



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Remissversion 2022-08-15

Förord

Västernorrland, ett län i omställningsläge. Efter flera decennier där utvecklingen präglats av vikande befolkningssiffror och minskad samhällsservice ser vi nu ett annalkande paradigmskifte. Från hela länets skickas positiva signaler. Nya större energi- och industrietableringar har startats eller planeras, bostadsbyggandet har tagit fart och besöksnäringen utvecklas kraftigt. Grunden för all denna utveckling är den fantastiska natur som vårt län består av och som möjliggör unika boendemöjligheter, vackra besöksmål och stora resurser i form av förnybar energi och biomassa.

För att möta upp mot denna utveckling så behöver även länets kollektivtrafik stöpas om så den blir modern, attraktiv, hållbar och kan möta behoven hos såväl den moderna Västernorrlänningen som den ökande gruppen besökare.

Detta nya trafikförsörjningsprogram sätter riktningen för detta utvecklingsarbete. Övergripande mål konkretiseras i indikatorer och insatser. Utöver programdokumentet så har flera tematiska bilagor tagits fram som möjliggör ett mer strategiskt arbete inom områden som är viktiga för kollektivtrafikens utveckling.

Arbetet behövs för i nuläget så är länets kollektivtrafik lågt rankad inom många områden jämfört med andra län. Länets resenärer är inte nöjda med trafiken, inte heller med trafikinformationen, tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning är låg, tekniknivån i fordonen och våra kommunikationskanaler är daterad och omställningen till emissionsfri drift har knappt påbörjats. Allt detta bidrar till en låg andel kollektivtrafikresor sett till det totala motoriserade resandet vilket i sin tur påverkar folkhälsa, miljö och klimat negativt. Det är därför av yttersta vikt att vi kommer igång med denna utvecklingsresa.

För att lyckas så krävs ett antal saker. Vi behöver fortsatt ha en samsyn kring ambitioner och prioriteringar. Vi behöver arbeta långsiktigt och strukturerat. Vi behöver kunna hantera målkonflikter och prioritera insatser utifrån tillgängliga resurser. Vi behöver framför allt ha ett bra samarbete såväl inom kommunalförbundet som med samhället i övrigt.

När vi nått 2030 så ska vårt kollektivtrafiksystem ha omformats till ett system av kombinerad mobilitet i vilket långt fler än idag väljer att genomföra sina resor oavsett syfte. Följ med oss på resan!



Sara Nylund
Direktionsordförande
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

1.	Trafikförsörjningsprogrammet i ett sammanhang	4
1.1	Trafikförsörjningsprogrammets roll	4
1.2	Förhållande till övriga regionala strategier	5
1.3	Processen fram till Trafikförsörjningsprogrammet	5
2.	Nuläge	6
2.1	Kollektivtrafikorganisationen	6
2.2	Kollektivtrafiken i Västernorrland	6
2.3	Resande	9
2.4	Länet Västernorrland	10
3.	Mål för framtidens kollektivtrafik	12
3.1	Målmodell	12
3.2	Målområde - nöjd resenär	13
3.3	Målområde - växande region	14
3.4	Målområde - hållbart samhälle	14
3.5	Koppling till övriga mål	14
4.	Nöjd resenär	17
4.1	Restyper	17
4.2	Resenärsgupper	18
4.3	Produktutbud	18
4.4	Kommunikation	19
4.5	Trygghet	20
5.	Attraktiv region	22
5.1	Trafikering	22
5.2	Infrastruktur	25
5.3	Hela-resan-perspektivet	27
5.4	Regional utveckling	27
6.	Hållbart samhälle	29
6.1	Miljö & klimat	29
6.2	Social samhällsnytta	30
6.3	Resursoptimering	32
7.	Lagar och bestämmelser	33
7.1	Regional kollektivtrafikmyndighet	33
7.2	Allmän trafikplikt	33
7.3	Kommersiell trafik	34
7.4	Färdtjänst	34
7.5	Taxi	34
8.	Ramförutsättningar och Genomförandeplan	35
8.1	Organisation i förändring	35
8.2	Vikten av samverkan	35
8.3	Struktur för genomförande	36
8.4	Analys	37
8.5	Beredskap	37
8.6	Ekonomi	37
8.7	Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet	39
9.	SAMMANSTÄLLNING AV INSATSER/MÅL	40
10.	Bilagor	40



1. TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET I ETT SAMMANHANG

Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är en viktig del för den regionala utvecklingen i Västernorrland. Kollektivtrafiken tar inte bara människor från en punkt till en annan, den är även ett verktyg för att skapa ETT Västernorrland med fungerande arbets- och bostadsmarknad. Region Västernorrland har strategiska utvecklingsplaner för transportsystemet som helhet och Trafikförsörjningsprogrammets roll är att ge en tydlig inriktning med mål för kollektivtrafiken i Västernorrland.”

1.1 Trafikförsörjningsprogrammets roll

Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan kallad Din Tur) enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

Trafikförsörjningsprogrammet syftar till att vara en politisk styrning av den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Västernorrland. Men syftet är även att beskriva bilden av vilken kollektivtrafik som invånaren i Västernorrland kan förvänta sig långsiktigt.

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för vad som behövs för att utveckla kollektivtrafiken så att den blir attraktiv för såväl dagens resenärer som nya resenärer. I programmet beskrivs mål med ledord som ställningstagande för kollektivtrafikens utveckling samt riktlinjer för utvecklingen fram till år 2030.

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet beskrivs under punkt 8 i detta dokument.

1.2 Förhållande till övriga regionala strategier

Regional Utvecklingsstrategi – RUS (2020)¹

Den regionala utvecklingsstrategin för Västernorrland 2020-2030 är den övergripande strategiska inriktningen för länets gemensamma utvecklingsarbete. RUS:en innehåller vision, mål och långsiktiga prioriteringar för åren 2020-2030 och länkar också ihop andra regionala strategier i ett större sammanhang. Region Västernorrland är ansvarig för RUS:en.

Regional energi- och klimatstrategi (2019)²

Länsstyrelsen Västernorrland har under 2018 och 2019 tagit fram denna områdesstrategi som hanterar utmaningar och möjligheter inom områden där Västernorrland bör fokusera sina ansträngningar i omställningen till ett klimatsmart samhälle.

Regional Tågstrategi (2023)³

En ny tågstrategi för Norra Sverige har under 2023 tagits fram av Norrtåg AB. Strategin hanterar potential, behov och utmaningar för tågets utveckling fram till 2040 och ska ligga till grund för kommande tågupphandling.

1.3 Processen fram till Trafikförsörjningsprogrammet

I november 2021 inleddes ett arbete att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Arbetet har letts av Din Tur men involverat många personer och organisationer. En stor mängd dialoger, workshops och samråd har genomförts under perioden november 2021-juni 2022. Vidare förankring och bearbetning av programmet avseende indikatorer och utbudsnivåer har pågått under 2023.

Parallellt med denna process så har även en process att ta fram en ny förbundsordning för kommunalförbundet genomförts, även denna under ledning av Din Tur. De bägge processerna har samordnats då de har många gemensamma beröringspunkter. Processen och dess deltagare beskrivs i *bilaga 7 – processbeskrivning*.



¹ [Region Västernorrland - Regional utvecklingsstrategi \(rvn.se\)](https://regionvasternorrland.se/region-utvecklingsstrategi/)

² [Energi- och klimatstrategi för Västernorrland 2020-2030 | Länsstyrelsen Västernorrland \(lansstyrelsen.se\)](https://regionvasternorrland.se/energi-och-klimatstrategi-for-vasternorrland-2020-2030/)

³ [Tågstrategin - Norrtåg AB \(norrtagab.se\)](https://norrtagab.se/tagstrategi/)



2. NULÄGE

Västernorrland är ett vackert landsbygdslän beläget mitt i Sverige. Länet är rikt på naturresurser så som skog och hållbar energiproduktion. Länet har också flera utmaningar så som underutvecklad transportinfrastruktur, minskande och åldrande befolkning samt kompetensförsörjningsbrist. En förändring är dock på gång, flera nya etableringar har startats eller planeras kommande år. Som en följd av detta så planeras och byggs nya bostäder. Satsningar på transportinfrastruktur är stora men skulle behöva vara ännu större. Länet har en stor potential i omställningen till det nya hållbara samhället.

2.1 Kollektivtrafikorganisationen

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är länets regionala kollektivtrafikmyndighet (i detta dokument förkortat till *trafikhuvudmannen* eller *Din Tur*).

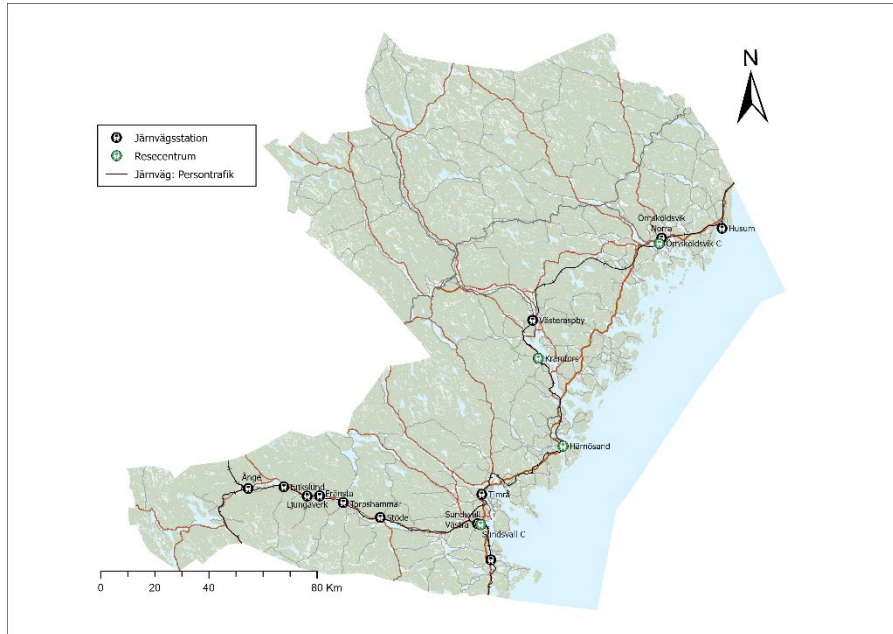
Medlemmar i Din Tur är länets samtliga kommuner och Region Västernorrland. Din Tur bedriver ingen kollektivtrafik i egen regi. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av Din Tur under varumärket med samma namn eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg.

2.2 Kollektivtrafiken i Västernorrland

Kollektivtrafiken i Västernorrland består av allmän kollektivtrafik, särskilda persontransporter samt kommersiell kollektivtrafik. Trafiken körs med tåg, bussar samt mindre fordon. Alla delar är viktiga för att uppnå ett utvecklat och sammanhållet transportsystem som ger fullgod service åt länets medborgare och besökare. Närhet till kollektivtrafik och utbud skiljer sig åt mycket mellan olika delar av länet.

2.2.1 Tågtrafik

Järnvägsbanorna i Västernorrland trafikeras av både regionaltåg, fjärrtåg och godståg. Den regionala persontrafiken bedrivs på sträckorna Storlien-Östersund-Sundsvall och Umeå-Sundsvall av Norrtåg samt på sträckan Gävle-Sundsvall av X-trafik. Med fjärrtågen som SJ bedriver ges åtkomst till hela landet och vidare ut i Europa.

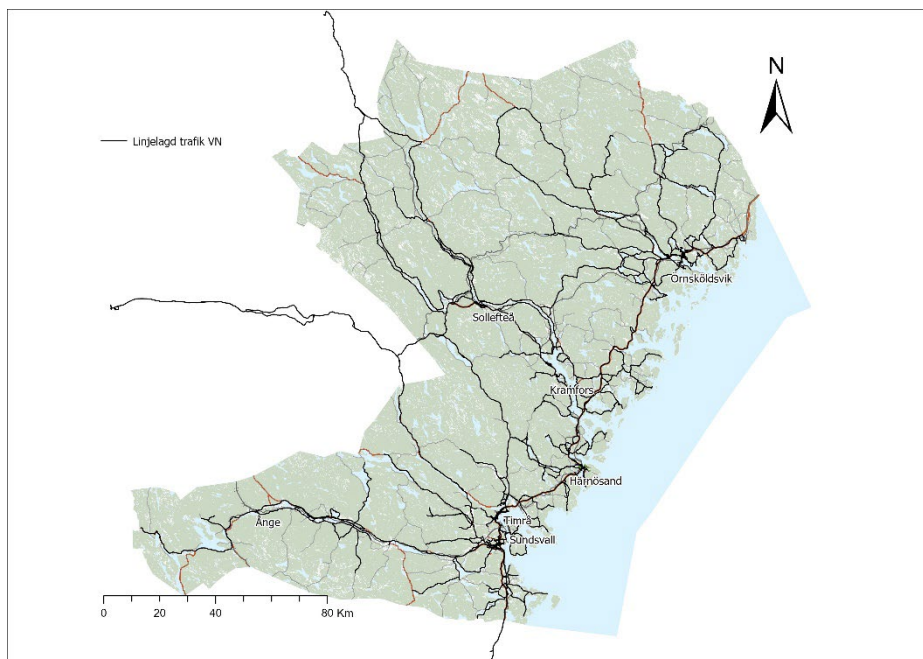


Kartan visar
järnvägsbanor,
resecentrum och
övriga stationer.

2.2.2 Linjelagd busstrafik

I länet finns i nuläget 117 busslinjer. Dessa är fördelade enligt följande:

- Regiontrafik – linjer mellan kommunhuvudorter – totalt åtta linjer
- Landsbygdstrafik – trafik inom kommunen utanför tätort – totalt 79 linjer
- Stadstrafik – trafik inom tätort i fyra kommuner – totalt 30 linjer
- Interregional trafik till Hudiksvall, Hammarstrand och Östersund



Kartan visar all linjelagd trafik i Västernorrland.

2.2.3 Anropsstyrd kollektivtrafik

I Region Västernorrland finns även ett stort antal kompletterande linjer (113 stycken) som ska säkerställa att invånare som bor i glesare miljöer och utanför större stråk får ett basutbud av kollektivtrafik. Kompletteringstrafiken behöver beställas via telefon, minst 2 timmar innan turens starttid för att det ska vara möjligt att resa. Kompletteringstrafiken trafikeras huvudsakligen av taxi. I nuläget kan inte en gemensam biljett köpas för en resa där byte mellan taxi och buss sker. Kompletteringstrafiken marknadsförs i väldigt liten utsträckning och resandet är därför mycket lågt.

Vintern 2023-2024 startades två försök med anropsstyrd kollektivtrafik i tätort upp i Sundsvall respektive Sollefteå. Trafiken beställs och hanteras genom en mobilapp. Trafiken går under namnet Paxa.

2.2.4 Särskilda persontransporter

Den särskilda persontrafiken omfattas av färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, skolskjuts, anropsstyrd trafik samt övriga kommunresor som resor till och från daglig verksamhet. Den särskilda persontrafiken är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer med särskilda behov. Även sjukresor erbjuds för de personer som inte kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken i samband med ett besök hos en vårdinrättning.

Mer information finns under punkt 7.3 i detta dokument samt i *bilaga 5 - Färdtjänst och Riksfärdtjänst*.

2.2.5 Kommersiell trafik

Kommersiell busstrafik finns idag på sträckorna Umeå-Stockholm samt Sollefteå-Stockholm. Trafiken utförs av Byberg & Nordin AB. Din Tur samarbetar med bolaget gällande tidtabeller och biljettsamverkan.

Kommersiell tågtrafik bedrivs av SJ på sträckan Stockholm-Umeå. Även här finns biljettsamverkan dock endast på sträckan Njurunda - Sundsvall.

2.2.6 Utmaningar

Kollektivtrafiken i Västernorrland har många utmaningar som behöver hanteras för att åstadkomma en utveckling. Några av dessa är:

- Lågt och skolreseanpassat trafikutbud på landsbygden
- Spretigt och dåligt prissatt produktutbud
- Låg tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Äldre tekniska system i fordon och för trafikplanering
- Bristande koppling mellan trafikslag
- Låg andel kollektivtrafikresor av det totala motoriserade resandet
- Låg kostnadstäckningsgrad

2.3 Resande

2.3.1 Resmönster inom länet

Resmönstren i Västernorrland följer i stort befolkningsunderlaget och de större målpunkterna. En stor del av resandet sker kring Sundsvallsregionen och längs kusten.

Enligt den resvaneundersökning som gjordes i länet 2019 så är:

- 91 % av respondenterna regelbundna bilresenärer
- 29 % av respondenterna regelbundna kollektivtrafikresenärer
- Arbetspendlingen den enskilt största reseanledningen (29 %)

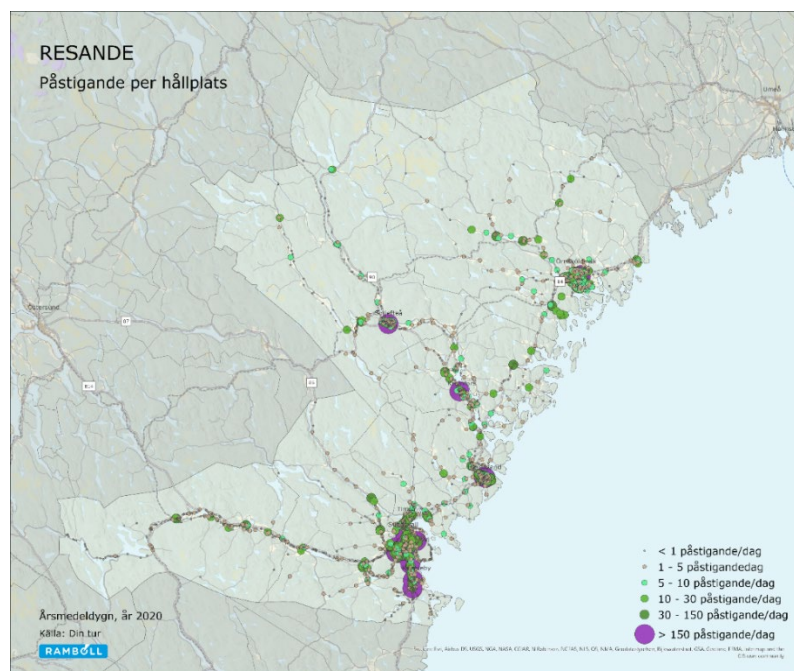
Det är främst i de större städerna som en liten större andel av resorna sker med kollektivtrafik, gång eller cykel.

2.3.2 Resande med kollektivtrafiken

I Västernorrland genomfördes 9,5 miljoner resor med Din Tur och Norrtåg 2023. Det motsvarar drygt 26 000 resor per dag eller 39 resor per invånare och år. Drygt 95 % av resorna gjordes med buss och övriga 5 % med tåg.

Resandet har påverkats kraftigt av pandemin. Under 2023 har dock det kollektiva resandet ökat igen och cirka 14 % lägre än 2019 vilket är något lägre än omkringliggande län. Det kollektivresandet ökade från 2022 till 2023 med ca 6 %.

En stor majoritet av resorna sker i Sundsvallsregionen. Resandet i övrigt sker längs kusten, mellan kommunhuvudorterna samt i länets älvdalar.



Bilden visar påstigande per hållplats och ger en fingervisning om var i länet det kollektiva resandet sker.

2.3.3 Marknadsandel

Kollektivtrafikresornas andel av det totala motoriserade resandet var år 2023 11 %. Detta är en minskning från 2019 då andelen låg på 12 %. Rikssnittet ligger på 20 % men dras kraftigt upp av Region Stockholm som har en marknadsandel på 40 %.

2.3.4 Större målpunkter

Inom Västernorrland så utgör kommunhuvudorterna viktiga målpunkter. Sundsvallsregionen är den största arbetsmarknadsregionen med många små och stora arbetsgivare. Även länets tre sjukhus i Sollefteå, Örnsköldsvik och Sundsvall är viktiga målpunkter både som arbetsplatser och välfärdsservice.

Norr om Sundsvall ligger Birsta handelsområde som är en av Norrlands största målpunkter för såväl närboende som långväga besökare.

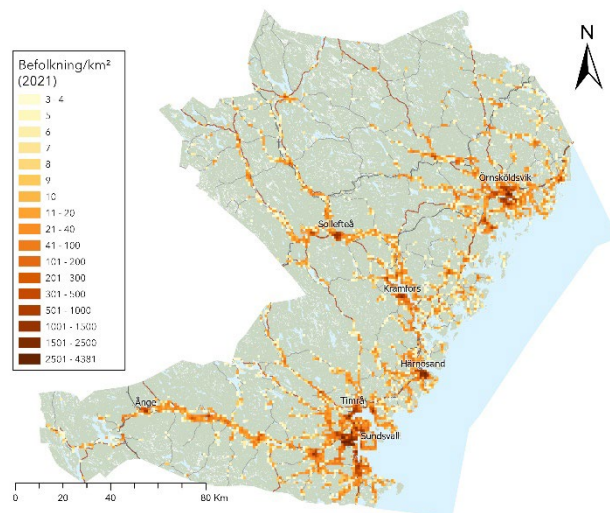
Med den växande besöksnäringen uppstår allt fler och större målpunkter runt om i länet. Vissa av dessa är säsonsberoende.

Utanför länet så är Umeå en viktig målpunkt för arbets- och studiependling men även som ort för norra Sveriges regionsjukhus. En annan viktig målpunkt är Stockholm utifrån tjänsteresor men även fritidsresor och som nod för resor vidare ut i världen.

2.4 Länet Västernorrland

2.4.1 Invånare

I Västernorrland bor det ca 242 000 invånare. Flest bor i Sundsvalls kommun följt av Örnsköldsviks kommun. Befolkningskoncentrationen finns tydligt längs E4an och järnvägen vid kusten. Inåt landet finns befolkningskoncentrationer i länets flera älvdalar. Under 2000-talet har de flesta kommuner minskat sin befolkning. Undantaget är Sundsvall vars befolkning har ökat, om än marginellt.



2.4.2 Arbetsmarknad

Historiskt så har Västernorrland varit ett industrilän, framför allt inom skogsindustrin. Många industrier finns kvar och nya investeringar görs. Dessa industrier kräver dock allt färre anställda och de senaste decennierna så har nya branscher vuxit sig stora. Bank-IT-försäkring är ett kluster som vuxit sig stort framför allt i Sundsvallsregionen. Besöksnäringen har flerdubblat sin omsättning på 2000-talet och här är det främst Höga Kusten-området som går i täten. Även försvaret bidrar, dels genom en nyetablering av regementet i Sollefteå men även genom stora leverantörer av försvarsmaterial i Örnsköldsvik.

I och med pandemin så har många yrkesgrupper fått möjlighet att i olika omfattning arbeta på distans. Detta medför att behovet av resor minskar i omfattning, men skapar samtidigt möjligheter för fler att bosätta sig i länets alla delar.

2.4.3 Framtida utveckling

Västernorrland har god tillgång på naturresurser i form av skog och energi. Distributionsnätet för elektricitet är bättre än i södra Sverige. Transportinfrastrukturen byggs ut för att öka kapaciteten för godstrafik på järnväg och via sjöfart. Allt detta är egenskaper som gör att flera

nya företagsetableringar gjorts och planeras i länet. Etableringarna sker på olika ställen, även i de mindre kommunerna.

Förutsatt att alla planerade investeringar blir av så kommer behovet av arbetskraft och kompetens att vara stort och kräva inflyttning/inpendling. Planering av nya bostadsområden pågår på flera håll. Kollektivtrafiken kommer att behöva anpassas för dessa tillkommande behov.

3. MÅL FÖR FRAMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIK

Målet för 2030 är att kollektivtrafiken i Västernorrland har utvecklats till ett system för kombinerad mobilitet. I samverkan med andra aktörer erbjuder Din Tur ett modernt och behovsanpassat utbud som lockar en större andel än idag att välja kollektivtrafiken framför andra resesätt. Länets positiva utveckling medför att kollektivtrafikutbudet är bättre än 2022 och fortsatta satsningar på järnvägsbanorna möjliggör snabbare och längre resor.

3.1 Målmodell

Trafikförsörjningsprogrammets nya målmodell innehåller en vision, tre stycken målområden och nio stycken ledord med tillhörande inriktningsmål. Målmodellen har utformats för att vara bred men ändå enkel och kommunicerbar.



Bilden ovan visas trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

Vision

Tillsammans reser vi smartare - visionen fångar det fundamentala i varför fler borde välja kollektivt resande. Begreppet har varit en del av Din Turs kommunikation under många år.

Målområden

- Nöjd resenär
- Växande region
- Hållbart samhälle

De tre målområdena ska fånga upp den breda uppgift som kollektivtrafiken har i samhället och de olika perspektiv som finns från individnivå upp till övergripande samhällsnivå.

Ledord - inriktningsmål

Varje målområde har tre ledord som anger fokuset i målområdet. Varje ledord är formulerat i ett inriktningsmål. Totalt så har målmodellen nio ledord med tillhörande inriktningsmål.

Målen är allmänt hållna och kan inte mätas. Därför så har varje målområde specifika indikatorer som ligger till grund för uppföljningen av målen och målområdena.

Bilden nedan visar samtliga ledord och inriktningsmål i målmodellen.

Tillsammans reser vi smartare!	 Nöjd resenär	Enkelt	<i>Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper</i>
		Tryggt	<i>Alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken</i>
		Attraktivt	<i>Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor</i>
	 Växande region	Konkurrenskraftigt	<i>Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen</i>
		Sammanhållet	<i>Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål</i>
		Utvecklande	<i>Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling</i>
	 Hållbart samhälle	Ekologiskt	<i>Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- & klimatpåverkan</i>
		Socialt	<i>Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgupper</i>
		Ekonomiskt	<i>Kollektivtrafiken ska bidra positivt till samhällsekonomins utveckling</i>

Indikatorer

Varje målområde har 1-3 indikatorer som är mätbara och som ska följas upp kontinuerligt. En mer omfattande beskrivning av indikatorerna finns i *bilaga 6 – indikatorer*.



3.2 Målområde - nöjd resenär

Kollektivtrafikens främsta fokus är att få fler och nöjdare resenärer. För att detta ska vara möjligt så måste länet erbjuda en kollektivtrafik som är trygg, pålitlig, enkel att förstå, har bra komfort, går när resenärer behöver resa samt kan konkurrera tidsmässigt och ekonomiskt med bilen. Det är även viktigt med ett relevant produktutbud och ett bra bemötande. Alla dessa faktorer fångar programmet upp med ledorden enkelt, tryggt och attraktivt.

3.2.1 Ledord – enkelt

Kollektivtrafiken ska vara anpassad för alla resenärsgupper. Det ska finnas en god geografisk och fysisk tillgänglighet. Informationen ska vara tydlig, aktuell och lättillgänglig. Trafikupplägg och produktutbud ska vara lätt att förstå. På så sätt vågar fler använda kollektivtrafiken för sina resor.

3.2.2 Ledord - tryggt

Kollektivtrafikresenärer ska känna sig trygga i kollektivtrafiken. Trygga miljöer i fordonen och på hållplatser, bra bemötande av förare och kundtjänst, trafik som är pålitlig samt bra information om och hantering av störningar skapar trygghet.

3.2.3 Ledord - attraktivt

En attraktiv kollektivtrafik bidrar till nöjda resenärer. Attraktivitet uppnås genom ett relevant trafikutbud som är prisvärt och pålitligt.



3.3 Målområde - växande region

Västernorrland är en region med stor utvecklingspotential i den hållbara samhällsomställning som pågår. Länet har bra förutsättningar för arbetsplatsetableringar och för en god livsmiljö. Ett hållbart transportsystem är en viktig grundsten i samhällsförändringen och rätt utformad kan kollektivtrafiken bidra till att länet utvecklas och får en hållbar omställning.

3.3.1 Ledord – konkurrenskraftigt

I ett län med hög andel bilresenärer så är det viktigt att skapa en kollektivtrafik som upplevs som ett lika bra eller bättre alternativ än bilen. Bra trafikutbud, attraktiv prissättning och bra restider är viktiga parametrar att arbeta med.

3.3.2 Ledord – sammanhållet

För att fler ska vilja välja kollektivtrafiken så behöver den anpassas att i större utsträckning erbjuda lösningar för hela resan. Kompletterande transporttjänster, funktionella bytespunkter samt anpassning av byten mellan linjer och trafikslag är viktiga parametrar.

3.3.3 Ledord – utvecklande

Ett län i utveckling behöver kunna erbjuda attraktiva och hållbara sätt att resa. Med nya arbetsupplägg finns det stor potential i att bo på en ort och arbeta i en annan. Länets aktörer ska i samverkan med Din Tur anpassa kollektivtrafiken utifrån etableringar och annan utveckling i länet.



3.4 Målområde - hållbart samhälle

Kollektivtrafiken ska bidra till samhällets hållbarhetsomställning. De tre hållbarhetsdimensionerna ska genomsyra planeringen av kollektivtrafiken.

3.4.1 Ledord – ekologiskt

Ekologisk hållbarhet bygger på att samhällsutvecklingen sker inom ramen för planetens gränser inom klimat, vattentillgång och biologisk mångfald. Kollektivtrafiken kan främst bidra genom minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet. Att resa kollektivt i en emissionsfri trafik är ett bra sätt att bidra till ekologisk hållbarhet.

3.4.2 Ledord – socialt

Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Kollektivtrafiken kan rätt utformad bidra till ett mer socialt hållbart samhälle genom att tillgängliggöra arbetsmarknaden, samhällsservicen och en rikare fritid för personer i socialt och ekonomiskt utsatta grupper.

3.4.3 Ledord - ekonomiskt

Ekonomisk hållbarhet bygger ett övergripande samhällsekonomiskt perspektiv där den ekonomiska utvecklingen inte sker på bekostnad av social eller ekologisk hållbarhet. Kollektivtrafiken bör utformas så att den på kort sikt är resurseffektiv samtidigt som hänsyn tas till de långsiktiga ekonomiska samhällsvinster som den bidrar till.

3.5 Koppling till övriga mål

Trafikförsörjningsprogrammet och dess mål bygger på de övergripande mål som finns på regional, nationell och internationell nivå. Några av dessa beskrivs här.

3.5.1 Globala hållbarhetsmålen – Agenda 2030

Alla strategiska dokument bör utgå från Agenda 2030 och de 17 globala målen för hållbar utveckling. Dessa är fastställda av FN för att världens länder gemensamt ska klara av den hållbara samhällsomställningen.

Kollektivtrafiken har mer eller mindre påverkan på flera av de 17 målen. Kollektivt resande bidrar till ökad folkhälsa och minskad miljö- och klimatpåverkan. Kollektivtrafiken kan bidra till ett mer jämställt, jämlikt och tryggt samhälle. Kollektivtrafiken är även ett viktigt verktyg i byggandet av hållbara samhällen samt för att minska effekter av transporter och konsumtion.



3.5.2 Nationella mål

Sverige har övergripande transportpolitiska mål som syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De transportpolitiska målen delas upp i funktionsmål och hänsynsmål. Därutöver så har Sverige ett nationellt klimatmål för transportsektorn.

Klimatmålet

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 % år 2030 jämfört med år 2010.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet, samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov.

Hänsynsmålet

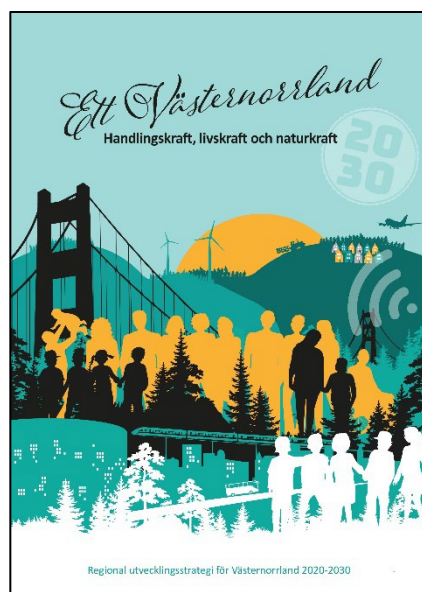
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas tills att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

3.5.3 Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

Västernorrlands befintliga RUS togs fram 2020. Den innehåller många delar och flera berör möjligheten att transportera sig. I RUS:ens prioriteringar återfinns bland annat följande:

- Växande region med attraktiva, livskraftiga städer och landsbygder
- Ett funktionellt och sammanhållet system för hållbart resande
- Ökad upplevd närhet till omvärlden oavsett om den är fysisk eller digital

Kollektivtrafiken är en nyckel för de två översta prioriteringarna och en viktig pusselbit för den tredje. Trafikförsörjningsprogrammets mål ligger i linje med dessa prioriteringar.





4. NÖJD RESENÄR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland är trygg, pålitlig, enkel att förstå, har bra komfort, går när resenärer behöver resa samt kan konkurrera tidsmässigt och ekonomiskt med bilen. Den har ett relevant produktutbud och bemöter alla resenärer på ett bra sätt. Allt detta har uppnåtts genom ett kundfokuserat arbete i samverkan med andra aktörer och organisationer.

4.1 Restyper

Kollektivtrafiken kan tillgodose många olika resebehov förutsatt att den är väl planerad och resurssatt. Målkonflikter mellan olika restyper och resenärsgupper förekommer och i dessa fall så ska Din Tur utifrån trafikförsörjningsprogrammet verka för den bästa trafiklösningen utifrån givna förutsättningar.

Restyper:

- Arbets- och studiependling
- Fritidsresor – invånare och besökare
- Serviceresor
- Skolresor
- Resor för personer med särskilda behov

I en optimal värld så kan alla resebehov för alla resenärsgupper oavsett var personerna befinner sig mötas av kollektivtrafiken. I realiteten så behöver dock ofta prioriteringar göras. I Västernorrland så är inriktningen att resor kopplat till arbets- och studiependling högst prioriterade, men att fritids- och serviceresor också är viktiga och så långt som möjligt ska prioriteras även de.

Resor för skolelever samt personer med särskilda behov regleras av andra lagar och finansieras av respektive ansvarig huvudman. Inriktningen är att även dessa resor i så stor utsträckning som möjligt integreras i den regionala allmänna kollektivtrafiken.

4.2 Resenärsgupper

Kollektivtrafiken har många olika resenärsgupper för vilka hänsyn behöver tas vid planering och genomförande.

Identifierade resenärsgupper:

- Barn
- Ungdomar
- Vuxna
- Seniorer
- Personer med funktionsnedsättning
- Besökare – turister och affärsresenärer

Ett perspektiv man också behöver ta hänsyn till är befintliga respektive nya resenärer. Västernorrland är ett län med stark tradition av att äga och åka bil. För att bryta dessa mönster så behöver trafik- och produktupplägget utvecklas men det behövs troligen även insatser som syftar till att förändra ett befintligt beteende.

Utöver resenärsgupperna finns även en målgrupp i form av arbetsgivare. Genom samverkan med arbetsgivare kan antalet arbets- och tjänsteresor som genomförs i kollektivtrafiken öka.

Trafikförsörjningsprogrammet ska under 2024 kompletteras med en marknadsplan i vilken riktade insatser för samtliga resenärs- och målgrupper anges. Detta dokument blir ett viktigt komplement i det fortsatta utvecklingsarbetet.

4.3 Produktutbud

4.3.1 Biljetter, zon- och prissättning

För att attrahera befintliga och nya resenärer till kollektivtrafiken är det viktigt att erbjuda ett enkelt och attraktivt produktutbud som även är anpassat utifrån olika restyper och resenärsgupper.

Västernorrland har idag 371 biljettzoner. Dessa ska ersättas av ett nytt upplägg med ett fåtal zoner på det sätt som de flesta andra län gjort. Färre zoner förenklar biljettsystemet och gör det enklare att göra ändringar i produktutbudet.

Produktutbudet ska vara enhetligt i hela länet. Produktutbudet ska anpassas så det passar alla restyper och resenärsgupper. Subventionering av vissa resenärsgupper kommer fortsatt att finnas, men bör vara på samma nivå i hela länet.

Prissättning av produkter ska anpassas så att upplägget styr från enkelresor till regelbundet resande. Prissättningen ska ligga på en nivå så kollektivtrafiken upplevs attraktiv av resenären. Nya sätt att betala för sin resa ska utredas och testas.

Alla framtida resprodukter ska kunna köpas i Din Turs mobilapp och webbsida. Genom samverkan så ska köp möjliggöras även i andra aktörers mobilappar. I den kommande marknadsplanen så ska försäljningsupplägget i sin



helhet ses över. Alternativa köpkanaler ska erbjudas de som inte kan eller vill använda digitala köpkanaler.

4.3.2 Biljettsamverkan

I framtiden ska Din Turs kunder erbjudas så många resmöjligheter som möjligt. För att åstadkomma detta är samverkan med andra aktörer viktiga. Samverkan ska ske såväl med andra trafikhuvudmän som med privata aktörer. Samverkan kan även omfatta andra tjänster än persontransporter om dessa anses gynna kollektivtrafikens utveckling.

4.4 Kommunikation

4.4.1 Varumärket Din Tur

Din Tur ska vara ett varumärke som regionens invånare känner till och som de har en positiv inställning till. Alla som arbetar i kollektivtrafiksystemet ska känna en stolthet att bära varumärket Din Tur.



Din Tur ska förstärka sin kompetens inom marknadsområdet och utifrån det utveckla befintlig varumärkesstrategi till en marknadsplan. Med utgångspunkt i planen ska Din Tur, i samverkan med berörda parter, arbeta för att stärka varumärket eftersom marknadsföring är en viktig del i arbetet mot ett ökat kollektivt resande och fler kunder. Igenkännbarhet är viktigt och ska genomsyra allt som kopplas till verksamheten så som fordon, infrastruktur, personal och information. Varumärket ska stärkas löpande och särskilt kopplat till kommande upphandlingar.

4.4.2 Marknadsföring

Din Tur marknadsför idag tjänster och erbjudanden genom egna kanaler så som webbsida, mobilapp och sociala medier. Marknadsföring sker även i externa kanaler så som digitala och tryckta tidningar, annonser i sociala medier, information på och i bussar samt i kollektivtrafikens infrastruktur. Marknadsföringsupplägget ska utvecklas under arbetet med att ta fram en marknadsplan.

4.4.3 Resenärsinformation

Resenärsinformation omfattar huvudsakligen information om linjenät, trafikutbud, produktutbud, tillgänglighetsnivå, störningar och kundtjänst.

Informationen ska i olika omfattning tillgängliggöras i Din Turs app, på webbsidan, via kundtjänst, på hållplatser samt i fordon. Genom samverkan så ska informationen även tillgängliggöras i andra aktörers kanaler.

Informationen ska utformas så den möter alla krav på tillgänglighet. Informationen ska även tillgängliggöras på olika språk. Informationen ska alltid vara aktuell, vilket i många sammanhang innebär att den presenteras i realtid.

4.4.4 Den pågående digitaliseringen

Digitaliseringen pågår ständigt och samhället har övergått nästan uteslutande till digitala tjänster. Digitaliseringen innebär stora möjligheter att dela information, skapa personliga erbjudanden och produkter samt att kunna utveckla tjänsteutbudet. En annan fördel är möjligheten att uppdatera information snabbt eller till och med i realtid. En viktig aspekt är dock att utvecklingen sker med användaren i fokus och utifrån lagstadgade tillgänglighetsdirektiv.

Det finns och kommer fortsatt att finnas vissa grupper som inte kan använda de digitala tjänsterna. Det är därför viktigt att kunna erbjuda alternativa sätt att ta till sig information så som tryckt information samt kundservice.

4.5 Trygghet

Trygghetsfaktorn är ofta en faktor som resenärer lyfter i resvaneundersökningar och andra nöjdhetsmätningar. Att arbeta med trygghetshöjande insatser är därför en viktig del i att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och höja kundnöjdheten.

4.5.1 Bemötande

I en värld där en allt större del av vardagens tjänster erbjuds och hanteras digitalt så är det mänskliga mötet en viktig kompletterande trygghetsfaktor.

Ett vänligt och korrekt bemötande skapar trygghet. I kollektivtrafiken så möts resenärer av bussförare, kundvärdar, tågvärdar, försäljningspersonal och kundtjänst. Samtliga dessa funktioner behöver utbildas i bemötande utifrån en gemensam värdegrund. Detta är något som Din Tur ska ta ansvar för och arbeta med under programperioden.

4.5.2 Kundcenter

Din Turs kundcenter fyller ett viktigt syfte som mänsklig kontakt mot resenärerna. Kundcenter ska därför arbeta för att ha ett gott bemötande mot kunderna och dess olika behov.



Bild: Din Tur kundcenter är öppet dygnet runt alla dagar på året och ger service till resenärer.

Din Tur kundcenter koordinerar både anropsstyrd trafik och särskilda persontransporter samt tillhandahåller trafikinformation och svarar på kundfrågor. Framför allt särskilda persontransporter nyttjas av personer med särskilda behov vilket ökar kraven på ett korrekt och vänligt bemötande.

4.5.3 Punktlighet

Att komma fram i tid är en av de viktigaste aspekterna för att få fler att resa kollektivt. Punktligheten i Västernorrlands kollektivtrafik är mycket hög, bättre än genomsnittet i Sverige. Trots detta är punktlighet en källa till oro. Detta beror troligen på bristen i realtidsinformation som skapar osäkerhet och bidrar till att den upplevda punktligheten är sämre än den faktiska punktligheten.

Under 2024 implementeras ett nytt realtidssystem i Din Turs informationskanaler för att öka den upplevda punktligheten.

Genom en god trafikplanering avseende körtider och byten så minimeras risken för förseningar. Förseningar kan ändå uppstå exempelvis på grund av fordonsfel, förarmisstag, vägarbeten eller olyckor. Din Tur ska kontinuerligt följa upp och hantera förseningar i trafiken. Din Tur ska även tillsammans med berörda väghållare verka för att framkomlighetsfrämjande åtgärder byggs för kollektivtrafiken där det finns problem.

4.5.4 Rätt utformade hållplatser och fordon

Att hållplatser och fordon är utformade på rätt sätt är av stor vikt. Hållplatser bör utformas enligt gällande hållplatshandbok där utrustning som belysning i kombination med fri sikt med bra utsikt till intilliggande fastigheter/tomter samt tillräckligt stor plattform är av extra vikt ur säkerhets- och trygghetsspektiv.

Hållplatser bör så långt som möjligt knyta an till stråk där människor rör sig. Detta skapar trygghet och möjliggör för personer som behöver hjälp att kunna få det även av personer som inte för tillfället reser med kollektivtrafiken.



Bild: Typexempel på hållplats med god sikt.

Även utformning av fordon är viktigt. Aspekter som att föraren kan överblicka hela fordonet i kombination med övervakningskameror ökar tryggheten och säkerheten för såväl förare som resenärer.



5. ATTRAKTIV REGION

Kollektivtrafiken är grundläggande för en attraktiv region, kompetensförsörjning och hållbar samhällsutveckling. Den ska skapa ökad tillgänglighet till arbete, service och rekreation för regionens alla invånare utifrån deras olika behov och förutsättningar. Region Västernorrland ska vara en förebild i arbetet med regional kollektivtrafik och konstant arbeta för att förbättra människors rörelsemöjligheter – på ett så hållbart sätt som möjligt.

5.1 Trafikering

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska formas om utifrån ny modell med principer, trafiktyper och utbudsnivåer. Syftet är att tillskapa ett jämlikt, attraktivt och behovsstyrt upplägg som ökar det kollektiva resandet. Mer information om turutbud för respektive trafikslag återfinns i bilaga 3 – trafikplan.

5.1.1 Trafikprinciper

Den allmänna kollektivtrafiken i länet planeras utifrån fem principer. Dessa principer rangordnas, där nummer 1–2 är de principer som bestämmer utbudet på respektive linje. Princip 3 anger att olika resbehov behöver samordnas för ett effektivare transportsystem, exempelvis skolelever behov av resor i den allmänna kollektivtrafiken. Principerna 4–5 är utvecklingsprinciper att arbeta efter, som utveckling av digitala lösningar för att effektivisera samhällsfinansierade transporter eller att en medlem köper till ett bättre trafikutbud på en specifik linje.

1. Jämlikt – likvärdigt befolkningsunderlag ska ha likvärdigt kollektivtrafikutbud oavsett var de ligger i länet och utgå från framtagna utbudsmatris.
2. Behovsstyrt – trafiken dimensioneras utifrån arbetsplatser, servicepunkter samt andra större målpunkter.
3. Effektivt – Kollektivtrafiksystemet ska så långt som möjligt utformas för att kunna maximera samordningen av olika resebehov och målgrupper inom såväl allmän kollektivtrafik som särskilda persontransporter.
4. Modernt – kollektivtrafiken ska moderniseras genom digitalisering, innovation samt nya fordons- och trafikeringsupplägg (exempelvis anropsstyrd kollektivtrafik på landsbygd eller tätorter).
5. Utbyggbart – enskild medlem kan utöver omfattningen av det gemensamma kollektivtrafiksystemet köpa till billigare eller mer omfattande trafik så länge upplägget är förenligt med gällande trafikförsörjningsprogram.

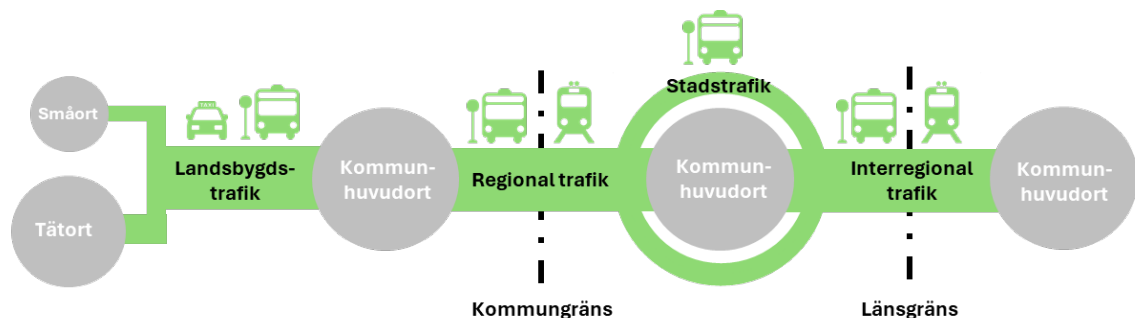
Ovanstående principer ska ligga till grund för all trafikplanering i Västernorrlands län. Arbetet med trafikprinciperna sker på ett strukturerat sätt genom att använda sig av utbudsmatrisen som finns i bilaga 3. Trafikplan.

Befolkningsunderlag utgår ifrån ortsstorlekar men anpassas utifrån faktisk befolkningsstruktur. I Västernorrland är det vanligt att flera mindre byar ligger på rad i en dalgång. Vid sådana tillfällen så ska dalgångens totala befolkning ligga till grund för bedömningen av trafiknivå.

5.1.2 Trafikslag och utbudsnivåer

Allmän kollektivtrafik i Västernorrland ska byggas utifrån fyra trafikslag:

- Interregional trafik – trafik till angränsande län
- Regiontrafik – trafik mellan kommunhuvudorter
- Landsbygdstrafik – trafik utanför stadsområden inom kommungräns (linjelagd eller anropsstyrd)
- Stadstrafik – trafik i stadsområden (linjelagd eller anropsstyrd)



För samtliga trafikslag ska det finnas olika utbudsnivåer. Dessa finns beskrivna i bilaga 3 – trafikplan och ska fastställas under 2024 kopplat till omställningen till en ny kostnadsfördelningsmodell. Utbudsnivåerna anger en önskad ambition. Det faktiska utbudet avgörs slutligen av kostnadsnivån på trafiken i förhållande till beslutad budget.

5.1.3 Tågtrafik

Tåget utgör i framtiden en alltmer viktig stomme i kollektivtrafiken. När järnvägsbanorna succesivt förbättras så kan fler och snabbare tåg bidra till att fler väljer att resa kollektivt. Kortare restider med tåg innebär att länet allt mer kan ses som en samlad arbetsmarknadsregion.

Viktiga utvecklingsområden för Västernorrlands län är:

- Dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Härnösand/Höga Kusten Airport till 2035
- Fortsatta satsningar på Mittbanan för ökad kapacitet och hastighet Sundsvall - Trondheim under programperioden
- Persontrafik på övre Ådalsbanan, sträckan Umeå-Åre via Höga Kusten Airport, Sollefteå och Ragunda under programperioden

Utvecklingen av tågtrafikeringen i norra Sverige hanteras av Norrtåg AB. I januari 2024 antog Norrtåg sin nya tågstrategi. Din Tur ställer sig bakom strategin och vår utgångspunkt är att åstadkomma ett så bra kollektivtrafikupplägg som möjligt inom ramen för länets praktiska och finansiella förutsättningar. För att förverkliga detta ska samarbete ske med angränsade län.

5.1.4 Busstrafik

Den kommande programperioden så kommer busstrafiken fortsatt vara den viktigaste delen i länets kollektivtrafiksystem sett till antal resenärer.

I och med nya trafikprinciper samt de förbättringar som föreslås gällande bland annat fordon, information, biljettupplägg och tillgänglighet kommer busstrafiken att öka sin attraktivitet för såväl invånare som besökare.

Busstrafiken ska generellt göras snabbare. Rätare linjedragning, översyn av hållplatser samt framkomlighetsåtgärder i tätorter ska genomföras för att öka busstrafikens attraktivitet. Uträtning av linjesträckning kan leda till minskad geografisk täckning. Detta behov ska då lösas genom anslutande trafik samt väl utvecklade bytespunkter.

Busstrafiken ska i större utsträckning utformas för att fungera för arbetspendling. Turutbud och tidtabell ska utformas så att det är möjligt att resa till/från kommuncentra i pendlingstid.

Regiontrafik och *landsbygdstrafik* ska planeras utifrån snabbast möjliga resa till eller mellan kommuncentra. Anknytningen i kommuncentran ska dels vara till tågstationer/resecentrum med tidslägen som passar för byten till/från tåg men även till ortens faktiska centrum om detta ligger separat från tågstation/resecentrum.

Parallell busstrafik längs tågbanor ska minskas men kommer fortsatt att finnas för att täcka det lokala resebehov som finns på dessa sträckor samt för att komplettera i tidslägen som tåget inte kan erbjuda. På relationer där tåget har sämre restidskvot än busstrafiken kan parallell trafik förekomma för att skapa attraktiva kollektiva resmöjligheter.

Digitaliseringen möjliggör för nya former av trafikupplägg. Närtrafik och Paxa-konceptet är tänkt att vara ett modernt och effektivt trafikupplägg som samordnar olika resbehov och ökar den geografiska tillgängligheten för kollektivtrafiken på landsbygd, men även i mindre tätorter.

Bussutformning, linjesträckning och tidtabell kommer på vissa håll behöva anpassas för att möjliggöra godshantering.

5.1.5 Särskilda persontransporter (SÄKO)

I framtida trafikupplägg behövs särskilda persontransporter för att säkerställa att alla lagstadgade resbehov kan utföras. Målet är att en större del av resorna kan implementeras i den allmänna kollektivtrafiken särskilt med ett nytt närtrafiksupplägg, men en stor del av resorna kommer fortsatt att ske i fordon avsedda för särskilda persontransporter.

Grunden för planeringen av dessa transporter är dels de reglementen som fastslås av kommunalförbundets medlemmar kopplat till skolskjutsar, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Därtill kommer Din Tur kundcenters kompetens och system som möjliggör en bra planering och samordning av beställda transporter.

Inriktningen för framtiden är att samla så stor del som möjligt av medlemmarnas transportbehov för att kunna maximera samordning och effektiv planering. Därtill så är målet att utveckla transportslaget genom ny teknik så som realtid, AI samt fler sätt att beställa transporter.

5.1.6 Skolresor

En kommun är enligt skollagen skyldig att anordna skolskjuts mellan skolan och bostaden för elever i årskurs F-9 samt grundsärskola om det behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller annan särskild omständighet. Detta innebär stora kostnader inte minst i mindre landsbygdskommuner med långa avstånd.

För att minska kostnaden så har skolresor i relativt stor utsträckning implementerats i den allmänna kollektivtrafiken. I nuläget så resulterar det i att en stor del av länets landsbygdstrafik helt eller delvis är anpassad efter skolans behov gällande linjesträckning, turutbud och tidtabell.

Kommunernas behov av skolresor kommer fortsatt att vara stort. Skolelever är en målgrupp att ta hänsyn till vid utformning av trafik. Beroende av trafikslag och utbudsnivå kan anpassning för skolelever göras i olika omfattning. Generellt så ska dock framtidens kollektivtrafik anpassas för mer än en målgrupp.

Skolresor som sker i gemensamt finansierad kollektivtrafik ska ske till självkostnadspris enligt förslaget till ny förbundsordning. Administrativt upplägg för denna lösning ansvarar Din Tur för att ta fram.

5.1.8 Kopplingar till andra trafikslag

Kollektivtrafiken ska utvecklas så den bättre kopplar an till andra trafikslag så som flyg och färjor. Detta för att ytterligare stärka hela-resan-perspektivet såväl inom som till/från länet.

5.2 Infrastruktur

Transportinfrastruktur består av flera olika beståndsdelar varav flera har koppling till och betydelse för kollektivtrafiken. Exempel på sådana är:

- Tågbanor
- Tågstationer
- Vägar
- Busshållplatser/bytespunkter
- Bussgator och andra framkomlighetsåtgärder
- Anslutande gång- och cykelvägar
- Pendlarparkeringar

Infrastrukturen påverkar kollektivtrafikens kapacitet, restider och säkerhet. Ansvar för infrastrukturen är i huvudsak uppdelat mellan Trafikverket och kommunerna.

Att utveckla infrastruktur är ett långsiktigt och resurskrävande arbete. Det finns ett flertal viktiga styrdokument så som *Regional och nationell infrastrukturplan*, *Regional tillgänglighetsstrategi* samt *kommunala trafikplaner* och *investeringsbudgetar*. Därtill finns möjligheten att finansiera genom olika program som exempelvis ERUF⁴.

En väldigt viktig aspekt är att ha en fungerande regional samverkan som dels arbetar med påverkan för framtida investeringar, men som även kan genomföra prioriteringar av befintliga medel. I detta arbete ska Din Tur ta en aktiv del under programperioden.

5.2.1 Busshållplatser

En viktig del i kollektivtrafiksystemet är de hållplatser som finns. Det är på dessa som resor börjar och slutar. Det är därför viktigt att dessa hållplatser har en hög funktionalitet, säkerhet och tillgänglighet.

Det finns närmare 2 000 hållplatser i länet. Standarden på dessa varierar och utvecklingsbehovet är stort. Det kommer därför att krävas ett långsiktigt och strukturerat arbete för att höja nivån och formen för detta finns föreslaget i *bilaga 1 – hållplatshandboken*.

⁴ Mellersta Norrland - Tillväxtverket (tillvaxtverket.se)

5.2.2 Bytespunkter-stationer-resecentrum

Hållplatser som möjliggör byten mellan linjer och/eller trafikslag benämns bytespunkter. Dessa kan vara allt från en landsvägshållplats med pendlarparkering till ett stort resecentrum i en kommunhuvudort. Trygga och funktionella bytespunkter är en viktig del i att skapa ett sömlöst kollektivtrafiksystem från start till mål.

Standarden på en bytespunkt bör vara något högre än på en vanlig hållplats då den innehåller fler funktioner och potentiellt ska ha kapacitet för fler resenärer. Förutom bra hållplatsplattformar och perronger så ska anslutningar vara tydliga och tillgängliga. Parkering för såväl cyklar som bilar behövs som regel. Någon form av väderskydd ska finnas och detta kan på ett resecentrum vara en stor byggnad med många funktioner. Många bytespunkter är redan idag bra men även här finns ett stort utvecklingsbehov. Även detta beskrivs i *bilaga 1 - hållplatshandbok*.

5.2.3 Järnvägsbanor

Standarden på järnvägsbanorna har stor påverkan på tågtrafikens kapacitet och restid. Länets järnvägsbanor är av varierad kvalitet. Botniabanan från Västeråsby till Umeå är modern, har en rak sträckning och tillåter höga hastigheter medan Ostkustbanan, Ådalsbanan och Mittbanan är äldre banor med många kurvor och bitvis låg hastighet. Det sker hela tiden investeringar för att öka säkerheten, kapaciteten och hastigheten på banorna.

För att tåget ska bli den stomme i kollektivtrafiksystemet som den utgör i många andra län så krävs fortsatta stora investeringar. Tre viktiga insatsområden för länet är:

- Satsningar på Ostkustbanan för ökad kapacitet och minskade restider både i länet och till/från Stockholm.
- Satsningar på Mittbanan för högre kapacitet och kortare restider mellan Sundsvall, Ånge, Östersund, Åre samt Trondheim.
- Fortsatta satsningar på Övre Ådalsbanan för persontrafik med tåg Umeå-Åre via Höga Kusten Airport, Sollefteå och Ragunda.

5.2.4 Vägstandard

Även länets vägar är av varierande kvalitet. Det finns brister främst i bärighet och trafiksäkerhet och på vissa håll i kapacitet. I länets fortsatta arbete med att utveckla väginfrastrukturen så måste kollektivtrafikens behov beaktas så att kollektivtrafiken kan göras trafiksäker och tillgänglig utan att det försämrar restid och framkomlighet. Exempel på utmaning är när vägar byggs om och blir mötesfria. Då krävs särskilda lösningar för att kunna bygga trafiksäkra och tillgängliga hållplatser.

5.2.5 Trafiksäkerhet

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska drivas och utformas trafiksäkert vilket ställer krav på både fordon och infrastruktur.

Hållplatser och bytespunkter ska utformas på ett sätt som bidrar till hög säkerhet främst för oskyddade trafikanter på väg till och från hållplatsen, men även för de bussfordon som trafikerar hållplatsen. Hållplatser som används av barn, äldre och/eller personer med funktionsnedsättning bör beaktas särskilt när det kommer till trafiksäkerhet.

5.2.6 Framkomlighet

För att kunna konkurrera med bilen så behöver kollektivtrafiken ha en god framkomlighet som ger bra restidskvoter. Utifrån detta finns det olika aspekter att ta hänsyn till.

För buss längs landsväg är det viktigt att hållplatser utformas så att inte extra körvägar eller svåra utfarter tar tid för kollektivtrafiken. För buss i tätorter är det viktigt att kollektivtrafiken får företräde där det är möjligt och ibland även egen infrastruktur som inte bilar får nyttja. Signalprioritering, dubbla stopphållplatser, bussfiler och bussgator är exempel på framkomlighetshöjande åtgärder i tätort.

När vägar byggs om så uppstår ofta störningar för kollektivtrafiken under pågående ombyggnation. För att minimera dessa störningar så behöver Din Tur utveckla samverkan med ansvariga väghållare och de entreprenörer som dessa upphandlar. Dialog ska även föras om vem som bär ekonomiskt ansvar för eventuella ökade kostnader som uppstår.

För tågtrafiken är dubbelspår, fler mötesspår och tidtabelloptimering insatser som kan höja framkomligheten.

5.3 Hela-resan-perspektivet

För att få fler att välja kollektivtrafiken så behöver den utvecklas så den erbjuder samma service som bilen, det vill säga möjlighet att resa hela vägen från start till mål. Detta innebär en utveckling av fler tjänster som kopplas ihop digitalt och fysiskt.

5.3.1 Ett sömlöst Västernorrland

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland ska utgöras av ett användarvänligt sammanhängande system med fler tjänster än idag.

Olika transporttjänster knyts ihop vid funktionella bytespunkter utan långa bytestider. Det gör det möjligt för fler att använda kollektivtrafiksystemet för sina resor från start till mål.

Resenärsinformationen och möjligheten att köpa biljett ska vara tydlig och samlad på ett ställe. Med digitaliseringens hjälp så reser du i hela systemet bara genom att använda en mobilapp.

5.3.2 Kombinerad mobilitet

Kombinerad mobilitet, som internationellt benämns Mobility as a Service (MaaS), är ett samlingsbegrepp för mobilitetslösningar som syftar till att göra transportsystemet så flexibelt och utbudsgeneröst som möjligt. Mobilitetssystemet innehåller både fysiska transporttjänster och digitala tjänster.

Grundtanken med kombinerad mobilitet är att det ska utöka kollektivtrafikens upptagningsområde och tjänster för att på så vis stärka kollektivtrafikens attraktionskraft och marknadsandel.

I Västernorrland så ska kollektivtrafiksystemet succesivt ställas om till att bli ett system för kombinerad mobilitet. Din Tur ska ha en drivande roll i denna utveckling men detta ska huvudsakligen ske genom samverkan där fler aktörer bjuds in för att erbjuda sina tjänster och där alla tjänster samlas i gemensamma kanaler för information och köp.

5.4 Regional utveckling

I Västernorrland ska kollektivtrafiken ses som ett viktigt verktyg i allt arbete med regional utveckling. Med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin så ska kollektivtrafiken bidra till att utveckla befintliga miljöer och verksamheter men även på ett tidigt stadium vara med och forma framtidens miljöer och verksamheter.

5.4.1 Översiktsplaner & detaljplaner

Kollektivtrafiken bör vara en stomme i all framtida samhällsplanering för att klara de miljö- och klimatkrav som ställs. Kollektivtrafiken har redan idag en etablerad del i framtagandet av översiktsplaner. På detaljplanenivå så finns kollektivtrafiken för det mesta också med i planeringen men inte alltid. I Västernorrland så ska samverkan mellan planupprättare och Din Tur stärkas ytterligare så kollektivtrafiken tas med på ett tidigt stadium i alla planarbeten.

Trafikförsörjningsprogrammet ska vara ett underlag för regionens och kommunernas arbete med stads- och regionutveckling samt vid upprättning och revidering av planer.

5.4.2 Samverkan näringsliv

I ett län som förväntas ha en positiv näringslivsutveckling de kommande åren så är samverkan med näringslivet viktigt för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken kan skapa goda förutsättningar för utvecklingen hos nya och befintliga arbetsgivare då det skapar förutsättningar för arbetsresor och kompetensförsörjning samt ger arbetsgivaren möjlighet att utföra hållbara tjänsteresor. Arbetsgivare kan genom att satsa på kollektivt resande i sin tur stärka kollektivtrafikens utveckling.

Under programperioden så ska Din Tur identifiera bra forum att föra dialog med näringslivet. Dessutom så ska kollektivtrafiken paketeras för näringslivet och säljas in genom ett riktat arbete av Din Turs marknadsansvarige.



6. HÅLLBART SAMHÄLLE

I en värld där ekologiska, sociala och ekonomiska utmaningar ter sig allt större så kan kollektivtrafiken bidra med hållbara mervärden. En framtida kollektivtrafik minskar miljö- och klimatpåverkan samtidigt som den erbjuder ett mer jämställt och jämlikt transportsystem. Sett i ett samhällsekonomiskt perspektiv så erbjuder kollektivtrafiken stora ekonomiska mervärden som bidrar till att styra världen i en hållbar riktning.

6.1 Miljö & klimat

Beslut om mål för minskad miljö- och klimatpåverkan har fattats på global, nationell, regional och lokal nivå. Sverige har generellt en hög ambitionsnivå när det gäller att minska miljö- och klimatpåverkan. Tyvärr så går utvecklingen inte i linje med fastställda mål. Detta gäller inte minst transportsektorn. För att klara målen så krävs ytterligare åtgärder. Vi behöver ställa om till ett transportsystem med färre och effektivare transporter som i så stor utsträckning som möjligt genomförs med emissionsfria fordon. För persontransporter kan kollektivtrafiken utgöra en viktig del i denna omställning. Kollektiva resor är energi- och resurseffektivare än resor i egen bil. Effekten på utsläppen beror dels på andelen emissionsfria bussar men även på privatbilismens utveckling.

6.1.1 Fordon och drivmedel

Västernorrland har under ett antal år haft en helt fossilfri kollektivtrafik. Alla bussar och taxifordon körs på det förnybara drivmedlet HVO100. I länet finns dessutom ett antal bussar och taxibilar som är emissionsfria. Persontrafik med tåg körs uteslutande med grön el.

Målen för framtidens kollektivtrafik är att så stora delar av fordonsflottan som möjligt ska utgöras av nollemissionsfordon. Detta innebär elfordon som framdrivs av energibärare i form av batterier och/eller vätgas. Fordonsutvecklingen går snabbt så det är svårt att avgöra exakt hur stor del av flottan som 2027 kan utgöras av nollemissionsfordon men målet är satt till 75 %.

De delar av fordonsflottan som inte är nollemissionsfordon ska fortsatt vara fossilfria. Det innebär att behovet av hållbarhetsklassat biodrivmedel kvarstår om än i mindre omfattning. Valet av drivmedel kommer att styras av flera faktorer så som hållbarhetsklassning, CO2-utsläpp, fordonstillgång, drivmedelstillgång, tillgänglig infrastruktur samt ekonomi. Din Tur kommer att arbeta vidare med kravställan fram till kommande bussupphandling.

Oavsett val av drivmedel och energibärare så måste länet säkerställa tillgång till infrastruktur för tankning och laddning. Här behövs en samverkan mellan offentliga och privata aktörer. Särskilt viktigt är att försörja länets större fordonsdepåer.



En annan viktig del är att anpassa fordonstyp utifrån resbehovet. Under innevarande trafikavtalsperiod så har en förflyttning skett till fler mindre bussfordon på landsbygden. Mindre fordon kräver mindre resurser vid tillverkning och drar mindre energi vid användning. I Västernorrland tror vi på en fortsatt utveckling där fler mindre fordon skapar geografisk täckning på landsbygd och där stomtrafik utförs med större fordon med högre kapacitet. Fordonstyp ska anpassas utifrån kapacitetsbehov.

Mer om fordon och drivmedel finns i *bilaga 4 - fordonsstrategi*.

6.2 Social samhällsnytta

Social hållbarhet handlar bland annat om jämlikhet, jämställdhet, hälsa och demokrati. Social hållbarhet kan vara svår att mäta framför allt på kort sikt. Det är dock viktigt att även dessa samhällseffekter vägs in när omfattningen och utformningen av kollektivtrafiken beslutas. Det finns flera olika lagstiftningar och FN-direktiv att ta hänsyn till i detta arbete. I projekt Koll2020 gjordes en utredning som visar att kollektivtrafiken bidrar mer än den kostar utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv (*Samhällseffekter av ökat resande i kollektivtrafiken i Västernorrland* - Trivector 2019)

6.2.1 Minskad diskriminering

Diskrimineringen i samhället är fortfarande relativt stor. Människor diskrimineras utifrån de sju diskrimineringsgrunderna kön, könsidentitet eller könsuttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning samt ålder.

Utgångspunkten för Din Turs arbete är att minska diskrimineringen genom att arbeta för en jämlik, jämställd och tillgänglig kollektivtrafik som är anpassad och trygg för alla

resenärsgupper. För att åstadkomma detta så behöver diskrimineringsgrunderna tas med i allt planerings- och uppföljningsarbete.

6.2.2 Folkhälsa

Kollektivtrafiken bidrar på olika sätt till förbättrad folkhälsa genom exempelvis:

- Minskad påverkan på närmiljön och förbättrad luftkvalitet vilket leder till färre sjukdoms- och dödsfall relaterade till miljö och luft
- Kollektivtrafikresenärer rör sig mer i vardagen än om resandet sker med bil vilket leder till minskad risk för sjukdoms- och dödsfall inom exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar
- Ökad tillgång till rekreationsområden vilket bidrar positivt till såväl fysisk som psykisk hälsa hos individer

Sammantaget så kan kollektivtrafikens bidrag till folkhälsan spara samhället stora pengar i framtiden utifrån ett minskat behov av vård och omsorg.

6.2.3 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

En tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik ger ökad funktionalitet för alla resenärer. Insatserna genomförs främst för personer med funktionsnedsättning men gynnar inte minst barn och äldre i stor omfattning. Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken är dessutom ett lagkrav och en mänsklig rättighet.

Västernorrlands kollektivtrafik har idag en låg tillgänglighetsanpassning jämfört med de flesta andra län. Ambitionen är att höja denna nivå, men också att tydliggöra informationen så det går att veta vilken tillgänglighetsnivå som gäller på en linje eller en hållplats.

Kollektivtrafiken kommer inte att kunna göras tillgänglig för alla personer på alla platser. Resurserna för att klara detta finns inte idag. Därför är den särskilda persontrafiken fortsatt ett viktigt komplement till allmän kollektivtrafik. Genom att höja tillgänglighetsnivån i den allmänna kollektivtrafiken och införa trafikslag som är anpassade, flexibla och nära kan dock behovet av särskilda persontransporter minska.

Målen för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kan sammanfattas i nedanstående matris.

Insatsområde Mål		Utfall år				
		2024	2025	2026	2028	2030
Fordon	Andel tillgänglighetsanpassade tåg- och bussfordon	47%	47%	47%	100%	100%
Infrastruktur	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn	40%	45%	50%	60%	70%
Information	Information om tillgänglighetsnivå per linje på webb samt i mobilapp	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
Information	Andel bussfordon med invändigt hållplatsutrop	27%	27%	27%	100%	100%
Kompetens	Genomförda kompetensinsatser för förvaltning och trafikbolag per år	0	2	2	2	2
Dialog	Genomförda brukarråd med intresseorganisationer per år	1	2	2	2	2

Mer om målen och arbetet att uppnå dem återfinns i *bilaga 2 - plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

6.2.4 Geografisk tillgänglighet till kollektivtrafik

Geografisk tillgänglighet till kollektivtrafik kan mätas i hur stor del av invånarna som har ett visst maxavstånd till närmaste kollektivtrafikhållplats. För att uppnå ett jämnt kollektivtrafiksystem så behöver den geografiska tillgängligheten till kollektivtrafiken öka. I tätorter och befolkningstäta stråk så finns det i regel redan en bra geografisk tillgänglighet. Det är på landsbygden och i glesbygden som den geografiska tillgängligheten är låg. Att öka den geografiska tillgängligheten till kollektivtrafik är som regel resurskrävande. Nyckeln för Västernorrlands utveckling är därför att hitta smarta trafikupplägg som kan samordna så stora delar av det totala resbehovet som möjligt.

Ambitionen under programperioden är att ta fram, testa och implementera ett nytt trafikupplägg som kallas närtrafik på landsbygden. Rätt utformat kan ett sådant upplägg öka den geografiska tillgängligheten till kollektivtrafik utan att öka kostnaderna.

6.3 Resursoptimering

Kollektivtrafik kan göras mer resurseffektiv utan att göra avkall på resenärsfokus genom att optimera linjenät, trafikering och fordonsval. Genom tillskapandet av en optimerad och attraktiv trafik så kan kollektivtrafiken även bära en större del av sina kostnader genom biljettintäkter.

6.3.1 Ett resurseffektivt kollektivtrafiksystem

Kollektivtrafiken måste diskuteras utifrån såväl ett trafikekonomiskt perspektiv som ett samhällsekonomiskt perspektiv. Dessa bägge perspektiv måste balanseras och utifrån det måste beslut tas om trafikutbud och kostnader. Idag är det ingen kollektivtrafik som fullt ut kan bära sina egna kostnader.

För att klara av att skapa en kollektivtrafik som bidrar till samhällets hållbara utveckling men som håller sig inom tillgängliga ekonomiska resurser så är det viktigt med en resursoptimerad trafiklösning. Din Tur ska kontinuerligt bedriva en översyn av trafikupplägget i syfte att optimera trafiken. Trafik med få påstigande per tur ska ses över och göras om till anropsstyrd närtrafik.

Val av fordon är också en viktig aspekt för resurseffektiviteten. Linjer och stråk med hög resandepotential bör trafikeras av tågfordon och/eller busstyper med stor passagerarkapacitet. I närtrafik samt linjelagd trafik med ett lågt resande bör det trafikeras med taxifordon eller mindre bussfordon.

6.3.2 Kostnadstäckningsgrad

Ett sätt att minska samhällets kostnader för kollektivtrafiken är att öka biljettintäkterna. Detta görs bäst genom att ha ett bra trafikutbud och ett kundorienterat produktutbud så fler väljer att resa. Utifrån detta program så ska trafiken genomlysas och förbättras och under 2024 ska även en marknadsplan tas fram vilket kan lägga grunden för fler resenärer.

Kostnadstäckningsgraden i länets busstrafik (exklusive skolkortsintäkter) var 2023 16 % men ska enligt mål öka till 19 %. Det innebär i dagsläget ökade intäkter om cirka 20 miljoner kronor på årsbasis.

Ökade intäkter kan i förlängningen användas för att ytterligare förbättra trafiken. Forskning visar att generellt så ger utökade satsningar på trafik ännu större intäktsökningar från biljetter. Detta förutsatt att trafikering anpassas utifrån de behov och den potential som finns.



7. LAGAR OCH BESTÄMMELSER

En trafikhuvudman har många lagar och bestämmelser att förhålla sig till. Först och främst kollektivtrafiklagen, men det finns även en mängd andra lagar som påverkar så som lagen om färdtjänst, skollagen, lagen om offentlig upphandling samt lagen om miljökrav vid vissa upphandlingar av bilar och kollektivtrafiktjänster.

7.1 Regional kollektivtrafikmyndighet

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska det finnas en regional Kollektivtrafikmyndighet i varje län. Syftet med lagstiftningen är 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. I Västernorrland är det Din Tur som är regional kollektivtrafikmyndighet.

7.2 Allmän trafikplikt

I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kan Din Tur besluta om allmän trafikplikt. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av Din Tur under varumärket Din Tur eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg.

Ett trafikpliktsbeslut säkerställer att den trafik som anses nödvändig kommer till stånd då övrig trafik inte bedöms finnas i önskvärd omfattning. Din Tur kan efter ett sådant beslut upphandla, avtala och driva trafiken i egen regi. I det fall det finns intresse från kommersiell aktör kan Din Tur avstå från att besluta om allmän trafikplikt.

Din Tur kan även överlåta behörighet för trafikpliktsbeslut och trafikupphandling till angränsande trafikhuvudmän för trafik som bedrivs över länsgränser. I Västernorrland finns sådana samarbeten med Gävleborg och Jämtland samt med Västerbotten genom Norrtåg.

7.3 Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag har rätt att etablera kollektivtrafik på kommersiell grund. Det öppna marknadstillträdet ger kollektivtrafikföretag möjlighet att bedriva kommersiell trafik på villkoret att det görs en anmälan till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Västernorrland bedrivs kommersiell trafik med buss av Y-buss på sträckorna Umeå-Stockholm samt Sollefteå-Stockholm. SJ bedriver kommersiell tågtrafik på sträckan Stockholm-Sundsvall-Umeå.

Din Tur vill skapa goda förutsättningar för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik i samt till och från Västernorrland. Genom att använda branschgemensamma IT-system och erbjuda biljettsamverkan så stimulerar vi kommersiella aktörer att etablera sig i Västernorrland. Befintliga samarbeten ska vårdas och utvecklas och vi välkomnar även nya aktörer.

7.4 Färdtjänst

Sex av länets sju kommuner har överlåtit upphandling av färdtjänsttransporter till Din Tur. Tre av kommunerna har även överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst och riksfärdtjänst till Din Tur.

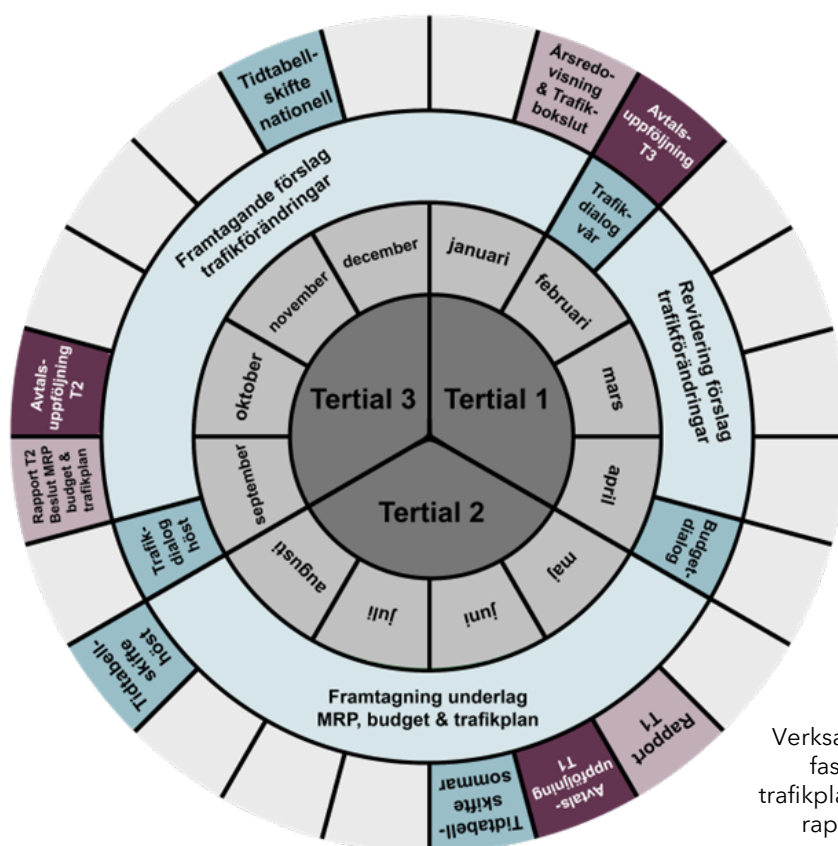
Inriktningen för framtiden är att samla så stor del som möjligt av medlemmarnas transportbehov för att kunna maximera samordning och effektiv planering. Därtill är målet att utveckla transportslaget genom ny teknik så som realtid, AI samt fler sätt att beställa transporter.

Färdtjänst ingår i Särskilda persontransporter, som det går att läsa mer om i avsnitt 5.1.5. Information om hantering av och taxor för färdtjänst finns i *bilaga 5 - färdtjänst och riksfärdtjänst*.

7.5 Taxi

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Din Tur, ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet. Din Tur ska arbeta för att se taxi som en inkluderande del av kollektivtrafiknätet. Taxi kan erbjuda resmöjligheter till platser som linjelagd kollektivtrafik inte når och på tider där linjetrafiken inte trafikerar. I ett framtida trafikupplägg förväntas andelen mindre fordon öka i kollektivtrafiken.

8. RAMFÖRUTSÄTTNINGAR OCH GENOMFÖRANDEPLAN



8.1 Organisation i förändring

Under 2021-2023 har en process pågått för att ta fram en ny förbundsordning för Din Tur. Syftet med denna process är att skapa ett sammanhållet och tydligt ansvar för all regional kollektivtrafik såväl politiskt som operativt genom att ta fram en dokumenterad samverkansmodell, en transparent modell för dimensionering och prioritering av trafiken, implementera en ny modell för kostnadsfördelning samt att införa en ny modell för finansiering av skolresandet i den allmänna kollektivtrafiken. Ett uttalat långsiktigt mål är att göra en skatteväxling av kollektivtrafik. Den nya förbundsordningen är tänkt som ett steg i den processen för att skapa ett sammanhållet regionalt upplägg som fortsatt kan gälla även efter en eventuell skatteväxling.

8.2 Vikten av samverkan

Samverkan mellan länets aktörer är den absolut viktigaste förutsättningen för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Ingen aktör har ensam rådighet över de åtgärder som krävs för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet och vissa mål förutsätter att flera aktörer samarbetar med varandra. Exempel på områden som är extra viktiga att samverka kring är utveckling av tjänsteutbud, utveckling av infrastruktur samt förbättring av tillgänglighetsnivån.

Samverkan inom länet ska i första hand ske med medlemmar, trafikbolag, myndigheter, näringslivsorganisationer samt funktionsrättsorganisationer.

Då kollektivtrafiken är ett nationellt och internationellt sammanhållet system så är samverkan med aktörer utanför länet också viktig. Samverkan ska i dessa fall främst ske med

kringliggande trafikhuvudmän, Norrtåg, aktörer inom transporter och mobilitet samt bransch- och intresseorganisationer.

Din Tur avser utveckla samverkan genom att identifiera vilka forum som är viktiga för det fortsatta arbetet och ta ett ökat ansvar för dialogen i dessa forum.

8.3 Struktur för genomförande

8.3.1 Årshjul

Din Tur ska i samverkan med sina medlemmar och övriga berörda parter planera, genomföra och följa upp sin verksamhet med utgångspunkt i ett årshjul som finns illustrerat under punkt 8 i detta dokument. Årshjulet ska bidra till en tydlighet och ett mer strukturerat arbete.

8.3.2 MRP, budget och trafikplan

Trafikförsörjningsprogrammets mål kommer att brytas ned i treåriga handlingsplaner som precis som tidigare benämns mål- och resursplan (MRP) tillsammans med budget och trafikplan. De flesta processer som rör kollektivtrafik sträcker sig över flera år och behöver därför fångas upp i MRP, som sedan bryts ned i årlig budget och trafikplan. Trafikplanen redogör för vilken trafik som finns i nuläget, vilka förändringar i trafik som avses genomföras kommande år samt en utvecklingsplan på tre-fem år. Mer om detta i *bilaga 3 - trafikplan*.

Upplägget utgår i den årliga hösttrafikdialog som genomförs med medlemmarna i september år 0. Till dessa dialoger ska förslag på trafikutveckling och behov av infrastrukturutveckling lyftas från medlemmen, Din Tur och trafikbolag. Utifrån höstdialogerna arbetar Din Tur fram förslag till trafikplan och budget som redovisas på vårens trafikdialog i början av år 1. Därefter slutjusteras förslagen och presenteras på budgetdialogen senare samma vår. Efter budgetdialogerna tar Din Tur fram slutliga underlag som beslutas i Din Turs direktion senast 30 september. Trafikplan, MRP och budget börjar då gälla 1 januari år 2.

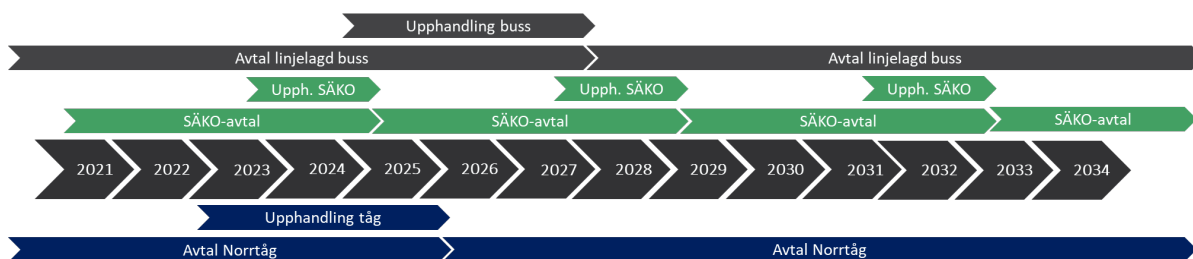
När Trafikplan, MRP och budget beslutats så tar Din Tur fram årlig verksamhetsplan som ytterligare specificerar vilka insatser som planeras det kommande året. Denna ska vara färdigställd i november året innan den ska gälla.

Införande av trafikförändringar tar i regel 15-27 månader. Det är därför viktigt att ha en lång planeringshorisont för önskade förändringar i kollektivtrafiksystemet. Mindre trafikjusteringar kommer dock även i framtiden att kunna tas upp löpande under året för hantering och implementering.

Processer som innefattar infrastrukturinvesteringar kan ta ännu längre tid. I *bilaga 1 - hållplatshandbok* finns beskrivet hur dessa processer ska läggas upp. En viktig sak att åstadkomma är att trafik- och infrastrukturprocess samplaneras och drivs parallellt.

8.3.3 Upphandlingar

Trafikavtalen sätter ramarna för de förändringar som är möjliga att göra inom en avtalsperiod. Avtalen för allmän kollektivtrafik med buss, tåg och särskilda persontransporter skiljer sig åt, framför allt i avtalslängd. Där är därför av yttersta vikt att planerings- och utvecklingsåtgärder anpassas så de kan ligga till grund för kommande trafikupphandlingar. Nedan visas en översiktsbild över hur upphandlingar och avtal under programperioden planeras.



8.4 Analys

En viktig del i det fortsatta utvecklingsarbetet och möjligheten till måluppfyllelse är att öka Din Turs analysförmåga. För att klara detta så krävs huvudsakligen tre saker:

- Utökad tillgång till data så som resestatistik, intäktsstatistik, trafikrapporter
- Resurser i form av kompetens och tid att sammanställa och analysera tillgängliga data
- Prioritering av analysarbete i verksamhetsplaneringen

8.5 Beredskap

Vi lever i en värld som genomgår stora förändringar. Klimatet förändras allt snabbare, krig och andra oroligheter skapar flyktingströmmar och bidrar till oförutsedda kostnader. Världen har även i närtid genomgått en stor global pandemi som fått stora konsekvenser för människors vardag och för verksamheter som exempelvis kollektivtrafiken.

Din Tur behöver öka sin beredskap för att bättre kunna hantera allt från mindre incidenter till globala katastrofer. Under 2024 medverkar Din Tur i en process som leder fram till en beredskaps- och krishanteringsplan. Steg 2 blir att anpassa organisationen så den kan verka i linje med den framtagna planen.

8.6 Ekonomi

Diskussion kring kollektivtrafikens ekonomi blir ofta kortsiktig och fokuserad på faktiska kostnader och intäkter. I framtiden så behöver detta perspektiv breddas med det långsiktiga samhällsekonomiska perspektivet och den påverkan kollektivtrafiken kan ha i det.

Detta program anger utveckling och ökad ambition inom en rad områden. Ett genomförande av samtliga insatser kan därför komma att innebära att den totala kostnadsramen för kollektivtrafiken ökar. En del av detta kan hanteras med de intäktsökningar som ett ökat resande kan bidra med, men troligen så kommer kommunalförbundets medlemmar att behöva göra ytterligare satsningar med egna medel vilket kan betyda att prioriteringar gentemot andra verksamheter krävs. Det är därför av yttersta vikt att medlemmarna är överens om ambitionen i programmet och så långt som möjligt verkar för att uppnå denna genom att tillskapa de resurser som krävs.

Just nu har kollektivtrafiken upplevt en period där kostnaderna ökat kraftigt på kort tid på grund av utvecklingen i världen. Anpassningar av resurser och prioriteringar kan därför behöva göras utifrån rådande ekonomiska förutsättningar. Det är då viktigt att även analys och måluppföljning hanteras och anpassas utifrån förändrade omständigheter.

8.6.1 Ekonomisk planering

Som beskrivits under punkt 8.3.1 och 8.3.2 så ska treårig ekonomisk plan samt årsbudget tas fram i dialog med medlemmar och fastställas årligen av Din Turs direktion senast 30 september. Detta är den ram som verksamheten ska förhålla sig till.

De senaste åren så har dock snabba större samhällsförändringar medfört att budget behövt justeras under pågående år. Sådana händelser kommer troligen att uppstå även i framtiden. Det är därför viktigt att kommunalförbundet och dess medlemmar fastställer tydliga rutiner för sådan avvikelshantering. Framtagning av sådana rutiner åligger Din Tur.

8.6.2 Ny kostnadsfördelningsmodell

I nya förbundsordningen anges följande:

- En ny kostnadsfördelningsmodell där regional kollektivtrafik med tillhörande förvaltnings- och IT-kostnader budgeteras centralt och kostnaderna fördelas ut på alla medlemmar enligt fördelningsnyckel. Den ekonomiska ramen för denna gemensamma verksamhet beslutas av Din Turs direktion utifrån genomförda dialoger.
- Möjligheten för enskilda medlemmar att köpa till trafik utöver det gemensamt finansierade trafikupplägget. Dessa tillköp finansieras då av den medlem som gör tillköpet.
- Trafik som enskild medlem har huvudansvar för så som färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar samt tillhörande förvaltnings- och IT-kostnader finansieras av den medlem som bär ansvaret.

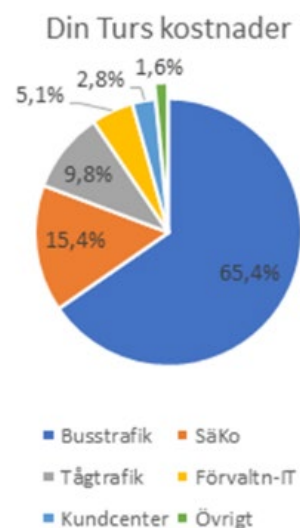
8.6.3 Kostnader & Intäkter

Trafikkostnaderna står för drygt 90 % av kostnaderna, varav allmän kollektivtrafik för 76 % och särskilda persontransporter för 15 %. Förvaltning och kundtjänst står för knappt 8 %.

Intäkterna fördelas mellan biljettintäkter 12 %, medlemsfinansiering 84 %, statsbidrag 4 %.

Trafikkostnader har ökat kraftigt, främst på grund av ökade drivmedels- och energipriser.

Sammantaget så har kollektivtrafiken ekonomiska utmaningar med ökande kostnader i ett läge där resandet fortsatt är lägre än innan pandemin. Det är av största vikt att arbeta både med kostnader och intäkter för att klara av att skapa den kollektivtrafik som detta program anger.



8.6.4 Kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafiken har ett tydligt bidrag till samhället och genererar stora nyttor som inte syns i en vanlig beräkning över kollektivtrafikens kostnader och intäkter. Satsningar på kollektivtrafik minskar klimatutsläppen, vidgar människors arbetsmarknad, ökar sysselsättning, ger förbättrad folkhälsa, ökar trafiksäkerheten samt skapar ett mer jämlikt samhälle. Flera av dessa bidrag värderas högt idag, men kommer troligen värderas ännu högre i framtiden. Det är därför av stor vikt att dessa perspektiv vägs in när politiken sätter ramar och ambition för kollektivtrafikens utveckling.

År 2019 gjordes en socioekonomisk analys av Västernorrlands kollektivtrafik.

(*Samhällseffekter av ökat resande i kollektivtrafiken i Västernorrland* - Trivector 2019)

I den framgår att kollektivtrafiken bidrar med mervärden till samhället på miljardnivå varje år.

8.7 Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet

8.7.1 Rapportering

Uppföljning av befintligt program ska ske löpande på tertialbasis. Vid uppföljning ska ekonomiskt utfall, utvecklingen för respektive indikator samt analys av måluppfyllelse redovisas. På årsbasis sammanställs rapporteringen i en årsredovisning.

Ett trafikbokslut tas fram efter varje avslutat trafikår. I detta ligger fokus på trafikområdenas utveckling. Ambitionen är att vidareutveckla trafikbokslutet med mer data som möjliggör ytterligare analys.

8.7.2 Revidering av styrdokument

Trafikförsörjningsprogrammet i sin helhet ska enligt kollektivtrafiklagen uppdateras vid behov. En översyn brukar genomföras under varje politisk mandatperiod vilket i praktiken innebär vart fjärde år. Förändrad politisk inriktning, större förändringar i samhället eller tydliga avvikelser i befintligt program kan vara anledningar till att göra revideringar av programmet.

Kopplat till detta program har ett antal strategiska bilagor tagits fram. Revidering av dessa är tänkt att ske enligt nedan.

Bilaga 1 - Hållplatshandbok	Revideras årligen
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet	Revideras vid behov
Bilaga 3 - Trafikplan	Revideras årligen
Bilaga 4 - Fordonsstrategi	Revideras vid behov
Bilaga 5 - Färdtjänst och riksfärdtjänst	Revideras vid behov
Bilaga 6 - Indikatorer	Revideras samtidigt som programdokument
Bilaga 7 - Processbeskrivning	Revideras samtidigt som programdokument
Bilaga 8 - Begreppsförklaring	Revideras samtidigt som programdokument

9. SAMMANSTÄLLNING AV INSATSER/MÅL

Nedan en sammanställning av hur föreslagna insatser bidrar till måluppfyllelse.

Målområde/ledord/inriktningsmål:	Resenär			Region			Samhälle		
	Enkelt	Tryggt	Attraktivt	Konkurrenskraftigt	Sammanhållet	Utvecklande	Ekologiskt	Socialt	Ekonomiskt
Insatsområden:									
Enklare och mer enhetligt produktutbud	x		x		x				x
Biljettsamverkan med andra aktörer	x		x	x	x	x			
Förbättrad resenärsinformation		x						x	
Bättre bemötande		x						x	
Trygga, säkra och tillgängliga hållplatser		x	x		x			x	
Nytt trafikupplägg utifrån principer	x		x	x	x	x	x	x	x
Utveckling av närtrafikupplägg på landsbygden			x	x	x		x	x	x
Snabbare busstrafik			x	x		x			x
Bättre bytespunkter	x	x			x			x	
Bättre koppling mellan trafikslag	x	x	x		x		x	x	
Samordning av fler transporter skola/färdtjänst/allmänt					x		x		x
Verka för fortsatta satsningar på järnväg			x	x		x	x		
Förbättrad framkomlighet för busstrafiken			x	x			x		x
Verka för ett system med kombinerad mobilitet	x		x	x	x				
Utökad samverkan med näringslivet			x			x			
Emissionsfri busstrafik				x			x	x	
Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	x	x			x			x	
Behovsanpassning av fordon							x		x
Införande av årshjul för planering och uppföljning						x	x		x
Förbättrad beredskap för incident och kris		x				x			x

10. BILAGOR

- Bilaga 1 - Hållplatshandbok
- Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- Bilaga 3 - Trafikplan
- Bilaga 4 - Fordonsstrategi
- Bilaga 5 - Färdtjänst och Riksfärdtjänst
- Bilaga 6 - Indikationer
- Bilaga 7 - Processbeskrivning
- Bilaga 8 - Begreppsförklaringar