål ska vara väl kända för medarbetarna och medarbetarna ska ha rätt förutsättningar för att möta de krav som ställs på vår verksamhet.

Kollektivtrafiken med buss och tåg i länet delas in i prioriterade stråk och grundläggande trafik. De prioriterade stråken har två nivåer: starka respektive medelstarka stråk/trafikområden. Grunden till uppdelningen är befintlig arbets- och studiependling samt potentialen för pendling. I bedömningen är möjligheten att resa kollektivt på restider som kan konkurrera med restider med bil en viktig faktor.

Kommunalförbundet har många gemensamma processer med de övriga fyra norrlandslänen. Tillsammans har vi ett gemensamt produktutbud som är giltigt inom och över länsgränserna med en gemensam prissättning. Under perioden fram till år 2030 är ambitionen att utveckla biljettsamarbetet med fler aktörer, både kommersiella aktörer och med andra regioner. Tillsammans med kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland/Härjedalen, Västerbotten och Norrbotten pågår ett utvecklingsarbete med målet att utforma ett gemensamt biljett- och betalsystem.

Lars Olof Olsson
Ordförande

Innehållsförteckning

1. Ett regionalt trafikförsörjningsprogram	5
1.1 Process och metod	5
1.2. Från trafikförsörjningsprogram till verksamhetsplan	6
1.3 Kollektivtrafikens organisation, ansvar och roller	7
2. Västernorrlands förutsättningar för kollektivtrafik	9
2.1 Befolkningsutveckling	9
2.2 Åldersstruktur	11
2.3 Arbetsmarknad	12
2.4 Utbildning	14
3. Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken	15
3.1 Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov	16
3.2 Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	17
3.3 Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	19
3.4 Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	21
4. Planeringsförutsättningar för kollektivtrafik i Västernorrlands län	22
4.1 Prioriterade stråk och trafikområden	22
4.2 Grundläggande trafik	24
5. Bytespunkter	25
5.1 Kategori 1	25
5.2 Kategori 2	25
5.3 Kategori 3	26
5.4 Målpunkter	26
6. Intäkts- och kostnadsutveckling	27
6.1 Intäkter	28
6.2 Kostnader	29
6.3 Åtgärder för att främja en resurseffektiv kollektivtrafik	32
Bilagor	
A. Trafikutbud	
B. Kundnöjdhet	
C. Produkter och prissättning	
D. Tillgänglighet	
E. Bytespunkter	
F. Omvärldsfaktorer	
G. Remissvar och fördjupade samråd	
H. Planeringsprocessen	

1. Ett regionalt trafikförsörjningsprogram

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är den politiska viljeinriktningen för utveckling av länets kollektivtrafik fram till år 2030.

Trafikförsörjningsprogrammet ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt¹ och därigenom vara vägledande för den kollektivtrafik som ska upphandlas, alternativt bedöms kunna bedrivas på kommersiell grund. Trafik som inte går att härleda till trafikförsörjningsprogrammet ska inte beslutas med allmän trafikplikt och därigenom inte heller upphandlas.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva behovet av all kollektivtrafik i länet, såväl upphandlad som kommersiell trafik². Trafikförsörjningsprogrammet ska även innehålla långsiktiga politiska mål med länets kollektivtrafikförsörjning. Trafikförsörjningsprogrammet ska också beskriva de åtgärder som kommer att vidtas inom kollektivtrafiken för att skydda miljön.

Det ska finnas tidsbestämda mål och beskrivning av vilka åtgärder som planeras vidtas för att anpassa kollektivtrafiken till personer med funktionsnedsättningar. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva vilka bytestpunkter³ och linjer⁴ som ska vara fullt tillgängliga för alla.

I de fall där kommunen har överlämnat ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till kommunalförbundet ska även omfattningen av den trafiken anges och grunderna för prissättning av den.

Kollektivtrafiklagen

Enligt den lag som trädde i kraft den 1 januari 2012 ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Syftet med lagstiftningen var bland annat att öka samordningen mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering men även att förenkla för kommersiella trafikföretag att komma in på marknaden och bedriva kollektivtrafik.

Det ansvar och uppgifter som åligger en regional kollektivtrafikmyndighet är att:

- upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram,
- besluta om allmän trafikplikt utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammet,
- efter överenskommelse med landstinget och kommunerna i länet upphandla persontransport och samordningstjänster för transportändamål som landstinget och kommunerna ska tillgodose,
- verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper, samt
- verka för tillfredställande taxiförsörjning i hela länet.

1.1 Process och metod

I juni 2015 gav förbundsdirektionen myndighetschefen i uppdrag att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram. Under vintern 2016 arbetade kommunalförbundets arbetsutskott fram övergripande mål (med utgångspunkt i den Regionala utvecklingsstrategins vision) för länets regionala kollektivtrafik. Målen skickades på remiss till medlemmarna under våren 2016 och de nya målen beslutades av förbundsdirektionen i juni 2016.

¹ Ett beslut som fattas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om trafik som är av så stort värde att den ska upphandlas men som inte bedöms vara kommersiellt intressant

² Kollektivtrafik som utförs av trafikföretag men som inte är upphandlad och skattefinansierad. Trafiken finansieras endast av biljettintäkter.

³ Ett samlingsnamn för hållplatser och resecentrum. En utpekad plats för på-, av- och omstigning mellan ett eller flera varianter av transporter inom kollektivtrafiken.

⁴ En förutbestämd sträcka som kontinuerligt trafikeras av ett förutbestämt antal turer/dag.

Under hösten 2016 fördes dialog mellan kommunerna, landstinget, avtalsbärande trafikföretag och kommunalförbundet med de nya målen som grund. Dialogerna hanterade områdena: *Mål och struktur, Behov och utbud, Information och marknad* samt *Tillgänglighet*. I dialogen kring tillgänglighet deltog även personer från funktionshindersrörelsen, Trafikverket och Länsstyrelsen i Västernorrland.

Med dialogerna som utgångspunkt arbetades ett remissutkast fram. Remissomgången resulterade i ett stort antal synpunkter. Utifrån dem har programmet genomgått omfattande omarbetning vilket bland annat innebär att det omstrukturerats för ökad tydlighet och läsbarhet. Även delar av innehållet har omarbetats och fördjupats, till exempel avsnittet om prioriterade stråk.

I samband med omarbetningen har också ett antal fördjupade samråd genomförts kring områdena flygbusstrafik, kompetensförsörjning och etablering, tillgänglighet och kollektivtrafik över länsgränserna.

Dokumentets struktur

Programmet har fokus på ambitioner och åtgärder som ska utveckla länets regionala kollektivtrafik fram mot år 2030 och programmets disposition ska stödja dokumentets läsbarhet. Kapitlen med mål och delmål samt ekonomi ligger tidigt i programmet. Övriga delar har indelats i bilagor för att underlätta vidareutveckling och bearbetning av programmets olika delar.

Revidering

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska enligt styrande lagstiftning revideras regelbundet. I den utformning dokumentet nu har – med huvuddokument och bilagor – underlättas omarbetning av programmets olika delar.

En revidering bör övervägas för varje ny mandatperiod. Tiden för att genomföra en revidering måste tas i beaktande och resurser och kompetens bör avdelas som täcker hela revideringsprocessen.

Tidpunkter för revidering:

- Efter val till region eller kommunfullmäktige: Efter ett allmänt val där det bildats nya majoriteter och/eller när det blivit stor omsättning av ledamöter i förbundsdirektionen.
- Inför upphandling av linjelagd busstrafik: Inför en större upphandling av linjelagd trafik bör programmet omarbetas så att det ger den politiska styrning som behövs för att motsvara de politiska förväntningar som gäller för den tidsperiod som upphandlingen omfattar.
- Annan orsak: Om en förändring sker som i väsentlig grad påverkar förbundsdirektionens styrning av den regionala kollektivtrafiken och som gällande program inte hanterar.

1.2. Från trafikförsörjningsprogram till verksamhetsplan

De åtgärder som görs av Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län⁵ ska bidra till att uppnå nationellt uppsatta mål, eller åtminstone inte motverka dessa mål som berör den regionala kollektivtrafikens planering och genomförande. Som exempel ska det transportpolitiska målet *År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen* vara vägledande för planeringsperioden.

Under planeringsperioden kan nationella och regionala mål förändras vilket ska beaktas när den regionala kollektivtrafiken planeras och genomförs.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet definierar länets gemensamma politiska ambition för kollektivtrafiken. Här fastställs vision och mål för den regionala kollektivtrafiken.

⁵ I det följande benämnd kommunalförbundet.

För att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet bryts det ner till en treårig långtidsplan. Planen beskriver de politiska prioriteringarna för de kommande tre åren och prioriteringarnas ekonomiska konsekvenser. Efter beslut i förbundsdirektionen ligger långtidsplanen till grund för budgetdialoger med medlemmarna.

I budgetdialogerna diskuteras budgetförutsättningar tillsammans med medlemmarna. Utifrån budgetdialogerna sammanställs ett förslag på budget som beslutas av förbundsdirektionen.

Budgeten bryts ner till en detaljerad verksamhetsplan.

Figur 1: Beskrivning av styrdokumentens relation till varandra



1.3 Kollektivtrafikens organisation, ansvar och roller

Hösten 2011 beslutade samtliga kommuner och Landstinget i Västernorrland⁶ att bilda *Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län* med ansvaret att vara en regional kollektivtrafikmyndighet.

Ett kommunalförbund är en offentligjuridisk person med egen rättskapacitet. Kommunalförbundet har övertagit uppgifter och beslutanderätt från sina medlemmar och blev i och med bildandet huvudman för verksamheten med egen budget och räkenskaper. Kommunalförbundet styrs av sina medlemmar genom regler i förbundsordningen. Region Västernorrland och kommunerna har inget juridiskt ansvar för de uppgifter som överlåtits till förbundet. Däremot är medlemmarna ytterst politiskt och finansiellt ansvariga för verksamheten.

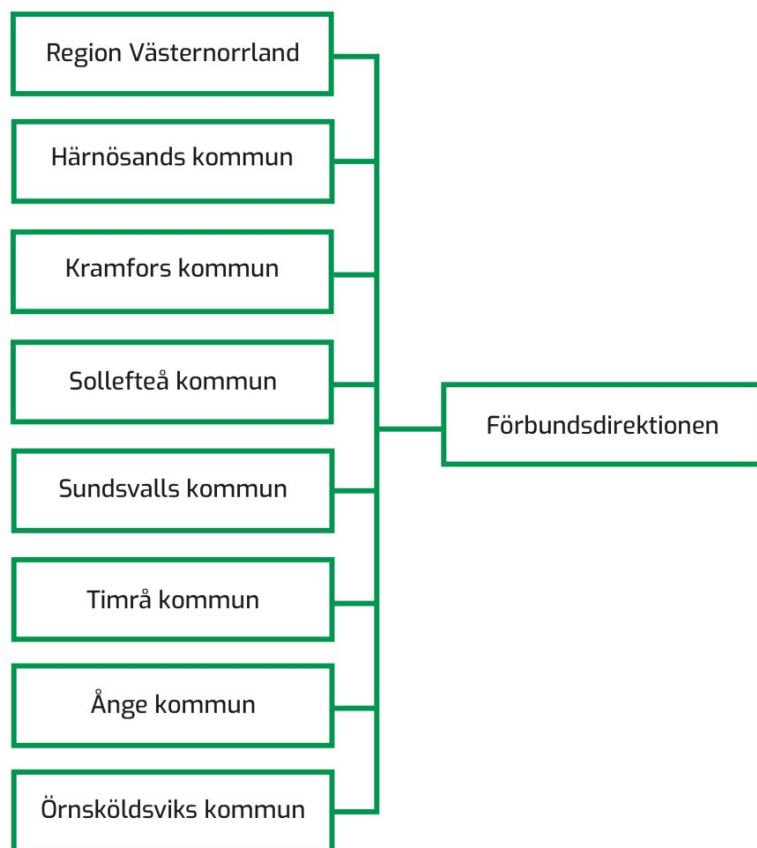
I och med bildandet fastställdes ett samarbetsavtal som reglerar relationen mellan medlemmarna och kommunalförbundet. I samarbetsavtalet framgår det att utöver de uppgifter som regleras i lagen ska

⁶ Från 2018-02-01 Region Västernorrland

Kommunalförbundet även fastställa taxor för trafik med trafikplikt, utom i de fall där nettoavtal och tjänstekoncession tillämpas.

Förbundsordningen reglerar att kommunalförbundet ska styras av en förbundsdirektion där ledamöterna utses av respektive fullmäktige.

Figur 2: Organisationsskiss Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län



1.3.1 Medlemmarna

Kommunerna och Region Västernorrland utgör kommunalförbundets medlemmar.

Medlemmarnas uppgift utöver att utse ledamöter till förbundsdirektionen är att:

- Varje år ange sitt behov av kollektivtrafik som underlag till kommunalförbundets planering och beslut om allmän trafikplikt.
- Ingå avtal med kommunalförbundet om den trafik som ska bedrivas inom respektive område.
- Kommunerna ansvarar för anläggande och drift av hållplatser⁷, bussterminaler och resecentra. I ansvaret ligger också väderskydd⁸, hållplatsstolpe och motsvarande utrustning.

Ansvaret för finansieringen av länets kollektivtrafik delas mellan medlemmarna och regleras i samarbetsavtalet.

Kommunalförbundet bedriver ingen kollektivtrafik i egen regi. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av kommunalförbundet under varumärket Din Tur eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg.

⁷ En plats märkt med en stolpe med toptavla eller ett väderskydd som anvisar på- och avstigning i busstrafiken.

⁸ En hållplats med tre väggar som skyddar mot regn, snö och vind.

För att uppnå en så resurseffektiv kollektivtrafik som möjligt är kollektivtrafiken upphandlad i avtal som sträcker sig över flera år. Den linjelagda busstrafiken är dessutom upphandlad i olika avtalsområden som finansieras av flera medlemmar vilket medför att förändringar inte kan göras utan att det påverkar en annan medlem ekonomiskt. Den här finansieringsmodellen ställer höga krav på långsiktig planering och finansieringsåtagande hos samtliga medlemmar.

1.3.2 Nationell samverkan

Kommunalförbundet har många gemensamma processer med de övriga norrlandslänen så som Norrtåg AB, gemensamma produkter, samverkande trafiksystem och ambitionen att bilda ett gemensamt bussgodsbolag. För framtiden planeras för en gemensam biljettmotor för alla produkter vilket på sikt kommer att leda till lägre IT-kostnader. Utifrån dessa samarbeten möts företrädare för myndigheter och bolag frekvent i samverkansgrupper. Politiker och de högsta tjänstemännen möts två gånger per år i presidieträffar.

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges kommuner och landsting och Samtrafiken AB är alla viktiga arenor för samverkan. Svensk Kollektivtrafik är en branschorganisation som stödjer sina medlemmar i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. De arbetar för att stärka kollektivtrafikens varumärke, driver nätverk, svarar på remisser, skapar debatt och omvärldsbevakar. Inom Sveriges kommuner och landsting arbetar man för att bevaka trafikhuvudmännens intressen. Vid avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad finns bland annat en expert på kollektivtrafik och särskild persontrafik. Avdelningen driver också ett antal forsknings- och utvecklingsprojekt inom området. Samtrafiken AB är en samverkansarena för både trafikhuvudmän och trafikföretag. Genom kommunalförbundets ägande ges tillgång till produkt- och tjänsteutveckling inom kollektivtrafikområdet. Stort fokus ligger på den digitala utvecklingen och dess möjligheter.

1.3.3 Ägarstyrning

Kommunalförbundet har ett antal hel- och delägda bolag. Bussgods i Västernorrland AB, Norrtåg AB, AB Transitio och Samtrafiken AB är del av koncernen. Kommunalförbundet är en aktiv ägare som tar ansvar för både uppdrag och uppföljning.

2. Västernorrlands förutsättningar för kollektivtrafik

En regional kollektivtrafik som tidsmässigt kan konkurrera med restiden för bil och i bästa fall generera snabbare restider skapar möjligheter för större arbetsmarknadsregioner och en mer varierad arbetsmarknad. Det i sin tur kan bidra till ökad sysselsättning, förbättrad löneutveckling och mer skatteintäkter för att utveckla och skapa ett attraktivare län för både invånare och näringsliv.

Västernorrlands geografiska struktur är gynnsam för en effektiv planering av den regionala kollektivtrafiken. De allra flesta människorna bor utmed kusten i kommunerna Örnsköldsvik, Kramfors, Härnösand Timrå och Sundsvall. Länet har två inlandskommuner Ånge och Sollefteå.

Västernorrland är ett glesbefolkat län. Över 90 procent av befolkningen har tillgång till minst en bil i hushållet. I många kommuner är det avgiftsfritt eller förenat med låg kostnad att parkera centralt. För att kollektivtrafiken ska växa krävs politiska prioriteringar av bland annat strategiska infrastruktursatsningar och ett förändrat förhållningssätt till bilåkandet samt en ökad biljettsamverkan mellan de operatörer som bedriver kollektivtrafik i eller i anslutning till Västernorrland.

2.1 Befolkningsutveckling

En positiv befolkningsutveckling är viktig för länets tillväxt och utveckling. I slutet av 2017 uppgick länets befolkning till drygt 246 000 invånare det vill säga drygt 2,4 procent av Sveriges befolkning. Länet omfattar 5,3 procent av landets yta.

Tabell 1: Folkmängd i Västernorrland per 31 december 2017 (SCB)*

Kommun	Kategori	Antal invånare 2017
Ånge	Glesbygdskommun	9 480
Sundsvall	Större stad	98 810
Timrå	Förortskommun till större stad	18 030
Härnösand	Kommun i glesbefolkad region	25 190
Kramfors	Kommun i glesbefolkad region	18 610
Sollefteå	Glesbygdskommun	19 709
Örnsköldsvik	Större stad	56 139

* Kommungrupper enligt Sveriges Kommuner och Landstings indelning från och med 2011.

Glesbygdskommun: Kommun med tätortsgrad understigande 70 procent och mindre än åtta invånare per kvadratkilometer.

Större stad: Kommuner med 50 000 – 200 000 invånare samt en tätortsgrad överskridande 70 procent.

Förortskommun till större stad: Kommuner där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i annan kommun.

Kommun i glesbefolkad region: Kommuner med mindre än 300 000 personer inom en radie av 112,5 km.

Diagram 1: Befolkningsutveckling per kommun 2012 – 2017 (SCB)

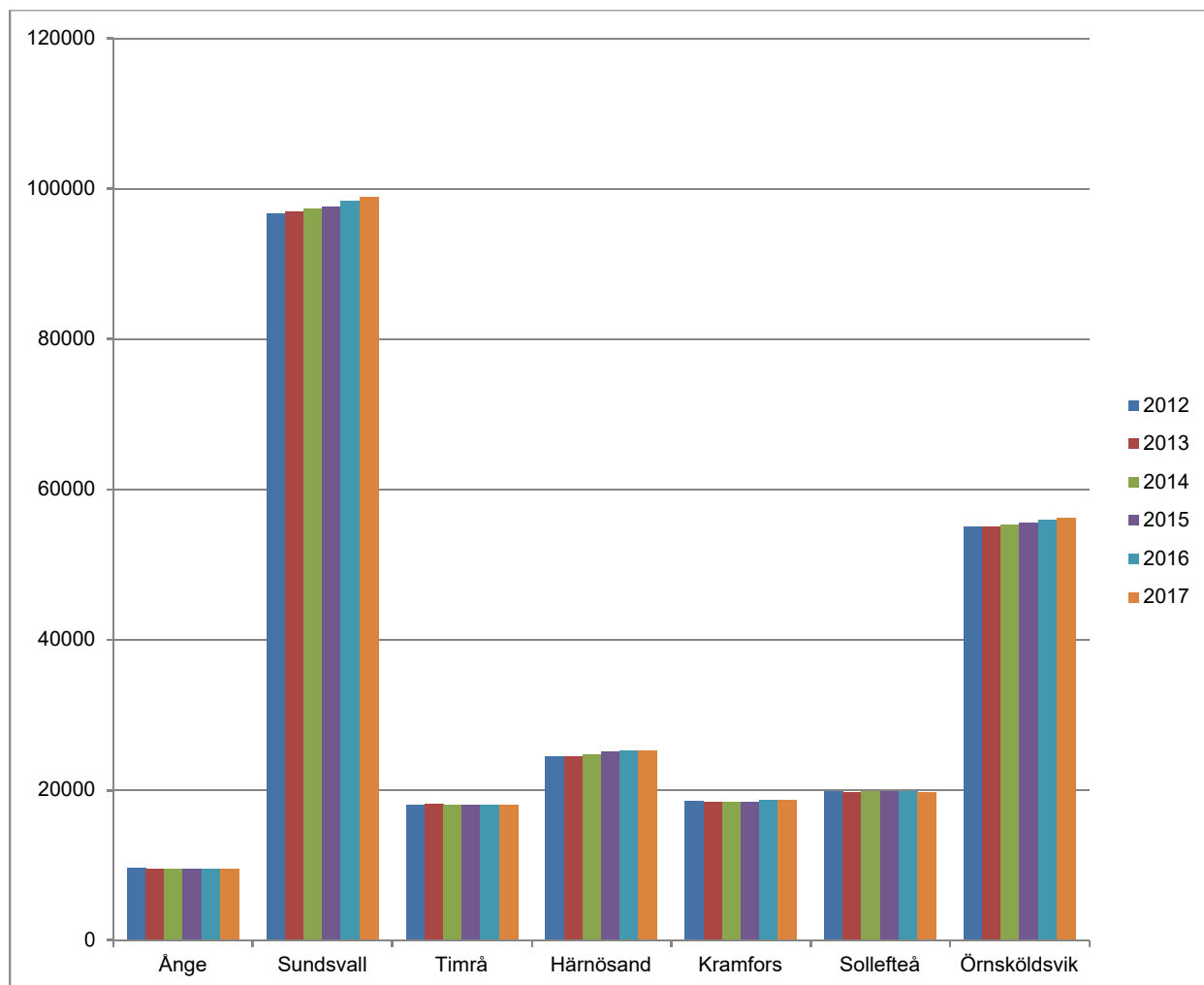
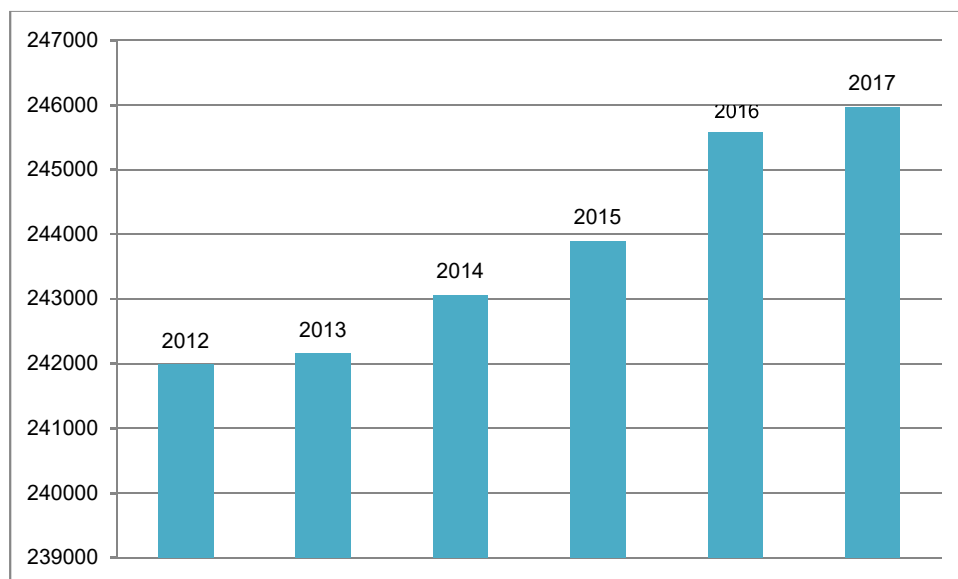


Diagram 2: Befolkningen i Västernorrlands län åren 2012 – 2017 (SCB)



Befolkningsutvecklingen under åren 2015-2016 berodde till stor del på inflyttning till länet av personer födda utanför Sveriges gränser och fick uppehållstillstånd.

2.2 Åldersstruktur

Medelåldern i länet ligger betydligt högre än riksgenomsnittet. Samtliga kommuner ligger över riksgenomsnittet. Även om kommunerna jämförs med kommuner inom samma kategori är medelåldern högre än i övriga kommuner i landet.

Andelen över 65 år är betydligt högre i Västernorrland än i övriga Sverige. Högst medelålder är det i Kramfors, Ånge och Sollefteå. Västernorrland behöver fler invånare som är under 44 år för att åldersbalansen ska bli bättre och för att länet ska utvecklas genom ett positivt födelsenetto samt ökade skatteintäkter genom högre andel förvärvsarbete.

Tabell 2: Åldersfördelning i Västernorrlands län per 31 december 2017 (SCB)

Område	Antal invånare	Ålder 0-17	Ålder 18-64	Ålder 65<	Medelålder
Hela riket	10 120 242	21	59,2	19,8	41,2
Västernorrlands län	245 968	19,9	56,3	23,8	43,5
Ånge	9 480	17,1	55,7	27,1	46,5
Sundsvall	98 810	20,5	58,1	21,3	42,2
Timrå	18 030	20,6	56,6	22,8	43,0
Härnösand	25 190	19,9	54,5	25,6	44,1
Kramfors	18 610	17,4	54,1	28,4	46,7
Sollefteå	19 709	18,9	53,7	27,4	45,7
Örnsköldsvik	56 139	20,3	55,5	24,1	43,6

2.3 Arbetsmarknad

I länet finns ett trettiotal privata företag eller kommunalägda bolag med fler än 200 anställda. Omkring tjugo av företagen och bolagen har sitt huvudsäte i Sundsvall eller Timrå.

Tabell 3: Privata företag/ bolag i Västernorrlands län med fler än 200 anställda (SCB 2018)

Arbetsgivare	Antal anställda	Besöksort
SCA Graphic Sundsvall aktiebolag	1075	Sundsvall
Samhall aktiebolag	975	Sundsvall
Metsä board Sverige AB	775	Husum
BAE Systems Hägglunds aktiebolag	675	Örnsköldsvik
Folksam ömsesidig sakförsäkring	675	Kramfors
Postnord Sverige AB	675	Sundsvall
Coop Nord ekonomisk förening	625	Örnsköldsvik
Telia Sverige AB	575	Sundsvall
Bosch Rexroth AB	475	Mellansel
Byberg & Nordins busstrafik AB	475	Timrå
Com Hem AB	475	Härnösand
Kubikborg aluminium AB	475	Sundsvall
Akzo Nobel Pulp and performance	425	Sundsvall
Domsjö fabriker AB	425	Domsjö
Valmet AB	425	Sundsvall
SCA Timber AB	375	Bollstabruk
IF Skadeförsäkring AB	325	Sundsvall
Mondi Dynäs AB	325	Väja
Frösunda omsorg AB	275	Sundsvall
IKEA svenska försäljnings AB	275	Sundsvall
Nobina Sverige AB	275	Sundsvall
Nordea Bank AB	275	Sundsvall
SCA Skog AB	275	Sundsvall
HSB Södra Norrland ekonomisk förening	225	Sundsvall
Manpower AB	225	Sundsvall
Norrlands miljövård AB	225	Sundsvall
Permobil AB	225	Timrå
R.I.K. Assistans AB	225	Härnösand
SJ AB	225	Sundsvall
Tidningstjänst AB	225	Härnösand
Willys AB	225	Sundsvall
Västernorrland Utveckling & Omvårdnad AB	225	Sundsvall

Den största arbetsgivaren i varje kommun är kommunen själv. Sundsvalls kommun är den största arbetsgivaren i länet med flest anställda.

Tabell 4: Offentliga arbetsplatser (kommuner, landsting, statliga enheter etc.) med fler än 100 anställda (SCB 2018)

Arbetsgivare	Antal anställda	Besöksort
Sundsvalls kommun	8325	Sundsvall
Region Västernorrland	6775	Härnösand
Örnsköldsviks kommun	6275	Örnsköldsvik
Kramfors kommun	2525	Kramfors
Härnösands kommun	2475	Härnösand
Sollefteå kommun	2075	Sollefteå
Timrå kommun	1675	Timrå
Försäkringskassan	1375	Sundsvall
Ånge kommun	1125	Ånge
Mittuniversitetet	625	Sundsvall
Bolagsverket	575	Sundsvall
Polismyndigheten	575	Sundsvall
Telia Sverige AB	575	Sundsvall
Arbetsförmedlingen	525	Sundsvall
Centrala studiestödsnämnden	375	Sundsvall
Kriminalvården	375	Härnösand
Skatteverket	375	Sundsvall
Statens tjänstepensionsverk	275	Sundsvall
Länsstyrelsen i Västernorrlands län	225	Härnösand
Sveriges domstolar	225	Sundsvall
Trafikverket	225	Härnösand
Migrationsverket	175	Sundsvall
Medelpads räddningstjänstförbund	125	Sundsvall
Riksarkivet	125	Fränsta
Systembolaget	125	Sundsvall

De allra flesta förvärvsarbetande över 16 år pendlar inom den egna kommunen. Det är endast i Timrå kommun som majoriteten pendlar över en kommungräns, vilket förklaras av det korta avståndet till Sundsvall. Utöver vad som redovisas i nedanstående tabell kan noteras en relativt stor pendling från Sollefteå kommun till grannkommunerna i Jämtlands län: Ragunda (57 personer) och Strömsund (63 personer) .

Tabell 5: Dag- och nattbefolkning/förvärvsarbetande pendlare 16+ över kommungräns 2016⁹ (SCB)⁹

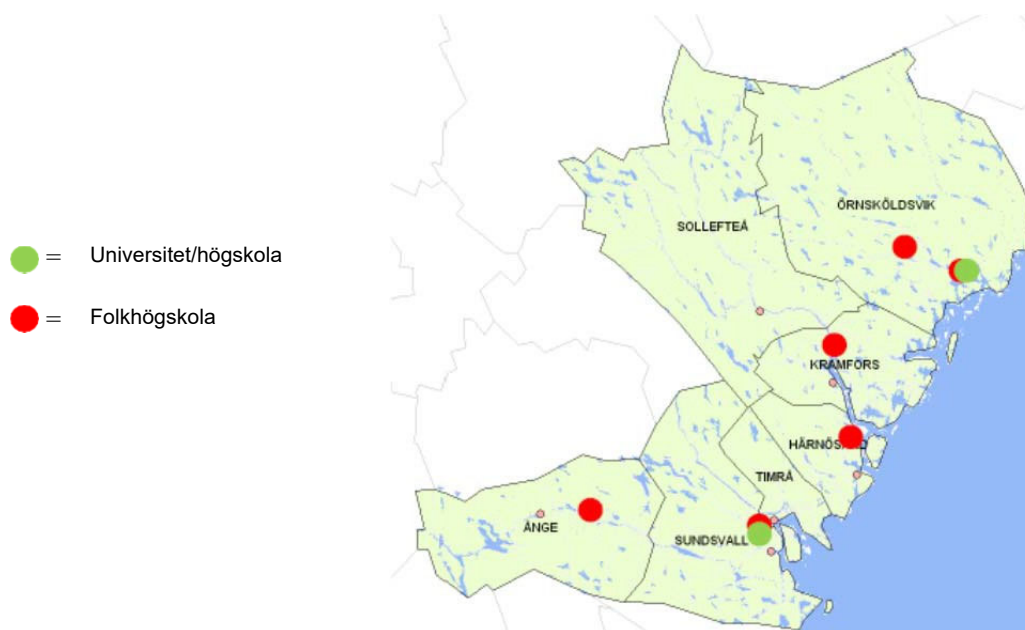
Arbetsort	Bostadsort									
	Hudiksvall	Ånge	Sundsvall	Timrå	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Örnsköldsvik	Östersund	Umeå
Hudiksvall	14 874	8	111	5	9	4	4	13	8	23
Ånge	0	3 559	250	13	4	0	1	3	37	3
Sundsvall	211	521	42 699	4 219	1 166	141	135	211	206	139
Timrå	9	31	1 810	3 637	188	11	11	28	5	14
Härnösand	7	12	690	299	8 574	362	84	125	15	47
Kramfors	6	5	65	17	460	6 827	364	206	19	45
Sollefteå	6	6	47	8	49	273	7 675	69	31	40
Örnsköldsvik	21	13	77	15	57	240	75	24 802	25	351
Östersund	15	59	109	15	24	9	45	25	27 364	66
Umeå	19	6	113	20	38	32	31	431	74	57 213

2.4 Utbildning

Universiteten och folkhögskolorna utgör viktiga målpunkter för länets kollektivtrafik eftersom de säkerställer att länets invånare har tillgång till utbildningsmöjligheter trots boende i en annan kommun.

I Västernorrlands län finns Mittuniversitetet med omkring 13 600 studenter. Campus ligger i Sundsvall och Östersund. Mittuniversitetet är ledande på distansutbildningar i Sverige. I Örnsköldsvik har Umeå universitet verksamhet. I länet finns också kvalificerade yrkesutbildningar och folkhögskoleutbildningar.

Figur 3: Universitet och folkhögskolor i länet



⁹ Statistik som omfattar 2017 finns tillgänglig i november 2018.

3. Övergripande mål och delmål för kollektivtrafiken

Den vision som kommunalförbundet arbetar mot är den länsgemensamma vision som anges i den regionala utvecklingsstrategin (RUS):

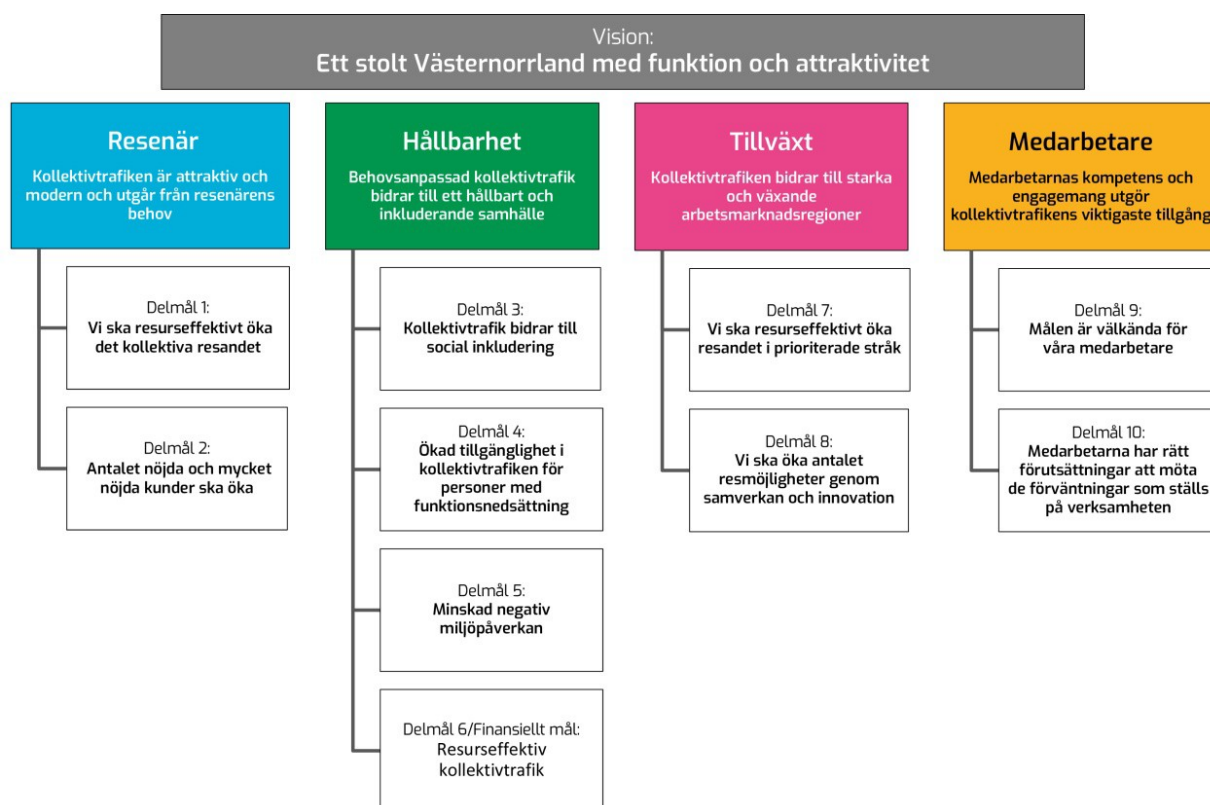
Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet.

De strategiska mål som anges i RUS innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha en positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och en starkt innovationsförmåga.

Utifrån RUS vision och strategiska mål har kommunalförbundet arbetat fram fyra övergripande mål för en kollektivtrafik som ska utgå från resenärernas behov och bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner.

De övergripande målen anger ambitionen för kollektivtrafiken år 2030. Ett antal delmål konkretiserar de övergripande målsättningarna. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik utgör även kommunalförbundets finansiella mål. I avsnitt 3.1 – 3.4 beskrivs de fyra övergripande målen och de tio delmålen samt ambitioner för att uppnå dem. (Åtgärderna beskrivs på mer konkret nivå tillsammans med indikatorer för uppföljning i långtidsplanerna.)

Figur 4: Övergripande mål och delmål



3.1 Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov

Resenärernas behov står i fokus och vi ligger i framkant i utvecklingen. För att göra det krävs omvärldskunskap, mod att våga välja och långsiktighet i besluten.

Det ska vara enkelt att resa med kollektivtrafiken. Resenärerna erbjuds en kollektivtrafik med god komfort anpassad för arbets- och studiependling. Produktutbudet är enhetligt, enkelt att förstå och relevant i hela länet. Produkterna ska också kunna användas för resor över länsgränserna. För att hela resan ska vara möjlig är det centralt att bil, gång och cykel planeras för att fungera tillsammans med kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt att ta steget att börja resa kollektivt. Vi arbetar strategiskt och långsiktigt med beteendepåverkande insatser för att få fler bilister att börja resa kollektivt.

Genom anropsstyrd trafik eller samordning med den särskilda persontrafiken kompletteras den allmänna kollektivtrafiken och ger sammantaget en grundläggande tillgänglighet och kollektivtrafik i länet.

Delmål 1: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Vi erbjuder en hög turtäthet i tätortstrafiken.
- Den regionala kollektivtrafiken kan konkurrera tidsmässigt med bilen. Med rätt utrustning i fordonen ger kollektivtrafiken möjlighet till effektivare tidsanvändning för resenären.
- Resenärer och potentiella resenärer får relevant och lättillgänglig information i prioriterade kanaler och vi arbetar ständigt för en förbättra vår information och kommunikation.
- Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som trafik med färre än fem resenärer/tur under en vanlig arbetsvecka.
- Bytespunkterna i länet är utformade på ett sätt som garanterar en trygg av-, på- och omstigning.
- Det kollektiva resandet¹⁰ ska öka med 1 procent årligen fram till år 2030.

Delmål 2: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Bytespunkterna håller en hög kvalitet i utformning, tillgänglighet och information, är inbjudande och trygga. För att hela resan ska vara möjlig är det centralt att bil, gång och cykel planeras för att fungera tillsammans med kollektivtrafiken. För att nå en hög kvalitet behövs dialog med kommunerna och Trafikverket.
- Genom digitalisering och en ständig utveckling av våra kommunikationskanaler minimeras risken för att resenärerna ska nås av felaktig information.
- Kollektivtrafiken har en god tidhållning och resenären kan lita på att bussar och tåg kommer fram i tid.
- Vi upphandlar tekniska system med öppna gränssnitt och öppen data och främjar kunddriven teknikutveckling.

¹⁰ Mätt i antal påstigande

- Vår avtalsuppföljning säkerställer upphandlade kvalitetskrav.
- Det är snabbt och enkelt både för resenären att föra fram synpunkter till kommunalförbundet och för oss att återkoppla till resenärerna. Utvecklade digitala kanaler och resenärsvärdar är exempel på viktiga faktorer för enkel och snabb kommunikation.

3.2 Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

Planeringen av den regionala kollektivtrafiken beaktar resandet ur ett socialt, jämställdhets och icke-diskriminerande perspektiv. Den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och trygg för alla resenärsgupper.

Ingen diskrimineras från att resa kollektivt. Däremot kan inte all linjelagd kollektivtrafik¹¹ anpassas för alla. Den särskilda persontrafiken kompletterar den allmänna kollektivtrafiken för personer med särskilda behov. Den linjelagda kollektivtrafiken kombinerad med anropsstyrd trafik och särskild kollektivtrafik ger en grundläggande tillgänglighet och trafikförsörjning i hela länet.

Att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken bidrar till att göra den inkluderande och användarvänlig för alla resenärer oavsett funktionsförmåga. På så sätt bidrar insatserna till att göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt resealternativ.

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska vara tillgänglig utifrån fyra perspektiv: fysisk tillgänglighet, social tillgänglighet, tillgänglig information samt geografisk tillgänglighet.¹² Åtgärder inom ramen för dessa fyra perspektiv beskrivs i bilaga D.

Kollektivtrafiken är socialt inkluderande¹³ vilket bland annat kan handla om att trafikera områden som inte alltid är ekonomiskt bärande och att vi kan erbjuda ett produktutbud som är relevant och som alla kan ta del av och förstå. En busslinje kan vara ekonomiskt försvarbar ur ett samhällsperspektiv trots ett lågt resande. En relevant kollektivtrafik påverkar människors möjlighet till sysselsättning. Därför går det inte endast att mäta antalet resande och kostnaden för kollektivtrafik för att värdera kollektivtrafikens samhällsnytta. Däremot är det hela tiden viktigt att värdera alternativa lösningar som kan vara mer kostnadseffektiva men ändå fylla samma behov. Tillsammans med våra medlemmar konsekvensbeskriver vi åtgärder i kollektivtrafiken ur ett socialt perspektiv.

Resenärer ska bemötas på ett serviceinriktat och respektfullt av de som arbetar inom kollektivtrafiken och kollektivtrafiken ska vara trygg. Genom samverkan med offentliga aktörer bidrar vi till en tryggare miljö i och omkring kollektivtrafiken.

Infrastrukturåtgärder stärker kollektivtrafiken. För att maximera effekten ska åtgärderna identifieras i ett tidigt skede tillsammans med trafikföretag, Trafikverket och kommunerna.

Vi arbetar med att skapa en kollektivtrafik som minimerar negativ miljöpåverkan och satsar på fossilfria och energieffektiva drivmedel. Vår strävan är en helt fossilfri linjelagd kollektivtrafik och en SÄKO-trafik som till 50 procent drivs med fossilfria drivmedel.¹⁴

¹¹ Kollektivtrafik som körs enligt förutbestämd tidtabell.

¹² Fysisk tillgänglighet = anpassning av fordon och infrastruktur med hänsyn till personer med olika funktionsnedsättningar. Social tillgänglighet = bemötande samt anpassning av miljöer som bidrar till inkludering och trygghet för alla människor. Tillgänglig information = information som anpassas utifrån funktionsnedsättningar, läsförmåga och språkkunskaper. Geografisk tillgänglighet = tillgänglighet utifrån ett geografiskt perspektiv samt ett tidsperspektiv (närhet och utbud).

¹³ Med social inkludering menas att människor kan ta del av viktiga samhällsfunktioner oavsett ekonomiska, fysiska eller psykiska förutsättningar.

¹⁴ Fördjupning kring miljökrav kommer att tas upp i detta dokumentets kommande revidering.

Delmål 3: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Alla barn upp till 19 år i länet erbjuds ett gemensamt och kraftigt reducerat periodkort som är giltigt i hela länet i linjelagd buss- och tågtrafik.
- Väl fungerande digitala system och kanaler ger resenären ökad frihet att planera, betala och genomföra resor med kollektivtrafiken efter sina egna förutsättningar.
- Resenärer över 80 år reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet.
- Resenärer med färdtjänststillstånd reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet.
- Resenärer med barn i vagn reser avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken i hela länet.
- Fler har möjlighet att göra sina sjukresor och färdtjänstresor med den linjelagda kollektivtrafiken. En högre grad av samordning innebär att andelen ensamåkande vid färdtjänst- och sjukresor minskar.

Delmål 4: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Tekniska system som realtidssystem, audiell och visuell information underlättar resan och ger ökad tillgänglighet i all trafik.
- Vi samverkar kring tekniska system med andra kollektivtrafikmyndigheter för att säkerställa tillgänglighet för funktionshindrade.
- Den regionala tågtrafiken är fullt tillgänglig. (se definition bilaga D)
- Tätortstrafiken i Sundsvall och Örnsköldsvik är fullt tillgänglig i enlighet med fastställda prioriteringsnivåer (se avsnitt 4.1).
- Vi har lättillgänglig och tydlig information om hur man reser och nivån av tillgänglighet vilket gör det enklare att både planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken.
- Prioriterade stråk¹⁵ i den regionala kollektivtrafiken är fullt tillgänglighetsanpassade i enlighet med fastställda prioriteringsnivåer (se avsnitt 4.1).

Delmål 5: Minskad negativ miljöpåverkan

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Det kollektiva resandet ska öka med 1 procent årligen fram till år 2030. Varje resa som görs med kollektivtrafik istället för med bil är positivt för miljön och miljöeffekterna marknadsförs i arbetet med att få andelen bilresor att minska.
- Företag erbjuds ett välfungerande koncept för att kunna använda kollektivtrafiken för tjänsteresor inom och i anslutning till länet.
- Fordonens storlek anpassas efter transportens behov vilket leder till minskad total energianvändning i kollektivtrafiken.

¹⁵ Hållplatser med minst 20 påstigande per dag i de prioriterade stråken.

- Omställning till fossilfria drivmedel inom all kollektivtrafik är genomförd. En omställning behöver ske för att nå det nationella målet om minskade utsläpp av växthusgaser med 70 procent i transportsektorn fram till år 2030.
- Fler har möjlighet att göra sina sjukresor i den linjelagda kollektivtrafiken och fler resenärer flyttas över från ensamåkande sjuk- och färdtjänstresor till en högre grad av samordning. Högre grad av samordning är möjlig eftersom den centrala bedömningen av sjukresor flyttats över till kommunalförbundet.

Delmål 6: Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Åtgärder i trafiken kombineras med strategisk marknadsföring för att skapa beteendeförändringar vilket leder till ökat nyttjande av kollektivtrafikutbudet. Biljettintäkter säkerställs genom korrekt biljettering och kontinuerliga biljettkontroller.
- Kollektivtrafiken bedrivs utifrån de behov som finns. Turer och linjer med lågt resande och låg resandepotential prioriteras bort och ersätts med anropsstyrd trafik. Lågt resande definieras som linjelagd kollektivtrafik med i genomsnitt färre än fem resenärer/tur under vanlig arbetsvecka.
- Vi har en god budgetföljsamhet där vi strävar efter minsta möjliga avvikelser mellan budget och utfall.
- Vid budgetavvikelser upprättar vi en handlingsplan med åtgärder
- Upphandling och handläggning har överlåtits från medlemmarna till kommunalförbundet vilket ger en ökad samordning i den särskilda persontrafiken.
- Kommunalförbundet har en god kompetens och tillgång till resurser vid upphandling.
- För att nödvändiga åtgärder ska identifieras i ett tidigt stadium planeras kollektivtrafiken i nära samverkan med Trafikverket, medlemmarna och trafikföretagen.

3.3 Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

En väl fungerande kompetensförsörjning beror av tillgången till bostäder, en väl utbyggd infrastruktur och goda pendlingsmöjligheter. Dessa faktorer ökar förutsättningarna för att skapa attraktiva regioner där konkurrenskraftiga företag kan och vill verka. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för integreringen av arbetsmarknadsregioner. Förbättrad kollektivtrafik i form av kortare restider, ökad turtäthet eller fler linjer medför ökad tillgänglighet till arbetsplatser, lärosäten och service. En ökad rörlighet på arbetsmarknaderna och bättre kompetensförsörjning stärker företagens och offentliga sektorns möjligheter att hitta lämplig arbetskraft.

Kollektivtrafiken ger möjligheter till arbetspendling och arbetsresor. Arbetspendlare har tillgång till goda regionala pendlingsmöjligheter vilket gör att de känner sig trygga med att ta ett arbete på en annan ort. Därigenom skapas bättre förutsättningar för regionens utveckling. Möjligheterna till arbetsresor med kollektivtrafik marknadsförs och genom riktat arbete mot företag och organisationer ökar andelen tjänsteresor med kollektivtrafik.

Arbetsmarknadsregioner är inte alltid förenliga med administrativa gränser och för resenären är det viktigt att ta sig från en ort till en annan, inte vem som bedriver trafiken. Kommunalförbundet skapar samverkan med angränsande län och strävar mot enhetliga regelverk.

Att skapa goda pendlingsmöjligheter förutsätter en ändamålsenlig infrastruktur. Kommunalförbundet deltar i arbetet för infrastrukturförändringar som underlättar och förbättrar det kollektiva resandet i länet.

Delmål 7: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk¹⁶

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Den linjelagda kollektivtrafiken ska tidsmässigt konkurrera med bilen i de prioriterade stråken.
- För tågtrafikens del ska vi fram till år 2030 verka för att hålla en hastighet som möjliggör snabbare restider med tåg än med bil.
- Åtgärder som leder till minskad restid på Mittbanan skapar kortare restid på sträckan Östersund – Sundsvall till två timmar och skapar förutsättningar för ökat resande.
- Dubbelspår på Ostkustbanan är en förutsättning för en utökad arbetsmarknadsregion kring Sundsvall och minskade restider inom länet mellan Härnösand – Sundsvall.
- Persontrafik på norra Ådalsbanan skapar nya resmöjligheter och bidrar till regionens tillväxt.
- Bytespunkter i starka- och medelstarka stråk och trafikområden har hög kvalitet avseende tillgänglighet, information och komfort.

Delmål 8: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Vi samverkar med angränsande län kring produktutbud, teknikutveckling och kommunikation.
- Gemensamma biljett- och betalsystem med öppna gränssnitt och öppen data har undanröjt tekniska hinder för resande över länsgränser.
- Genom biljettsamverkan med andra kollektivtrafikaktörer utanför Din Tur och Norrtåg AB ökar antalet resmöjligheter.
- Vi har en kunddriven teknikutveckling där vi i upphandling av tekniska system strävar efter gränslösa tekniska lösningar, öppna gränssnitt och öppen data.
- Genom en ökad samverkan mellan näringsliv och civilsamhället identifieras möjliga lösningar för att utveckla tillgängligheten till besöksnäringen.

¹⁶ För definitioner av prioriterade stråk se kapitel 4.

3.4 Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Tydliga roller och rätt förutsättningar ger en hållbar arbetsmiljö. En arbetsmiljö som främjar hälsa bidrar till att verksamhetens mål nås. Vi strävar efter ett aktivt medarbetarskap där medarbetarna tar ett eget ansvar för verksamhetens utveckling.

Delmål 9: Målen är välkända för våra medarbetare

Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Målen i trafikförsörjningsprogrammet är vägledande för kommunalförbundet och dess medlemmar.
- Vi har en verksamhetsplan som leder till uppfyllnad av de övergripande målen.

Delmål 10: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten

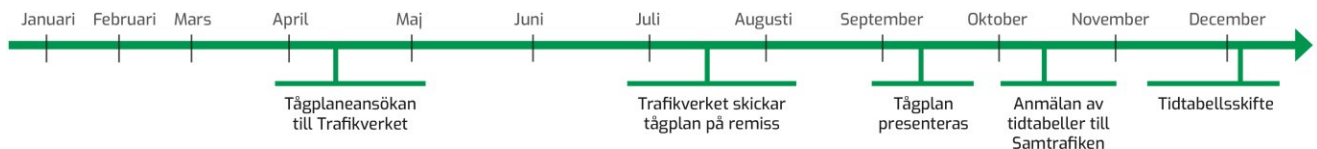
Ambitioner för kollektivtrafiken fram till år 2030:

- Kommunalförbundet är en attraktiv arbetsgivare. Genom att erbjuda stimulerande och utvecklande arbetsuppgifter, god arbetsmiljö, kompetensutveckling, flexibla arbetsvillkor och friskvård kan vi rekrytera och behålla medarbetare med hög kompetens.
- Förväntningarna på kommunalförbundet ska balanseras mot tilldelade resurser.
- Beredning före beslut gör att medarbetarna kan leverera ett resultat av hög kvalitet.
- Medarbetarna ska utrustas med de tekniska lösningar som arbetsuppgifterna kräver och myndigheten ska verka för en flexibel och mobil kontorslösning.
- Kommunalförbundet ska underlätta kollektivt arbetspendlande.

4. Planeringsförutsättningar för kollektivtrafik i Västernorrlands län

Hela Europas transportsystem hänger ihop och därför finns det tydliga hålltider i planeringsåret som kommunalförbundet måste förhålla sig till. Först planeras det europeiska stomlinjenätet för tågtrafik och därefter planeras det nationella stomlinjenätet. Utifrån det nationella stomlinjenätet får den regionala tågtrafiken tider på järnvägen vilket sedan är grunden för planeringen av den regionala busstrafiken. Den regionala busstrafiken planeras även utifrån de kommunala och regionala transportbehoven inom länet.

Figur 5: Kollektivtrafikens planeringsförutsättningar



Den regionala kollektivtrafiken ger möjligheter till arbetspendling och arbetsresor. Arbetspendlare har tillgång till goda regionala pendlingsmöjligheter vilket gör att de känner sig trygga med att ta ett arbete på en annan ort. Därigenom skapas bättre förutsättningar för regionens utveckling. Möjligheterna till arbetsresor med kollektivtrafik marknadsförs och genom riktat arbete mot företag och organisationer ökar andelen tjänsteresor med kollektivtrafik.

Arbetsmarknadsregioner är inte förenliga med administrativa gränser och för resenären är det viktigt att ta sig från en ort till en annan, inte vem som bedriver trafiken. Kommunalförbundet samverkar med angränsande län och strävar mot enhetliga regelverk.

Att skapa goda pendlingsmöjligheter förutsätter en ändamålsenlig infrastruktur. Kommunalförbundet deltar i arbetet för infrastrukturförändringar som underlättar och förbättrar det kollektiva resandet i länet.

Som stöd för samordningen med andra aktörer för att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i Västernorrland krävs en prioriteringsordning för utvecklingsarbetet.

I Västernorrland består transportsystemet av busstrafik, tågtrafik, särskild persontrafik och upphandlad och kommersiell trafik. Dagligen har vi trafik mellan länets kommuner som gör arbets- och studiependling mellan och inom kommunerna möjlig. Vi bedriver även tätortstrafik i Sundsvall, Örnsköldsvik, Härnösand och Sollefteå.

4.1 Prioriterade stråk och trafikområden

I Västernorrland har vi valt att dela upp prioriterade stråk och trafikområden i starka- och medelstarka stråk/trafikområden. Prioriteringen lägger grunden till vilket trafikutbud och vilken tillgänglighetsnivå som ska finnas på respektive sträcka/trafikområde senast år 2030. Uppdelningen grundar sig på befintlig arbets- och studiependling samt potentialen för pendling med kollektivtrafik mellan länets kommuncentra. Möjligheten att resa kollektivt på restider som kan konkurrera med restider med bil är också en viktig faktor. Nedan följer beskrivning av de olika nivåerna samt listor på stråkens och trafikområdenas trafikutbud.

4.1.1 Starka stråk

De stråk som bedöms ha störst resandepotential sträcker sig mellan Umeå i norr och Hudiksvall i söder. Utmed stråket ligger länets största befolkningscentra, arbetsmarknader och universitet. De starka stråken ska ha ett attraktivt utbud av trafik som möjliggör arbetspendling/studiependling, samhällsbetalda resor och fritidsresor. Tillgänglighetsnivån i de starka stråken ska vara mycket hög. Stråket har idag en kombination av tågtrafik och busstrafik som gör inom- och utomregional pendling möjlig och restiden mellan kommuncentra understiger en timme. Tågtrafiken och resecenter har idag en god tillgänglighet.

En ombyggnad med dubbelspår av ostkustbanan från Härnösand och söderut skulle starkt förbättra möjligheterna till inom- och utomregionalt pendlande och är därför en förutsättning för en utökad arbetsmarknadsregion kring Sundsvall och minskade restider inom länet mellan Härnösand och Sundsvall.

Definition av starka stråk:

- Starka arbetsmarknadsregioner.
- Hög resandepotential (befolkningsmängd).
- Sammanbinder kommuncentra.
- Maximalt 1 timmes pendling mellan kommuncentra med kollektivtrafik.
- Stort antal avgångar vardagar kl. 05.00 – kl. 22.00.
- Helgtrafik kl. 07.00 – 22.00 som medger grundläggande arbetspendling och fritidsresor.
- Full tillgänglighet för resor mellan kommuncentra.
- Full tillgänglighet vid bytespunkter kategori 1 och 2 (se 5. Bytespunkter)

Tabell 6: Kollektivtrafikutbud och infrastruktur i starka stråk

Sträcka:	Infrastruktur:	Busslinjer:	Tågtrafik:
Sundsvall-Timrå-Härnösand	E4/järnväg	120, 201, 98, 100, 611	Norrtåg, SJ
Härnösand-Kramfors-Örnsköldsvik	E4/Rv90/järnväg	50, 90, 98, 100	Norrtåg, SJ
Örnsköldsvik-Umeå	E4/järnväg	100	Norrtåg, SJ
Hudiksvall-Sundsvall	E4/järnväg	329, 98, 100	Norrtåg, SJ, X-trafik
Matfors-Sundsvall	E14/järnväg	141, 142, 191	-

4.1.2 Starka trafikområden

Stadstrafiken i två av våra städer bedöms ha en mycket hög potential för kollektivt resande. I dessa städer ska det finnas ett attraktivt utbud av trafik som möjliggör arbetspendling/studiependling, samhällsbetalda resor och fritidsresor. Tillgängligheten i dessa trafikområden ska vara mycket hög.

Definitioner för starka trafikområden:

- Mycket hög resandepotential.
- Attraktiva restidskvoter för kollektivtrafik kontra bil
- Stort antal avgångar vardagar 05:00 – 22:00
- Helgtrafik 07:00-22:00 som möjliggör grundläggande arbetspendling och fritidsresor
- Nattrafik
- Full tillgänglighet

Tabell 7: Stadstrafik i Sundsvall och Örnsköldsvik

Område:	Buslinjer:
Sundsvalls stadstrafik (stomlinjer)	1 - 5
Örnsköldsviks stadstrafik	401 - 410

4.1.3 Medelstarka stråk

Sträckan Sollefteå – Kramfors trafikeras med buss. Sträckan har ett stort antal avgångar och möjliggör arbets- och studiependling med en restid som understiger en timme. Befolkningsmängd och arbetsmarknadspotential ger relativt sett en lägre resandepotential. Stråket är viktigt för arbets- och studiependling mellan kommuncentra och ger möjlighet till fortsatt resa på det starka stråket.

Persontrafik på norra Ådalsbanan skulle stärka stråket och bidra till regionens tillväxt.

Sträckan Ånge – Sundsvall trafikeras med både tåg och buss. Restiden mellan kommuncentra överstiger 1 timme. Då sträckan trafikeras med tåg erbjuder det ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Bussen är ett viktigt komplement till tåget för att skapa möjlighet till pendling från Ånge och orterna efter väg E45 till Sundsvall. Åtgärder för att minska pendlingstiden mellan Ånge och Sundsvall till högst en timme skulle göra ökad arbetspendling med kollektivtrafik mer attraktiv.

Stråken har en lägre prioritet för tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter jämfört med de starka stråken.

Medelstarka stråk:

- Hög resandepotential.
- Attraktiva restidskvoter för kollektivtrafik kontra bil
- Maximalt 1 timmes pendling mellan kommuncentra¹⁷
- Helgtrafik
- Full tillgänglighet för resor mellan kommuncentra

Tabell 8: Kollektivtrafikutbud och infrastruktur i medelstarka stråk

Sträcka:	Infrastruktur:	Buslinjer:	Tågtrafik:
Kramfors - Sollefteå	RV90/järnväg	90, 98	-
Ånge – Matfors - Sundsvall	E14/järnväg	191	Norrtåg

4.2 Grundläggande trafik

All övrig linjelagd trafik i länet går under benämningen grundläggande trafik. Den omfattar såväl regionala linjer, landsortstrafik som stadstrafik. Utbudet varierar beroende av resandepotentialen i det specifika området. Tillgänglighetsnivån för den grundläggande trafiken är generellt lägre än för prioriterad trafik men varierar mellan områden och kommuner.

För den grundläggande trafiken ska särskilt beaktas trafiksäkerheten på busshållplatser som används av skolbarn och inte prioriteras genom tillgänglighetsanpassningar. För dessa hållplatser ska en särskild kartläggning och prioritering genomföras med fokus på förbättringar av trafiksäkerhet. Regionala medel avsätts för trafiksäkerhetsanpassningar av hållplatser.

¹⁷ Restid om en timme mellan Ånge och Sundsvall uppnås inte idag men är ett långsiktigt infrastrukturellt mål för projekt Mittstråket.

Tabell 9: Busslinjer i den grundläggande trafiken

Område/sträcka:	Busslinjer:
Östersund-Sollefteå-Örnsköldsvik	40
Sollefteå-Timrå-Sundsvall	331
Landsortstrafik Ånge kommun	190, 192-199
Landsortstrafik Sundsvalls kommun	28, 30, 121, 123-126, 128, 129, 132-135, 143
Landsortstrafik Timrå kommun	607, 610, 611, 631, 633-636
Landsortstrafik Härnösands kommun	14, 227, 228, 230, 511-513, 516-521
Landsortstrafik Kramfors kommun	202, 211-219, 221, 225-230, 263
Landsortstrafik Sollefteå kommun	39, 41, 211, 214, 215, 225, 312, 313, 315
Landsortstrafik Örnsköldsviks kommun	42, 43, 412, 413, 417, 419, 421, 422, 438, 442
Stadstrafik Sollefteå	45, 62
Övrig stadstrafik Sundsvall	65, 70, 71, 73-76, 78, 80, 81, 84, 85

Tabell 10: Busslinjer i Härnösands och Sollefteås stadstrafik

Område:	Busslinjer:
Härnösands stadstrafik	24, 25, 39, 58, Plus
Sollefteå stadstrafik	45, 62

5. Bytespunkter

En bytespunkt är en hållplats eller station där resenären kan byta mellan olika trafikslag. Byten kan ske mellan olika kollektivtrafiklinjer (buss och tåg) men även från bil och cykel till kollektivtrafik. Bytespunkter är en förutsättning för en fungerande kollektivtrafik och flera parter delar på ansvaret för dem. Kommunalförbundet ansvarar för och säkerställer att det finns bytespunkter utmed de regionala kollektivtrafikstråken. Trafikverket finansierar och ansvarar för markarbete, plattform inklusive ledstråk, kontrastmarkering, yta för cykelparkering och vägen till och från hållplats på statligt vägnät. Kommunerna finansierar och ansvarar för väderskydd, snöröjning och drift utmed kommunala vägar.

Bytespunkterna är uppdelade i olika kategorier och redovisas i bilaga E. Nedan presenteras den målbild som finns för samtliga bytespunkter fram till år 2030.

5.1 Kategori 1

I denna kategori ryms större järnvägs- och busstationer i samtliga kommuncentra. Kraven på dessa bytespunkter är höga vad det gäller tillgänglighet och tillgång till information, se specifikation i bilaga D.

5.2 Kategori 2

I denna kategori ryms övriga bytespunkter där byten kan ske mellan olika kollektivtrafiklinjer och där det är fler än 20 påstigande resenärer per dygn. Även övriga järnvägsstationer ligger i kategori 2.

För bytespunkter i kategori 2 är kraven på tillgänglighet och tillgång till information höga men lägre än för kategori 1, se specifikation i bilaga D.

5.3 Kategori 3

I denna kategori återfinns de bytespunkter som har färre än 20 påstigande resenärer per dygn men som ändå är en knutpunkt mellan olika kollektivtrafiklinjer alternativt är en möjlighet att byta från bil eller cykel till buss eller tåg. Kraven på tillgänglighet i kategori 3 är lägre än för kategori 2, se specifikation i bilaga D.

5.4 Målpunkter

En målpunkt är ett viktigt resmål som inte är en utpekad bytespunkt.

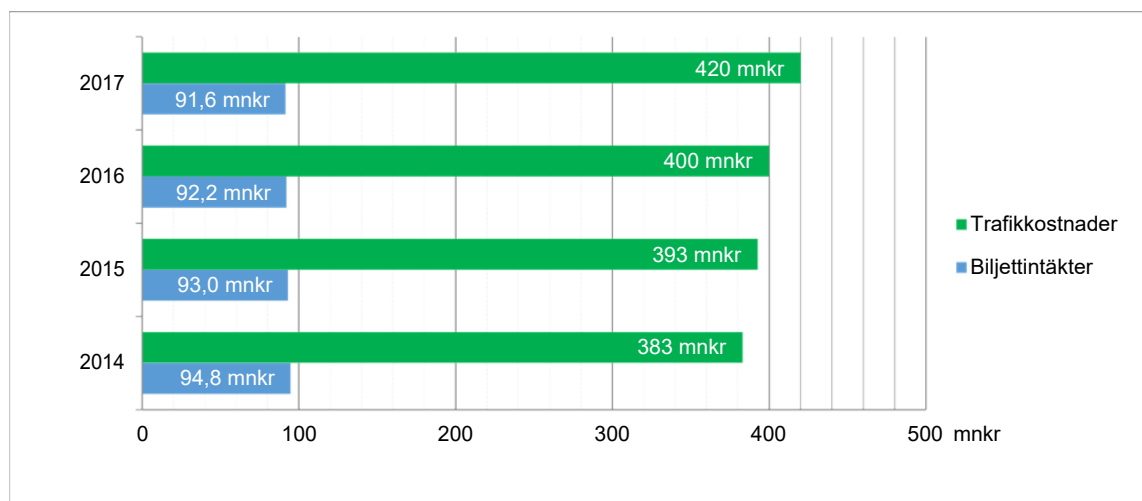
Utvalda målpunkter i länet ska prioriteras utifrån trafikeringsutbud och tillgänglighetsnivå.

6. Intäkts- och kostnadsutveckling

Ansvar för finansiering av länets kollektivtrafik delas mellan kommunalförbundets medlemmar och regleras i samarbetsavtal.

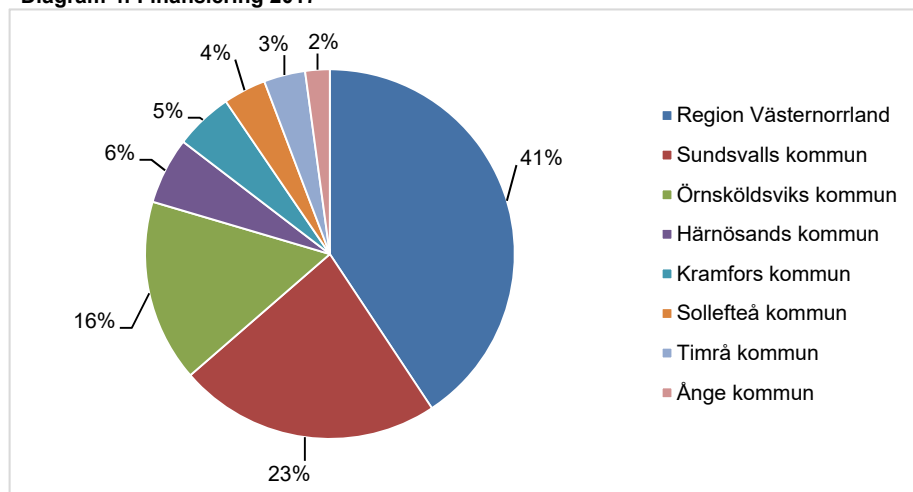
Trafikkostnaderna för den linjelagda busstrafiken har ökat med 20 miljoner kronor till 420 miljoner kronor mellan åren 2016 och 2017. Sett under en fyraårsperiod har kostnaden ökat med 37 miljoner kronor samtidigt som biljettintäkterna har minskat med 0,6 miljoner kronor under samma period.

Diagram 3: Trafikkostnader och biljettintäkter 2014 - 2017



Diagrammet nedan visar hur finansieringen procentuellt fördelades mellan kommunalförbundets medlemmar för 2017 års verksamhet.

Diagram 4: Finansiering 2017

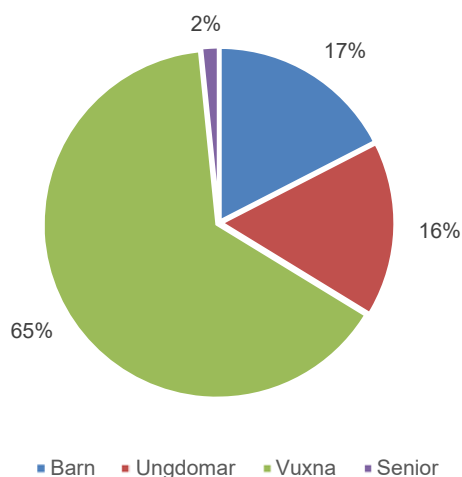


6.1 Intäkter

Kommunalförbundets totala intäktsmassa består av biljettintäkter och övriga intäkter som bland annat omfattar Bussgods och reklamintäkter. Biljettintäkterna justeras årligen genom att produktpriserna räknas upp utifrån KPI (konsumentprisindex). Om KPI är negativt uteblir prisökning.

I diagrammet nedan synliggörs att den största andelen av biljettintäkterna genereras från vuxna resenärer. Barn 0-19 år genererar 17 procent av biljettintäkterna och är den grupp som föreslås få kraftigt subventionerade biljettpriser. Ambitionen att erbjuda personer över 80 år att resa avgiftsfritt i den linjelagda busstrafiken utgör en mindre del av gruppen seniorer. Denna grupp står för en mycket liten del av biljettintäkterna.

Diagram 5: Intäktsfördelning per ålderskategori 2017



I följande tabell synliggörs förändringen av biljettintäkterna i de olika avtalsområdena. Biljettintäkterna har minskat från 94,7 miljoner kronor 2014 till 91,6 miljoner kronor 2017. Intäkterna förväntas fortsätta minska till följd av beslut om subventioner.

Tabell 15: Biljettintäcksutveckling för busstrafiken per avtalsområde 2014-2017 (kronor)

Område	Förändring 2016 -2017	2017	2016	2015	2014
Linje 10	-2 377 233	0	2 377 233	2 419 017	3 066 067
Linje 40 /Tvärflöjten	-130 267	961 029	1 091 296	1 210 492	1 192 495
Höga Kusten	-208 932	1 053 907	1 262 839	1 118 739	904 881
Sollefteå	-195 101	2 468 902	2 664 003	2 428 488	2 274 730
Örnsköldsvik tätort	-1 186 846	6 258 937	7 445 783	7 693 110	7 660 317
Husum	-224 208	1 265 606	1 489 814	1 440 933	1 386 767
Bredbyn	-159 840	1 644 036	1 803 876	1 888 267	1 816 541
Köpmanholmen	20 605	1 408 957	1 388 352	1 444 156	1 567 333
Härnösand	248 761	2 894 102	2 645 341	2 474 995	2 652 266
Sundsvall tätort	-117 900	40 067 933	40 185 832	42 094 671	42 116 704
Nordvästra	-29 241	1 159 914	1 189 154	1 176 207	1 082 210
Timrå/Njurunda	1 118 951	12 874 550	11 755 599	11 333 891	12 751 962
Matfors	495 206	2 370 615	1 875 409	2 045 207	2 103 484

Adalen	612 467	5 765 232	5 152 765	4 596 062	4 635 316
Ljungandalen	-615 510	1 553 357	2 168 867	2 150 788	1 871 583
Linje 331	-54 287	620 377	674 664	699 308	703 613
Linje 201	1 009 862	8 034 110	7 024 248	6 812 931	6 988 005
Linje 50	1 226 057	1 226 057			
Summa	-567 454	91 627 620	92 195 074	93 027 262	94 74 274

6.2 Kostnader

6.2.1 Busstrafik

Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar i Västernorrland och i övriga landet¹⁸. Indexutvecklingen är den främsta orsaken till kostnadsökningen vilket innebär att även utan trafikförändringar bedöms kostnaden för busstrafiken i länet öka tre procent årligen.

Nu gällande trafikavtal för linjelagd busstrafik sträcker sig fram till december år 2022 med två optionsår.

De närmaste åren planeras trafikförändringar främst i Sundsvalls tätort. Förändringarna har föregåtts av en linjenätsanalys. Trafiken i länets tätorter behöver ses över kontinuerligt för att vara relevant och attraktiv för resenärerna. Vissa delar i den regionala trafiken, bland annat mellan Sundsvall och Härnösand, är i behov av en översyn för att nå målet att resurseffektivt öka resandet i prioriterat stråk. Trafikförändringar som medför ökad kilometerproduktion innebär kostnadsökningar.

Tabell 16: Kostnader busstrafik 2013 – 2017, (antal miljoner kronor)

Kostnader (mnkr)	2017	2016	2015	2014	2013
Landsbygdstrafik	245,6	233,6	227,2	226,9	233,2
Tätortstrafik	175,5	163,3	161,8	134,1	107,9
Summa	421,1	396,9	389,0	361,0	341,1

6.2.2 Regional tågtrafik

Resandet med den regionala tågtrafiken utvecklas kraftigt och det finns politiska ambitioner om att den utvecklingen ska fortsätta då tågtrafiken är viktig för länets tillväxt och kompetensförsörjning.

Norrtåg AB har behov av fler tågset för att säkra driften och för att utveckla trafiken i norra Sverige. Den trafikutveckling som kan vara aktuell i Västernorrland på tre till fem års sikt är: Umeå-Örnsköldsvik där en ökad turtäthet är aktuell på grund av stor efterfrågan samt Sundsvall-Östersund-Storlien där en förtätning av trafiken är aktuell som följd av regionens starka utveckling.

De totala kostnaderna för tågtrafiken i de fyra norrlandslänen budgeteras till drygt 140 miljoner kronor år 2018. Kostnaderna fördelas på samtliga ägare och Västernorrland bekostar 34,6 procent av Norrtåg ABs totala kostnader vilket motsvarar 46,4 miljoner kronor.

Tågtrafiken beräknas med en årlig kostnadsökning med 5 procent vilket motsvarar cirka 2 miljoner kronor per år för Västernorrland.

Tabell 17: Prognostiserad kostnadsutveckling för tågtrafiken till och med år 2021

Kostnader, mnkr	Utfall 2017	Budget 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021
Tågtrafik	36,6	46,4	48,2	50,6	53,1

¹⁸ Öppna jämförelser 2016

Kostnadsutvecklingen efter år 2021 är svår att förutse med hänsyn till vilken fordonsstrategi som länen gemensamt tar. Det finns en ambition att anskaffa fler ERTMS utrustade fordon för att kunna förtäta trafik i framtiden.

Totalt uppgick det statliga bidraget tillsammans med fordonstödet till 71 miljoner kronor år 2017. För 2018 förväntas bidraget uppgå till 63,2 miljoner kronor och för år 2019 till 55,7 miljoner kronor. Efter år 2021 ska delar av det statliga stödet omförhandlas och utfallet av de förhandlingarna är idag svåra att förutse.

Den upphandlade tågtrafiken sträcker sig fram till december år 2025.

6.2.3 Särskild persontrafik

Kostnaderna bedöms öka årligen beroende på en åldrande befolkning med behov av särskilda persontransporter. Kostnaderna påverkas av hur många färdtjänstillstånd som beviljas samt behov och ersättningsnivå för sjukresor.

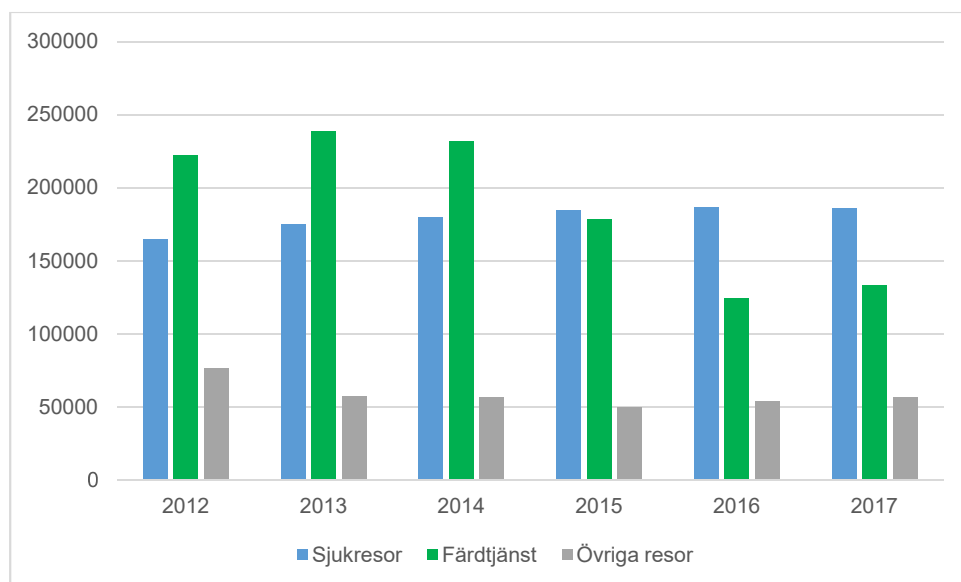
Kommunalförbundets kostnader för sjukresor 2017 uppgår till 67,7 miljoner kronor och för färdtjänst 40,1 miljoner kronor.

Avtalen för de särskilda persontransporterna sträcker sig fram till och med år 2021.

Kommunalförbundet har uppdrag att samordna resor i den särskilda persontrafiken. En samordnad resa är när flera resenärer åker i samma fordon på hela eller del av sträckan. När en kommun inte överläter upphandling av färdtjänstresor till kommunalförbundet innebär det att möjligheten till samordning av sjukresor och färdtjänst uteblir. Det medför att kostnaderna för både kommuner och Region Västernorrland ökar.

Diagrammet nedan visar hur antalet färdtjänstresor och sjukresor möjliga att samordna har utvecklats sedan år 2012. Under år 2015 skedde ett trendbrott då Sundsvalls kommun upphandlade färdtjänst.

Diagram 6: Antal resor i särskild persontrafik möjliga att samordna för kommunalförbundet



6.2.4 Index

Kostnader och biljettpriser justeras årligen efter förutbestämd indexmodell. I nuvarande trafikavtal, både inom de särskilda persontransporterna och i den linjelagda trafiken, regleras hur index ska beräknas.

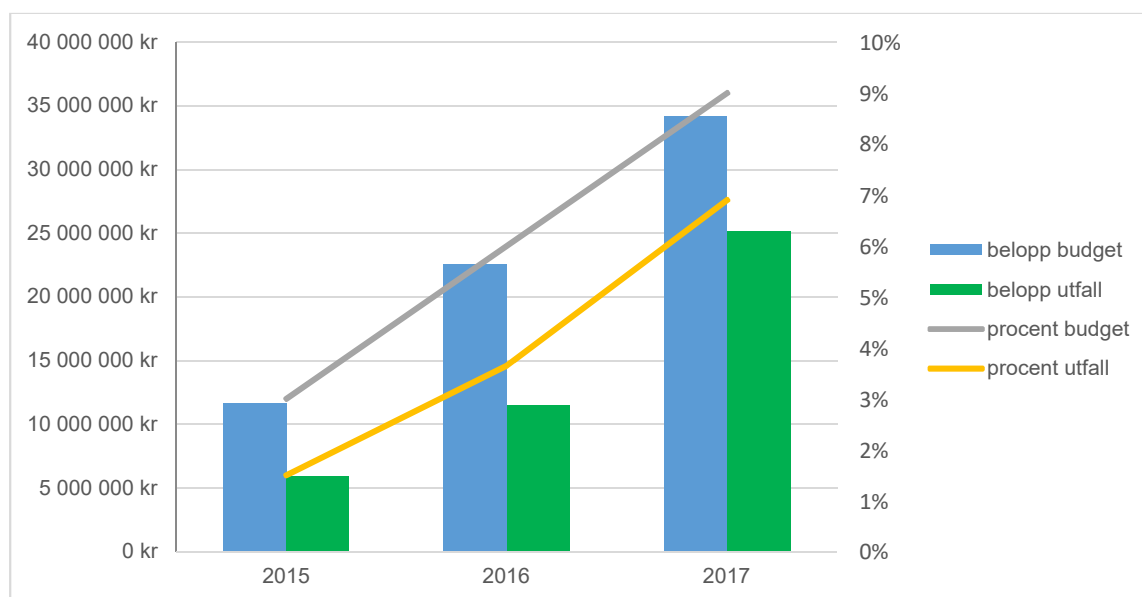
Tabell 18: Förteckning över de index som ligger till grund för årliga kostnads- och prisjusteringar

Index	(%)
Trafikkostnader (AKI, PPI/HVO, ITPI, KPI, STIBOR 3M)	Ca 3,0
Taxi-index	Ca 2,0
Biljettintäkter (KPI)	Ca 2,0

Den totala kostnadsökningen för den upphandlade busstrafiken mellan åren 2015-2017 uppgår till 32,1 miljoner kronor varav indexuppräknigen utgör 19,3 miljoner kronor.

Indexmodellen består bland annat av; AKI (arbetskostnadsindex), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång) samt PPI (oljeprisindex). Indexförändringen från basåret 2013 till och med 2017 är 6,4 procent. Då budget för trafik kostnaderna räknas upp med index på tre procent årligen innebär det en uppräknigen med 9 procent till och med 2017. Kostnaden för index är 25 miljoner kronor för 2017 jämfört med en budget om 34 miljoner kronor.

Diagram 7: Indexutveckling budget och utfall 2015-2017



6.2.5 Incitament

I Västernorrland har vi fram till år 2022 två typer av incitamentavtal för den linjelagda busstrafiken. De avser insatser för minskad miljöpåverkan och ökat antal resenärer. Syftet med incitamentsavtalen är att skapa drivkraft för trafikföretagen att vidta åtgärder i trafiken som leder till ökat resande eller främjar minskad användning av fossila drivmedel.

Fem trafikområden har resandeincitamentsavtal. Det innebär att utifrån förändringen av antalet resor jämfört med basåret (2015) erhåller trafikföretagen ett resandeincitament. Incitamentet är konstruerat på ett sådant sätt att det inte ska överstiga de biljettintäkter som en resandeökning innebär. En resandeminskning innebär en minskad ersättning till trafikföretaget. När resandeökningen beror på

kraftigt subventionerade biljettpriser medför ett resandeincitamentsavtal ökade kostnader.

6.2.6 Administrativa kostnader

De administrativa kostnaderna för kommunalförbundet utgörs i huvudsak av kostnader för personal, IT, marknadsföring och biljettmaskiner. Mellan åren 2014 och 2017 har de administrativa kostnaderna ökat med 10 miljoner. Under åren 2013 och 2014 genomfördes den nu gällande upphandlingen av den linjelagda trafiken med höga uppstartskostnader.

Tabell 19: Förändring av administrativa kostnader åren 2013-2017

Belopp (mnkr)	2017	2016	2015	2014	2013
Administrativa kostnader	52,4	49,5	46,7	49,3	42,4

Kommunalförbundets ambitionshöjning inom främst strategisk kollektivtrafikplanering, fördjupad analys och ökad tillgänglighet medför ett ökat resursbehov. De stödsystem som används för biljettering, trafikanalys, ekonomistyrning och HR är eftersatta och i stort behov av att uppdateras för att utarbeta relevanta analyser och rapporter samt för att minska den tekniska sårbarheten. För det krävs investeringsmedel.

Tillsammans med norrlandsläna i Norrtågssamarbetet arbetar kommunalförbundet för biljett- och betallösningar som är gränsöverskridande med öppen data för att möta framtidens behov av ett enkelt produktutbud och tillförlitlig resandestatistik. Ett nytt leverantörsberoende system förväntas leda till högre frihetsgrader och lägre kostnader. Ett nytt system bör vara färdigställt innan nästa trafikupphandling.

Trafikavtalen för den linjelagda busstrafiken löper ut år 2022 (med två optionsår) och för den särskilda persontrafiken 2021. Detta medför att arbetet med nästa upphandling kommer att starta under 2018. Dessa upphandlingar kommer att kräva stora resurser.

6.3 Åtgärder för att främja en resurseffektiv kollektivtrafik

Priserna för kommunalförbundets produkter räknas årligen upp enligt KPI. Kostnaderna i trafikavtalen räknas upp utifrån indexmodeller. För att reducera gapet mellan kostnader och biljettintäkter krävs insatser för att öka antalet betalande resenärer eller beslut om att höja priserna i paritet med kostnadsutvecklingen. Utöver dessa insatser finns ett antal åtgärder för att öka intäkterna och hålla kostnaderna nere.

Det är viktigt att hitta en balans mellan målen i trafikförsörjningsprogrammet. Delmålen under resenär och tillväxt om att resurseffektivt öka det kollektiva resandet och erbjuda fler resmöjligheter kan antas leda till högre kostnader. Samtidigt finns utmaningen under hållbarhet att kollektivtrafiken ska bidra till social inkludering vilket kan tala för ökad subventionsgrad.

I Västernorrland väljer vi att bland annat subventionera resandet för barn vilket sannolikt kommer att leda till ökat resande och bättre förutsättningar för social inkludering men också till högre kostnader. Ett enhetligt produktutbud för barn minskar de administrativa kostnaderna för IT, marknadsföring och ekonomi.

De positiva effekterna av att erbjuda resenärer över 80 år, resenärer i rullstol och resenärer med barn i vagn möjlighet till avgiftsfritt resande överväger förluster av intäkter för dessa resenärer. Behovet av att investera i viseringslösning även för den bakre ingången i buss kan anstå till kommande upphandling och därmed minskar investeringsbehovet.

En resurseffektiv kollektivtrafik med fokus på prioriterade stråk kräver väl underbyggda analyser och beslut för att avveckla turer med lågt resande. Dessa åtgärder leder till kostnadsbesparingar men kan också skapa utrymme för utökad trafik i prioriterade stråk.

Genom investeringar i infotainmentsystem och andra kommunikationsytur ombord på buss kan reklamintäkterna öka.

Över 90 procent av kommunalförbundets kostnader ligger på trafikproduktion och är reglerade i trafikavtal. Därför är upphandlingsprocessen helt avgörande för den framtida kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken. På många håll i Sverige är anbuden få och priserna höga och det kan mycket väl bli scenariot även i Västernorrland. Under åren 2018 till 2022 kommer många stora bussupphandlingar att ske vilket kan leda till att förhållandevis små områden som Västernorrland inte får tillräckligt många anbud. Dialog med trafikföretag och tydlighet i förfrågningsunderlaget kan bidra till anbuden blir tillräckligt många och relevanta. Att arbeta för att jämna ut resandet över dagen och komplettera med anropsstyrd trafik med små fordon kommer att vara viktiga insatser för att sänka kostnaderna.

En viktig åtgärd för att hålla nere kostnadsutvecklingen för den särskilda persontrafiken är att i så hög utsträckning som möjligt samordna dessa resor. Om kommunalförbundets medlemmar även fortsättningsvis överlåter upphandling av färdtjänst och sjukresor till myndigheten så kommer andelen resor som är möjliga att samordna att fortsätta öka och därmed den möjliga kostnadsbesparingen.

Regionen har uttryckt intresse för att flytta över handläggning av sjukresor till Din Tur kundcenter. Vid en eventuell överflyttning av bedömningen av sjukresor från regionen uppskattas kostnaden minska då fler resor flyttas över till den allmänna kollektivtrafiken.

Projektfinansiering kan vara aktuellt för att utveckla olika områden inom till exempel digitalisering, systemutveckling och analys.

BILAGOR

A.Trafikutbud

Bilagan omfattar det bedömda behovet av linjelagd kollektivtrafik i Västernorrlands län för perioden fram till 2022, särskild persontrafik fram till 2021 samt regional tågtrafik fram till 2026. Behovet efter ovan angivna årtal definieras inför kommande upphandlingar avseende de olika trafikslagen.

A.1 Regional kollektivtrafik

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik definierar regional kollektivtrafik som sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län. Det kan också handla om kollektivtrafik som sträcker sig över flera län, om trafikutbudet huvudsakligen är ägnat att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande, och att det med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser det behovet.

Den regionala kollektivtrafiken i Västernorrlands kollektivtrafiksystem består av interregional buss- och tågtrafik, regional buss- och tågtrafik, anropsstyrd trafik, skoltrafik, särskild persontrafik och kommersiell buss- och tågtrafik. Alla delar är viktiga för att uppnå ett utvecklat och sammanhållet transportsystem som ger fullgod service åt länets samtliga medborgare.

Interregional buss- och tågtrafik

Den upphandlade interregionala trafiken erbjuder vardaglig pendling över länsgränserna. Den interregionala trafiken består i huvudsak av tågtrafik, men även bussar passerar länsgränserna och är en viktig del av människors vardagsresande.

För att den interregionala trafiken ska fungera smidigt, med resenären i fokus, krävs ett gott samarbete med de angränsande länens kollektivtrafikmyndigheter.

Tabell 20: Interregional kollektivtrafik i Västernorrlands län

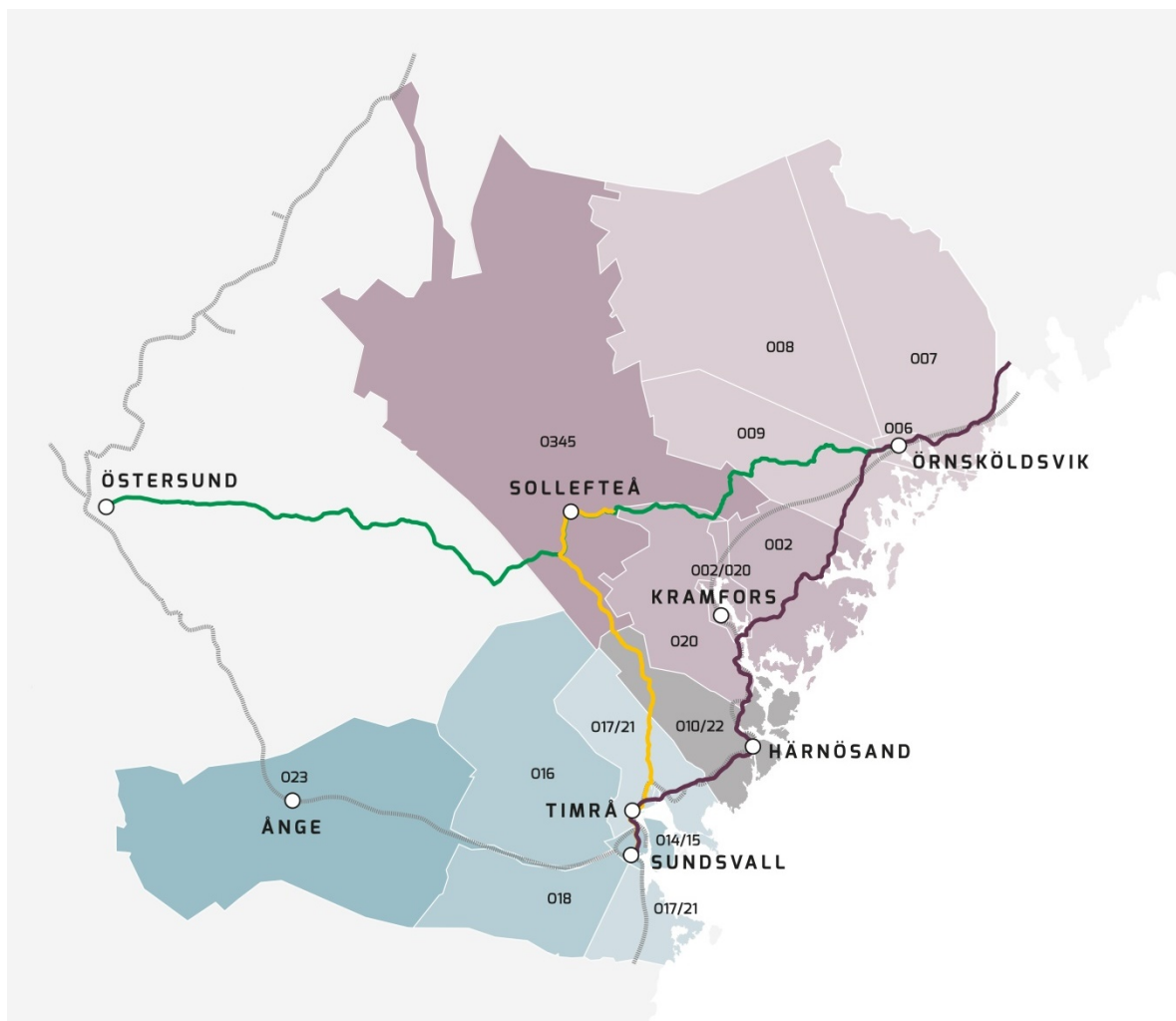
Sträcka	Trafikslag	Linje	Antalet turer
Sundsvall – Hudiksvall	Buss	L 329	10
Sundsvall – Hudiksvall	Tåg		7
Sundsvall – Östersund	Tåg	42	9
Sundsvall - Umeå	Buss	100	2
Sundsvall - Umeå	Tåg		11
Sundsvall - Stockholm	Buss	100	2
Sundsvall – Stockholm	Tåg		10
Örnsköldsvik – Umeå	Tåg	35	15
Sollefteå – Östersund	Buss	L 40	4

Regional busstrafik

Den regionala busstrafiken upphandlas av kommunalförbundet under varumärket Din Tur. Busstrafiken är upphandlad i 18 trafikområden i nuvarande trafikavtal som sträcker sig fram till 2022 (med möjlighet till två års förlängning). Den regionala busstrafiken är uppdelad på tätortstrafik och landsbygdstrafik¹⁹.

¹⁹ Trafikering med buss mellan kommuner eller mellan landsbygd och tätort. Fordonen har högre komfort och stannar vid färre hållplatser än tätortstrafiken.

Figur 7: Avtalsområdesindelning för upphandlad busstrafik i Västernorrlands län*



* Kommun, trafikområde och entreprenör:

Örnsköldsviks kommun

006 Stadstrafik Örnsköldsvik: *Nobina*
 007 Husum/Björnatrafiken: *Mittbuss*
 008 Anundsjötrafiken: *Mittbuss*
 009 Skorped, Sidensjö, Holmen: *Mittbuss*

Sollefteå kommun

0345 Sollefteåtrafiken: *Mittbuss*

Kramfors kommun

002 Höga Kustenrafiken: *Mittbuss*
 020 Ådalstrafiken + linje 90: *Mittbuss*

Härnösands kommun

010/22 Härnösandstrafiken: *Mittbuss*

Timrå kommun

017/21 Njurunda/Timråtrafiken: *Nobina*

Sundsvalls kommun

014/15 Stadstrafik Sundsvall: *Nobina*
 016 Nordvästrafiken: *Mittbuss*
 017/21 Njurunda/Timråtrafiken: *Nobina*
 018 Matforstrafiken: *Nobina*

Ånge kommun

023 Ljungandalen: *Mittbuss*

Tabell 21: Regional kollektivtrafik med beslut om allmän trafikplikt

Avtalsområde	Stråk	Starttid	Sluttid	Optionsår	Avtalspart
O02	Höga kusten	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O03	Sollefteå stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O04/O05	Sollefteå landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O06	Örnsköldsvik tätortstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O07	(Örnsköldsvik) Husum-Björna	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O08	(Örnsköldsvik) Anundsjö	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O09	(Örnsköldsvik) Sidensjö - Bjästa	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O10	Härnösands stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O14/O15	Sundsvalls stadstrafik	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O16	(Sundsvall) Nordvästra	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O17/21	Timrå – Njurunda	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina

O18	(Sundsvall) Matfors	2014-06-15	2022-12-10	2	Nobina
O20	Ådalen	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O22	Härnösand landsbygd	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
O23	(Ånge) Ljungandalen	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S3	Östersund - Örnsköldsvik	2012-06-17	2018-12-08	2	KR trafik
S4	Sundsvall – Sollefteå	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S5	Sundsvall – Härnösand	2014-06-15	2022-12-10	2	Mittbuss
S6	Härnösand – Örnsköldsvik	2016-12-11	2022-12-10	2	Nobina

Landsbygdstrafiken

Med landsbygdstrafik avses all linjelagd busstrafik som inte är tätortstrafik. I stort sett all landsbygdstrafik upphandlades med trafikstart i juni 2014. Det är endast linje 50, inom avtalsområde S6, som upphandlats senare med trafikstart december 2016.

Tabell 22: Landsbygdstrafik

Avtalsområde	Stråk	Linjer
O02	Höga kusten	216-218, 221, 225-230
O04/O05	Sollefteå landsbygd	39, 41, 312
O07	(Örnsköldsvik) Husum-Björna	417, 419
O08	(Örnsköldsvik) Anundsjö	42, 43, 438
O09	(Örnsköldsvik) Sidensjö – Bjästa	412, 413, 421, 422
O16	(Sundsvall) Nordvästra	28, 30, 132-134
O1721	Timrå – Njurunda	120, 123-126, 128, 129, 609, 611, 630-634, 636
O18	(Sundsvall) Matfors	141, 142, 143
O20	Ådalen	90, 202, 211-215, 219, 263, 521
O22	Härnösand landsbygd	511-513, 516-518, 520
O23	(Ånge) Ljungandalen	190-197, 199
S4	Sundsvall – Sollefteå	331
S5	Sundsvall – Härnösand	201
S6	Härnösand – Örnsköldsvik	50

Antalet utbudskilometrar har sedan trafikstart i juni 2014 varit relativt stabil utan några större utökningar eller minskningar. Den största förändringen har gjorts inom avtalsområde S5 och inom Norrtåg AB som ökat med drygt 10 procent. Det beror på ökning på linje 201 som trafikerar mellan Sundsvall och Härnösand.

Tabell 23: Utbudskilometer per avtalsområde, landsbygdstrafiken

Avtalsområde	Förändring i procent	2017	2016	2015	2014
O20	16	1 253 403	1 076 242	1 073 022	1 040 650
S3	-1	564 585	568 271	572 363	568 783
S4	-1	135 195	136 112	136 272	135 489
L 50	-32	503 142	745 269	728 390	824 000
O2	-4	346 263	360 998	360 818	353 767
O4/5	-	445 497	445 010	436 296	442 715
O7	1	418 824	415 722	402 349	399 496
O8	-1	445 655	449 080	447 308	444 368
O9	-1	389 769	395 273	390 772	389 252

O1721	4	1 610 203	1 548 517	1 558 278	773 500
O16	-2	460 450	468 871	464 002	464 174
O18	18	590 555	497 260	484 395	490 000

S5	-1	618 353	623 054	564 607	309 057
O3	1	123 652	122 983	123 434	125 058
O6	-3	958 610	985 166	973 911	911 184
O10	-1	301 772	305 547	311 454	297 104
O22	-1	460 319	464 736	443 659	465 788
O23	-3	615 250	631 437	617 226	647 386
O1415	-	3 278 327	3 291 105	3 258 469	3 213 976

Tätortstrafiken

Med tätortstrafik avses linjelagd busstrafik som trafikerar inom en tätort. I länet har vi tätortstrafik i Sollefteå, Örnsköldsvik, Härnösand och Sundsvall. Tätortstrafiken i Sundsvall är det största trafikområdet avseende både utbudskilometrar och antalet resande. All tätortstrafik upphandlades med trafikstart i juni 2014. Inga större utbudsförändringar har skett sedan trafikstarten.

Tabell 24: Trafikområden och linjer i länet, tätortstrafiken.

Avtalsområde	Sträcka	Linjer
O03	Sollefteå stadstrafik	45, 65
O06	Örnsköldsvik tätortstrafik	1-8, 20-24
O10	Härnösands stadstrafik	14, 24, 25, 39, 58, Plusbussen
O14/O15	Sundsvalls stadstrafik	1- 5, 65, 70-74, 76, 78, 80, 81, 84, 85

Tabell 25: Utbudskilometer per avtalsområde, tätortstrafiken

Avtalsområde	Förändring i procent	2017	2016	2015	2014
O3	1	123 652	122 983	123 434	125 058
O6	-3	958 610	985 166	973 911	911 184
O10	-1	301 772	305 547	311 454	297 104
O1415	-	3 278 327	3 291 105	3 258 469	3 213 976

Regional tågtrafik

Den regionala tågtrafiken i länet bedrivs under varumärket Norrtåg och upphandlas av Norrtåg AB som ägs gemensamt av kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen. De fyra landstingen/regionerna i de nordligaste länen finansierar Norrtåg AB. Utbudet i tågtrafiken ökade i och med trafikstart av nya trafikavtal i augusti 2016.

Tabell 26: Antalet turer i tågtrafiken

Bana	Sträcka	Antalet turer
Mittbanan	Sundsvall – Ånge – Östersund	7
Botniabanen	Sundsvall – Örnsköldsvik – Umeå (Örnsköldsvik – Umeå)	9 (14)

Tabell 27: Utbudskilometer per avtalsområde, tågtrafiken

Avtalsområde	Förändring i procent	2017	2016	2015	2014
Norrtåg	6	2 050 160	1 932 934	1 769 000	1 769 000

Anropsstyrd trafik

Med anropsstyrd trafik avses trafik som beställs i förväg och endast avgår om resande finns. Den anropsstyrda trafiken är upphandlad med taxibilar. Syftet med den anropsstyrda trafiken är att erbjuda en grundläggande trafik i områden där den linjelagda busstrafiken har svårt att bära sig ekonomiskt eller att resandet är allt för lågt under vissa tider på dygnet.

Tabell 28: Anropsstyrd trafik i länet per kommun

Kommun	Antal turer	Antal resor	Kostnad
Ånge	1	23	5 093 kr
Sundsvall	13	677	-
Timrå	6	466	103 317 kr
Härnösand	3	374	108 318 kr
Kramfors	10	1214	239 614 kr
Sollefteå	21	642	151 451 kr
Örnsköldsvik	16	2255	541 536 kr

Skoltrafik

Kommunerna är skyldiga att anordna skolskjutsar enligt särskild lagstiftning (Skollagen 4 kap § 7). Kommunalförbundet kan genom medlemmarnas uppdrag och finansiering stödja kommunernas behov av skolskjutsar i sin upphandling av linjelagd trafik för att det ska vara möjligt för andra resenärer att använda skolskjutsarna med Din Turs produktutbud. Prioriteten med dessa turer är kollektivtrafik till och från skolan vilket får till följd att trafiken inte alltid är anpassad efter andra behov som exempelvis arbetspendling eller anslutning till annan regional kollektivtrafik.

Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag har rätt att etablera kollektivtrafik på kommersiell grund. Målen i trafikförsörjningsprogrammet avser all regional kollektivtrafik oavsett om trafiken är upphandlad eller kommersiell. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att värdera samhällsnyttan och ska besluta om vilken trafik som samhället behöver handla upp för att motsvara invånarnas behov. Kommunalförbundet följer Svensk kollektivtrafiks *Allmän trafikplikt: En vägledning* för att möjliggöra kommersiell trafik i länet.

Västernorrlands län har kommersiell tåg- och busstrafik. Företaget Y-buss trafikerar mellan Sollefteå-Stockholm samt Umeå – Stockholm genom linje 98 och linje 100. SJ trafikerar mellan Umeå – Örnsköldsvik med 4 turer per dag.

Sedan den nya lagen trädde i kraft har kommunalförbundet haft biljettsamverkan med Y-buss. Det innebär att hela Din Turs produktutbud är giltigt ombord på linje 98 och linje 100.

Tabell 29: Kommersiell trafik i Västernorrlands län

Sträcka	Trafikslag	Trafikföretag	Antal avgångar	Biljett-samverkan
Umeå – Stockholm	Buss	Y-buss	2-5 turer/dag	Ja
Umeå – Stockholm	Tåg	SJ	Upp till 5 turer/dag	Nej
Sollefteå – Stockholm	Buss	Y-buss	1-2 turer/dag	Ja
Hemavan – Stockholm	Buss	Vilhelmina Taxi		

I Din Turs nuvarande regionala turutbud är det endast linjen mellan Härnösand och Sundsvall, som har högst självfinansieringsunderlag, som möjligen lämpar sig för kommersiell trafik. Övriga linjer har en så pass hög subventioneringsgrad som inte ger förutsättningar för att drivas kommersiellt. Det kan finnas en kommersiell möjlighet att driva kommersiell trafik mellan Sundsvall- Härnösand och Sundsvall Timrå Airport. Kommunalförbundet kan stödja kommersiella företag med underlag till sin bedömning av sin möjlighet att bedriva trafik. I övrigt kommer kommunalförbundet inte att vidta några åtgärder för att driva kommersiell trafik. På Din Turs hemsida finns information om tillvägagångssätt för att lämna in anmälan om att driva kommersiell trafik.

A.2 Särskild persontrafik

Den särskilda persontrafiken omfattas av färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor samt övriga kommunresor som särskola och resor till och från daglig verksamhet. Den särskilda persontrafiken är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer med särskilda behov.

Samordningen av den särskilda persontrafiken utförs av Din Tur Kundcenter på uppdrag av kommunalförbundets medlemmar. I och med att Sundsvalls kommun valde att upphandla sina resor bokas endast resorna hos kundcenter medan samordningen av resorna sker hos trafikföretaget som utför resorna. Sollefteå kommun har upphandlat sina resor med trafikstart i augusti 2018. De resorna kommer att bokas och samordnas via Din Tur Kundcenter men när ingen samordning sker med sjukresorna medför det högre kostnader.

I kvalitetsmätningen ANBARO²⁰ mäts kundnöjdheten i länet för både sjukresor och färdtjänst. I sammanfattande betyg angav 90 procent av de tillfrågade att de var nöjda med resan både när det gäller beställning och genomförande. Resultatet är något högre än för riket som helhet där andelen nöjda för samma period låg på 89 procent.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Den särskilda kollektivtrafiken regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och Lag (1997:735) om riksfärdtjänst. Lagarna innebär att kommunerna ansvarar för att anordna färdtjänst åt sina invånare. En kommun kan välja att överlämna det ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, vilket Ånge kommun gjorde år 2013 och Timrå kommun gör från juni 2018. I Ånge kommun har antalet tillstånd minskat från 514 i samband med övertagandet till 422 stycken vilket motsvarar 4 procent av befolkningen. Under 2017 genomfördes 5819 färdtjänstresor och 182 riksfärdtjänstresor i Ånge kommun.

I de fall där den färdtjänstberättigade har möjlighet att resa med den allmänna kollektivtrafiken tillsammans med en ledsagare, får ledsagaren följa med kostnadsfritt.

²⁰ Barometern för anropsstyrd trafik.

En kommun ska utifrån de villkor som anges i lagen om riksfärdtjänst lämna ersättning för reskostnader för personer med långvarig funktionsnedsättning. Rätten till riksfärdtjänst prövas vid varje enskilt fall.

Grund för prissättning av färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänsttaxan är 1,5 gånger taxan för motsvarande sträcka med den regionala kollektivtrafiken för de kommuner som har överlåtit upphandlingen samt bokning och samordning av färdtjänstresor till kommunalförbundet. Taxan för riksfärdtjänst baseras på Lag (1997:335) om riksfärdtjänst. Ersättning för riksfärdtjänstresa lämnas med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan reskostnaden och egenavgiften. Egenavgiften motsvarar den normala reskostnaden med allmänna färdmedel.

Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag (1991:419) om reskostnadsersättning vid sjukresa. Beställning av sjukresa med taxi eller multifordon beställs via Din Turs Kundcenter. I övrigt får den som reser med den allmänna kollektivtrafiken ersättning för biljettkostnaden av Region Västernorrland.

I länet finns linjelagda sjukresor. Från Ånge, Timrå och Veda går det år 2018 dagligen linjelagda sjukresor till och från Sundsvalls sjukhus. Linjen mellan Ånge och Sundsvalls sjukhus är öppen för allmänheten som på linjen betalar samma biljettpris som i den regionala kollektivtrafiken.

För de medlemmar kommunalförbundet ges uppdrag att upphandla och samordna färdtjänst och sjukresor fördelas kostnaderna mellan kommunerna och regionen.

Övriga kommunresor

För de medlemmar kommunalförbundet ges uppdrag att upphandla och samordna färdtjänst kan uppdraget även omfatta att upphandla resor till och från daglig verksamhet och särskola.

A.3 Resandemönster

Resandemönstret i Västernorrland är att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ligger på drygt 10 procent. Det finns förutsättningar att öka kollektivtrafikens andel genom en samordning av alla samhällsaktörers satsningar på infrastruktur och tillgänglighetsförbättringar och genom en utveckling av kollektivtrafikplaneringen.

Att öka kollektivtrafikens marknadsandel på bekostnad av biltrafikens marknadsandel skapar stora nyttor i samhället ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det minskar bland annat utsläpp, buller och trängsel.

För den årliga uppföljningen och som underlag för planeringen kommande år ska Trafikbokslut tas fram och redovisas samtidigt som årsredovisningen.

Tabell 30: Total resandeutveckling åren 2014 – 2017

Transportslag	Förändring i procent	2017	2016	2015	2014
Busstrafik (Din Tur)	6	10 093 854	9 561 680	9 187 591	9 342 828
Tågtrafik (Norrtåg)	4	537 254	518 028	503 025	468 028
Summa	5	10 631 108	10 079 708	9 690 616	9 810 856

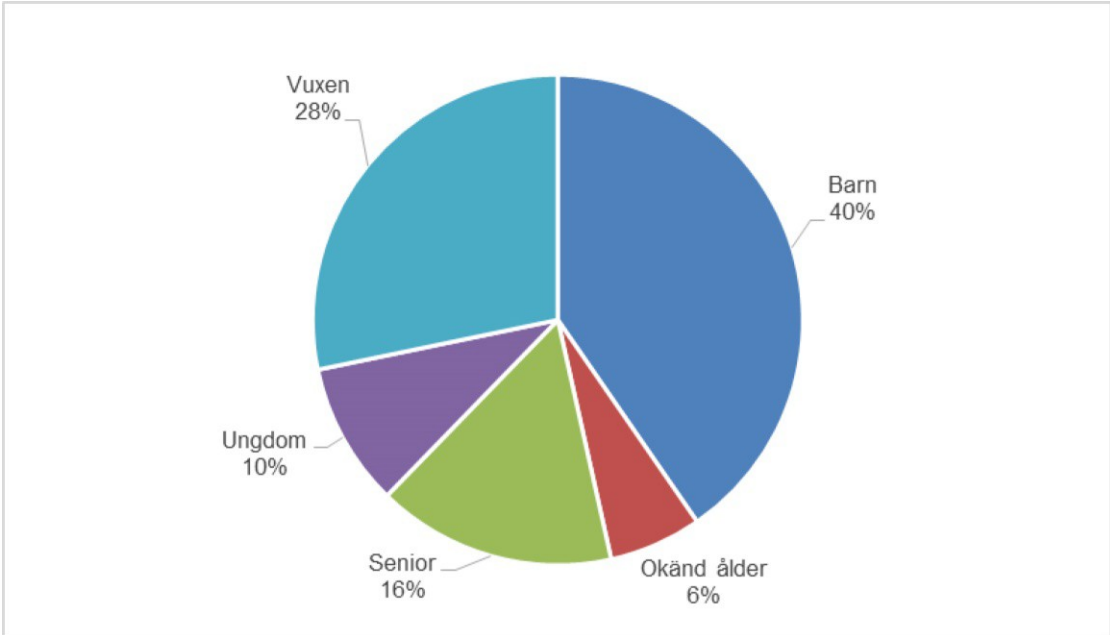
Tabell 31: Resandeutveckling per avtalsområde

Trafik-område	Trafikering	Förändring i procent 2016 - 2017	2017	2016	2015	2014
O2	Höga Kusten	-22	78 083	99 843	90 268	69 598
O3	Sollefteå tätort	4	72 411	69 906	61 703	59 766
O45	Sollefteå landsbygd	-7	124 747	134 579	118 883	119 962
O6	Örnsköldsviks tätort	26	1 148 670	911 055	739 323	733 806
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	6	115 022	108 339	89 465	89 536
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	5	147 938	140 861	135 774	129 891
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	2	148 986	145 822	140 756	146 875
O10	Härnösands tätort	12	494 883	440 559	372 488	320 986
O1415	Sundsvalls tätort	4	5 304 841	5 090 788	5 118 808	5 135 519
O16	Sundsvall – Holm och Liden	-4	116 711	121 420	118 398	113 151
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	5	1 187 011	1 135 558	1 100 570	1 294 670
O18	Sundsvall – Matfors	11	202 554	182 358	180 114	189 979
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	1	379 091	374 478	338 149	321 182
O22	Härnösand landsbygd	7	104 904	98 303	92 227	98 367
O23	Ånge landsbygd	-4	166 469	173 187	165 138	167 944
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	-28	23 865	33 216	30 607	28 970
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	15	19 641	17 115	16 938	15 054
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	7	215 006	200 542	195 504	206 970
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik		43 021	1 380 ²¹	-	-
S6	Linje 10 Härnösand-Örnsköldsvik		_22	82 371	82 478	100 602
	Totalt antal påstigande i linjelagd busstrafik	6	10 093 854	9 561 680	9 187 591	9 342 828
Tågtrafik	Resande med Din Turs produkter	-38	89 851	145 027	142 220	-

²¹ Trafikstart december 2016

²² Trafiken avvecklades i december 2016.

Diagram 8: Fördelning av resenärer per ålderskategori, 2017



Tabell 32: Fördelning av resenärer per ålderskategori och avtalsområde, 2017

Område	Barn 0-19 år	Okänd ålder	Senior från 65 år	Ungdom 20 – 25 år	Vuxen 26 – 65 år	Totalt
O02	46 517	3 335	1 732	8 441	18 058	78 083
O03	34 426	2 724	7 823	6 552	20886	72 411
O04/05	85 838	1 773	2 833	9 459	24844	124 747
O06	708 028	25 140	63 732	78 737	273033	1 148 670
O07	77 469	1 349	2 508	9 804	23892	115 022
O08	102 747	1 623	4 263	13 215	26090	147 938
O09	100 245	1 340	4 397	9 526	33478	148 986
O10	125 101	254 333	19 676	23 512	72261	494 883
O14/O15	1 566 604	220 304	1 285 153	550 612	1 682 168	5 304 841
O16	79 177	1 396	11 689	4 172	20 277	116 711
O17/O21	569 588	43 933	120 253	129 585	323 652	1 187 011
O18	102 961	4 657	29 537	13 668	51 731	202 554
O20	195 870	23 805	11 117	49120	99 179	379 091
O22	80 274	3 572	3 422	5 283	12 353	104 904
O23	118 682	1 427	11 228	9 475	25 657	166 469
S3/Tvärflöjten	12 702	2 450	1 146	2 435	5 132	23 865
S4	6 020	4792	1 230	2 439	5 160	19 641
S5	46 358	12 728	8 717	26 384	120 819	215 006
S6	16 959	7 453	2 510	3 344	12 755	43 021
Totalt	4 075 566	618 052	1 592 966	955 763	2 851 425	10 093 854

Barn: omfattar biljettkategorierna barn, ej fungerande skolkort, grundskola, skolelever samt ungdomskortet i Örnköldsviks kommun.

Okänd ålder: omfattar biljettkategorierna cykel, färdtjänst, nattaxa, paket, resplus, SMS, VPL-resa, X-trafik, övergång, övrigt

Senior: omfattar biljettkategori senior.

Ungdom: omfattar biljettkategorierna ungdom samt minus ungdomskortet i Örnköldsviks kommun.

Vuxen: omfattar biljettkategori vuxen.

Val av färdmedel för pendling

I Västernorrland har bilen en dominerande ställning. Ungefär 90 procent av befolkningen har tillgång till minst en bil och har tillgång till subventionerad parkering i anslutning till arbetsplatsen.

För att öka kollektivtrafikens attraktionskraft för arbets- och studiependling måste restiderna minska och tillgängligheten med kollektivtrafiken öka i de prioriterade stråken.

Tabell 33: Restid med olika färdmedel i urval av relationer

Sträcka	Restid med bil	Restid med buss	Restid med tåg
Sundsvall - Ånge	73 min	120 min	76 min
Sundsvall - Härnösand	37 min	52 min	53 min
Härnösand - Örnsköldsvik	79 min	105 min	67 min
Kramfors - Örnsköldsvik	68 min	92 min	41 min
Kramfors - Sollefteå	34 min	45 min	-
Örnsköldsvik - Umeå	79 min	97 min	56 min

Pendling med kollektivtrafik

Tabell 34: Dag- och nattbefolkning/förvärvsarbetande pendlare 16+ över kommungrens 2016²⁶ (SCB)²³

Arbetsort	Bostadsort									
	Hudiksvall	Ånge	Sundsvall	Timrå	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Örnsköldsvik	Östersund	Umeå
Hudiksvall	14 874	8	111	5	9	4	4	13	8	23
Ånge	0	3 559	250	13	4	0	1	3	37	3
Sundsvall	211	521	42 699	4 219	1 166	141	135	211	206	139
Timrå	9	31	1 810	3 637	188	11	11	28	5	14
Härnösand	7	12	690	299	8 574	362	84	125	15	47
Kramfors	6	5	65	17	460	6 827	364	206	19	45
Sollefteå	6	6	47	8	49	273	7 675	69	31	40
Örnsköldsvik	21	13	77	15	57	240	75	24 802	25	351
Östersund	15	59	109	15	24	9	45	25	27 364	66
Umeå	19	6	113	20	38	32	31	431	74	57 213

²³ Statistik som omfattar 2017 finns tillgänglig i november 2018.

B. Kundnöjdhet

Kommunalförbundet deltar tillsammans med ett tjugotal andra organisationer i *Kollektivtrafikbarometern* som är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Undersökningen riktar sig till allmänheten mellan 15 – 85 år och mäter vad ett slumpmässigt urval av befolkningen – både de som reser med kollektivtrafik och de som inte gör det - anser om kollektivtrafiken.

B.1 Övergripande resultat över riket

Nästan hälften av allmänheten reste under 2017 regelbundet med kollektivtrafiken. Bland personer som reser med bil och sällan reser kollektivt är det hälften som övervägt att resa mer med kollektivtrafiken. Personer som är 65 – 85 år, kvinnor och resenärer som har studier som mål med resan överväger i högre grad än genomsnittet att nyttja kollektivtrafiken mer.

De vanligaste anledningarna att resa kollektivt anges vara att slippa parkera, att det är miljövänligt och att personen saknar körkort eller tillgång till bil. Bland personer som inte reser kollektivt är de vanligaste skälen till det att man föredrar bli och att avgångstiderna inte passar.

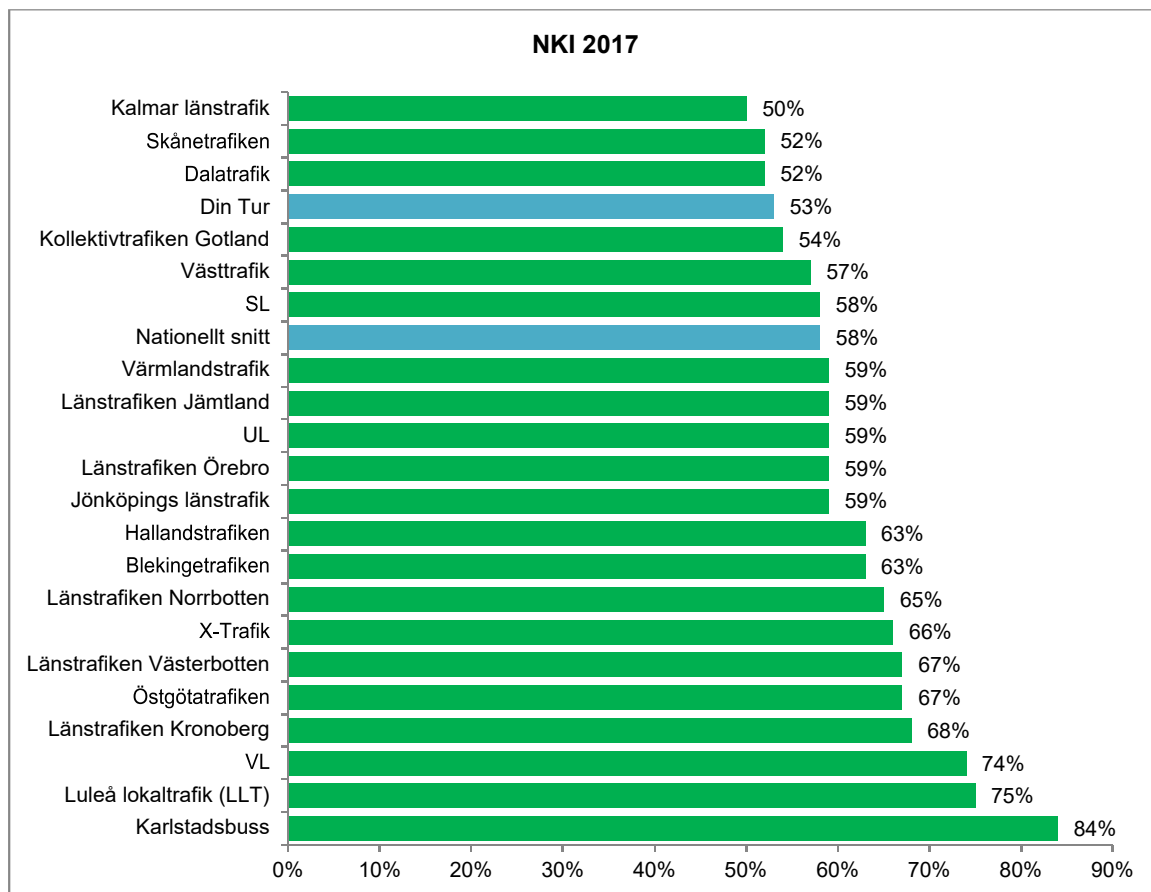
Andelen kunder som är nöjda med sitt kollektivtrafikbolag är i *Kollektivtrafikbarometern 2017* 58 procent. 32 procent av kunderna klassas som "ambassadörer" det vill säga en grupp som i hög grad kan tänka sig att rekommendera även andra att resa kollektivt. Den här gruppen är överlag mer nöjd med förutsättningarna för att resa kollektivt, framförallt vad gäller att det är enkelt att resa, att man sparar tid genom att resa kollektivt samt att avgångarna passar kundens behov.

I 80 procent av kollektivtrafikresorna kommer resenären fram i tid till sitt resmål. 3 procent av alla resor är försenade med mer än 15 minuter. Andelen som anser att de kommer fram i tid till resmålet ökar med stigande ålder. Resultatskillnaderna utifrån ålder beror delvis på vilka kollektiva färdmedel som används och vilka ärenden resenärerna har.

B.2 Sammanfattande nöjdhet med bolaget

Andelen personer som sammanfattningsvis är nöjda med kollektivtrafikbolaget i sin region/sitt län definieras i *Kollektivtrafikbarometern* som NKI (Nöjd Kundindex). Sett till hela riket är 51 procent av allmänheten nöjda med kollektivtrafikbolaget och 58 procent av kunderna är nöjda. Bland deltagande organisationer i *Kollektivtrafikbarometern* varierar andelen kunder som är sammanfattningsvis nöjda med bolaget mellan 50 och 84 procent. Förutsättningarna att bedriva kollektivtrafik och förväntningar hos resenärer varierar i olika delar av landet vilket påverkar resultatet.

Diagram 9: NKI 2017 Kollektivtrafikbarometern



B.3 Att arbeta för ökad kundnöjdhet

I Kollektivtrafikbarometern har olika faktorer som rör förutsättningarna för att resa kollektivt, ombordupplevelsen och service och information analyserats och prioriterats²⁴ utifrån vad som gör resenärerna nöjda med kollektivtrafikaktören och vad som kan bli bättre.

Faktorerna delas in i fyra fält:

- Vårda (grönt fält): faktorerna har ett starkt samband med NKI och den höga andelen positiva svar gör att de här frågorna har en positiv inverkan på resenärernas helhetsattityd.
- Förbättra (rött fält): Faktorerna har ett starkt samband med NKI men det låga resultatet gör att de här frågorna har en negativ inverkan på helhetsattityden. De definieras därför som förbättringsområden.
- Kan bli bättre (gult fält): Faktorerna har svagare samband med NKI men det låga resultatet visar att det finns förbättringspotential inom de här områdena. De är dock inte lika högt prioriterade som faktorer som hamnar under ”Förbättra”.
- Bevaka (blått fält): Faktorerna har svagt samband med NKI idag och ett högt resultat. Här krävs inga direkta åtgärder men det är viktigt att faktorerna ändå bevakas.

²⁴ Prioriteringarna baseras på korrelationen mellan varje faktor och den sammanfattande nöjdheten med bolaget (NKI) samt andelen resenärer som ger ett positivt omdöme till faktorn.

Tabellen nedan visar Din Turs resultat. Frågorna är indelade efter de fyra grupperna och sorterade efter korrelation i fallande ordning. Sammanställningen kan ge vägledning kring vilka faktorer och områden som är viktiga att prioritera för att öka resenärernas sammanfattande nöjdhet med Din Tur.

Tabell 35: Faktorer att prioritera för ökad kundnöjdhet

Fält:	Fråga i Kollektivtrafikbarometern
Vårda	Det känns tryggt att resa med Din Tur.
Förbättra	Det är enkelt att resa med Din Tur.
	Din Tur hanterade synpunkten på ett bra sätt.
	Avgångstiderna passar mina behov.
	Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget.
	Det är prisvärt att resa med Din Tur.
	Det finns fördelar att åka med Din Tur jämfört med att åka med bil.
Kan bli bättre	Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra.
	Jag kan använda Din Tur för de flesta resor jag gör.
	Jag sparar tid genom att resa med Din Tur.
	Informationen vid förseningar och stopp är bra.
Bevaka	Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande.
	För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med Din Tur.
	Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör.
	Jag får den information jag behöver ombord.
	Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort.
	Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)
	När jag reser i kollektivtrafiken är det viktigt att jag samtidigt bidrar till en bättre miljö.
	Det är bekvämt ombord.
	Det är rent och snyggt i fordonen.
	Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande.

En viktig faktor att vårda är att det känns tryggt att resa med Din Tur. Den har stor inverkan på NKI och ligger på en förhållandevis hög nivå. Viktiga förbättringsområden är att det ska vara enkelt att resa med Din Tur, att Din Tur hanterar synpunkter på ett bra sätt, att avgångstiderna passar resenärens behov, att man kan lita på att komma fram i tid, att det är prisvärt samt att det finns fördelar att åka kollektivt jämfört med att åka bil. De här faktorerna har stor inverkan på helhetsintrycket av Din Tur och andelen nöjda ligger idag på lägre nivåer.

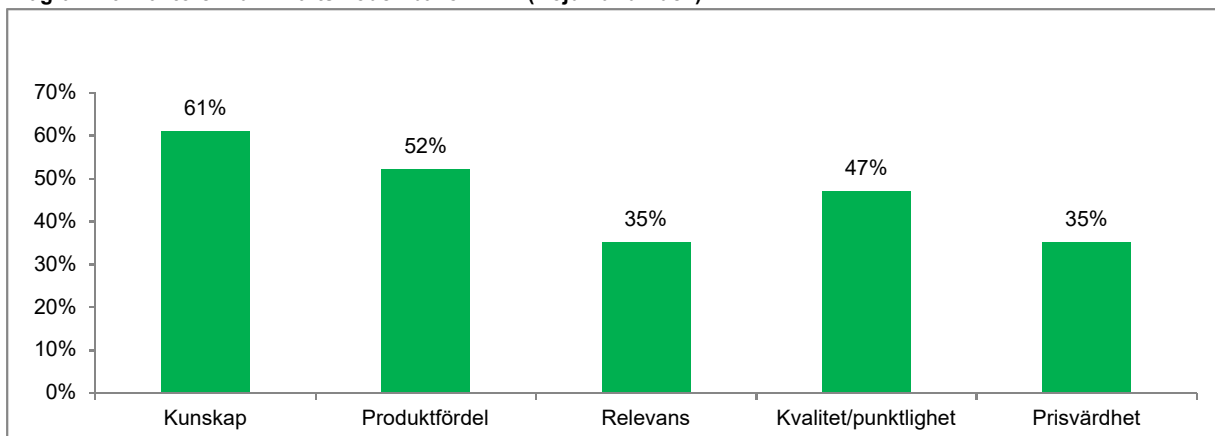
B.4 Drivkrafter

Följande fem faktorer beskriver olika dimensioner av varumärket och utgör tillsammans en drivkraftsmodell.

Tabell 36: Drivkraftsmodell

Faktor:	Fråga i Kollektivtrafikbarometern
Kunskap	"För de flesta resor jag gör vet jag hur jag kan åka med Din Tur"
Produktfördel	"Det finns fördelar med att åka med Din Tur jämfört med att åka bil."
Relevans	"Jag kan använda Din Tur för de flesta resor som jag gör."
Kvalitet/punktlighet	"Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag åker med Din Tur."
Prisvärdhet	"Det är prisvärt att åka med Din Tur."

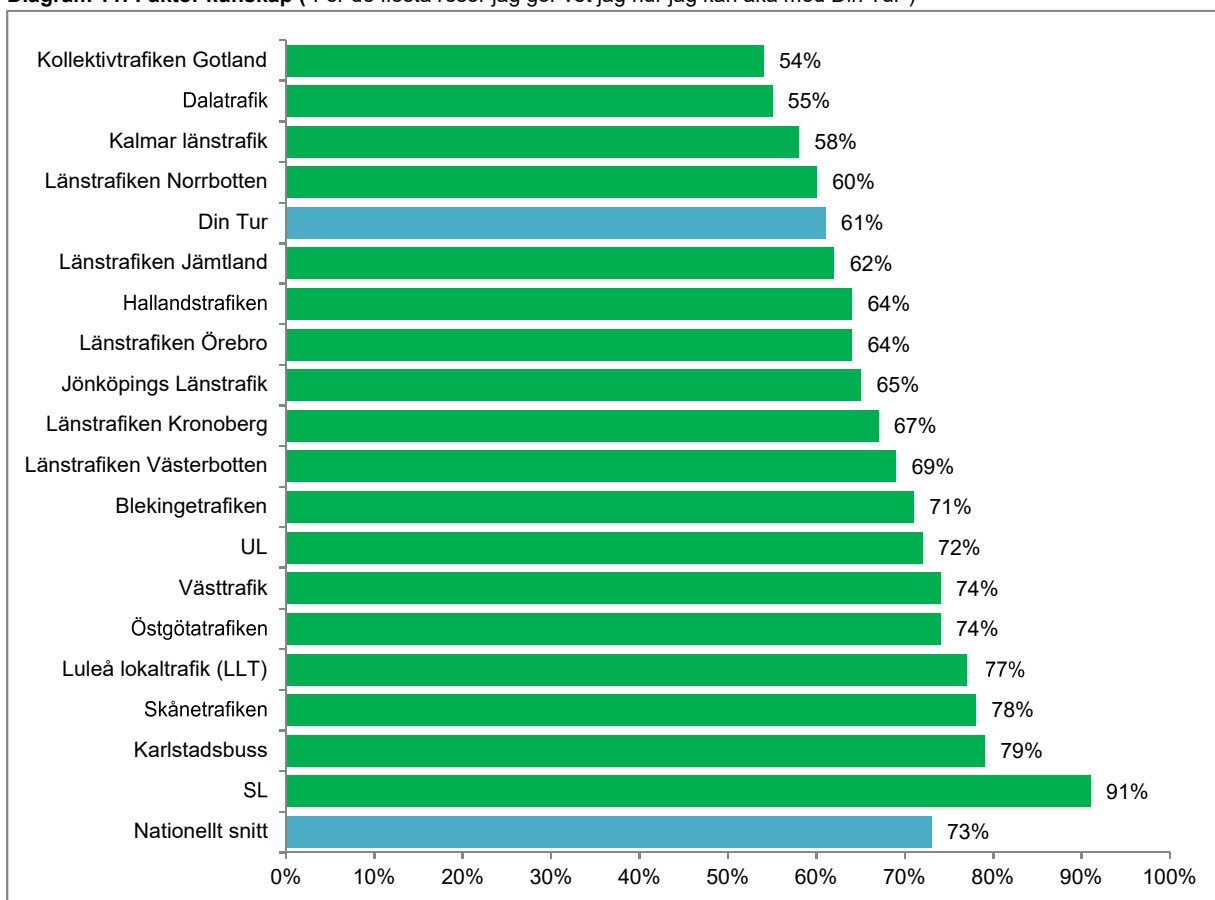
Diagram 10: Faktorer i drivkraftsmodell bakom NKI (Nöjd kundindex)



B.5 Jämförelser över riket för de fem faktorerna

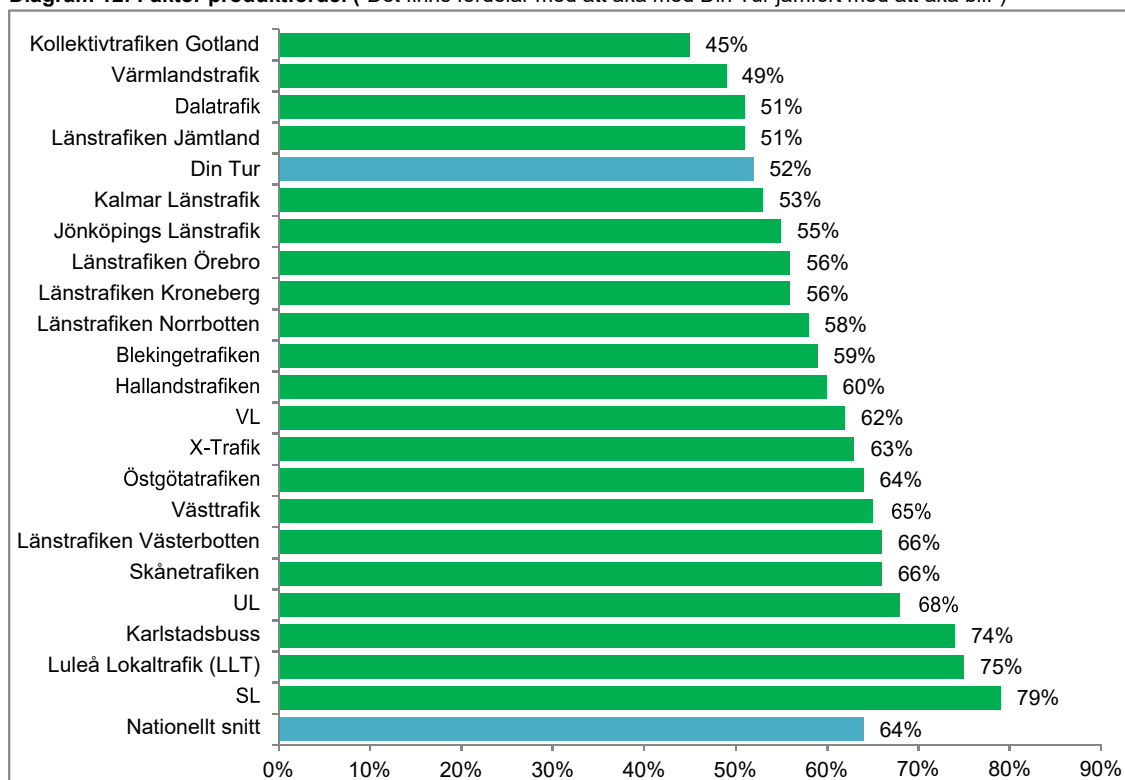
B.5.1 Kunskap

Diagram 11: Faktor kunskap ("För de flesta resor jag gör vet jag hur jag kan åka med Din Tur")



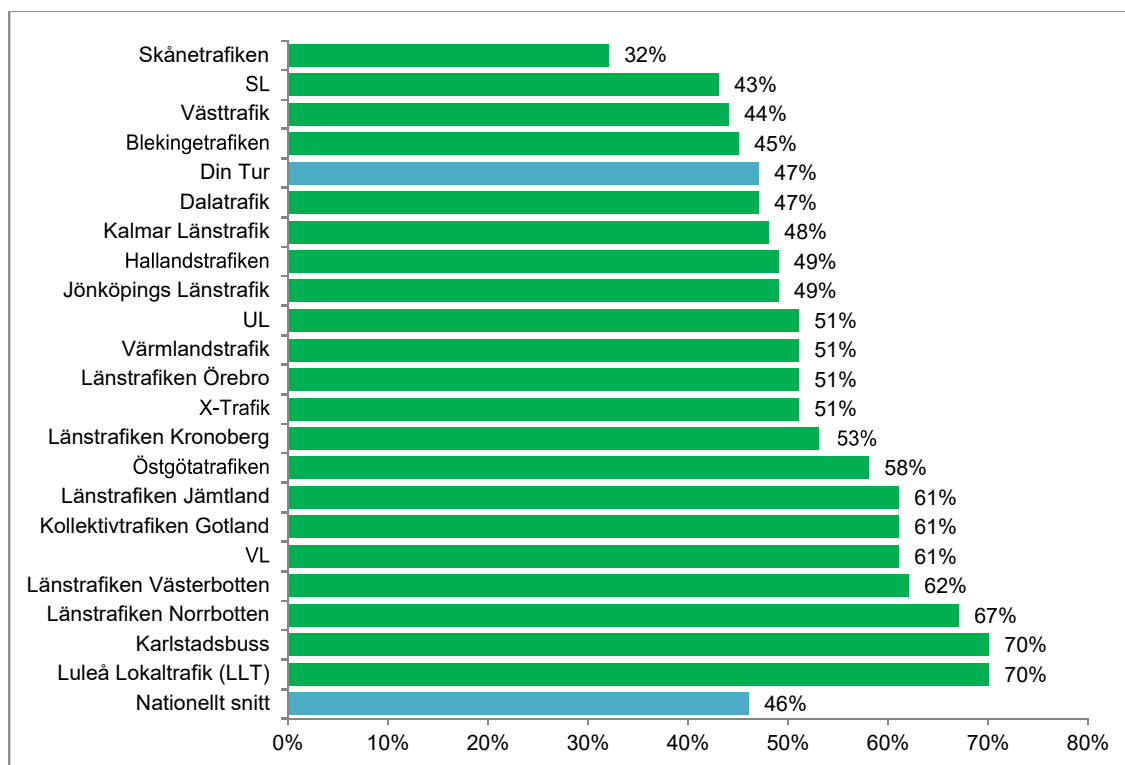
B.5.2 Produktfördel

Diagram 12: Faktor produktfördel ("Det finns fördelar med att åka med Din Tur jämfört med att åka bil.")



B.5.3 Relevans²⁵

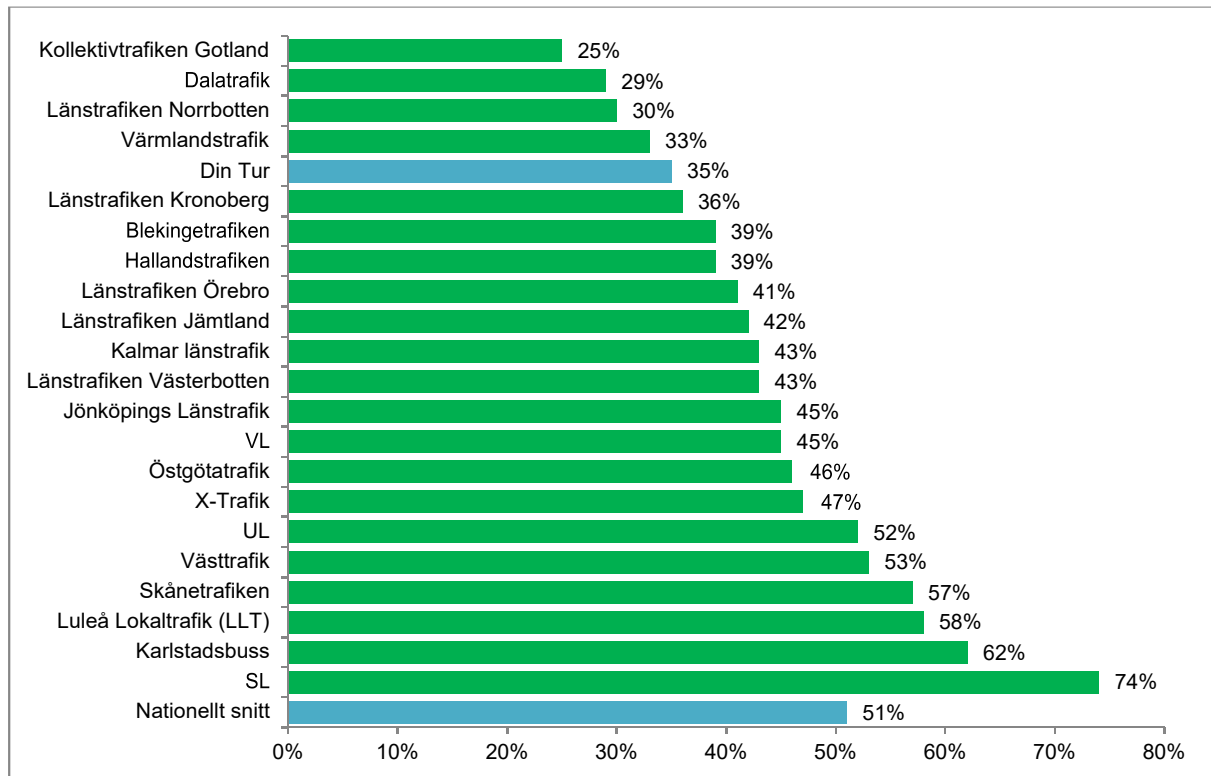
Diagram 13: Faktor relevans ("Jag kan använda Din Tur för de flesta resor som jag gör.")



²⁵ En relevant kollektivtrafik stämmer överens med resenärens behov. En hög relevans uppnås genom hög turtäthet och snabb kollektivtrafik.

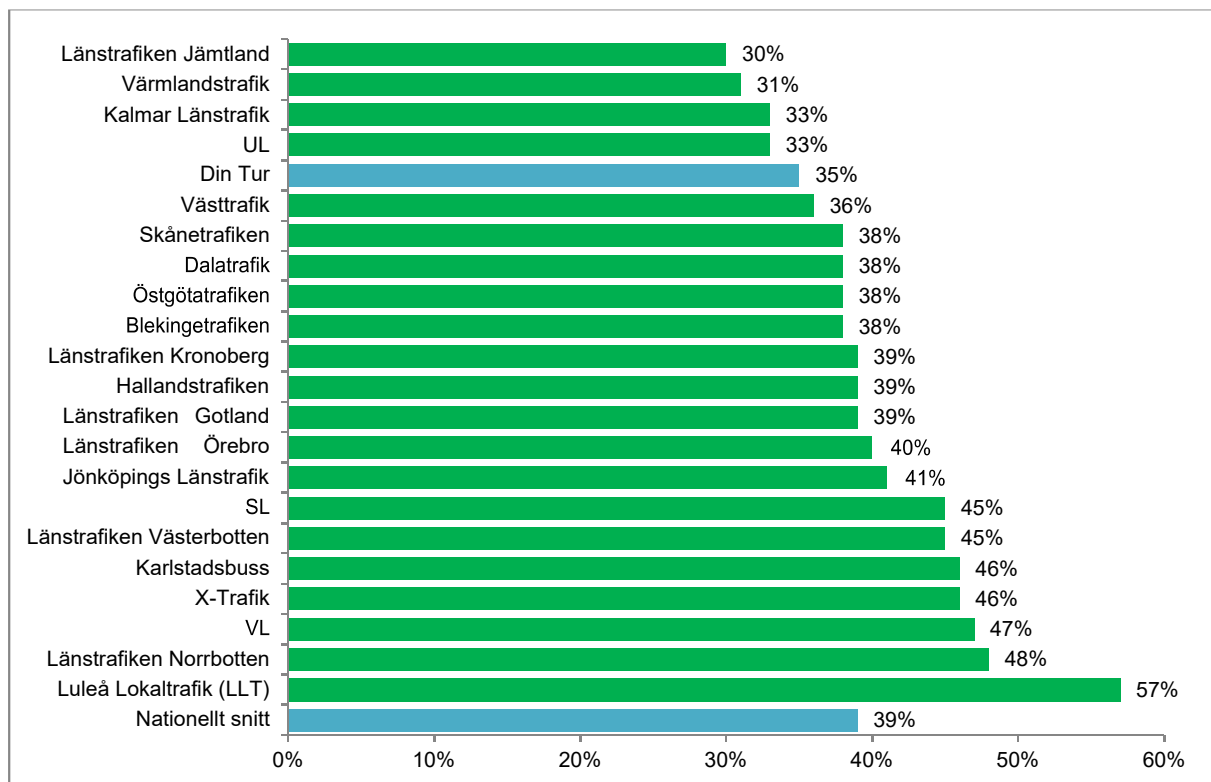
B.5.4 Kvalitet/punktlighet

Diagram 14: Faktor kvalitet/punktlighet ("Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag åker med Din Tur.")



B.5.5 Prisvärdhet

Diagram 15: Faktor prisvärdhet ("Det är prisvärt att åka med Din Tur.")



C. Produkter och prissättning

Tillsammans med de fyra nordligaste länen har vi ett gemensamt produktutbud som är giltigt inom och över länsgränserna med en gemensam prissättning. Produktutbudet är giltigt i all upphandlad trafik som körs under varumärket Din Tur eller Norrtåg om inte undantag angivits. Din Turs produktutbud är även giltigt inom länet med Y-bussarna. Personer som reser med X-trafiks biljetter kan göra ett tilläggsköp till sitt periodkort för att på så vis kunna resa inom Sundsvalls tätort. Under perioden till år 2030 är ambitionen att utveckla biljettsamarbetet med fler aktörer, både kommersiella aktörer och med ytterligare regioner.

Under inledningen av perioden ska ett ny biljett- och betalssystemstandard införas. Tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland/Härjedalen, Västerbotten och Norrbotten pågår ett utvecklingsarbete som ska redovisa ett förslag på ny standard. Målet är att utforma ett biljett- och betalssystem som är gemensamt hela Västernorrland och ger alla som reser kollektivt samma förutsättningar.

Gällande produkter och betalmedel²⁶ fastställs i särskilt beslut av förbundsdirektionen. För att öka attraktivitet, enkelhet och effektivitet ska produkter och betalmedel successivt förnyas i takt med den tekniska utvecklingens möjligheter.

²⁶ Ett färdbevis där varje enskild resa betalas i förväg för varje enskilt tillfälle som resan utförs. Resan kan betalas i förväg eller i efterhand.

D. Tillgänglighet

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska vara tillgänglig utifrån fyra perspektiv: fysisk tillgänglighet, tillgänglig information, social tillgänglighet samt geografisk tillgänglighet. Som grund för beslut om åtgärder för ökad tillgänglighet inom alla fyra perspektiven ska en tillgänglighetsanalys genomföras inom ramen för samverkansprojektet Koll2020.

Att öka tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet är ett långsiktigt arbete som måste ske i bred samverkan med andra aktörer. Långsiktigheten är en följd av avtalsperioderna och ledtiderna för investeringar i infrastruktur.

Definition av full tillgänglighet

Full tillgänglighet innebär i Din Turs trafik att fordon, informationssystem, bytespunkter och hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn är tillgänglighetsanpassade.

I de stråk och trafikområden som definieras som starka, ska full tillgänglighet råda 2030.

Följande ska vara möjligt för alla kollektivresenärer i Västernorrlands län och definierar full tillgänglighet 2030:

- planera resan
- köpa och använda biljett
- ta sig till station eller hållplats
- vistas i, orientera sig på och ta till sig information på station eller hållplats
- kliva på fordonet, finna en plats samt kliva av fordonet.

D 1. Fysisk tillgänglighet

Bytespunkter och hållplatser

Endast ett fåtal av bytespunkterna är idag tillgänglighetsanpassade enligt Trafikverkets krav för vägars och gators utformning (VGU). Hållplatser som ligger i tätorterna upplevs generellt fungera tillfredställande för personer med funktionsnedsättning. Hållplatserna på landsbygden har större tillgänglighetsbrister.

Åtgärder:

- Tillgänglighetsanpassa bytespunkter/hållplatser med mer än 20 påstigande/dygn senast år 2026 i de stråk och trafikområden som definierats som starka.

Regional tågtrafik och resecentra

Den regionala tågtrafiken är redan idag till stor del anpassad för personer med funktionsnedsättning. Tågtrafiken utgör därför grunden för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa regionalt. År 2030 ska den regionala tågtrafiken och länets resecentra och tågstationer vara fullt tillgängliga.

Åtgärder:

- Ersättningsfordon ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning senast år 2026.
- Genomföra en översyn och åtgärder av samtliga stationer/resecentra utifrån tillgänglighet senast år 2024.

Linjelagd busstrafik

Ambitionen för 2030 är att den linjelagda trafikens bussar har en gemensamt utformad standard som underlättar för personer med funktionsnedsättning att orientera sig. På- och avstigning samt möjlighet till visering ska vara möjlig från både främre och bakre ingång i bussen.

I ambitionen att minska kollektivtrafikens klimatavtryck kan elbussar bli aktuella. Dessa avger ett lägre ljudavtryck, vilket kan försvåra för personer med syn- och hörselnedsättning att uppmärksamma bussarna. Ett utvecklat signalsystem ska stödja funktionshindrades möjlighet att orientera sig i kollektivtrafiksystemet.

Den regionala busstrafiken delas upp i starka stråk, medelstarka stråk och grundläggande trafik. I de starka stråken ska full tillgänglighet råda år 2026. För de medelstarka stråken och den grundläggande trafiken ska en handlingsplan för ökad tillgänglighet arbetas fram senast 2020. I handlingsplanen prioriteras anpassningar i de medelstarka stråken.

Tätortstrafiken är redan idag i hög utsträckning anpassad för personer med funktionsnedsättningar. I Sundsvalls och Örnsköldsviks tätortstrafik ska full tillgänglighet gälla år 2030. Det innebär att såväl fordon som infrastruktur ska anpassas så att personer med funktionsnedsättning kan planera och genomföra resor. För Härnösand och Sollefteå ska en handlingsplan för ökad tillgänglighet arbetas fram senast 2020.

Åtgärder:

- Upprätta handlingsplan för ökad tillgänglighet i den linjelagda busstrafiken senast år 2020. Handlingsplanen ska ligga till grund för kommande upphandling av den linjelagda busstrafiken.
- Upphandla fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2024 (starka stråk och trafikområden).
- Möjliggöra visering i både främre och bakre ingång på buss i tätortstrafik senast efter nästa upphandling.
- Tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter med minst 20 påstigande/dygn i starka stråk och trafikområden.

D 2. Tillgänglig information

Med tillgänglig information avses information och kommunikation via olika typer av kanaler såväl digitala kanaler som olika former av tryckt information.

Digital information

Viktiga komponenter är webbplatserna och apparna Din Tur och Norrtåg. Dessa ska ge stöd för alla moment i resandet så som resandeinformation, reseplanering, biljettköp realtidsinformation, störningsinformation, tillgänglighetsnivå med mera. Utveckling ska ske för ökat informationsutbud samt ökad läsbarhet och förståelse. Även digitala skyltar och utrop på bytespunkter och fordon räknas in under digital tillgänglighet och ska utvecklas kontinuerligt fram till 2030.²⁷

Ny teknik kan komma på marknaden under planeringsperioden. Därför ska en aktiv omvärldsbevakning av området göras för att kunna dra fördel av utvecklingen.

Utrop på hållplatser, i och utanpå bussar samt informationsskyltar med trafikinformation under hela resan behövs som stöd för resandet för alla resenärsgupper.

Information på webbplatsen och appen Din Tur samt skyltar på bytespunkter ska utvecklas för ökad läsbarhet och förståelse.

Tryckt information

Hållplatsskyltar, orienteringstavlor med mera är en viktig del i systemet. Ambitionen för 2030 är att hela länet ska ha en gemensam nivå och utformning för tryckt information.

Åtgärder för digital och tryckt information:

- Utveckla realtidsinformation på webbplats och i app 2019.
- Utveckla realtids- och störningsinformation på skyltar i prioriterade stråk 2019.
- Installera audiovisuellt utrop för alla bussar 2024.
- Informera enhetligt med digital hänvisning och till Din Tur Kundcenter på hållplatser 2020.
- Informera tydligt om tillgänglighetsnivå för hela resan år 2020.
- Utveckla enhetlig nivå och layout på hållplatsskyltar, informationstavlor och orienteringstavlor senast 2030.

D 3. Social tillgänglighet

Den sociala tillgängligheten innebär att det ska vara tryggt och enkelt att utföra en resa med den linjelagda kollektivtrafiken. Att kunna resa gör möten mellan människor möjliga och ger förutsättningar att delta i sociala sammanhang. Vid planering av trafik ska perspektiven jämställdhet och icke diskriminering beaktas.

För att underlätta den sociala tillgängligheten behöver kollektivtrafiken vara förutsägbar. Det ska vara enkelt att förstå var bussen befinner sig och hur man kommer ombord på bussen vid en bytespunkt eller hållplats.

Det är av stor betydelse att all personal verksam inom kollektivtrafiken utbildas för att bemöta alla människor utifrån deras behov. All personal ska känna till de mål och riktlinjer som beslutats samt hur dessa ska uppnås.

²⁷ Krav enligt kommande webbdirektiv beaktas vid programmets kommande revidering.

För att öka den sociala tillgängligheten ska i samverkan med ansvariga kommuner stödet av och informationen om stöd genom ledsagning förbättras.

En viktig del för social tillgänglighet är att de anställda i kollektivtrafiksystemet har en god kännedom om förutsättningarna att leva med funktionsnedsättning samt de riktlinjer som satts upp för att nå ökad tillgänglighet.

Åtgärder:

- Genomför kontinuerlig uppföljning genom resenärsundersökningar.
- Beakta funktionshindrades behov vid planering av kollektivtrafikförändringar.
- Beakta jämställdhets- och icke diskrimineringsfrågor vid planering av kollektivtrafik.
- Utbilda samtlig personal i kollektivtrafiksystemet kopplat till tillgänglighet och icke diskriminering.

D 4. Geografisk tillgänglighet

Kollektivtrafik ska erbjudas till så många av länets innevånare som möjligt i balans med målet om resurseffektiv kollektivtrafik. Utbudet anpassas utifrån behov och resandepotential.

I starka- och medelstarka stråk/trafikområden ska utbudet vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Det ska utöver det möjliggöra såväl arbets- och studiependling som sociala resor.

I övrig grundläggande trafik ska utbudet bibehållas och om möjligt öka den geografiska tillgängligheten. Arbets- och studiependling ska möjliggöras. En handlingsplan för ökad geografisk tillgänglighet i landsbygdstrafiken kommer att arbetas fram.

Åtgärder:

- Införa digital teknik som stödjer planering och köp av en kollektivtrafikresa var man än befinner sig år 2022.
- Ta fram handlingsplan för geografisk tillgänglighet inför upphandling av nya trafikavtal.

E. Bytespunkter

Tabell : Bytespunkter kategori 1

Station:	Antal bussresenärer:	Antal tågresenärer*:	Buslinjer:	Tåg:
Sundsvalls resecentrum*	-	400	-	Norrtåg, SJ, X-trafik
Hållplats Stenstaden**	9036	-	1, 2, 3, 4, 5, 28, 30, 65, 70, 71, 80, 84, 85, 98, 99, 120, 132, 133, 141, 142, 191, 201, 331, 611, 644, 701, 703	-
Timrå station	-	17	-	Norrtåg, SJ
Härnösands central	464	138	50, 90, 98, 99, 201, 230, 511, 512, 513, 516, 518, 520, 521, 522, 524, 525, 539, 558, 560, 702,	Norrtåg, SJ
Kramfors resecentrum	502	141	90, 98, 202, 211, 212, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 225, 250, 263, 705, 706	Norrtåg, SJ
Sollefteå station	322	-	39, 40, 41, 90, 98, 211, 215, 312, 331, 340, 362, 706	-
Örnköldsviks resecentrum	266	332	40, 42, 43, 50, 99, 401, 407, 412, 413, 417, 419, 421, 422, 442, 451, 455, 457, 704	Norrtåg, SJ
Örnparken	2085	-	42, 43, 50, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 412, 413, 417, 419, 421, 422, 442, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458,	-
Ånge station	109	88	191, 192, 196	Norrtåg, SJ

*Endast resandestatistik från Norrtåg är inräknat.

** Sundsvalls centralstation kommer att byggas om 2019-2021 och byta namn till Sundsvalls Resecentrum. I samband med detta kommer flera buslinjer att börja angöra denna bytespunkt. Sundsvalls busstation kommer att byggas om 2018-2019 och byta namn till Hållplats Stenstaden.

Tabell: Bytespunkter kategori 2

Hållplatsnummer:	Hållplatsnamn:	Antal bussresenärer:	Antal tågresenärer:	Kommun:	Linjer:
1898	Härnösands centrum	654	-	Härnösand	201, 511, 512, 513, 514, 516, 518, 520, 524, 539, 558, 560
1336, 80211	Ålandsbro (E4+centrum)	55	-	Härnösand	50, 90, 98, 100
82221	Lunde	40	-	Kramfors	90, 98, 202, 215, 216, 217, 218, 225, 228, 229
82048	Ullånger Busstation	74	-	Kramfors	50, 202, 216, 217, 218, 221, 100 (K:275-276)

1059	Nordingrå vallen	20	-	Kramfors	217, 218, 221, (K: 270, 271, 272)
-	Väster Aspby	-	16	Kramfors	Flyg, tåg
741	Bollstabruk busstation	178	-	Kramfors	90, 98, 211, 212, 213, 214, 706
83012	Junsele busstation	41	-	Sollefteå	41, (K: 360-364, 366-368, 375, 388)
1118	Ramsele busstation	30	-	Sollefteå	39, 313
83019	Långsele Köpmangatan	81	-	Sollefteå	39, 40, 331
81191	Stöde Grillen E14	25	-	Sundsvall	191, (K: 162-167)
81025	Birsta E4	171	-	Sundsvall	120, 201, 611, 98, 100
81480	Njurunda församlingsgård	249	-	Sundsvall	120, 126, 128, 129
956	Kvissleby centrum	196	-	Sundsvall	120, 121, 123, 124, 125
81599	Matfors busstation	68	-	Sundsvall	141, 142, 143 (K: 153-159)
253	Bragegatan	321	-	Sundsvall	1, 4, 5, 120, 201, 611, 644
81096	Birstatunneln	39	-	Sundsvall	2, 5
8001	Vi centrum	361	-	Sundsvall	1, 73, 74, 75
81914	Vi Brovägen	86	-	Sundsvall	1, 74
-	Stöde station	-	27	Sundsvall	Tåg
-	Sundsvall Västra	-	50	Sundsvall	Tåg, 65
978	Liden	72	-	Sundsvall	30, (K: 168, 169, 171)
81112	Kovlands kiosk	35	-	Sundsvall	28, 30, 133-135, (K: 170)
1685	Sörberge Norra	105	-	Timrå	120, 331, 610, 611, 630, 633, 634, 636
1251, 62254	Timrå (E4+Skogsvägen)	161	-	Timrå	201, 331, 611, 120, 607, 630, 631, 636, 98, 100
60276	Ljungaverk skola	31	-	Ånge	190, 191, 192, 194, 195
812	Fränsta bussterminal	92	-	Ånge	190, 191, 192, 193, 194, 197, 198
1235	Torpshammar konsum	49	-	Ånge	191, 192, 193, 194, 197, 198
-	Torpshammar stn	-	28	Ånge	Tåg
-	Fränsta stn	-	37	Ånge	Tåg
-	Ljungaverk stn	1	14	Ånge	Tåg, 191 (Ljungaverk Västerhängsta)
-	Erikslunds stn	0	15	Ånge	Tåg, 192
734	Bjästa busstation	153	-	Örnsköldsvik	413, 421, 422, 801, 808
745	Bredbyn busstation	72	-	Örnsköldsvik	42, 43, 438, (K: 860)
84083, 737	Björna + Björna centrum	63	-	Örnsköldsvik	417, 442, (K: 834, 840, 841, 842, 843, 844)
1025	Mellansel station	85	-	Örnsköldsvik	42, 43
9003	Husum station	16	111	Örnsköldsvik	Tåg, 417, (K: 823, 824, 825, 835)
84455	Örnsköldsvik norra	43		Örnsköldsvik	Tåg, 43, 401, 406, 408, 412, 419, 421, 442, (K: 820)

Tabell: Bytespunkter kategori 3

Hållplatsnummer:	Hållplatsnamn:	Antal resenärer:	Kommun:	Linjer:
705	Antjärn E4	9	Härnösand	201, 520
80212	Veda Väg 90	15	Härnösand	227, 228, 230, 521, 90
82259	Gallsäter	5	Kramfors	202, 216, 217, 218, 229
82041	Kläpp	4	Kramfors	202, 215, 216, 217, 225
83365	Näsåker hotellet	11	Sollefteå	41, 315
1238, 62011	Torsboda (E4+Rigstavägen)	18	Timrå	201, 611, 633, 635
84023	Gideå livs	8	Örnsköldsvik	442, 419, 417, (K: 833)
84096	Kubbe	7	Örnsköldsvik	42, 43, 438
1155, 84004, 84095	Sidensjö	17	Örnsköldsvik	40, 412, 413, (K: 803)
1166	Skorped	5	Örnsköldsvik	412, 413, (K: 805, 806, 807)
1368, 84418	Överhörnäs (+Granitvägen)	11	Örnsköldsvik	42, 43, 412, 413, 421
1240	Trehörningsjö	19	Örnsköldsvik	442, (K: 847-849)

Tabell: Målpunkter

Målpunkt:	Trafikering:
Sundsvalls sjukhus	4, 85, 120, 191, 201
Sollefteå sjukhus	39, 40, 62, 90, 312, 331
Örnsköldsviks sjukhus	43, 401, 403-406, 408, 410, 417, 419, 421, 442
Sundsvall-Timrå Airport	201, 611
Örnsköldsviks flygplats	-
Västerasby	Definieras som hållplats, kategori 2
Birsta (flera hållplatser)	2, 5

F. Omvärldsfaktorer

F.1 Finansiering

Regeringen har tillsatt en utredning för att se över systemet för kostnadsutjämning för kommuner och landsting (Dir 2016:91). Kostnadsutjämningen består av tretton delmodeller varav en avser kollektivtrafik.

Enligt SKL:s rapport om kollektivtrafikens kostnadsutveckling²⁸ har kommunernas och landstingens kollektivtrafikkostnader ökat dubbelt så snabbt som alla övriga verksamheter inom kommunsektorn på senare år. Den kraftiga kostnadsökningen är gemensam för hela Sverige och beror främst på ökade personalkostnader och höjda fordons- och bränslepriser. Regionala skillnader kan förklaras med att satsningar på tågtrafik är betydligt kostsammare än busstrafik. Kostnaderna för tågtrafik har ökat med 50 procent och tätortstrafik med 100 procent mellan åren 2011 – 2015. De ökade kostnaderna ökar pressen på offentliga resurser och ställer krav på högre effektivisering och alternativa finansieringslösningar.

Kostnaderna för kollektivtrafik är höga men enligt Svensk Kollektivtrafiks rapport²⁹ bidrar kollektivtrafiken till samhällsnytta för betydligt mer än de 14 miljarder kronor som investeras varje år.

Kommunalförbundet har för de kommande åren ekonomiska utmaningar som innebär behov av ökad resurseffektivitet och behov av att söka extern finansiering för utvecklingsprojekt.

Förhandlingar om stärkt fortsatt statlig finansiering av den regionala tågtrafiken pågår. Om den statliga finansieringen minskar måste kommunalförbundet skjuta till ytterligare medel alternativt anpassa Norrtågs verksamhet.

Fortsatt utveckling av signalsystemet ERTMS kräver stora investeringskostnader och är en förutsättning för att både gods och persontrafik ska kunna utvecklas med järnvägens transportpotential. Företrädare för den regionala trafiken har framfört att de anser att Sverige precis som Danmark ska ta ett större statligt ansvar för ERTMS-systemets utvecklingskostnader.

F.2 Regionalisering

En ökad samverkan med angränsade län är viktig för att öka samsynen om framtida prioriteringar och delade system- och utvecklingskostnader.

Arbetsmarknadsregionernas utveckling kan stärkas genom biljettsamverkan och välutvecklade förbindelser.

F.3 Infrastruktur

Planeringen i den nationella transportplanen ger förhoppningar om en utbyggnad av transportsystemet under perioden 2018-2029 genom Norrbottenbanan norr om Umeå och investeringar i dubbelspår mellan Sundsvall-Dingersjö och Gävle-Kringlan. Utöver dessa satsningar planeras för en upprustning av Ådalsbanan med syftet att stärka godstransporterna. De investeringar som föreslås i den nationella planen är viktiga men fortfarande återstår många satsningar i Västernorrland för att tågen fullt ut ska kunna använda transportsystemets möjligheter.

Inom projekt Mittstråket planeras åtgärder för minskad restid på järnväg på sträckan Sundsvall – Trondheim. Satsningen bedöms leda till ett ökat regionalt och interregionalt resande. En översyn av stationslägena längs Mittstråket behöver genomföras för att öka de positiva resandemöjligheterna.

²⁸ Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick, SKL, 2017

²⁹ Kollektivtrafikens samhällsnytta – rapport åt Svensk Kollektivtrafik, WSP Analys & Strategi, 2017

I den regionala transportplanen föreslås en satsning på förbättrad tillgänglighet för persontransporter som kollektivtrafikåtgärder, cykelinfrastruktur och vägförbättringar i utpekade prioriterade stråk. Region Västernorrland har det regionala utvecklingsansvaret för infrastrukturplanering, att arbeta fram den regionala utvecklingsstrategin och att fördela statliga tillväxtmedel.

Att arbeta för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken är en viktig och omfattande uppgift. I arbetet är vi flera huvudmän som delar på ansvaret och åtgärder som görs måste samverka.

F.4 Digitalisering

Digitalisering kan på många sätt bidra till att det blir enklare att resa kollektivt. Genom digitalisering skapas nya möjligheter för biljetthantering och kommunikation. Samtliga produkter ska finnas tillgängliga för våra resenärer via appen Din Tur. I samverkan mellan Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland sker en gemensam utveckling av teknik och produkter

F.5 Trafikutveckling

Trafikverkets prognos³⁰ visar att behovet av persontransporter beräknas öka betydligt fram till år 2030. Behovet kommer att vara störst i storstadsregionerna och enligt prognosen kommer bilresorna fortsatt att dominera.

Den långsiktiga utvecklingen är att storstäderna växer och att de mindre kommunerna tappar i befolkning vilket leder till att ökningen av antalet resenärer är störst i tätortstrafiken.

Begreppet kombinerad mobilitet bygger på tanken att människors resande kan innehålla ett flertal olika transportslag. Swedish Mobility Program är kollektivtrafikbranschens gemensamma bidrag i det arbetet. Tanken är att möjliggöra framväxten av den nya tidens kombinerade mobilitetstjänster med digitala lösningar som underlättar för resenären både i stad och på landsbygd att med olika transportsätt ta sig från en plats till en annan.

F.6 Särskild persontrafik

Kostnaderna för sjukresor kommer att öka i och med en åldrande befolkning med ökat vårdbehov och längre avstånd till specialiserad vård.

En möjlighet till en ökad effektivisering och lägre kostnadsutveckling är att medlemmar ger myndigheten i uppdrag att handlägga färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Din Tur kundcenter i Ånge utför tjänster åt övriga kollektivtrafikmyndigheter i de nordligaste länen.

F.7 Miljö

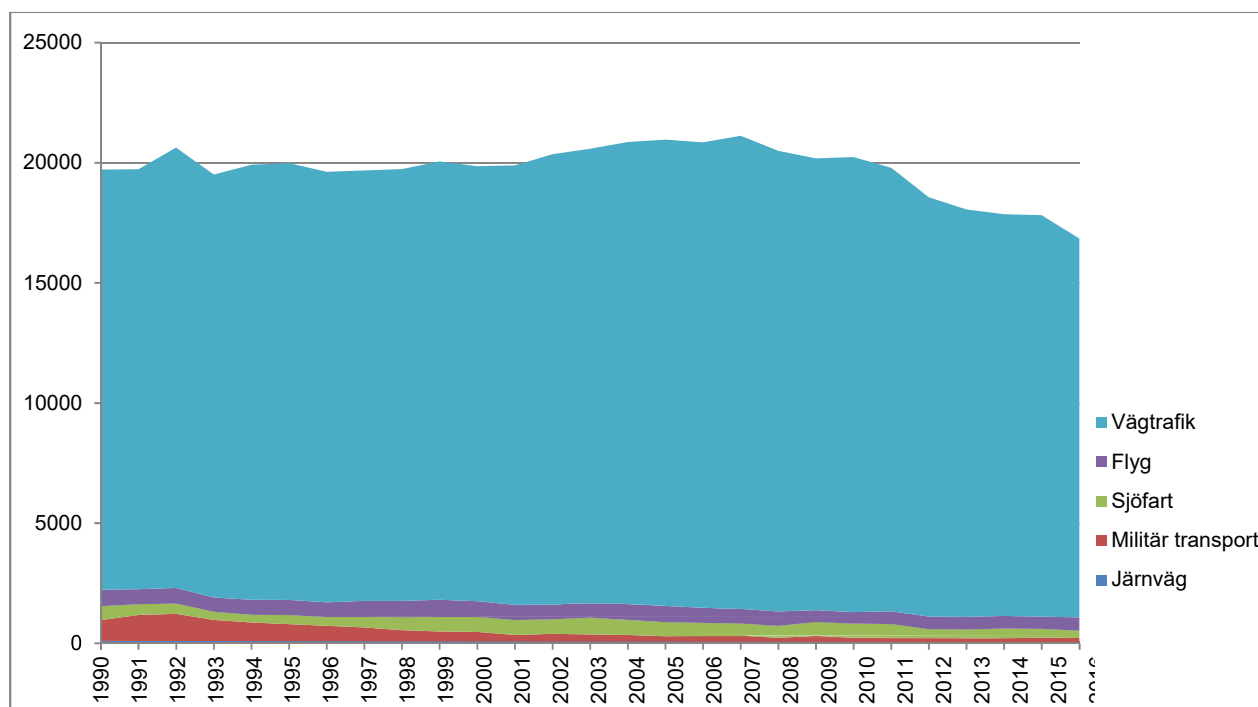
Energimyndigheten har tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen tagit fram en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor³¹. Planen ska bidra till att målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet år 2045 nås.

Under sommaren 2018 träder det taktidiv som EU:s ministerråd fattade beslut om år 2016 i kraft. Direktivet innebär lägre utsläppstak för de luftföroreningar som är mest skadliga för miljön och människors hälsa. Sverige behöver enligt prognoserna minska utsläppen av kväveoxider som bland annat sker genom transporter.

³⁰ Prognos för personresor 2030, Trafikverket, 2015

³¹ Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER2017:07

Diagram 16: Utsläpp av växthusgaser (ton) för inrikes transporter under åren 1990 – 2016 (Naturvårdsverket)



All upphandlad linjelagd kollektivtrafik i länet fram till år 2022 drivs i huvudsak med el-drift och hydrerad vegetabilisk olja (HVO). I tätortstrafiken körs vissa bussar som rena el-bussar eller el-hybrider. El-hybriderna drivs delvis på HVO. Det innebär att kollektivtrafiken i Västernorrland har en mycket låg andel fossilbaserade bränslen. De kommande upphandlingarna av den linjelagda busstrafiken ska fortsatt medverka till omställning till hållbar utveckling och minskad negativ miljöpåverkan.

Den särskilda persontrafiken är än så länge inte fossilfri men det förs dialog med de trafikföretag som kör den särskilda persontrafiken och ambitionen är att på sikt även klara av en omställning till fossilfritt drivmedel för de särskilda persontransporterna.

F.8 Organisation

I början på 2020-talet löper avtalen om linjelagd kollektivtrafik och de särskilda persontransporterna ut. Upphandling om ny trafik kommer att påbörjas under 2019. Det är stora och komplexa upphandlingar som kommer att kräva resurser både internt och externt. I länet råder svag konkurrens inom buss- och taxibranschen vilket innebär att kostnadsläget kan bli högt vid nästa upphandling. Kommunalförbundet behöver även innan de nya trafikupphandlingarna påbörjas utreda förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i egen regi.

En ny organisation, Bussgods Norr AB, bildas gemensamt av Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten.

Översyn av nuvarande organisation av den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan leda till en ny organisationsmodell under början på perioden.

G. Remissvar och fördjupade samråd

Följande instanser har lämnat yttranden över Regionala Trafikförsörjningsprogrammet 2030:s remissversion:

- Härnösands kommun
- Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län
- Kramfors kommun
- Region Västernorrland
- Länsstyrelsen Västernorrland
- Region Jämtland Härjedalen
- Region Västerbotten
- Sollefteå kommun
- Sundsvalls kommun
- Synskadades riksförbund
- Timrå kommun
- Trafikverket
- Ånge kommun
- Örnköldsviks kommun
- BAE Systems
- Mittbuss AB
- SCA
- Sundsvall Timrå Airport
- Höga Kusten destinationsutveckling
- Nobina

Fördjupade samråd har genomförts med:

- Trafikverket
- HälsosamY (där föreningarna Synskadades Riksförbund Västernorrland, Epilepsiföreningarna i Västernorrland och DHR Västernorrland deltog)
- Sundsvall Timrå Airport
- Region Västernorrland
- Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, Kollektivtrafikmyndigheten Jämtland/Härjedalen, Kollektivtrafikmyndigheten Västerbotten, Länstrafiken Västerbotten, Norrtåg AB: samtliga vid presidieträff 2018-03-12

H. Planeringsprocessen

Datum	Möte	Deltagare
2016-05-31	Arbetsgruppsmöte område O23, Mittbanan, O16, O18, S3	Peder Tarberg (Mittbuss), Jan Röhlander (Ånge kommun), Helen Lundahl (Sundsvalls kommun), Andreas Pettersson (Sundsvalls kommun), Gabriel Lundgren (Sundsvalls kommun), Markus Henningsson (Nobina), Jerker Sjödin (RKM ³²), Marika Bystedt (RKM), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM)
2016-05-31	Arbetsgruppsmöte område S%, O17/O21, O14/15	Ingrid Hassel (Timrå kommun), Peder Tarberg (Mittbuss), Helen Lundahl (Sundsvalls kommun), Andreas Pettersson (Sundsvalls kommun), Gabriel Lundgren (Sundsvalls kommun), Markus Henningsson (Nobina), Jerker Sjödin (RKM) Marika Bystedt (RKM), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM)
	Arbetsgruppsmöte område O345, O2, O20, O10/22	Ulla Ullstein (Sollefteå kommun), Peder Tarberg (Mittbuss), Ulf Andersson (Härnösands kommun), Henrik Fuchs (Landstinget Västernorrland, Jerker Sjödin (RKM), Marika Bystedt (RKM), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM)
2016-06-02	Arbetsgruppsmöte område O345, O2, O20, O10/22	Ulla Ullstein (Sollefteå kommun), Peder Tarberg (Mittbuss), Ulf Andersson (Härnösands kommun), Henrik Fuchs (Landstinget Västernorrland, Jerker Sjödin (RKM), Marika Bystedt (RKM), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM)
2016-06-02	Arbetsgruppsmöte område O6, O7, O8, O9, S4	Kjell Yngvér (Örnsköldsviks kommun), Martina Hanell (Örnsköldsviks kommun), Henrik Fuchs (Landstinget Västernorrland), Peder Tarberg (Mittbuss), Stellan Johansson (Nobina), Jerker Sjödin (RKM), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM)
2016-09-06	Arbetsmöte	Andreas Pettersson (Sundsvalls kommun), Henric Fuchs (Landstinget Västernorrland), Jan Rylander (Ånge kommun), Ingrid Hassel (Timrå kommun), Lotta Isaksson (Nobina), Örjan Gustad (Nobina), Jerker Sjödin (RKM), Hans Fälldin (RKM), Erik Hedlund (RKM)
2016-09-08	Arbetsmöte Samråd TFP 2030	Jerker Sjödin (RKM), Hans Fälldin (RKM), Stefan Välijeesiö (RKM), Peder Tarberg (Mittbuss), Therese Väinönpää (Mittbuss), Kjell Yngvér (Örnsköldsviks kommun), Martina Hanell (Örnsköldsviks kommun), Ulla Ullstein (Sollefteå kommun)
2016-09-27	Workshop om tillgänglighet med FFS-nätverket	Thomas Wilhelm och Tomas Anglevik (Wilhelm & Partners, kursledare), Ingela Öhling (Trafikverket), Britt-Inger Pettersson (Trafikverket), Erika Nordin (Örnsköldsviks kommun), Ingrid Hassel (Timrå kommun), Anette Lehnberg (Timrå kommun), Henric Fuchs (Landstinget Västernorrland), Stina Pettersson (Länsstyrelsen Västernorrland), Roger Wetterstrand (Länsstyrelsen Västernorrland), Gunnar Holmgren (Länsstyrelsen Västernorrland), Helén Lundahl (Sundsvalls kommun), Stina Feil (Sundsvalls kommun), Jörgen Wärme (Nobina), Emelie Algotsson (Norrtåg AB), Jerker Sjödin (RKM)
2016-09-28	Workshop om tillgänglighet med arbetsgruppen	Thomas Wilhelm och Tomas Anglevik (Wilhelm & Partners, kursledare), Kjell Yngvér (Örnsköldsviks kommun), Andreas Pettersson (Sundsvalls kommun), Peder Tarberg (Mittbuss), Christer Berglund (Kramfors), Nils Modin (Sollefteå kommun), Maria Thid (Beställningscentralen), Sandra Ericson (Norrtåg AB), Erik Hedlund (RKM), Jerker Sjödin (RKM)
2016-10-03	Arbetsgruppsmöte ang behov och utbud	Camilla Nordlund (Nobina), Helén Lundahl (Sundsvalls kommun), Henric Fuchs (Landstinget Västernorrland), Inrid Hassel (Timrå kommun), Charlotta Isaksson (Nobina), Hans Fälldin (RKM), Stefan Välijeesiö (RKM), Jerker Sjödin (RKM)
2016-10-04	Arbetsgruppsmöte ang behov och utbud	Henric Fuchs (Landstinget Västernorrland), Martin Söderström (Kramfors kommun), Peder Tarberg (Mittbuss), Ulf Andersson (Härnösands kommun), Stefan Välijeesiö (RKM), Jerker Sjödin (RKM)
2016-10-05	Arbetsgruppsmöte ang behov och utbud	Henric Fuchs (Landstinget Västernorrland), Kjell Yngvér (Örnsköldsviks kommun), Martina Hanell (Örnsköldsviks kommun), Stellan Johansson (Nobina), Erik Hedlund (RKM), Jerker Sjödin (RKM)

³² RKM = förkortning för Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

2017-06-28	Remisskonferens	Åsa Sjödén, Direktionen, Henrietta Philip, Länsstyrelsen, Peter Zakrisson, Örnsköldsviks kommun, Kjell Yngvér, Örnsköldsviks kommun, Ulla Ullstein, Sollefteå kommun, Paul Höglund, Direktionen, Maria Thid, RKM, Erik Hedlund, RKM, Christina Viklund, RKM, Camilla Fahlande, RKM, Hans Fälldin, RKM, Pernilla Löfstrand, RKM, Marika Bystedt, RKM, Mikael Andersson, RKM, Ola Berg, RKM, Kamal Suleimani, SRF, Fredrik Lundström, ledsagare till Kamal, Rolf Andersson, direktionen, Roger Wetterstrand, Landstinget, Eva Andersson, Landstinget, Anna-Karin Sjölund, Direktionen, Britt-Inger Gustafsson, Trafikverket, Daniel Fahlander, Länsstyrelsen
2017-10-24	Samverkansmöte	Ingrid Hassel (Timrå kommun), Roger Wetterstrand (Landstinget Västernorrland), Ulf Andersson (Härnösands kommun), Birgitta Åström (Örnsköldsviks kommun), Staffan Östman (Kramfors kommun), Stefan Välijeesiö (Kramfors kommun), Nina Loberg (Landstinget Västernorrland), Torsten Berglund (Landstinget Västernorrland), Helen Lundahl (Sundsvalls kommun), Hans Fälldin (RKM), Erik Hedlund (RKM)
2018-03-02	Samråd med Region Västernorrland	Mathias Sundin (Region Västernorrland), Nina Loberg (Region Västernorrland), Erik Hedlund (RKM), Hans Fälldin (RKM), Peter Edin (RKM)
2018-03-12	Samråd med norrlandslänen	Maria Stenberg (ordförande RKM, Norrbotten), Margaretha Rönngren (ordförande RKM, Västerbotten), Lars-Olof Olsson (ordförande RKM Västernorrland), Elisabeth Sjöström (ordförande RKM, Jämtland Härjedalen), Folke Nyström (1:e vice RKM Västernorrland), Camilla Fahlander (myndighetschef RKM, Västernorrland), Heidi Thörnberg (myndighetschef RKM, Västerbotten), Kenneth Johansson (myndighetschef RKM Norrbotten), Ruth Eriksson (myndighetschef RKM, Jämtland Härjedalen), Harriet Söder (VD Länstrafiken Västerbotten), Elvy Söderström (ordförande Norrtåg AB), Tomas Andersson (Region Jämtland /Härjedalen, vice ordförande Norrtåg AB), Hans Fälldin (adm chef, RKM, Västernorrland), Anders Sellström (Region Västerbotten), Charlotte Reinholdt (RKM Norrbotten), Elise Wikén (Region Jämtland /Härjedalen), Jörgen L. Larsson (Region Jämtland /Härjedalen), Lenita Ericson (RKM Norrbotten), Maria Kristoffersson (RKM Norrbotten), Peter Olofsson (RKM Västerbotten)
2018-03-18	Samråd med Trafikverket	Karin Persson (Trafikverket), Katarina Lind (Trafikverket), Britt-Inger Gustafsson (Trafikverket), Ingela Öhring (Trafikverket), Erik Hedlund (RKM), Peter Edin (RKM)
2018-03-23	Samråd med Hälsosam Y	Hans Fälldin (RKM), Peter Edin (RKM), Peter Tjärnberg (Synskadades Riksförbund Västernorrland), Örjan Wiklund (Epilepsiföreningarna i Västernorrland), Simon Åström (DHR Västernorrland), Jonas Sjögren (DHR Västernorrland)
2018-04-06	Samråd ang flygbusstrafik	Frank Olofsson (Sundsvall Timrå Airport), Sara Rylander (Sundsvall Timrå Airport), Erik Hedlund (RKM), Peter Edin (RKM)