



DIN TUR

Regionalt trafikförsörjningsprogram  
för framtidens kollektivtrafik

# Västernorrland

## 2024-2030





## 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 Västernorränningen 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 kollektivtrafiksysteem 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

# Innehåll

<b>1. Trafikförsörjningsprogrammet i ett sammanhang</b>	<b>4</b>
1.1. Trafikförsörjningsprogrammets roll	4
<b>2. Nuläge</b>	<b>5</b>
2.1. Kollektivtrafikorganisationen	5
2.2. Kollektivtrafiken i Västernorrland	5
2.3. Resande	7
2.4. Länet Västernorrland	8
<b>3. Inriktningsmål för framtidens kollektivtrafik</b>	<b>9</b>
3.1. Målmodell	9
3.2. Målområde - växande region	10
3.3. Målområde - hållbart samhälle	11
3.4. Koppling till övriga mål och regionala strategier	11
<b>4. Nöjd resenär</b>	<b>13</b>
4.1. Enkelt	13
4.2. Trygghet	15
4.3. Attraktivt	15
<b>5. Attraktiv region</b>	<b>16</b>
5.1. Konkurrenskraftigt	16
5.2. Sammanhållet	18
5.3. Utvecklande	18
<b>6. Hållbart samhälle</b>	<b>20</b>
6.1. Ekologiskt	20
6.2. Socialt	21
6.3. Ekonomiskt	22
<b>7. Lagar och bestämmelser</b>	<b>23</b>
7.1. Regional kollektivtrafikmyndighet	23
7.2. Allmän trafikplikt	23
7.3. Kommersiell trafik	24
7.4. Färdtjänst	24
7.5. Taxi	24
<b>8. Ramförutsättningar och genomförandeplan</b>	<b>25</b>
8.1. Organisation i förändring	25
8.2. Vikten av samverkan	25
8.3. Struktur för genomförande	26
8.4. Analys	26
8.5. Beredskap	27
8.6. Ekonomi	27
8.7. Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet	27
<b>9. Sammanställning av insatser-mål</b>	<b>28</b>
<b>10. Bilagor</b>	<b>28</b>



# 1. Trafikförsörjningsprogrammet i ett sammanhang

## 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 Västernorr-

land. Syftet är också 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.



## 2. Nuläge

### 2.1 Kollektivtrafikorganisationen

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län är länets regionala kollektivtrafikmyndighet (i detta dokument förkortat till trafik huvudmannen 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.

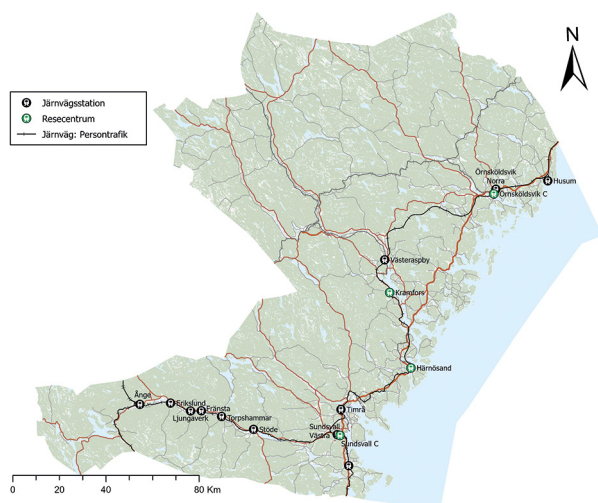
### 2.2 Kollektivtrafiken i Västernorrland

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.



Kartan visar all linjelagd trafik i Västernorrland.

## 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

Dessutom finns interregional trafik med busslinjerna 30, 39 och 40 till Jämtland samt med linje 29 till Gävleborg. Linje 29 drivs av X-trafik.

## 2.2.3 Anropsstyrd kollektivtrafik

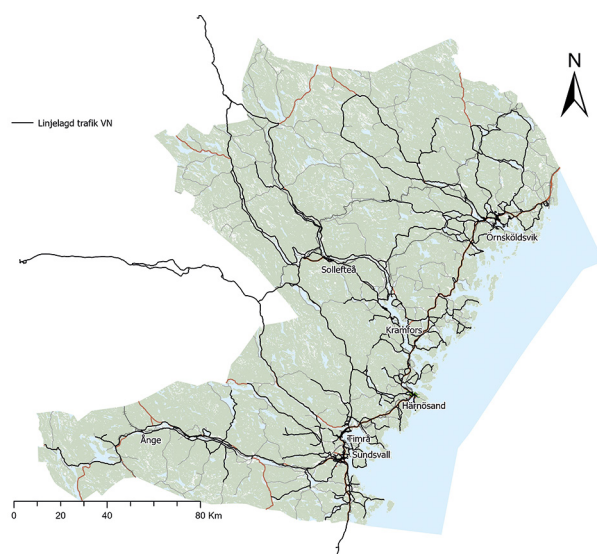
I Västernorrland finns även ett stort antal kompletterande linjer (113 stycken) som ska säkerställa att invånare som bor i glesare miljöer och utanför större stråk får ett basutbud av kollektivtrafik. Kompletteringstrafiken behöver beställas via telefon, minst 2 timmar innan turens starttid för att det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

Vintern 2023–2024 startades två projekt med anropsstyrd kollektivtrafik i tätort 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 i *bilaga 5 - Färdtjänst och Riksfärdtjänst*.



Kartan visar all linjelagd trafik i Västernorrland.

## 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:

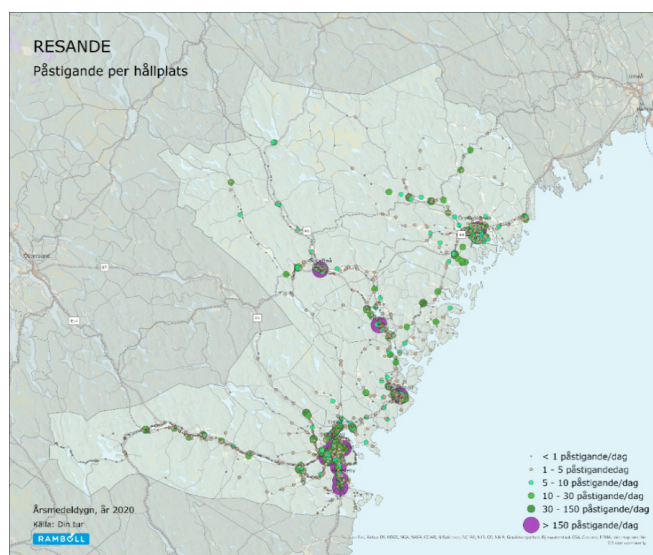
- 91 % av respondenterna regelbundna bilresenärer
- 29 % av respondenterna regelbundna kollektivtrafikresenärer
- Arbetspendlingen den enskilt största reseanledningen (29 %)

## 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, dock cirka 14 % lägre än 2019 vilket är något lägre än i 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 %.

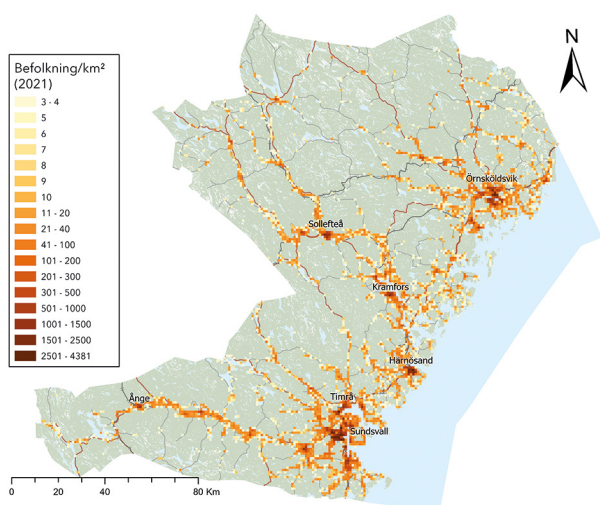
### 2.3.4 Större målpunkter

Inom Västernorrland så utgör kommunhuvud-orterna 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 säsongberoende.

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 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.



Bilden ovan visar trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

## 3. Inriktningsmål för framtidens kollektivtrafik

### 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.

#### 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.

#### 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.

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

## 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 samhällsomsättning 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, samhälls-servicen 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 och regionala strategier

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 utgår 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 samhälls-ekonomiskt 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 till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

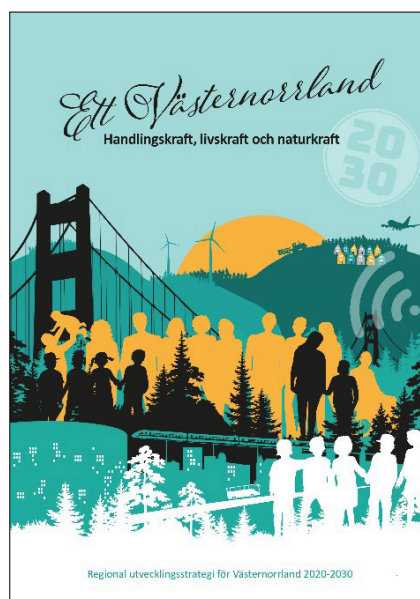
### 3.5.3 Regionala utvecklingsstrategin (RUS)<sup>1</sup>

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.

Strategin innehåller 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.



### 3.5.4 Regional energi- och klimatstrategi (2019)<sup>2</sup>

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.

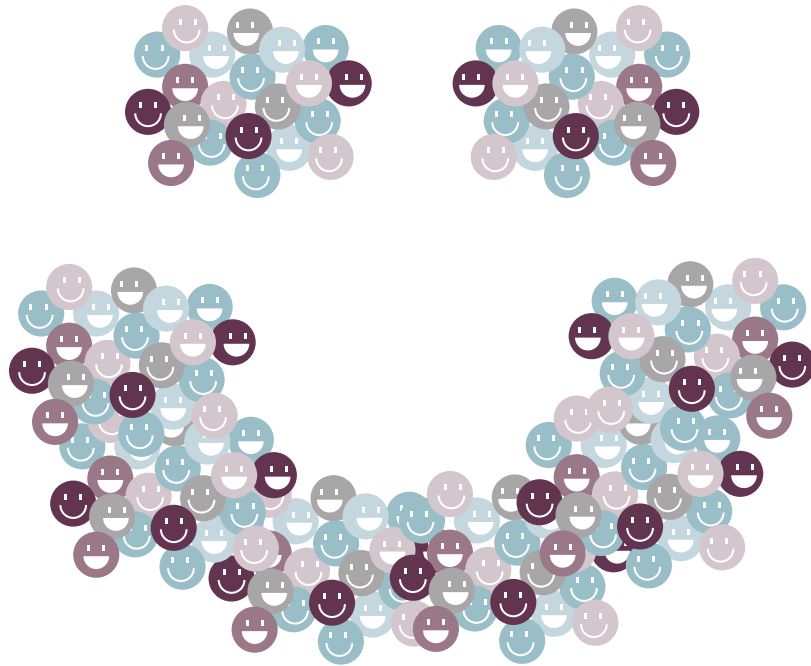
### 3.5.5 Regional Tågstrategi (2023)<sup>3</sup>

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. Region Västernorrland - Regional utvecklingsstrategi (rvn.se)

2. Energi- och klimatstrategi för Västernorrland 2020-2030 | Länsstyrelsen Västernorrland (lansstyrelsen.se)

3. Tågstrategin – Norrtåg AB (norrtagab.se)



## 4. Nöjd resenär

### 4.1 Enkelt

Ett enhetligt produktutbud med tillhörande zonindelning, bra resenärsinformation samt kommunikation och marknadsföring av förändringar i trafik är faktorer som gör det enkelt för våra resenärer att välja kollektivtrafiken. Det pågående digitaliseringen gör det smidigare att dela rätt information i rätt tid till våra resenärer.

#### 4.1.1 Priser- och produkter

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.



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.

Priser och produkter ska även anpassas så att upplägget styr från sällanresor till att gynna de som reser regelbundet. Prissättningen ska ligga på en nivå så kollektivtrafiken upplevs attraktiv av resenären.

Alla framtida resprodukter ska kunna köpas i Din Turs mobilapp och webbsida. Genom samverkan så ska köp möjliggöras även i andra aktörers mobilappar.

#### 4.1.2 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 trafikmyndigheter som med privata aktörer. Samverkan kan även omfatta andra tjänster än persontransporter om dessa anses gynna kollektivtrafikens utveckling.

#### 4.1.3 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 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, särskilt kopplat till kommande upphandlingar.

#### 4.1.4 Marknadsföring av trafikförändringar

Din Tur ska kontinuerligt marknadsföra förändringar och utveckling i trafiken och skapa erbjudanden för att få fler resenärer till kollektivtrafiken.

#### 4.1.5 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 alltid vara aktuell, vilket i många sammanhang innebär att den presenteras i realtid.

#### 4.1.6 Den pågående digitaliseringen

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.

#### 4.1.7 Identifierade restyper

Kollektivtrafiken kan tillgodose många olika resebehov förutsatt att den är väl planerad och resurssatt. Målkonflikter mellan olika restyper och resenärsgrupper förekommer och i dessa

fall så ska Din Tur utifrån trafikförsörjningsprogrammet verka för den bästa trafiklösningen utifrån givna förutsättningar.

Restyper:

- Arbets- och studiependling till högre utbildning
- Fritidsresor – invånare och besökare
- Serviceresor
- Skolresor

I en optimal värld så kan alla resbehov 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. Exempelvis kan service- och fritidsresor prioriteras på landsbygden där det finns befintliga fordons- och förarresurser att merutnyttja.

I ovanstående restyper ingår färdtjänstresor, sjukresor och beviljade skolskjutsresor som regleras av andra lagar och finansieras av respektive ansvarig huvudman. Inriktningen är att även dessa resor i stor utsträckning integreras i den regionala allmänna kollektivtrafiken.

#### 4.1.8 Identifierade resenärsgrupper

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

Identifierade resenärsgrupper:

- Barn
- Ungdomar
- Studenter
- Vuxna
- Seniorer
- Personer med funktionsnedsättning

Ett perspektiv att 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 resenärsgруппerna finns även en målgrupp i form av arbetsgivare. Genom samverkan med arbetsgivare kan antalet arbets- och tjänsteresor som genomförs i kollektivtrafiken öka.

## 4.2 Trygghet

Trygghetsfaktorn är en faktor som resenärer lyfter i resvaneundersökningar och andra nöjdhetsmätningar. Att arbeta med trygghets-höjande insatser är därför en viktig del i att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och höja kundnöjdheten. Trygghet är också förknippat med punktlighet och att komma fram i tid, vilket beskrivs mer under Attraktivt.

### 4.2.1 Bemötande

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.



### 4.2.2 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.

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

### 4.2.3 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.

## 4.3 Attraktivt

För att få fler av Västernorrlands invånare och besökare att välja kollektivtrafiken för sina resor är punktlighet samt hållplatser och fordon viktiga aspekter.

### 4.3.1. Punktlighet

Att komma fram i tid är en av de viktigaste aspekterna för att få fler att resa kollektivt. Punktligheten ska fortsatt vara hög och bidra till ett attraktivt och tryggt kollektivtrafiksystem. För att erbjuda resenären en bättre upplevd punktlighet ska det finnas ett fungerande realtidssystem i Din Turs informationskanaler.

Din Tur ska ha en god trafikplanering avseende körtider och byten samt verka för framkomlighetsfrämjande tillsammans med berörd väghållare så att åtgärder byggs för kollektivtrafiken där det finns problem.

### 4.3.2. Rätt utformade hållplatser och fordon

Att hållplatser och fordon är utformade på sammanordnat sätt. Hållplatser utformas enligt gällande hållplatshandbok.

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.

Fordonet ska vara utformande så att föraren kan överblicka hela fordonet. Övervakningskameror bidrar till ökad trygghet och säkerhet för såväl förare som resenärer.





## 5. Attraktiv region

### 5.1 Konkurrenskraftigt

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska formas för att kunna konkurrera med bilen. En modell med principer, trafiktyper och utbudsnivåer sätter planeringen av 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 fyra principer. Dessa principer utgör en arbetsordning, där nummer 1-2 är de principer som bestämmer utbudet på respektive linje. Princip 3 preciserar behovet av samordning av olika resbehov utan att göra avkall på kostnadstäckningsgraden i den allmänna kollektivtrafiken. Princip 4 möjliggör för en enskild medlem i kommunalförbundet att köpa till mer omfattande trafik.

1. Jämlikt - likvärdigt befolkningsunderlag ska ha likvärdigt kollektivtrafikutbud oavsett var de ligger i länet och utgå från framtagna utbudsmatris.
2. Behovsstyrt - trafiken dimensioneras utifrån arbetsområden, servicepunkter samt andra större målpunkter. Samordningen av olika resebehov och målgrupper inom såväl allmän kollektivtrafik som särskilda persontransporter ska eftersträvas.
3. Effektivt - Kollektivtrafiksystemet ska vara konkurrenskraftigt och kostnadseffektivt. Fokus ligger på restidskvoter för arbets- och

studiependling. Digitalisering, innovation samt nya fordons- och trafikeringsupplägg ska implementeras (exempelvis anropsstyrd kollektivtrafik på landsbygd eller tätorter) utifrån behov.

4. Utbyggbart - enskild medlem kan utöver omfattningen av det gemensamma kollektivtrafiksystemet köpa till mer omfattande trafik så länge upplägget är förenligt med gällande trafikförsörjningsprogram.

Ovanstående principer ska ligga till grund för all trafikplanering i Västernorrlands län.

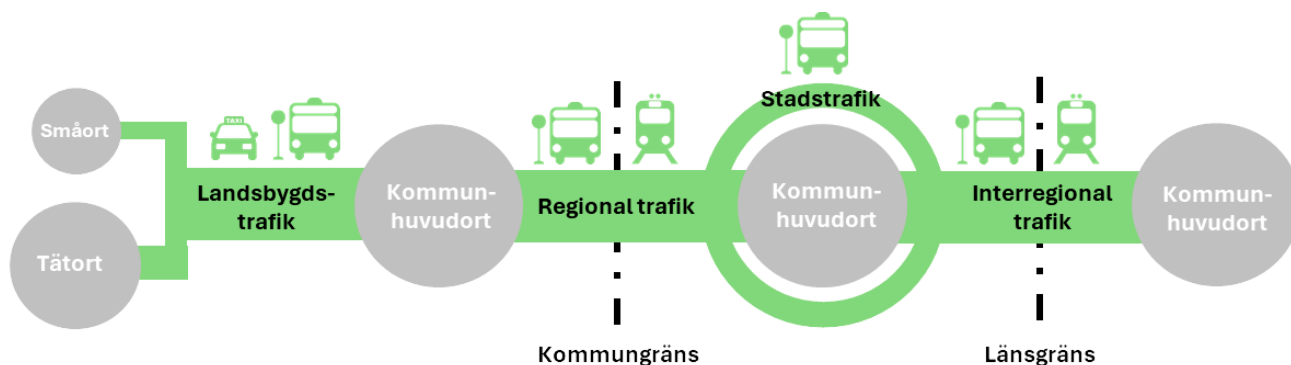
Arbetet med trafikprinciperna sker på ett strukturerat sätt genom att använda sig av utbudsmatrisen som finns i bilaga 3. Trafikplan.

Befolkningsunderlag utgår ifrån befolkningen i ett kollektivtrafikstråk. I Västernorrland är det vanligt att flera mindre byar ligger på rad i en dalgång.

#### 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 implementeringen av 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 Västerbottens 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.

Trafikprinciperna i kombination med de förbättringar som föreslås gällande fordon, information, priser och produkter samt tillgänglighet ska öka busstrafikens konkurrenskraft för såväl invånare som besökare.

Rätare linjedragning, översyn av hållplatser samt framkomlighetsåtgärder i tätorter ökar 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 enbart finnas för att täcka det lokala resebehov som finns på dessa sträckor samt för att komplettera i tidslägen som tåget inte kan erbjuda. I stråk där många pendlar och tåget har sämre restidskvot än busstrafiken kan parallell trafik förekomma för att skapa ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

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. 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.

### 5.1.6. 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.

### 5.1.7. Skolresor

En kommun är enligt skollagen skyldig att anordna skolskjuts mellan skolan och bostaden för elever i årskurs F-9 samt anpassad grundskola om det behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller annan särskild omständighet.

Beroende av trafikslag och utbudsnivå kan anpassning för skolelever göras i olika omfattning. Framtidens kollektivtrafik ska anpassas för mer än en målgrupp.

## 5.2. Sammanhållet

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.

### 5.2.1. Bytespunkter-stationer-resecentrum

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.

### 5.2.2. Hela-resan-perspektivet

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.

### 5.2.3. 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 ska kollektivtrafiksystemet succesivt ställas om till att bli ett system för kombinerad mobilitet. Din Tur ska ha en bidragande 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.

## 5.3. Utvecklande

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 samt länets kompetensförsörjning.

### 5.3.1. Infrastruktur

Infrastrukturen påverkar kollektivtrafikens konkurrenskraft och därmed länets utveckling. Ansvar för infrastrukturen är i huvudsak uppdelat mellan Trafikverket och kommunerna. Din Tur ska vara delaktig i regional samverkan som arbetar med påverkan för framtida investeringar och prioriteringar av regionala medel.

Transportinfrastruktur består av flera olika beståndsdelar varav flera har betydelse för kollektivtrafiken.

- Vägar och järnvägsbanor
- Receentrum/järnvägsstationer/ bytestpunkter/busshållplatser
- Bussgator och andra framkomlighetsåtgärder
- Anslutande gång- och cykelvägar
- Pendlarparkeringar

### 5.3.2. Vägar

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.

### 5.3.3. Järnvägsbanor

Standarden på järnvägsbanorna har stor påverkan på tågtrafikens kapacitet och restid.

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.

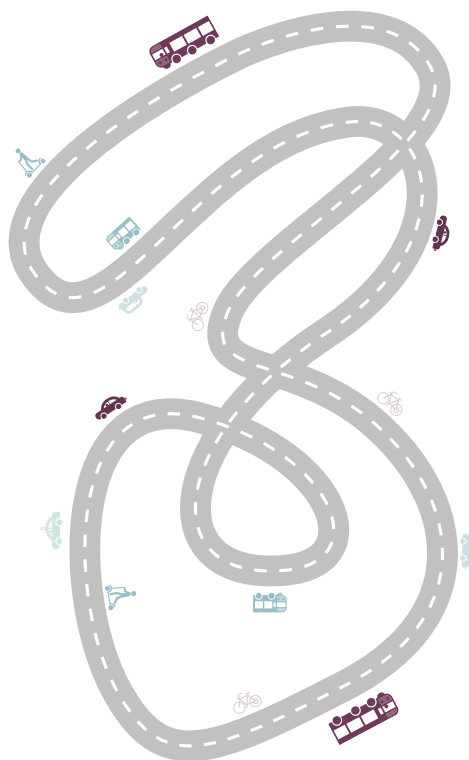
### 5.3.4. Översiktsplaner & detaljplaner

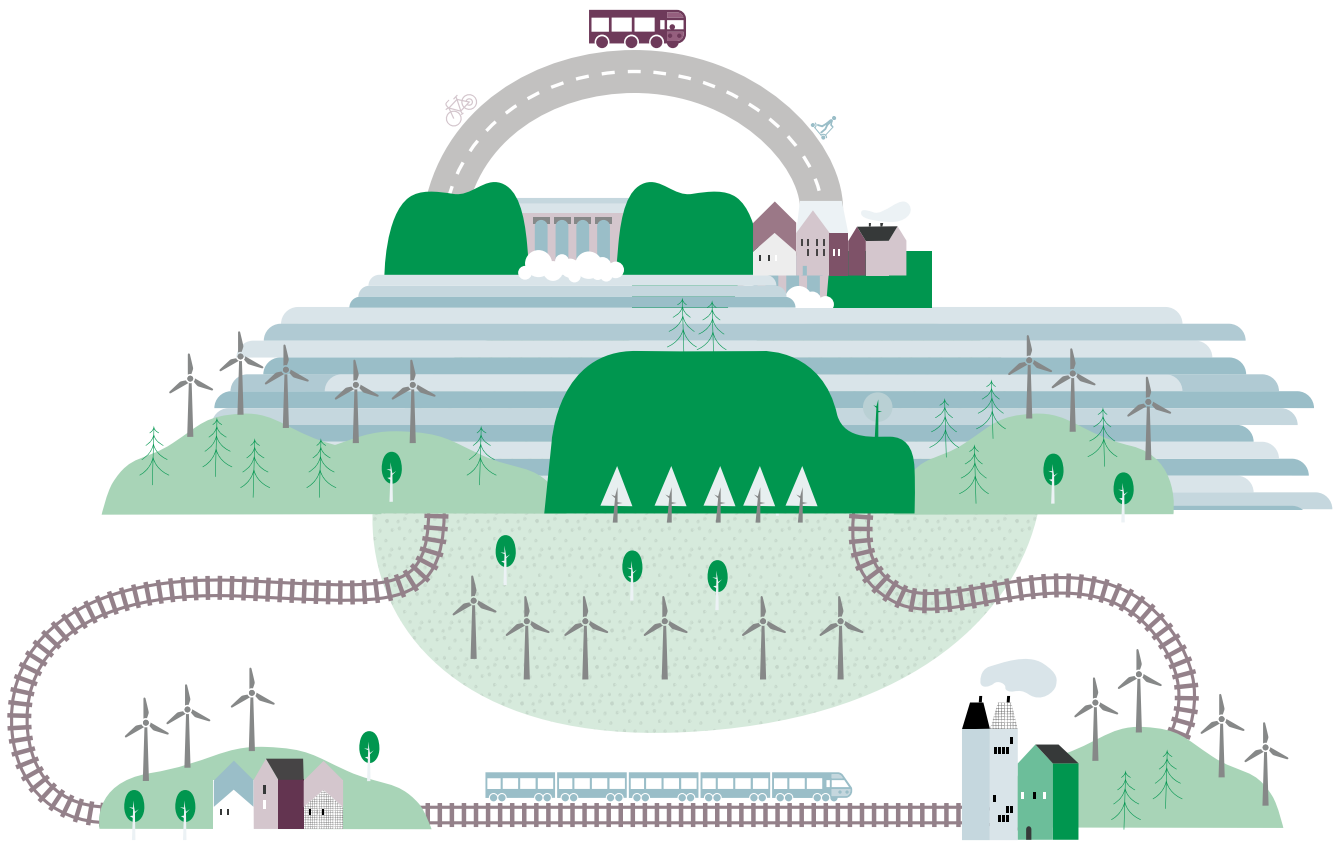
Kollektivtrafiken är en stomme i framtida samhällsplanering för att klara de miljö- och klimatkrav som ställs. Kollektivtrafiken har redan idag en etablerad del i framtagandet av översiktsplaner. På detaljplanenivå så finns kollektivtrafiken för det mesta också med i planeringen men inte alltid. I Västernorrland 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.

### 5.3.5. 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.





## 6. Hållbart samhälle

### 6.1 Ekologiskt

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. För att klara målen så krävs åtgärder. Vi behöver ställa om till ett transportsystem med färre och effektivare transporter som i så stor utsträckning som möjligt genomförs med utsläppsfria fordon. För persontransporter kan kollektivtrafiken utgöra en viktig del i denna omställning. Kollektiva resor är energi- och resurseffektivare än resor i egen bil.

#### 6.1.1 Fordon och drivmedel

Målen för framtidens kollektivtrafik är att så stora delar av fordonsflottan som möjligt ska utgöras av utsläppsfria fordon. 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 utsläppsfria fordon men målet är satt till 66 %.

De delar av fordonsflottan som inte är utsläppsfria fordon 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, CO<sub>2</sub>-utsläpp, fordonstillgång, drivmedelstillgång, tillgänglig infrastruktur samt ekonomi. Fordonstyp ska anpassas utifrån kapacitetsbehovet. Under kommande trafikavtalsperiod har ytterligare 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.

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



## 6.2. Socialt

Social hållbarhet handlar om jämlikhet, jämställdhet, hälsa och demokrati. Social hållbarhet kan vara svår att mäta 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 samhälls-ekonomiskt 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 våra resenärsgupper.

### 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 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.

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 busshållplats. För att uppnå ett jämlikt 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

Insatsområde	Mål	Utfall år				
		2024	2025	2026	2028	2030
Fordon	Andel tillgänglighetsanpassade bussfordon	47%	47%	47%	90%	90%
Infrastruktur	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn	40%	45%	50%	60%	75%
Information	Information om tillgänglighetsnivå per linje på webb samt i app	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
Information	Andel bussfordon med invändigt hållplatsutrop	27%	27%	40%	100%	100%
Kompetens	Genomförda kompetenshöjningsinsatser / år	0	2	2	2	2
Dialog	Genomförda brukarråd / år	0	2	2	2	2

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. Ekonomiskt

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 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

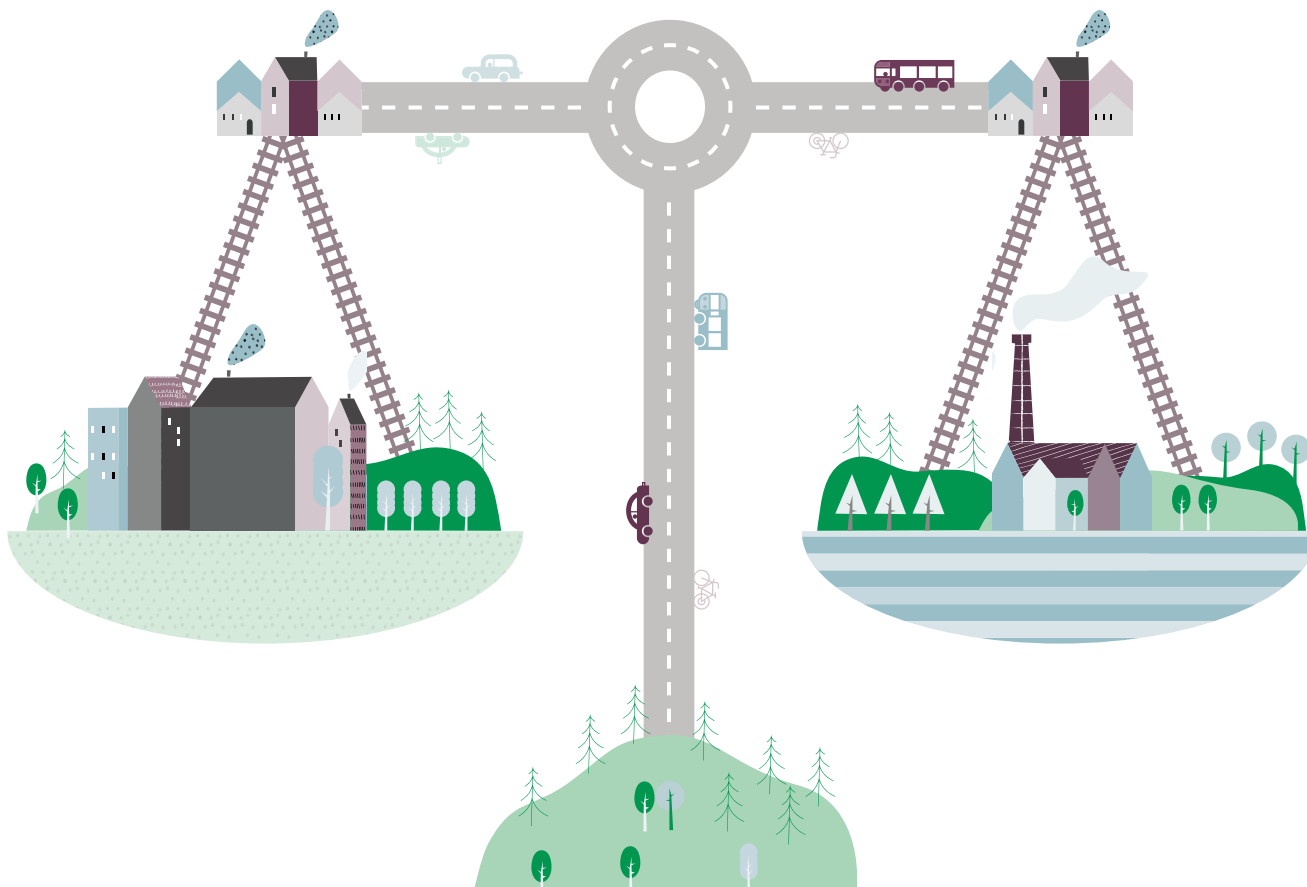
Ett sätt att minska samhällets kostnader för kollektivtrafiken är att öka biljettintäkterna. Detta görs bäst genom att ha ett bra trafikutbud och ett kundorienterat produktutbud så fler väljer att resa.

Kostnadstäckningsgraden i länets busstrafik (exklusive skolkortsintäkter) var 2023 16% men ska enligt mål öka till 25% under programperioden. 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.

Kostnadstäckningsgraden i länets busstrafik (exklusive skolkortsintäkter) var 2021 12,7 % men ska enligt mål öka till 17 %. 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 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 trafik huvudman 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 en anmälan görs till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Västernorrlands län vill skapa goda förutsättningar för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik. 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.

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

## 7.4 Färdtjänst

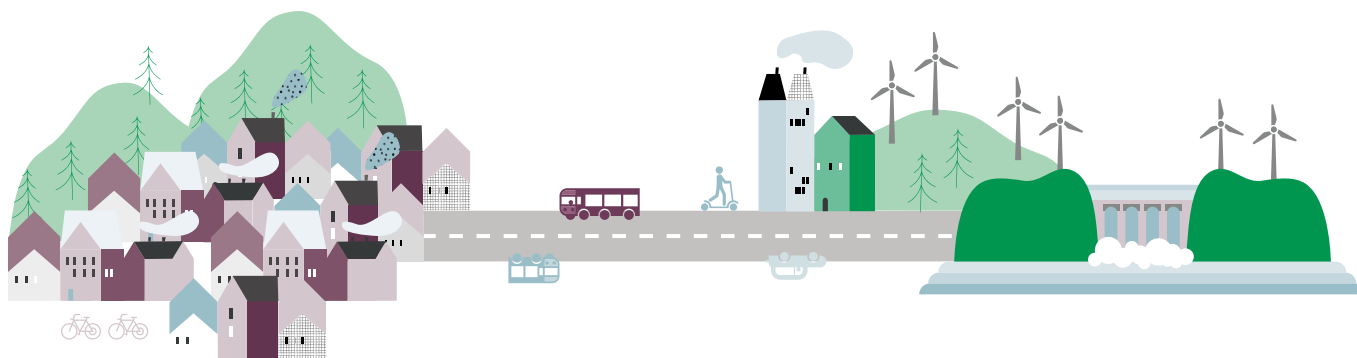
Sex av länets sju kommuner har överlåtit upphandling av färdtjänststransporter till Din Tur. Tre av kommunerna har även överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst och riksfärdtjänst till Din Tur.

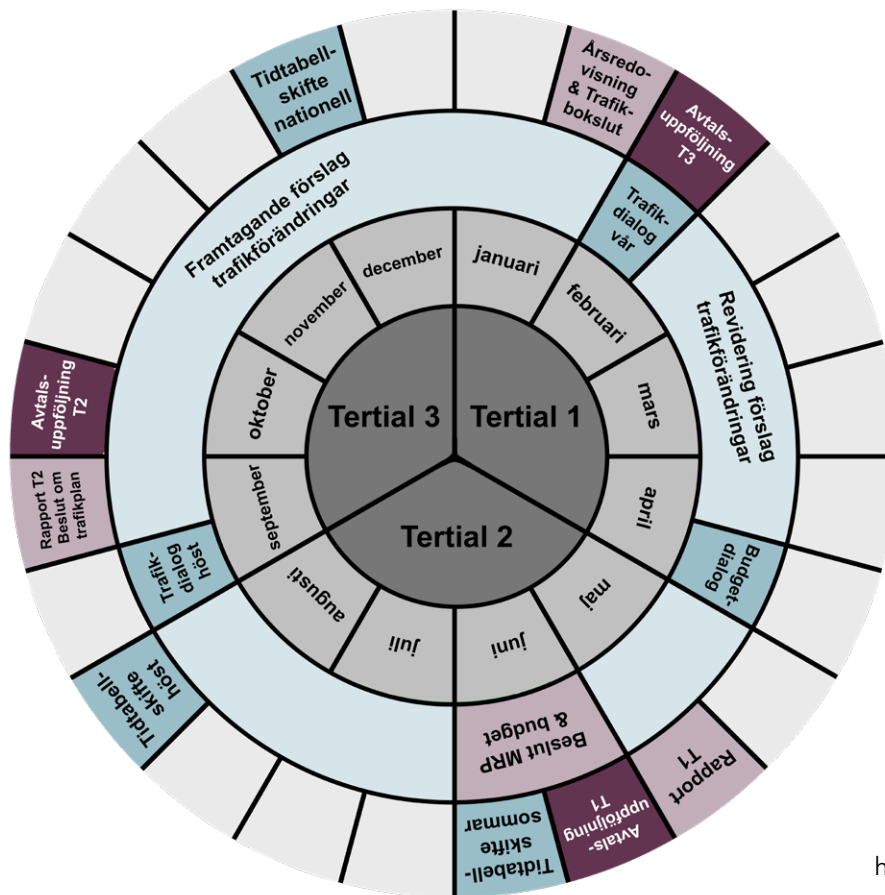
Inriktningen för framtiden är att samla så stor del som möjligt av medlemmarnas transportbehov för att kunna maximera samordning och effektiv planering. Därtill är målet att utveckla transportslaget genom ny teknik så som realtid, AI samt fler sätt att beställa transporter.

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.





Verksamheten bedrivs utifrån ett fastställt års-hjul som omfattar trafikplanering, budgetering samt rapportering och uppföljning.

## 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 en förutsättning för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Exempel på områden som är viktiga att samverka kring är utveckling av trafikutbud, 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.

## 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.

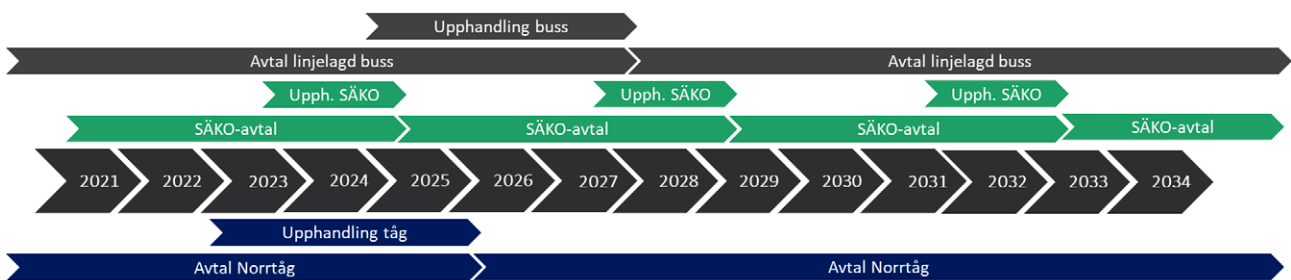
Upplägget utgår i den årliga hösttrafikdialog som genomförs med medlemmarna i september år 0. Till dessa dialoger ska förslag på trafikutveckling och behov av infrastruktur-

utveckling 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 förutsättningarna för analysarbete. 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. Kollektivtrafiken bidrar till en samhällsnytta där människor kan ta sig till och från arbete och studier samt bidrar till en god kompetensförsörjning i länet. Det samhälls-ekonomiska perspektivet på kollektivtrafiken behöver i högre grad uppmärksammas.

Detta program anger utveckling och ökad ambition inom ett antal områden. Ett genomförande av samtliga insatser kan innebära att den totala kostnadsramen för kollektivtrafiken ökar. En del av kostnaderna täcks via intäktsökningar från ett ökat resande. I övrigt kräver en ökad ambition och kostnadsökning ökad finansiering från kommunalförbundets medlemmar.

Bilaga 1 - Hållplatshandbok	Revideras vid behov
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

## 8.7 Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet

### 8.7.1 Rapportering

Uppföljning av befintligt program ska ske löpande. Vid uppföljning ska ekonomiskt utfall, utvecklingen för respektive indikator samt analys av måluppfyllelse redovisas. Ett trafikbokslut tas fram efter varje avslutat trafikår. I detta ligger fokus på trafikområdenas utveckling.

### 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.

## 9. Sammanställning av insatser-mål

Målområde / ledord / inrkningsmål:	Resenär			Region			Samhälle		
	Enkelt	Tryggt	Attraktivt	Konkurrenskraftigt	Sammanhållet	Utvecklande	Ekologiskt	Socialt	Ekonomiskt
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** Indikatorer
- Bilaga 7** Processbeskrivning
- Bilaga 8** Begreppsförklaringar





DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland  
2024-2030

# Bilaga 1

## Hållplatshandbok



## Innehållsförteckning

1. Bakgrund .....	3
2. Hållplatsstandard .....	3
2.1 Klassificeringsmodell .....	3
2.2 Nuläge .....	4
2.3 Hållplatser i länet .....	4
2.4 Hållplatsutformning .....	5
2.4.1 Hållplatstyp .....	5
2.4.2 Fysisk utformning .....	6
2.4.3 Hållplatsutrustning .....	7
2.4.4 Hållplatsinformation .....	7
2.5. Avstigning- och påstigningsläge .....	9
2.6. Virtuella hållplatser .....	9
3. Samverkan .....	9
3.1 Parter .....	10
3.2 Ansvarsfördelning .....	10
3.3 Processer .....	11
3.4 Regional prioritering .....	12
4. Genomförande .....	13
5. Begreppsförklaring .....	13
Bilaga 1.1 - hållplatstyper .....	14
Bilaga 1.2-Hållplatsskisser och bilder .....	17
Renderingsbilder - hållplatsklass A-C .....	17
Bilaga 1.3 - processbeskrivningar .....	19
Bilaga 1.4 - Årshjul för hållplatsarbete .....	21

## 1. Bakgrund

Hållplatser och bytespunkter är viktiga delar i kollektivtrafiksystemet. Hållplatser ska göra det möjligt för resenärer att vänta på kollektivtrafiken på ett tryggt sätt. De ska utformas så att på- och avstigning kan ske på ett lättsamt sätt även för personer med funktionsnedsättning. Som resenär ska du kunna förvänta dig hur en hållplats är utformad och att utformningen är densamma oavsett var i länet du befinner dig. I nuläget skiljer sig nivån på länets hållplatser mycket mellan olika kommuner och trafikområden.

Västernorrland har inte haft ett strukturerat arbete med att utveckla länets hållplatser. Detta har medfört att utformningen skiljer sig åt och att tillgänglighetsnivån generellt är lägre än i andra län.

Syftet med Hållplatshandboken som är en bilaga till Trafikförsörjningsprogrammet är att skapa förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att skapa en enhetlig nivå på länets hållplatser och bytespunkter. Utformning, utrustning, ansvar och processer definieras.

## 2. Hållplatsstandard

### 2.1 Klassificeringsmodell

Den hållplatsklassificering som ligger till grund i Västernorrland är en uppdelning på antalet påstigande per dygn på hållplatsen och utgår från fem hållplatsklasser. Med resande per dygn har den enklare varianten av beräkning valts, dvs. att det årliga resandet delas med 250 för att ge ett bra snitt för antalet resor per vardagsdygn. I dagsläget tillåter inte systemet att särredovisa avstigningsläge och påstigningsläge därav bygger det totala resandet på påstigande i båda riktningarna. Mer om detta under rubrik 2.5.

Det är viktigt att ha med sig att klassificeringsmodellen är tänkt att skapa en riktlinje för i vilken klass en hållplats ska placeras. Ligger en hållplats precis på gränsen mellan två hållplatsklasser kan hållplatsen flyttas upp eller ner om det finns ett intresse för detta. Generellt kan alltid en högre nivå väljas om den ansvarige anser det vara relevant, exempelvis om den långsiktiga planeringen medför att många barn kommer resa från en viss hållplats är det ett skäl till höjd standard. I val om väderskydd bör det alltid väljas, om det anses vara relevant, då faktorer som att stå skyddad från väder och vind är en drivande faktor för kollektivtrafikresandet.

Hållplatsklassificering:

Klass:	Påstigande per dygn:
Hållplatsklass A	> 100
Hållplatsklass B	21 - 100
Hållplatsklass C	6 - 20
Hållplatsklass D	1 - 5
Hållplatsklass E	< 1

Tabell 1. Hållplatsklassificering.

I länet finns ett antal större resecentrum som har väldigt många resande och som utöver olika trafikslag och anslutningar även omfattar lokaler. Dessa resecenter hanteras separat då de omfattas av fler lagar och krav.

## 2.2 Nuläge

För att kunna ta reda på vilken standard som länets befintliga hållplatser har i nuläget så krävs det att en fullständig inventering genomförs.

Inventeringen av samtliga hållplatslägen ska ske utifrån den standardmatris som tagits fram för hållplatshandboken och redovisas under rubrik 2.4.2-2.4.4 i tabellerna 3-5. I samband med inventering bör alla hållplatser mätas in digitalt samt fotodokumenteras. Som trafik huvudman ansvarar Din Tur för inventeringen.

All hållplatsdata hanteras i en gemensam databas som Din Tur ansvarar för. Alla parter i länet ska ha tillgång till databasen och har även ett ansvar att leverera in data till den när om- eller nybyggnation sker.

## 2.3 Hållplatser i länet

Det finns drygt 1 900 namngivna hållplatser i Västernorrland. Veldig många av dessa har få påstigande. Endast 3,8 % av hållplatserna finns i den högsta klassen (A).

På många ställen utmed landsbygdslinjer saknas hållplatser som är utmärkta med stolpe och topptavla. Här praktiseras i stället så kallade vinkhållplatser. Det innebär att bussen stannar där resenären står.

I diagrammet nedan återfinns fördelningen av länets hållplatser i föreslagna hållplatsklasser.

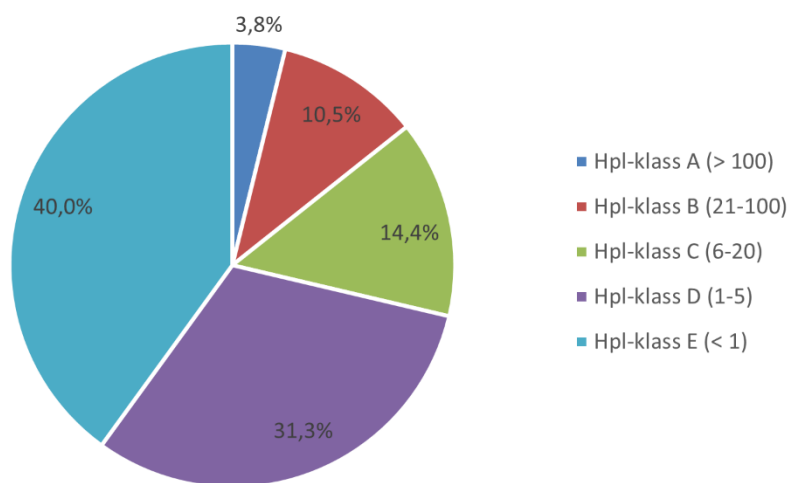


Bild 2. Fördelning av länets hållplatsklasser.

Antal hållplatser och fördelning mellan hållplatsklasser skiljer sig åt mellan kommunerna. En stor andel av de två största hållplatsklasserna (A och B) återfinns i Sundsvall. Västernorrland har snitt 7,8 hållplatser per 1 000 invånare. Flest hållplatser återfinns i Ånge med 19,9 hållplatser per 1 000 invånare. Minst antal hållplatser per 1 000 invånare har Timrå med 6 stycken.

	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Sundsvall	Timrå	Ånge	Örnsköldsvik	Län totalt:
Hpl-klass A (> 100)	3	2	2	53	5	0	8	73
Hpl-klass B (21-100)	32	5	7	91	16	6	44	201
Hpl-klass C (6-20)	53	25	29	53	16	9	94	279
Hpl-klass D (1-5)	87	68	62	175	30	50	118	590
Hpl-klass E (< 1)	59	86	68	287	40	119	105	764
<b>Totalt</b>	<b>234</b>	<b>186</b>	<b>168</b>	<b>659</b>	<b>107</b>	<b>184</b>	<b>369</b>	<b>1907</b>

Tabell 2. Fördelning av hållplatsskisser per kommun.

## 2.4 Hållplatsutformning

Syftet med Hållplatshandboken är att skapa förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att höja och harmonisera nivån på länets hållplatser. Utformningen kan med fördel utgå från denna hållplatshandbok. Kraven som ställs på hållplatserna utgår från VGU, (*Vägar och gators utformning*), för att underlätta harmoniseringen även på statliga vägar.

Utöver vem som är väghållare behöver även hänsyn tas till t.ex.:

- Trafikförutsättningar, ex. vägens utformning, hastighet, trafikflöde, siktförhållanden, andra trafikslag etc.
- Specifika resenärgrupper, ex. barn och äldre
- Möjligheten till anslutningar
- Utvecklingspotential för resande
- Utrymme/marktillgång inom vägområde för anläggande av hållplats
- Utformning som inte försvårar framtida drift och underhåll (t.ex. snöröjning av plattform).

Länets hållplatsstandard är uppdelad i tre delar; utformning, utrustning och information. Vid om- eller nybyggnation av hållplats ska alla tre delarna användas.

### 2.4.1 Hållplatstyp

Val av hållplatstyp bestäms huvudsakligen av vägens förutsättningar, marktillgång/vägområdets storlek samt ambitionen för kollektivtrafikens framkomlighet och resenärernas säkerhet. I länet förekommer många olika hållplatstyper. I nedanstående lista visas exempel på hållplatstyper:

Enligt VGU rekommenderas följande hållplatstyper i tätort:

- Dubbel stopphållplats (timglashållplats)
- Enkel stopphållplats
- Klackhållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats

VGU rekommenderar följande hållplatstyper på landsbygd:

- Körbanehållplats
- Vägrenshållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats

Samtliga hållplatstyper för tätort och landsbygd finns beskrivna i *bilaga 1.1 - hållplatstyper*.

## 2.4.2 Fysisk utformning

I denna del ingår all utformning i marknivå. Den omfattar bland annat yta för resenär, plattformshöjd, taktila stråk och cykelparkeringar. Den fysiska utformningen sätter grundförutsättningarna för att enkelt kliva ombord på bussen. Dessutom tar den fysiska utformningen hänsyn till topografi, anslutningar och säkerhet.

Ytterligare säkerhetskrav som exempelvis övergångsställe i anslutning till hållplatser ställs på hållplatser beroende på om de är placerade i tätort eller på landsbygd. Exempelvis ställs krav enligt VGU på hållplatser i tätort att vid övergångsställe ska hållplatsen vara placerad, sett i aktuell körriktning:

- minst 15,0 m före övergångsställe
- minst 5,0 m efter övergångsställe

Detta gäller inte om övergångsstället är en integrerad del i själva hållplatsen.

För landsbygd ställs ytterligare krav som:

- För samhällen på landsbygd där vägmiljön är anpassad till VR <60 km/h gäller krav för hållplatser i tätort
- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska hållplats vara utförd som avskild hållplats
- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska planskildhet för gående och cyklande till och från hållplats vara anlagd
- På mötesfri landsväg ska hållplats vara utförd som fickhållplats eller avskild hållplats

Utöver den fysiska utformningen på och omkring hållplatsen bör strategiska avvägningar göras vid större bytespunkter, dvs. hållplatser som utgör en knutpunkt för kollektivtrafiken, om pendelparkeringar ska finnas. Mindre cykelparkeringar i form av cykelställ är att föredra på hållplatsklass A och B, men även här bör avvägningar göras utifrån fysiska förutsättningar och knutpunkter. Skyddsräcken ska övervägas på hållplatser vid skolor där utrymme finns. För att öka tillgänglighetsnivån i kollektivtrafiken kan plattform med 17 cm höjd vara att föredra även på hållplatsklasserna D-E, dock med strategiska avvägningar avhängt på bedömda resandepotentialen på hållplatsen.

I matrisen nedan anges vilken fysisk utformning som respektive hållplatsklass bör ha.

	Hållplatsklass				
	A	B	C	D	E
<i>Fysisk utformning</i>					
Plattform med full längd och jämn belagd yta <sup>1</sup>	X	X	X	(X) <sup>2</sup>	(X)
Hårdgjord resenärsyta 3,5 m bred	X				
Hårdgjord resenärsyta 2,25 m bred		X	(X)		
Hårdgjord resenärsyta 1,5 m bred			X	(X)	
Hårdgjord resenärsyta ospecificerad				X	(X)
Plattform med 17 cm höjd	X	X	X	(X)	(X)
Taktilt och visuellt stråk på plattform	X	X	(X)		
Kontrasterande kantremsa	X	X	(X)		
Utrymme för rullstol, max 5% lutning	X	X	(X)		
Cykelparkering	(X)	(X)	(X)		
Anslutande GC-väg	X	X	(X)		

<sup>1</sup> Med full längd menas att plattformens längd ska vara anpassad till den fordonstyp som avser att trafikera hållplatsen. I stadstrafik innebär det att vissa hållplatser kan behöva dimensioneras för ledbussar och på landsbygden för boggie-bussar.

<sup>2</sup> (X)=valbart alternativ för hållplatsklassen.

Allmän belysning <sup>3</sup>	X	X	(X)	(X)	(X)
Solcellsbelysning <sup>4</sup>				(X)	(X)

Tabell 3. Matris för fysisk utformning per hållplatsklass.

I bilaga 1.2 hållplatsskisser, redovisas bilder och skisser på olika typer av hållplatser.

### 2.4.3 Hållplatsutrustning

I denna del hanteras den utrustning som bör finnas på en hållplats så som belysning och väderskydd. Utrustningen ska göra det tryggt och bekvämt för resenären att vänta på och kliva på samt av fordonen.

I matrisen nedan anges vilken utrustningsnivå som respektive hållplatsklass bör ha:

Urustning	Hållplatsklass	A	B	C	D	E
	Stolpe med topptavla				X	X
Belysning i väderskydd		X	X	(X)		
Väderskydd med bänk		X	X	(X)		
Papperskorg		X	X	(X)		

Tabell 4. Matris för hållplatsutrustning per hållplatsklass.

### 2.4.4 Hållplatsinformation

Information vid en hållplats är viktigt för att våra resenärer ska känna sig trygga och lita på att de kommer fram i tid. Ett led i att förbättra vår kommunikation och information till våra kunder har en informationstavla tagits fram, se bild 4. Varje hållplats ska utrustas med en hållplatsskylt med hållplatsen namn på. Utöver ska det finnas realtidsinformation eller en informationstavla som hjälper resenären att hitta den information den behöver. I utbudsmatrisen för respektive hållplatsklass anges informationsnivån på hållplatsen. Nedan följer även en beskrivning på vad respektive information ska innehålla:

Information	Hållplatsklass	A	B	C	D	E
	HPL-namn		X	X	X	X
HPL-läge		X	X	X		
Informationstavla		X	X	X	X	X
Digital informationstavla		X	(X)			
Taktil information & pratörer		X				

Tabell 5. Matris för hållplatsinformation per hållplatsklass.

#### 2.4.4.1 Hållplatsskylt (Hållplatsklass A-E)

Ska finnas på alla hållplatser. På hållplatser med väderskydd kan tavlan ersättas med hållplatssymbol på väderskyddet.

Topptavlan ska innehålla hållplatssymbol (E22) enligt vägmärkesförordningen (2007:90) samt Din Tur logotyp. Hållplatsnamn behöver inte stå på topptavlan om det finns en

<sup>3</sup> Allmän belysning på hållplatserna syftar till gatu- eller vägbelysning intill hållplatsen.

<sup>4</sup> Solcellsbelysning syftar till belysning i exempelvis hållplatskur eller på hållplatsstolpe.

informationstavla enligt nedan. Dock måste hållplatsläget anges på topptavlan. Förklaring av hållplatsläge, se 3.5.

Topptavlan ska vara av aluminium, ha måtten 330x400 mm och vara CE-märkta och följa Transportstyrelsens regler. Exempelbild nedan:



Bild 3. Hållplatsskylt/topptavla

#### 2.4.4.2 Informationstavla (Hållplatsklass A-E)

Hållplatser utan väderskydd ska ha en informationstavla uppsatt på hållplatsstolpen. Tavlan ska visa grundläggande statisk information om kollektivtrafiken. Tavlan ska ha A3 eller A4 format beroende på hållplatsklass samt om det finns väderskydd. Tavlan ska ha ett tryck där det framgår hållplatsnamn samt hur ytterligare information om kollektivtrafiken kan erhållas. Informationstavlor i väderskydd ska ha en text och symbol för rökning förbjuden enligt lag. Exempelbild nedan:



Bild 4. Informationstavla

#### 2.4.4.3 Digital informationstavla (Hållplatsklass A-B)

På hållplatser i klass A samt utvalda hållplatser i klass B ska det finnas en digital informationstavla för tidtabellsinformation i realtid. Skyltarna ska även kunna visa störningsinformation samt annan relevant information om kollektivtrafiken. Skyltarna placeras i väderskyddet så informationen syns för en resenär som står/sitter i väderskyddet.

Informationen som skickas till skyltarna styrs av Din Tur genom vårt realtids- och trafikledningssystem.

#### 2.4.4 Punktskrift (Hållplatsklass A)

På alla hållplatser med fler än 100 påstigande ska det finnas taktil information. Denna information ska vara stansad på plasttavla och sitta placerad på hållplatsstolpe eller i slutet av taktillstråk i/vid väderskydd.

Informationen ska ange hållplatsens namn samt hur trafikinformation kan inhämtas.

Exempelbild nedan:



Bild 5. Tavla med punktskrift

## 2.5. Avstigning- och påstigningsläge

En hållplats består ofta av ett till flera hållplatslägen. Vanligt förekommande är två hållplatslägen i vardera riktningen. Större bytespunkter som resecentrum har vanligtvis flera hållplatslägen. Vanligt förekommande är att det finns ett påstigningsläge samt ett avstigningsläge för en hållplats. Den fysiska utformningen ska i stor utsträckning utformas lika oavsett av- eller påstigningsläge, dvs ficka och plattform behövs oavsett. Däremot kan utrustningsnivån variera beroende på vilken av hållplatslägena det är. Om det finns ett tydligt hållplatsläge för påstigande kan detta utrustas mer än avstigningsläget. Tex. behövs inte väderskydd eller sittbänk om ett läge i största utsträckning kommer att användas för avstigning. I kommande bussupphandling avser Din Tur att göra kravställning på sensorer i fordonen som möjliggör att separera avstigande- och påstigandestatistik för att arbetet med att identifiera avstigande- och påstigandelägen ska fortgå.

## 2.6. Virtuella hållplatser

Baserat på nya flexibla trafikupplägg som exempelvis Paxa- Din Tur kommer det i framtiden ställas annorlunda krav på upphämningsplatser, så kallade virtuella hållplatser, som är nära kunden men som inte har fysisk utformning och skapar en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Här kan tillgänglighetskraven kompromissas med den fysiska närheten.

## 3. Samverkan

Kunden möter kollektivtrafiken som en produkt och bör känna igen sig med Din Tur som varumärket utåt för kollektivtrafiken, därför är det av vikt att varje part i länet jobbar mot gemensamma riktlinjer. Ett starkt varumärke skapar en trygghet hos kunden och gör att kollektivtrafiken upplevs som mer attraktiv.

Att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur är ett långsiktigt arbete som innebär stora investeringskostnader. Det är därför av yttersta vikt att alla berörda parter samverkar och har långsiktiga mål för utvecklingen. Din Tur, som kollektivtrafikmyndighet är den part som tar på sig ansvaret att driva kollektivtrafiken framåt och koordinerar övriga parter.

Under denna punkt beskriver vi de parter som behöver vara delaktiga i arbetet, hur ansvaret fördelas mellan parterna, hur samverkansprocesserna ska gå till samt hur regional prioritering bör ske.

### 3.1 Parter

Din Tur - ansvarar för trafikering och information på hållplatser. Din Tur har även ett ansvar för att koordinera och styra de processer som drivs i syfte att utveckla och underhålla hållplatser.

Region Västernorrland - är en av åtta medlemmar i Din Tur som beställer och finansierar trafik. Region Västernorrland har även ett regionalt utvecklingsansvar som bland annat innefattar att ta fram regional utvecklingsstrategi och regional infrastrukturplan. Den regionala infrastrukturplanen sätter ramar för investeringar i kollektivtrafikanläggningar som exempelvis busshållplatser.

Länets sju kommuner - är alla medlemmar i Din Tur som beställer och finansierar trafik. Kommunerna har ansvar för ett omfattande kommunalt gatunät på vilket de bygger och underhåller busshållplatser samt anslutningar till dessa. Kommunerna är även ansvariga för utrustningen på hållplatser längs statliga vägar enligt ansvarsmatris under punkt 4.2.

Trafikverket - ansvarar för transportsystemets långsiktiga planering vad avser vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket är även ansvarig för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar samt äger och underhåller alla spårområden och plattformar längs järnvägarna. Trafikverket ansvarar för den fysiska utformningen av hållplatser längs statlig väg. Trafikverket har i infrastrukturplanerna förutom finansiering för hållplatser längs statlig väg även medfinansiering till kommunala kollektivtrafikanläggningar.

Trafikföretag - utför kollektivtrafiken i länet med buss, taxi eller tåg via trafikavtal med Din Tur. Trafikföretagen är direkt berörda av förändringar som görs i kollektivtrafikens infrastruktur och bör vara med i dialogen från start vid planering av om- och nybyggnationer.

Markägare/samfällighet - kan komma in som en part om infrastruktur behöver byggas på mark som inte tillhör kommunen eller staten.

### 3.2 Ansvarsfördelning

Att finansiera, anlägga och underhålla hållplatserna i Västernorrland är ett ansvar för väghållaren, dvs kommunerna eller Trafikverket. Som kollektivtrafikhuvudman har Din Tur ansvaret för kollektivtrafiksystemet och därmed vilka hållplatser som trafikeras av vilka linjer. Din Tur har även ansvaret för hållplatsinventering och att ha ett uppdaterat nuläge över länets hållplatser. För det statliga vägnätet ska hållplatsinventeringen mynna ut i en regional prioriteringslista över de investeringar av infrastrukturella åtgärder som behöver förbättras och prioriteras i dialog med Region Västernorrland och Trafikverket. Inventeringen ska också hjälpa kommunerna med en prioritering av investeringar i hållplatsåtgärder.

Det konkreta ansvaret för bytespunkter och hållplatser beror på vem som är väghållare. I matrisen nedan anges vilken part som ansvarar för respektive del.

Hållplatsdel	Ansvarsomfattning	Ansvar statlig vägnät	Ansvar kommunalt vägnät
Körytor, markytor	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommun
Allmän belysning	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket/ kommun	Kommun
Pendelparkering	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket/kommunen	Kommunen
Hållplatsbelysning	Anläggning, drift & underhåll	Kommunen	Kommun
Väderskydd m. utrustning	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommun
Hållplatsstolpe	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommun
Hållplatsskylt	Anläggning, drift & underhåll	Din Tur	Din Tur
Information analog/ digital	Anläggning, drift & underhåll	Din Tur	Din Tur
E till hållplats	Anläggning, drift & underhåll	Kommun	Kommun
Anslutande gång och cykelväg	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommun
Plattform & fundament	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommun

Din Tur ansvarar för hållplatsstolpe, topptavla samt all analog och digital information till resenären. Din Tur tar initiativ till att ta fram länsgemensamma ramavtal som möjliggör harmonisering och kostnadseffektiva inköp för alla parter. Kostnader för hållplatsutrustning kommer att planeras inom ramen för den gemensamt finansierade budgeten enligt ny kostnadsfördelningsmodell.

En del som kan vara svår att få till är snöröjning, då snöröjning av väg respektive hållplats inte alltid synkas eller utförs av samma part. Detta är ett område som länet behöver arbeta för att hitta bra lösningar inom.

### 3.3 Processer

Processen för om- och nybyggnation av hållplatser innehåller flera steg och utgår från det årshjul som finns i bilaga 1.4. Varje steg har en ansvarig part och en eller flera samverkande parter. Processflödet presenteras närmare i bilaga 1.3 avser om- och nybyggnationer för hållplatser på statlig och kommunal väg.

Initiering - initiativet till en om- eller nybyggnation kan komma från olika håll, exempelvis länsgemensamma prioriteringslistan, resenärer, näringslivet, kommunen, trafikhuvudmannen, väghållaren eller trafikbolaget. Alla inspel bör landa hos trafikhuvudmannen som koordinerar processerna.

Dialog - Tidigt skede - tidigare kartlagda behov och nya förslag behöver sammanställas i en regional prioritering för statliga vägar som sedan ska kommuniceras med berörda parter. Din Tur ansvarar för att årligen sammanställa en aktuell regional prioritering.

Planering och projektering - utifrån regional prioritering påbörjas planering av prioriterade objekt. Det är väghållaren som ansvarar för projektering men samverkan bör ske med flera parter. Finansiering är en viktig del i planeringen och bör hanteras i detta skede. Projektering sker utifrån riktlinjer fastställda i denna hållplatshandbok.

Genomförande - det är väghållaren som ansvarar för genomförandet. Framkomligheten på vägen samt tillgången till en eventuell hållplats påverkas, även i detta skede är det viktigt med dialog med trafikhuvudman och trafikbolag.

Avslut - i slutet av en om- eller nybyggnation är det viktigt med besiktning för att identifiera eventuella brister innan hållplatsen börjar trafikeras. Väghållaren bör därför erbjuda Din Tur att förbesikta hållplatsen innan projektet avslutas för att möjliggöra åtgärder vid eventuella brister. När hållplatsen är färdigställd ansvarar Din Tur tillsammans med väghållaren att informationen uppdateras i den gemensamma databasen.

Drift och underhåll - när hållplatsen börjat trafikeras är det viktigt att driften och underhållet sköts så att funktionaliteten på hållplatsen bibehålls med årtider och år.

Som ett komplement till ansvarsfördelningen samt processen för hur en hållplats skapas eller flyttas ska checklistor för processerna tas fram. Din Tur ansvarar för checklistan som ska ses som ett internt hjälpmedel så att det blir enkelt att följa de olika stegen i rätt ordning. Nedan visas den checklista som Din Tur jobbar efter.

Beskrivning	Utfört	Datum	Signatur
Berörda parter enas om om-/nybyggnation			
Hållplatsutformning och placering bestäms			
Ritningar/underlag tas fram			
Vägplan vinner laga kraft			
Berörda parter godkänner hållplatsutrustning/utformning			
Hållplatsplanering:  -Kalkyl och kostnadsfördelning -Upphandling eller egen entreprenad -Tidsplan/Genomförandeplan			
Eventuellt ansökan medfinansiering			
Utrustning beställs			
Eventuell el beställs			
Genomförandemöten med berörda parter			
Levererar utrustning			
Hantera trafikpåverkan			
Förbesikta hållplatsen			
Inmätning och dokumentering			
Överlämning till drift och underhåll			
Rekvirering eventuell medfinansiering			

### 3.4 Regional prioritering

I bilaga 1.4- årshjul för hållplatsarbete beskrivs det årliga arbetet avseende hållplatser. Detta årshjul knyter i sin tur an till det årshjul för trafikplanering som återfinns i Trafikförsörjningsprogrammets huvuddokument. I februari skickar Din Tur ut information om ansökningar för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder på kommunala vägar och i april begärs inspel från kommunerna om åtgärder för hållplatser på statliga vägar.

Din Tur ansvarar för att en gång om året sammanställa en aktuell regional prioriteringslista för hållplatsinsatser.

Nedan följer en tabell som beskriver viktningen, den hållplats som viktas högst är den som är högst prioriterad i den regionala prioriteringslistan.

Din Tur eftersträvar att få en helhetssyn över länets samtliga hållplatser genom att genomföra en hållplatsinventering. När detta är genomfört kommer Din Tur vara den part som i samråd med medlemmarna föreslår vilka hållplatser som ska spelas in till Trafikverket i den regionala prioriteringslistan. Detta kommer att hanteras vid respektive medlems trafikdialoger.

Bedömning av hållplatsprioritering	Poäng
>100 påstigande/dygn	100
21-100 påstigande/dygn	75
6-20 påstigande/dygn	50
1-5 påstigande/dygn	25

<1 påstigande/dygn	15
Hållplats nära eller i anslutning till skola	75
Hållplats nära eller i anslutning till vård/omsorg	50
Sikt	25
Hastighet	25

Din Tur genomför därefter ett årligt dialogmöte med Trafikverket där den aktuella listan presenteras och diskuteras. Baserat på de hållplatser som väljs ut från den regionala prioriteringslistan görs detaljplaneringen om hållplatser är i behov av om- eller nybyggnation pga. etableringar och exploateringar samt om åtgärder behövs på båda sidor om vägen.

Trafikverket utgår ifrån listan och mötet när de sedan beslutar om fördelningen, i samråd med Region Västernorrland, av de medel som finns i infrastrukturplanerna för finansiering av kollektivtrafikanläggningar på statlig väg.

## 4. Genomförande

Denna hållplatshandbok ska ligga till grund för det framtida arbetet.

Din Tur kommer börja med att kartlägga och sammanställa data över länets hållplatser och samla dessa i en databas som används för publicering av resenärsinformation. Databasen ska hållas uppdaterad med hjälp av länets samtliga aktörer.

Fram till dess att inventeringen är gjord behövs samverkan med länets kommuner för inspel till den regionala prioriteringslistan. Samverkan kring uppdatering av hållplatser vid om- och nybyggnation behövs även till dess att inventeringen är slutförd.

Utifrån det årshjul som presenteras i bilaga 1.4 samt i trafikförsörjningsprogrammet ska återkommande möten hållas med berörda aktörer. Baserat på dessa möten ska Din Tur ta fram förslag av aktuell regional prioritering av hållplats(om)byggnationer. Denna prioritering ska ligga till grund för beslut som tas av Trafikverket, i samråd med Region Västernorrland, gällande finansiering av och medfinansiering till om- och nybyggnation av busshållplatser.

## 5. Begreppsförklaring

I bilaga 7 - begreppsförklaringar återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och samtliga bilagor.

## Bilaga 1.1 – hållplatstyper

I Trafikverkets VGU, Vägars och gators utformning, finns definierade hållplatstyper. Hållplatstyperna och deras användningsområden presenteras nedan.

I Kol-TRAST finns även beskrivet hållplatstyperna sågtandshållplats och mitthållplats.

Hållplatstyperna är olika lämpliga beroende på om det är en tätorts- eller landsbygdshållplats och delas därför in i de olika kategorierna.

### Hållplatstyper i tätort:

- Dubbel stopphållplats (timglashållplats)
- Enkel stopphållplats
- Klackhållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Mitthållplats
- Sågtandshållplats

### Hållplatstyper på landsbygd:

- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Vägrenshållplats



**Dubbel stopphållplats** bör väljas där kollektivtrafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras högre än bland annat framkomlighet för bilar. Hållplatstypen är lämplig där många resenärer förekommer, särskilt vid stor andel barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Undvik denna hållplatstyp på leder med högt biltrafikflöde, där cykeltrafiken på körbanan är omfattande eller där bussen väntar in tid eller står länge på hållplatsen.



**Enkel stopphållplats** bör väljas där kollektivtrafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras. Hållplatstypen kan väljas vid högre biltrafikflöde än vid dubbel stopphållplats. Motriktat fordonsflöde bör vara hastighetssäkrat för att uppnå god trafiksäkerhet. För att undvika att fordon kör om och ökar riskerna för gående som korsar gatan, anläggs en refug mellan köriktningarna.



**Klackhållplats.** På gator med tillåten längsgående parkering och där busstrafiken prioriteras väljs klackhållplats. Separat cykelbana bör anordnas bakom väderskyddet, annars finns en risk att cyklister väljer motsatt körfält när de ska passera bussen.

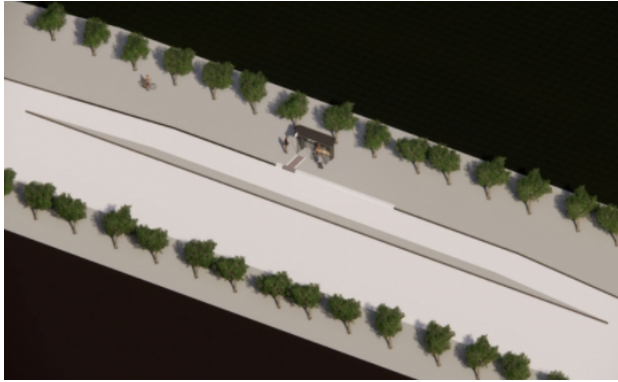
Klackhållplats undviks vid långa hållplatsuppehåll och om fordonstrafikflödet är högt.



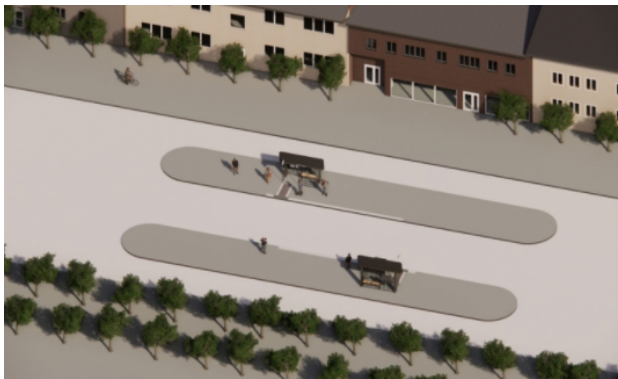
**Körbanehållplats** kan väljas på gata med begränsat trafikflöde eller där antalet bussar som angör hållplatsen är begränsat.



**Fickhållplats** bör undvikas med tanke på att framkomligheten för busstrafiken är sämre än vid stopp- och klackhållplats, eftersom bussen måste ändra sidoplacering vid angöring och för att det behövs en anpassning till passerande trafik då bussen lämnar hållplatsen.



**Avskild hållplats** kan vara nödvändig eller väl motiverad vid stora trafikleder eller på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning.



**Mithållplats** är en hållplats där bussen stannar vid en refugium mitt i gatan. Den kan vara ett alternativ i innerstadsområden med omfattande trafik. Till fördelarna hör att bussen inte blockerar annan trafik då den står vid hållplatsen. Nackdelar är att utrymmet för väderskydd och väntande resenärer är begränsat och att resenärerna kan hamna i ett utsatt läge. Särskild omsorg bör ägnas åt gångpassager. Hållplatstypen används i första hand när det finns reserverade körfält för kollektivtrafik mitt i gatan.



**Sågtandshållplats.** Vid ett fåtal busslinjer där resenärerna har start- och målpunkter i centrum är det ofta bäst med uppställning längs en bussgata. Med uppställning längs kanten ges en ökad flexibilitet. Nackdelen med en bussgata är att en del av resenärerna behöver gå över den yta som trafikeras av bussarna. Vid ett stort antal busslinjerna kan bussgatan bli svåröverskådlig och gångavstånden för långa. För att öka effektiviteten kan den utformas med sågtand, dock förloras lite av flexibiliteten.



**Vägrenshållplats** är en vanlig hållplatstyp längs befintliga 13-meters vägar på landsbygd. För att en hållplats ska klassas som vägrenshållplats krävs att vägrenen är minst två meter bred. Plattform saknas ofta på vägrenshållplatser.

## Bilaga 1.2 - Hållplatsskisser och bilder

Hållplatsskisser enligt nedan är framtagna för att skapa en gemensam grund för länets hållplatser. Hållplatserna är bland det första en resenär möter när de reser med kollektivtrafiken. Genom att skapa länsgemensamma hållplatsskisser säkerställer Din Tur att våra resenärer möts av hållplatser som håller en god standard oavsett var i länet de reser.

Skisserna är avsedda för länets väghållare att utgå ifrån vid ny- och/eller ombyggnationer av hållplatser i Västernorrlands län. Dock kan avvikelser förekomma och behöva hanteras i nästa steg, dvs i detaljprojekteringen. Cykel- och pendlarparkering, anslutande GC-väg, allmän belysning som ligger i nära anslutning till plattformen är exempel på attribut som bör hanteras av väghållaren i projekteringen. Plattformslängd är en fråga om markanspråk och utrymme som även det bör hanteras av väghållaren och utgå från vilken busstyp som skall angöra hållplatsen. Papperskorg kan med fördel placeras i väderskydd men även här kan avvikelser förekomma.

Sinus- och kupolplattor anpassas till platsen dock med standarden 35x35 cm.

### Renderingsbilder - hållplatsklass A-C

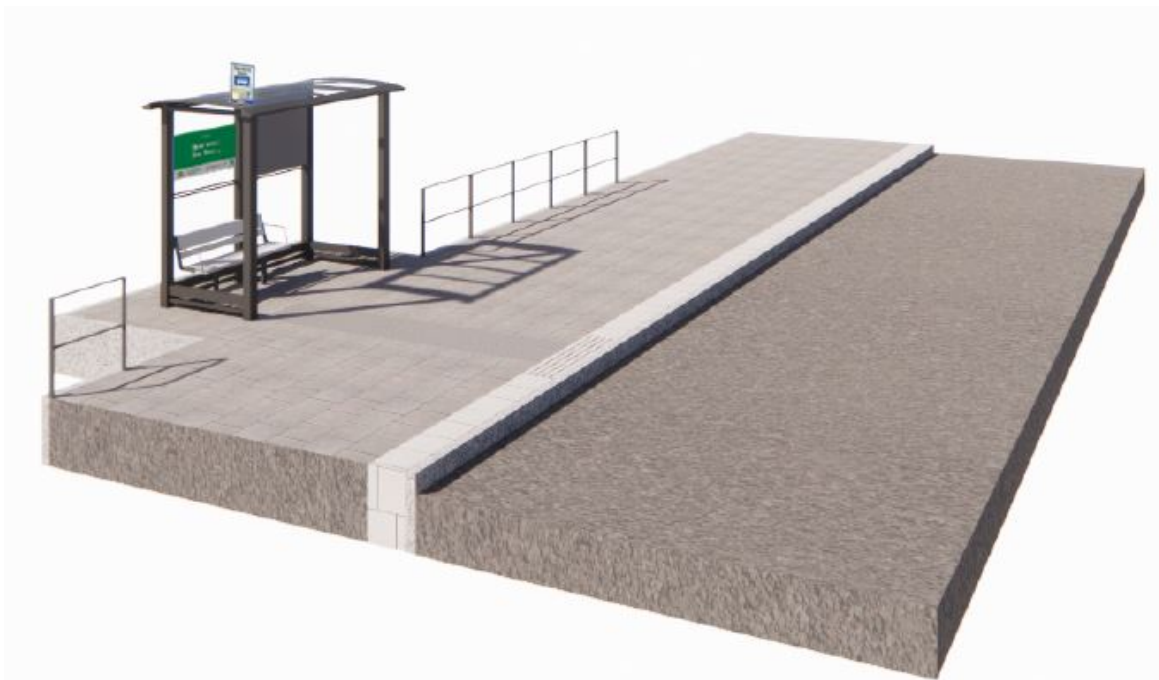


Bild 1. Renderingsbild av hållplatsklass A.



*Bild 2. Renderingsbild hållplatsklass B.*

För hållplatsklass C är väderskydd en valbar utrustning och i de fall där väderskydd inte väljs kompletteras utrustningen med en stolpe med toppstavla samt informationstavla.

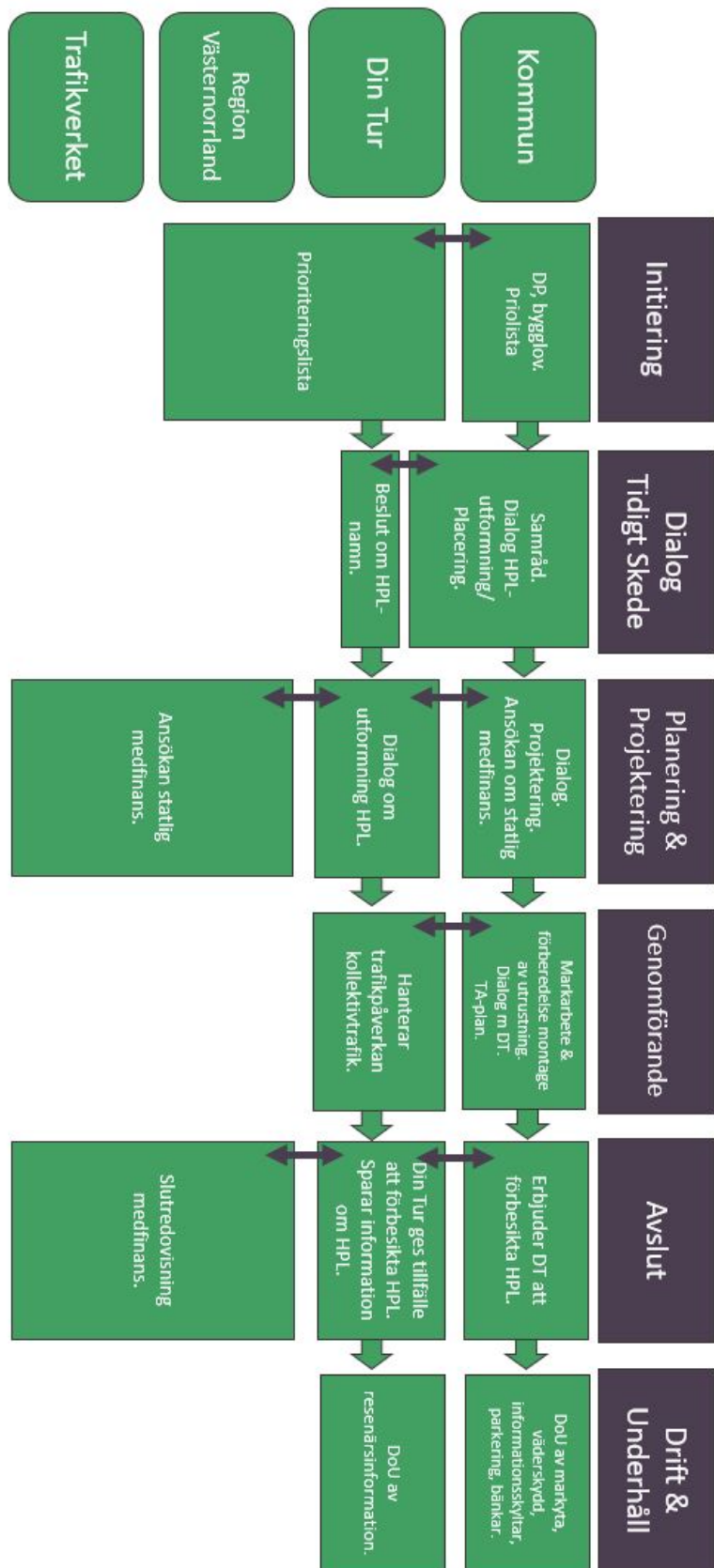


*Bild 3. Renderingsbild hållplatsklass C.*

## Bilaga 1.3 – processbeskrivningar

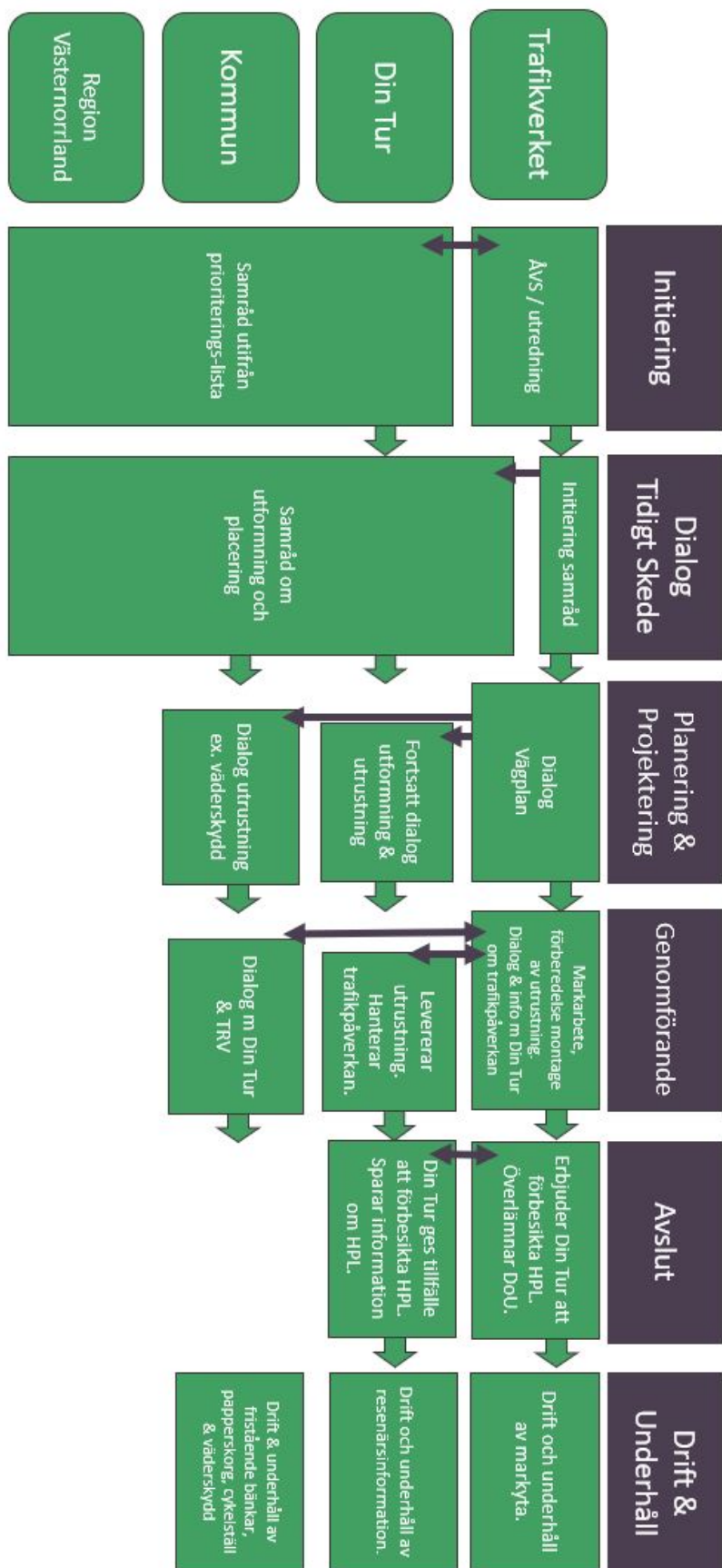
I denna bilaga återfinns processbeskrivningar för om- eller nybyggnation av hållplats längs kommunal respektive statlig väg.

Bild 1 - processbeskrivning för hållplats längs kommunal väg:

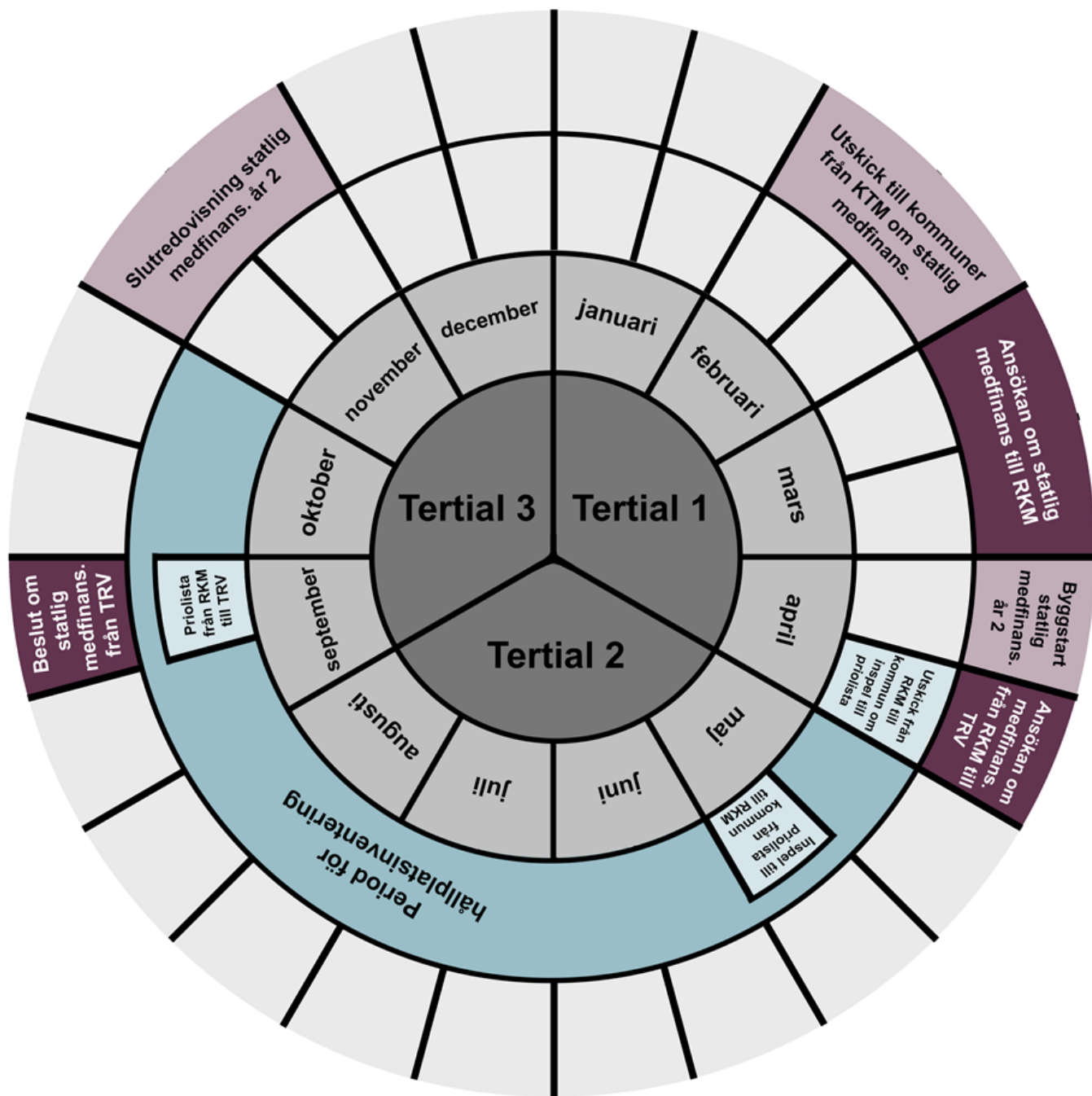


Den statliga medfinansieringen betalas ut via Din Tur som i sin tur betalar ut finansieringen till kommunen.

Bild 2 - processbeskrivning för hållplats längs statlig väg:



## Bilaga 1.4 – Årshjul för hållplatsarbete







DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland  
2023-2030

# Bilaga 2

Plan för ökad tillgänglighet  
för personer med  
funktionsnedsättning



## *Innehållsförteckning*

1. Bakgrund.....	2
2. Övergripande ambition .....	2
3. Hela resan perspektivet.....	2
4. Om funktionsnedsättningar.....	3
5. Mål för ökad tillgänglighet.....	4
6. Insatsområden .....	4
6.1 Insatser fordon.....	5
6.2 Insatser infrastruktur.....	6
6.3 Insatser information .....	7
6.4 Insatser drift och underhåll .....	8
6.5 Insatser kompetens och bemötande .....	9
6.6 Insatser dialog och samverkan .....	9
8. Genomförandeplan.....	9
9. Begreppsförklaringar.....	10
Bilaga 2.1 - Information om olika funktionsnedsättningar .....	11
Bilaga 2.2 - Lista över hållplatser och bytespunkter med 20+ påstigande.....	13

## 1. Bakgrund

Att kollektivtrafiken har en hög tillgänglighet är en mänsklig rättighet enligt konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Trafikhuvudmän har även lagkrav på sig att redovisa mål för tillgängligheten i kollektivtrafiken och verka för att dessa mål uppfylls.

En tillgänglighetsanalys av Västernorrlands kollektivtrafik genomfördes 2018. I den redovisas tillgänglighetsnivån för fordon, infrastruktur, information och snöröjning. Analysen visar att Västernorrland har en relativt sett låg nivå på tillgänglighet och att den är dåligt redovisad för allmänheten.

Denna bilaga syftar till att tydliggöra hur tillgänglighetsnivån för personer med funktionsnedsättning ska öka de kommande åren kopplat till Västernorrlands nya trafikförsörjningsprogram.

## 2. Övergripande ambition

Den generella inställningen är att så många som möjligt, oavsett funktionsförmåga, ska kunna använda kollektivtrafiken i Västernorrlands län. Ambitionen ska vara att nå en hög tillgänglighetsanpassning utifrån de praktiska och ekonomiska förutsättningar som råder. En hög tillgänglighetsnivå förenklar och förbättrar även för människor som inte har funktionsnedsättning och bidrar därför till en mer attraktiv kollektivtrafik.

En tillgänglig kollektivtrafik gör det möjligt för personer med funktionsnedsättningar att i större utsträckning använda den allmänna kollektivtrafiken för sina resor istället för att vara hänvisade till att resa med särskild persontrafik. Även om den allmänna kollektivtrafiken i allt större utsträckning blir tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar kommer särskild persontrafik fortfarande vara viktig för många människors möjlighet att resa.

I Västernorrland så finns en ambition att skapa mellanformer av kollektivtrafik som kan överbrygga övergången mellan den allmänna kollektivtrafiken och särskild persontrafik, ett så kallat närtrafiksupplägg. Närtrafik är allmän kollektivtrafik men pga. dess flexibilitet kan den nyttjas i högre utsträckning av personer med vissa funktionsnedsättningar.

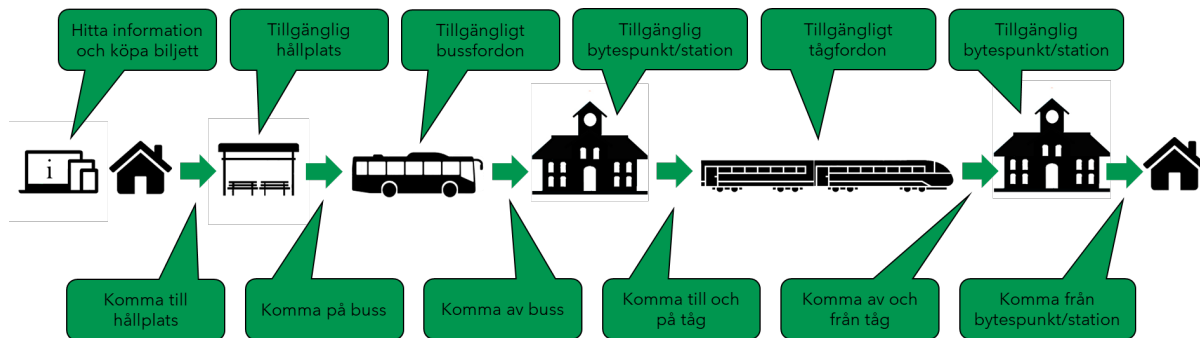
Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning bidrar positivt till den sociala dimensionen av hållbarhet genom ökad rättvisa, delaktighet, jämlikhet och jämställdhet.

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska det i trafikförsörjningsprogrammet finnas tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer ska också finnas beskrivna.

## 3. Hela resan perspektivet

Att hela resekedjan fungerar är något som är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre samt personer med funktionsnedsättning kan detta vara avgörande för att de ska kunna och vilja

resa med kollektivtrafiken. Här följer en beskrivning av vad detta kan innebära i form av anpassning.



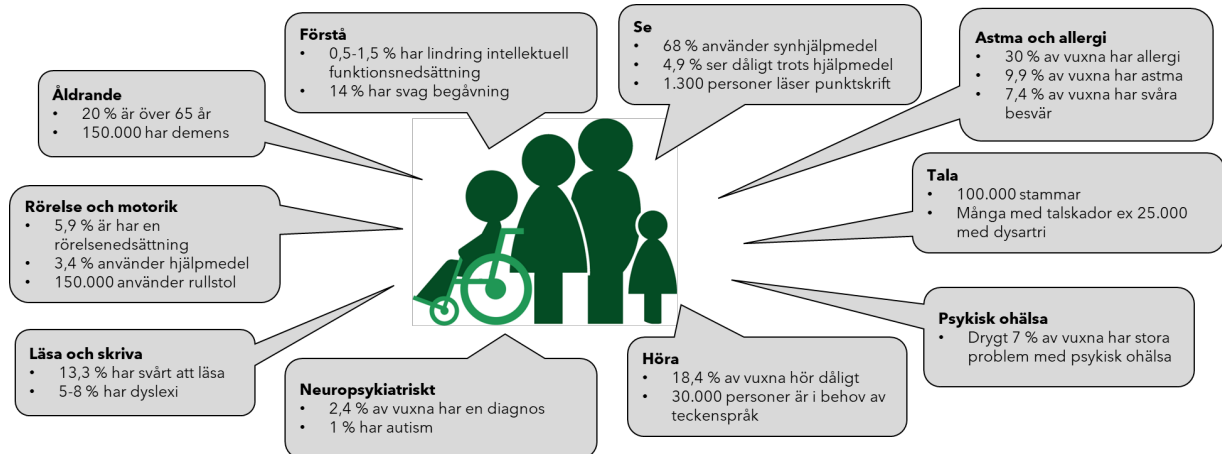
För att uppnå full tillgänglighet så krävs det att hela resan kan genomföras för en person med funktionsnedsättning, det omfattas av:

- *Hitta information och planera sin resa* - Det ska vara möjligt för personer med funktionsnedsättning att använda de verktyg som finns för att planera sin resa innan den genomförs.
- *Köpa och använda biljett* - Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, uppfatta, kunna se, klara av och förstå hur biljetten ska köpas och användas. Försäljningskanaler och försäljningsställen samt informationsplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Ta sig till och kunna vistas samt orientera sig på hållplatser, bytespunkter och stationer* - Gångvägar och anslutningar till och från prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning. Platsutformning och utrustning ska anpassas så att vistelsen och orienteringen på en station, bytespunkt eller prioriterad hållplats underlättas för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Ta del av information på hållplatser, bytespunkter, stationer och i fordonen* - Trafikinformationen ska anpassas så att det är möjligt att ta del av informationen, såväl före som under resan, oavsett funktionsnedsättning.
- *Ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet* - Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet på ett tryggt och säkert sätt. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service ombord på fordon. Tydligt utmärkta prioriterade sittplatser och rullstolsplatser ska finnas.

## 4. Om funktionsnedsättningar

En funktionsnedsättning innebär att en människa har nedsatt förmåga att fungera fysiskt, psykiskt eller intellektuellt. Nedsättningen kan vara temporär eller permanent och variera över tid. SCB räknar med att omkring 36 procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionsnedsättning, nästan 11 procent har mer än en funktionsnedsättning.

Personer med till synes lika funktionsnedsättningar kan ha mycket olika upplevelser och erfarenheter av resande i kollektivtrafiken. Långt ifrån alla funktionsnedsättningar är synliga och ofta är det lättare att få förståelse för de funktionsnedsättningar som märks tydligt. Hög ålder innebär inte någon funktionsnedsättning i sig, men risken att drabbas av funktionsnedsättningar av flera funktioner ökar med stigande ålder.



I bilaga 2.1 – om funktionsnedsättningar, i slutet av detta dokument, finns mer information.

## 5. Mål för ökad tillgänglighet

Nedanstående mål ska gälla för arbetet att höja tillgängligheten i länets kollektivtrafik.

Insatsområde	Mål	Utfall år				
		2024	2025	2026	2028	2030
<b>Fordon</b>	Andel tillgänglighetsanpassade bussfordon	47%	47%	47%	90%	90%
<b>Infrastruktur</b>	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn	40%	45%	50%	60%	75%
<b>Information</b>	Information om tillgänglighetsnivå per linje på webb samt i app	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
<b>Information</b>	Andel bussfordon med invändigt hållplatsutrop	27%	27%	40%	100%	100%
<b>Kompetens</b>	Genomförda kompetenshöjningsinsatser / år	0	2	2	2	2
<b>Dialog</b>	Genomförda brukarråd / år	0	2	2	2	2

För att nå målen och generellt höja tillgänglighetsnivån så avser Din Tur arbeta utifrån sex insatsområden enligt punkt 7 i detta dokument.

## 6. Insatsområden

För att uppnå målen om ökad tillgänglighet har sex insatsområden definierats:

- Fordon
- Infrastruktur
- Information
- Drift och underhåll
- Kompetens och bemötande
- Dialog och samverkan

## 6.1 Insatser fordon

Svensk kollektivtrafik har tagit fram branschgemensamma funktionskrav för bussar, Bus Nordic 2023, dokumentet för fordon som utför särskild persontrafik är reviderat till Specialfordon 2022.

För kollektivtrafiken inom Västernorrlands län skiljer det sig mellan olika trafikområden beträffande i vilken omfattning som fordonen är tillgänglighetsanpassade. I stadstrafiken och i vissa kortare stadsnära linjer utförs trafiken med tillgänglighetsanpassade fordon. I princip all landsbygds- och regionaltrafik utförs med fordon som inte är tillgänglighetsanpassade.

Aktörer såsom Norrtåg, SJ och X-trafik svarar för sin del av tågtrafiken och Din Tur har inte rådighet över denna. Trafiken är genomgående väl tillgänglighetsanpassad för personer med funktionsnedsättning och utgör därför grunden för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa regionalt. Genom samverkan med tågaktörer ska Din Tur verka för fortsatt utveckling av tillgänglighetsnivån på tåg.

I kommande trafikupphandling kan elfordon bli aktuella, dessa avger lägre ljud vilket kan försvåra för personer med syn- och hörselnedsättning att uppmärksamma bussarna. Ett signalsystem underlättar för funktionsnedsatta att orientera sig i kollektivtrafiksystemet.

Länets definition av tillgänglighetsanpassat fordon:

- Fordon med låggolv/lågtré alt. fordon med normalgolv och lift
- Fordon med plats för rullstol samt platser för personer med funktionsnedsättning
- Fordon med in- och utvändigt audiovisuell information
- Fordon i övrigt specificerade enligt Bus Nordic

Aktuella fordon inom Västernorrlands län:



### Taxifordon (5-7 år):

- Multifordon (ramp/rullstol/bår)
- Personbil 3-4 pass

### Bussfordon (10-15 år):

- Låggolvsbuss 2-axl
- Låggolvsbuss ledbuss
- Lågentrebuss
- Normalgolvsbuss
- Buss klass A /B (<22 pass)
- Godsrumsbuss

### Tågfordon (15-30 år):

- Regionaltåg
- Fjärrtåg
- Natttåg

I nedanstående matris visas vilken typ av fordon som ska gälla för respektive trafikslag och utbudsnivå.

Trafikslag	Utbudsnivå	Fordonstyp			Fordonsklass		Tillgängligt fordon	Tillgänglig hållplats
		Taxi	Buss	Tåg	Stand	Alt.		
Interregional trafik	IR1	-	-	X	II		X	X
	IR2	-	X	X	II	Godsrumsbuss	(X)	X
Regional trafik	R1	-	X	X	II	Godsrumsbuss	(X)	X
	R2	-	X	X	II		X	X
	R3	-	X	X	II		X	X
Landsbygdstrafik	L1	-	X		II		X	X
	L2	-	X		II		X	X
	L3	-	X		II	B	X	X
	Paxa	-	X		II/B		X	X
Stadstrafik	S1	-	X		I		X	X
	S2	-	X		I		X	X
	S3	-	X		I		X	X
	Paxa	-	X		A		X	X

Generella åtgärder för fordon:

- Vid trafikförändringar ska fordonen som utför ersättningstrafik i så stor utsträckning som möjligt ha samma tillgänglighet som den trafik som ersätts. Om det inte kan möjliggöras ska den fortsatta transporten för personer med funktionsnedsättning lösas på annat sätt

Åtgärder för taxifordon:

- Säkerställa inför kommande trafikupphandling att antal större multifordon är tillräckligt
- Följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav till nästkommande upphandling
- Tydliggöra regler för hjälpmedel som får medtas under resan

Åtgärder för bussfordon:

- Uppdatera fordonsstrategi till kommande trafikupphandling av busstrafik där det framgår fordonsklass per linje/område samt vilken specifikation varje fordonsklass ska ha (utgångspunkt från Bus Nordic 2023)
- Följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav (Bus Nordic 2023) till nästkommande trafikupphandling samt se över eventuella optioner i utrustningsnivå
- Inventera och dokumentera tillgänglighetsnivå på fordon utifrån avtalskrav och information i fordonsdatabas
- Öka antalet linjer som trafikeras med tillgänglighetsanpassade fordon enligt matris
- Tydliggöra fordonstyp i app och på webb
- Klarlägga regler för hjälpmedel som får medtas på buss
- Utredda framtida behov av signalsystem på elfordon

Åtgärder för tågfordon:

- Sträva efter att följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav till nästkommande upphandling
- I samverkan med berörda aktörer ta fram regler för hjälpmedel som får medtas på tåg

## 6.2 Insatser infrastruktur

För att kunna genomföra en tillgänglighetsanpassad resa måste både fordon och hållplatser vara tillgänglighetsanpassade, för att fungera fullt ut så behöver även anslutningar till/från/mellan hållplatser också anpassas. Att öka tillgängligheten i kollektivtrafikens infrastruktur är ett långsiktigt och som kräver stora resurser och måste ske i bred samverkan med andra aktörer, såsom kommuner och Trafikverket.

Det finns i nuläget stora regionala skillnader gällande graden av tillgänglighetsanpassning. Begreppet infrastruktur är brett och rymmer allt från ensliga busshållplatser vid landsvägar till stora resecentrum i stadskärnorna.

*Bilaga 1 - hållplatshandbok* är framtagen och kommer att antas tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet. I hållplatshandboken finns framtida processer, roller och ansvarsfördelning beskriven. Den definierar också olika hållplatsklassificeringar samt vilken utrustningsnivå som ska finnas vid om- och nybyggnation.

Definition av tillgänglighetsanpassad hållplats/bytespunkt:

- Hårdgjord yta min 2,25 m bred
- 17 cm plattform
- Taktilt och visuellt markstråk
- Kontrasterande kantremsa
- Utrymme för rullstol max 5% lutning

Som *bilaga 2.2* till detta dokument finns en sammanställning av länets hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per dygn (normalåret 2019). Bilagan är inte komplett då den saknar aktuell status gällande tillgänglighetsnivå. Bilagan ska kompletteras och årligen revideras. Bilagan ska ligga till grund för det strategiska arbete som påbörjas i syfte att kartlägga och utveckla tillgänglighetsnivån på länets hållplatser och bytespunkter.

Åtgärder för infrastruktur:

- Hållplatsinventering
- Säkerställa att länet, genom Din Tur, har en gemensam aktuell databas med information om samtliga hållplatser och bytespunkter
- Årligen uppdatera en plan för om- och nybyggnation av tillgänglighetsanpassade hållplatser utifrån gällande Hållplatshandbok
- Tillsammans med länets aktörer verka för ökad tillgänglig finansiering avsedd för infrastrukturinvesteringar
- Tillsammans med länets aktörer säkerställa att om- och nybyggnation av hållplatser sker enligt utformning och utrustning angivna i hållplatshandbok

### 6.3 Insatser information

För att information ska vara tillgänglig ska den vara lätt att läsa, höra och förstå. Det är viktigt för personer med funktionsnedsättning att hitta information om vilken tillgänglighetsnivå som råder på specifika hållplatser och linjer då tillgänglighetsnivån varierar i länet. Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa för alla resenärsgupper och så många personer som möjligt ska kunna tillgodogöra sig informationen, inkluderat personer med funktionsnedsättning. Information måste konstant uppdateras utifrån förändringar och störningar.

Den ökade digitaliseringen innebär att tillgängligheten för digitala kanaler blir allt viktigare. Nya lagkrav gällande tillgänglighetsanpassning av digitala kanaler har införts. Kraven gäller tillgänglighet för webbplatser från hösten 2020 och tillgängliga appar från sommaren 2021. Projekt för ett nytt biljett- och betalsystem har implementerats och ska i sin helhet vara klart under 2024. Installation av invändiga audionoma hållplatsutrop i bussar är uppstartade i Sundsvalls stadstrafik och har i dagsläget uppgått till 27 % av fordonen. På sikt ser Din Tur att hållplatsutrop i nuvarande trafikområde O1721 kan tillkomma vilket skulle innebära att 40 % av

fordonen har hållplatsutrop. En större förändring kommer kunna genomföras i kommande upphandling med in- och utvändiga utrop.

På större bytespunkter bör ledsagning kunna erbjudas. Din Tur ska verka för att förbättra tillgången till ledsagning i länet.

Ett viktigt komplement till information ute i kollektivtrafiksystemet är Din Turs kundcenter. Dit kan man vända sig dygnet runt, året om för att få information. Under kommande period så ska kundcenter digitaliseras så att fler sätt att ta kontakt erbjuds.

Kollektivtrafikens information delas in i fyra områden:

- Information i app och på webb
- Information i och utanpå fordon
- Information på hållplatser, bytespunkter och stationer
- Information via kundservice

Åtgärder för information:

- Information om tillgänglighetsnivå för fordon/hållplatser på linjenivå i app och på webb
- Utveckla hur information om trafikstörningar når ut i alla kanaler
- Följa lagkrav om tillgänglighetdirektiv för webb och i ny app
- Succesivt publicera information om anslutningar till och mellan hållplatser
- Utveckla realtidsinformation i alla kanaler
- Se över och harmonisera information på hållplatser utifrån riktlinjer i hållplatshandbok
- Uppdatera information om riktlinjer gällande hjälpmedel
- Öka tillgängligheten till kundcenter genom digitalisering
- Informera om ledsagning på stationer och bytespunkter

## 6.4 Insatser drift och underhåll

För att upprätthålla tillgänglighet så behövs drift och underhåll av såväl fordon som infrastruktur. Hållplatsutrustning som slits ut eller går sönder behöver identifieras och åtgärdas. Vintertid har många personer med funktionsnedsättning stora besvär med framkomligheten. Hållplatsytor, anslutningar och bussgator behöver underhållas och snöröjas för att undvika att områden med packad snö eller isbildning uppstår. Bristfällig snöröjning leder till att flertalet tillgänglighetshöjande åtgärder blir verkningslösa. Underhållet av fordon är viktigt för att upprätthålla funktionaliteten och säkerställs genom fordonskontroller.

Åtgärder för drift och underhåll:

- Tydliggöra ansvarsfördelning för hållplatser/bytespunkter med utgångspunkt från hållplatshandboken
- Föra en kontinuerlig dialog om drift och underhåll med ansvariga aktörer i syfte att upprätthålla funktionalitet som säkerställer tillgänglighetsnivån
- Utveckla arbetet med fordonskontroller och uppföljning
- Genomföra en översyn hur fordonskontroller ska utföras i nästkommande upphandling av busstrafik

## 6.5 Insatser kompetens och bemötande

Ett bra bemötande är viktigt i alla sammanhang. I kollektivtrafiken möter resenären bussförare, tågvärdar, taxiförare, kundservicemedarbetare och medarbetare på försäljningsställen. Det är av största vikt att alla har kunskap och förståelse för de olika funktionsnedsättningar som finns i samhället för att det ska fungera för personer med behov av tillgänglighet. Samma sak gäller de politiker och tjänstepersoner som tar beslut om kollektivtrafik. Behovet av ökad kunskap inom området behöver ses över och relevanta underlag inför större beslut behöver tas fram utifrån tillgänglighetsaspekten.

Åtgärder för kompetens och bemötande:

- Kompetenshöjningsinsatser för politiker och förvaltning
- Kompetenshöjningsinsatser för kundservice
- Kompetenshöjningsinsatser för trafikbolag och dess personal (ex. förare)
- Ta med tillgänglighetsaspekten i alla beslutsunderlag
- Ta fram faktaunderlag och rutiner för de som arbetar i, planerar och beslutar om kollektivtrafiksystemet
- Se över och följ upp utbildningskrav inför kommande trafikupphandlingar

## 6.6 Insatser dialog och samverkan

I syfte att bibehålla och utveckla tillgänglighetsnivån behövs det kontinuerlig uppföljning och revidering av mål och indikatorer samt en tydlig kommunikation av aktuell tillgänglighetsnivå. Din Tur kommer aldrig ensam att kunna ha all kunskap eller påverka alla delar av systemet. Samverkan och dialog är därför ett viktigt arbetsätt för att kunna nå målen. Din Tur kommer under perioden att bjuda in funktionsrättsorganisationer till minst två brukarråd per år. Ett mål är även att komma igång med testaktiviteter för olika fordon och funktioner.

Åtgärder för dialog och samverkan:

- Dialog med funktionsrätts- och pensionärsorganisationer
- Bevakning av nya nationella lagar och riktlinjer
- Benchmarking av arbete hos andra trafikhuvudmän
- Hantering av kundsynpunkter gällande tillgänglighet
- Dialog med trafikbolag om utveckling och efterlevnad
- Utifrån behov ha testdagar med representanter från både intresseorganisationer, trafikföretag och personal inom kollektivtrafiksystemet
- Samverkan och dialog med övriga berörda aktörer i länet

## 8. Genomförandeplan

Denna bilaga ska ligga till grund för Din Turs arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Omformning av fordonsupplägget kan huvudsakligen ske vid uppstart av nya trafikavtal enligt de perioder som redovisats under punkten 5.

Denna bilaga ska hållas aktuell och relevant. Genomlysning genomförs varje år och finns behov av justeringar så ska dessa införas vid genomlysningen. Större förändringar i dokumentet ska förankras hos Din Turs medlemmar och därefter beslutas i Din Turs politiska direktion.

## 9. Begreppsförklaringar

I bilaga 7 - begreppsförklaringar återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.

## *Bilaga 2.1 – Information om olika funktionsnedsättningar*

### Nedsatt rörelseförmåga och motorik

Nedsatt gångförmåga kan uppstå då man inte har kraft, har smärta, har dålig balans eller koordination eller inte kan styra sina rörelser. Gångsvårigheter kan leda till svårigheter att gå långa sträckor, inte klara lutningar, har svårt att gå på ojämnt eller halt underlag och man kan ha lätt för att falla. Gångsvårigheter medför behov av korta avstånd vid mål- och bytespunkter, ett jämt och fast underlag utan branta lutningar varken i längd- eller sidled, stöd att hålla sig i och tätt placerade sittplatser. Det är också viktigt att hinna sätta sig innan bussen eller tåget kör vidare.

Nedsatt arm- och handfunktion kan innebära svårigheter att röra händer och armar, smärta, kraftlöshet, dålig precision, avsaknad av greppfunktion med mera. Orkar man inte lyfta armarna blir räckvidden kortare och det blir svårt att öppna dörrar, hantera dörröppningsknappar och att hålla i sig. Ledstänger på båda sidor av en trappa är till hjälp för personer som har en funktionsnedsättning i en arm. Det är också viktigt att handtag och knappar är lätta att använda och inte kräver stor armstyrka.

### Neuropsykiatriska och intellektuella funktionsnedsättningar

Personer med nedsatt kognitiv förmåga är en mycket heterogen grupp där orsaken till funktionsnedsättningen kan bero på förvärvade hjärnskador genom sjukdom eller olyckshändelse, neurologiska sjukdomar, demenssjukdomar, psykisk ohälsa med mera. Dessa funktionsnedsättningar kan medföra svårigheter att orientera sig, svårigheter att förstå logiska samband eller utformningar eller att ha svårigheter att läsa och ta till sig information. Det kan också vara svårt att sortera och uppfatta viktig ljudinformation. Tydlig information i form av bild och skrift samt skyltar som kompletteras med symboler är viktiga hjälpmedel för personer med denna typ av funktionsnedsättning. Många har svårt att fråga då de blir stressade eller har talsvårigheter, vilket gör det viktigt att personalen i kundmiljöerna är öppen, inkännande och på eget initiativ erbjuder hjälp till den resenär som ser ut att behöva det. Viktigt är också att använda ett tydligt, enkelt och lättläst språk i all kommunikation.

### Synnedsättning

Att ha nedsatt syn kan innebära att vara synsvag, att vara svårt synskadad (att ha ledsyn) eller att vara blind. Personer med synnedsättning har svårigheter att överblicka omgivningen och uppfatta nivåskillnader i djup- och sidled. För att kunna orientera sig behöver de tydliga visuella kontrastmarkeringar och de som använder vit käpp är hjälpta av taktila markeringar. Personer med grav synskada eller blindhet behöver tydliga riktmärken och akustisk vägledning för att kunna orientera sig. Det är också vanligt att personer med synskada använder ledarhund eller har ledsagare. För att möta behoven i den här gruppen är det viktigt med alternativa kommunikationssätt. En prator som läser upp realtidsinformation på hållplatser kan vara ett sätt, in- och utvändiga utrop på bussar ett annat.

## Läs- och skrivsvårigheter

Läs- och skrivsvårigheter är ett övergripande begrepp som omfattar allt som rör begränsningar i att läsa och skriva. Svårigheterna kan bland annat bero på bristfällig undervisning, för lite övning, koncentrationssvårigheter, annat modersmål eller dyslexi. Många av de behov som personer med synnedsättning har, exempelvis in- och utvändiga utrop, är även tillämpliga för personer med läs- och skrivsvårigheter. Det är vidare viktigt att använda ett lättläst, klart och enkelt språk i all kommunikation.

## Nedsatt hörsel och dövhet

Gruppen personer med nedsatt hörsel varierar från de med en lindrig hörselnedsättning till de som helt saknar förmåga att kommunicera med hjälp av hörseln. Personer med hörselnedsättning har svårigheter att uppfatta ljud och tal och kan bli distraherade av bullriga miljöer. Visuell information underlättar för personer med hörselnedsättning och personer med dövhet är helt beroende av den. Många personer med dövhet har teckenspråk som modersmål och svenska som andraspråk. Information på teckenspråk kan därför i vissa fall vara mer tillgänglig än skriven information, särskilt för personer utan kunskaper i svenska språket.

## Allergi, astma och överkänslighet

Personer med allergier och överkänslighet är en stor grupp i samhället. Besvär kan yttra sig på många olika sätt varav svårast är akuta astmaanfall. Miljön i den allmänna kollektivtrafiken kan innehålla många allergiframkallande faktorer och det är därför viktigt att det framgår tydligt att starka dofter, rök och vissa livsmedel som exempelvis nötter ska undvikas i kollektivtrafiken. Det bör även framgå att djur ska gå ombord genom mittendörren och vistas i bakre alternativt övre delen av fordonet eller i anvisade vagnar inom tågtrafiken. (ledarhund samt service- och signalhund är undantagna och får vistas i samtliga delar i fordonen). Vidare ska rengöringsmedel/städmaterial som används i kollektivtrafiken vara doftfria.

Kollektivtrafiken kan aldrig bli helt allergisäker och för personer med starka allergier kan särskild persontrafik vara ett alternativ att föredra. I den särskilda persontrafiken är det kravställt att förare inte får använda starka dofter eller röka i eller i anslutning till fordonet.

## Bilaga 2.2 - Lista över hållplatser och bytespunkter med 20+ påstigande

Detta dokument innehåller en lista över alla hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per dygn under perioden april 2022 till mars 2023. Denna lista ska kompletteras med aktuell tillgänglighetsnivå utifrån den hållplatsinventering som Din Tur avser göra och ligga i linje med de hållplatsklasser som återfinns i Hållplatshandboken.

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg
Sundsvall	Sundsvalls bstn	28 st	1 178 592	4 714	Ja			
Örnsköldsvik	Örnparken	21 st	425 954	1 704	Ja			
Härnösand	Härnösands centrum	14 st	292 467	1 170	Ja			
Sundsvall	Birsta City	2, 5	162 098	648	-			
Härnösand	Härnösand Central	21 st	133 041	532	Ja			
Sundsvall	Strandvägen	4, 120	111 415	446	-			
Sundsvall	Sjukhuset Sundsvall	4, 85, 120, 201	109 581	438	-	x		
Sundsvall	Vi centrum	1, 74, 75	94 359	377	Ja		x	
Kramfors	Kramfors ReseC	16 st	89 921	360	Ja		x	
Sundsvall	Granloholm centrum	3, 4	89 831	359	-			
Sundsvall	Trädgårdsgatan	9 st	83 874	335	-			
Sundsvall	Trafikgatan	6 st	79 726	319	-			
Sundsvall	Bragegatan	7 st	77 190	309	-			
Sundsvall	Gillebergsgatan	1	68 319	273	-			
Sundsvall	Nacksta centrum	2	67 096	268	-			
Sundsvall	Östra Birsta	2, 5	65 495	262	-			
Sundsvall	Sporthallen	3	61 670	247	-		x	
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik ReseC	17 st	60 539	242	Ja			
Sundsvall	Birsta E4	7 st	60 534	242	-			
Sundsvall	Kristinelund	2	53 833	215	-			x
Sundsvall	Västermalms skola	7 st	52 959	212	-		x	
Sundsvall	Tullgatan	3, 4, 120	52 109	208	-		x	
Sollefteå	Sollefteå ReseC	11 st	50 898	204	Ja			
Sundsvall	Skönsmohuset	4, 120	48 144	193	-			
Sundsvall	Mittuniversitetet	6 st	47 596	190	-			
Örnsköldsvik	Parkskolan	9 st	46 756	187	-		x	
Sundsvall	Skönsbergs centrum	1, 85	45 505	182	-			
Sundsvall	Vinkeltået	2, 141, 191	43 936	176	-			
Sundsvall	Kvissleby Centrum	5 st	43 505	174	Ja			
Örnsköldsvik	Valhallavägen	404, 405, 417	42 570	170	-			
Sundsvall	Kvissleby Njurundahallen	120, 124	42 507	170	-		x	
Örnsköldsvik	Nolaskolan	12 st	40 229	161	-		x	
Sundsvall	Enhörningsvägen	4, 120	39 407	158	-			
Sundsvall	Ponnyvägen	1	38 335	153	-		x	
Sundsvall	Hagaskolan	2	38 237	153	-		x	
Örnsköldsvik	Geneskolan	401, 417	38 103	152	-			
Sundsvall	Korstavägen	1	38 024	152	-			
Sundsvall	Njurunda Resec	5 st	37 995	152	Ja			
Sundsvall	Strömstadsvägen	3, 4	37 675	151	-			
Sundsvall	Lasarettsvägen	2, 84, 85, 120	37 218	149	-			
Sundsvall	Bydalen	2, 85	35 068	140	-			
Sundsvall	Östra Långgatan	5 st	35 012	140	-			
Sundsvall	Skogsbacken	2, 85	33 778	135	-			
Sundsvall	Kaptensgatan	3, 4, 120	33 766	135	-		x	



Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030.  
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg
Sundsvall	Bosvedjans centrum	2, 85	33 647	135	-		x	
Sundsvall	Matfors skola	141, 142, 143	33 468	134	Ja		x	
Sundsvall	Sallyhillsvägen	2	32 950	132	-			
Sundsvall	Institutsvägen	4, 85, 120	32 208	129	-		x	
Sundsvall	Syntesvägen	4, 120	30 103	120	-			
Sundsvall	Kvissleby Affärsgatan	120, 124	30 046	120	-			
Timrå	Timrå torget	120, 630, 631	29 007	116	-			
Sundsvall	Höderbacken	1	28 838	115	-		x	
Sundsvall	Nackstavägen 22	2	28 729	115	-			
Timrå	Mariedalsskolan	120, 630, 631	28 019	112	-		x	
Härnösand	Mosstigen	502, 590	27 863	111	-			
Sundsvall	Paviljongvägen	3, 142	27 303	109	-		x	
Sundsvall	Sundsbruks centrum	5	27 249	109	-			
Sundsvall	Ljustadalens centrum	2, 5	27 072	108	-			
Sundsvall	Skönsmons skola	4, 120	26 589	106	-		x	
Sundsvall	Räbbmogatan	1, 75	26 052	104	-			
Örnsköldsvik	Bjästa Busstation	413, 421, 422	25 913	104	Ja			
Örnsköldsvik	Själlevadskolan	42, 43, 402, 412	25 868	103	-		x	
Sundsvall	Baldershov	4, 85, 120	24 872	99	-			
Sundsvall	Hagavägen	4, 85, 120, 201	24 205	97	-			
Sundsvall	Tjädervägen	1, 85	24 053	96	-			
Sundsvall	Bultgatan	2, 141, 191	24 009	96	-			
Härnösand	Bondsjöleden	10 st	23 783	95	-		x	
Timrå	Söråker köpcent	611, 633, 635	23 531	94	-			
Sundsvall	Aprilvägen	2, 5	22 994	92	-			
Timrå	Tallnåsvägen 49	120, 630	22 958	92	-			
Örnsköldsvik	Sörliden	404, 405, 417	22 767	91	-			
Härnösand	Stadsparken	11 st	22 325	89	-			
Sundsvall	Ögården	1, 75	22 230	89	-			
Sundsvall	Kommunhuset	6 st	22 207	89	-			
Sundsvall	Västra Allén	7 st	21 969	88	-			
Härnösand	Folkhögskolan	501, 570 590	21 450	86	-			
Sundsvall	Birstatunneln	2, 5	21 376	86	-			
Sundsvall	Selångergården	6 st	21 317	85	-			
Härnösand	Skördevägen	501, 590	21 249	85	-			
Sundsvall	Slutgatan	2, 141, 191	21 197	85	-			
Sundsvall	Härstavägen	4, 120	20 795	83	-			
Timrå	Sörberge norra	7 st	20 260	81	Ja			
Sundsvall	Nynäshamnsvägen	4	19 934	80	-		x	
Härnösand	Ankaret	503, 590	19 902	80	-			
Sundsvall	Västhagen	3	19 519	78	-			
Sundsvall	Brovägen	1, 74	18 944	76	-			
Sundsvall	Rättscentrum	7 st	18 940	76	-	x		
Sundsvall	Lindgården	4, 85, 120	18 713	75	-			
Sundsvall	Alnöbron västra	1	18 707	75	-			
Sundsvall	Bondevägen	2	18 629	75	-			

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030.  
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg
Sundsvall	Grevegatan	4, 120	18 361	73	-			
Härnösand	Tunnelplan	6 st	18 150	73	-			
Örnsköldsvik	Lingbo	404, 405	18 115	72	-			
Sundsvall	Röhmans torg	141, 142	17 934	72	-		x	
Härnösand	Murbergsskolan/Länsmusée	501, 570, 590	17 745	71	-		x	
Sollefteå	Sollefteå Torget	41, 315, 45, 62	17 727	71	Ja			
Sundsvall	Värmeverket	2	17 586	70	-			
Härnösand	Wendela Hellmanskolan	501, 511, 560, 590	17 495	70	-		x	
Kramfors	Ullånger Bstn	10 st	17 402	70	Ja			
Sundsvall	Augustivägen	5	17 204	69	-			
Örnsköldsvik	Sjukhuset Övik	14 st	16 407	66	-	x		
Timrå	Skogsvägen	5 st	15 936	64	Ja			
Sundsvall	Plastvägen	4, 120	15 846	63	-			
Sundsvall	Borgholmsvägen	4	15 718	63	-			
Kramfors	Bollstabruk bstn	6 st	15 551	62	-			
Sundsvall	Luleåvägen	4	15 522	62	-			
Ånge	Fränsta bussterminal	5 st	15 192	61	Ja			
Sundsvall	Måndagsvägen	2, 5	14 959	60	-			
Sundsvall	Mårtensro	3	14 817	59	-			
Härnösand	Slåttervägen	501, 590	14 661	59	-			
Örnsköldsvik	Sundhem	5 st	14 617	58	-			
Sundsvall	Gångvikens skola	5, 78, 120	14 545	58	-		x	
Härnösand	Trossgatan	502, 503, 520, 590	14 518	58	-			
Sundsvall	Mogatan	4, 120	14 494	58	-			
Sundsvall	Västergatan	2, 84	14 446	58	-			
Ånge	Ånge bstn	191, 192, 196	14 401	58	Ja			
Örnsköldsvik	Hörnettrondellen	5 st	14 265	57	-			
Sundsvall	Gesällvägen	2, 5	14 229	57	-			
Härnösand	Brännarondellen	501, 514, 590	14 114	56	-			
Örnsköldsvik	Gullänget Centrum	401, 408, 411, 442	13 745	55	-			
Härnösand	Ångströmsgatan	501, 590	13 693	55	-		x	
Sundsvall	Kungsbackavägen	3, 4	13 635	55	-			
Sundsvall	Linderbergsgatan	2	13 571	54	-			
Timrå	Sörberge E4	201, 331, 611	13 440	54	-			
Sundsvall	Kovlands kiosk	5 st	13 425	54	Ja			
Timrå	Berglundavägen/Riksgatan	120, 630, 634, 636	13 347	53	-			
Härnösand	Koltrastvägen	502, 590	13 277	53	-			
Timrå	Timrå E4	6 st	13 256	53	Ja			
Sundsvall	Indal	30	13 228	53	-			
Örnsköldsvik	Sund Centrum		13 196	53	-			
Sundsvall	Vikingen	1	13 021	52	-			

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030.  
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg
Örnsköldsvik	Industrigränd	7 st	12 964	52	-			
Sollefteå	Köpmangatan Långsele	39, 40, 331	12 823	51	-		x	
Sundsvall	Liden	30	12 728	51	-			
Sundsvall	Lundbovägen	1	12 591	50	-			
Timrå	Arenan	631, 633, 634, 636	12 209	49	-		x	
Sundsvall	Gläntan	3, 4	12 193	49	-			
Örnsköldsvik	Hantverkaregatan	10 st	11 869	47	-			
Sundsvall	Klockgutaregatan	2, 141, 191	11 831	47	-			
Sundsvall	Norrleden	2, 84	11 684	47	-			
Örnsköldsvik	Mellansel jvstn	42, 43	11 615	46	-			
Härnösand	Gulf E4	201, 502, 520, 560	11 577	46	-			
Sundsvall	Usland skola	1, 75	11 568	46	-		x	
Sundsvall	Stuggränd	3	11 432	46	-			
Sundsvall	Travbanan	1	11 303	45	-		x	
Sundsvall	Rörgatan	3	11 228	45	-			
Sundsvall	Panncentralen	1	11 139	45	-			
Sundsvall	Branta vägen	3	11 118	44	-			
Örnsköldsvik	Krukmakärvägen	402, 409	11 048	44	-			
Sundsvall	Fyrväpplingsvägen	5	10 949	44	-			
Sundsvall	Halmstadsvägen	3, 4	10 841	43	-			
Härnösand	Klarinettgatan	501, 590	10 779	43	-			
Timrå	Tallnäs vägen 5	120	10 602	42	-			
Örnsköldsvik	Bjästaskolan	413, 421, 422	10 592	42	-		x	
Sundsvall	Nackstavägen 38	2	10 583	42	-			
Örnsköldsvik	Humlegårdsvägen	401, 417	10 529	42	-			
Örnsköldsvik	Lindblomsvägen	401, 408, 411	10 420	42	-			
Sundsvall	Gärde	5	10 370	41	-			
Sundsvall	Ekebovägen	2, 5	10 366	41	-			
Timrå	Näsängsvägen	120	10 353	41	-			
Timrå	Köpmangatan/Bovägen	120, 630	10 314	41	-			
Örnsköldsvik	Domsjöskolan	401	10 142	41	-		x	
Sundsvall	Fäbodsandsvägen	4, 120	10 028	40	-			
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik RC Norra	9 st	9 999	40	Ja			
Sundsvall	Havsörnsvägen	2	9 979	40	-			
Härnösand	Hedda Wisingskolan	501, 514	9 914	40	-		x	
Örnsköldsvik	Höglandskolan	403, 410, 419, 442	9 890	40	-			
Örnsköldsvik	Bredbyn Busstn	42, 43, 438	9 851	39	Ja			
Sundsvall	Lastbåtsvägen	1, 75	9 688	39	-			
Ånge	Minervaskolan	191, 192, 196, 199	9 555	38	-		x	
Sundsvall	Bergsåkers centrum	5 st	9 499	38	-			
Härnösand	Närvården N utfarten	502, 560	9 390	38	-	x		
Sollefteå	Sollefteå Sjukhus	6 st	9 373	37	-	x		
Sundsvall	Bergsåkers IP	6 st	9 250	37	-			
Sollefteå	Storgatan Coop	90, 211, 45, 62	9 105	36	-			
Sundsvall	Igeltjärnsvägen	4	9 060	36	-			
Sundsvall	Jaktfalksvägen	2	8 974	36	-			
Sundsvall	Tunavägen	120	8 970	36	-			
Sundsvall	Lantmätares	2, 85	8 902	36	-			
Örnsköldsvik	Lertagsvägen	407	8 782	35	-			
Sundsvall	Bredsands skola	4, 120	8 695	35	-		x	
Örnsköldsvik	Örnsköldsgatan	43, 402, 408	8 651	35	-			
Örnsköldsvik	Järveds Centrum	402, 409, 417	8 647	35	-			
Sundsvall	Bosvedjevägen	2, 85	8 522	34	-			
Sundsvall	Bjälkvägen	6 st	8 485	34	-			
Sundsvall	Bergsåkers skola	132, 133	8 468	34	-		x	

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024-2030.  
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg
Sundsvall	Fänriksgatan	3	8 416	34	-			
Sundsvall	Glimmervägen	3, 142	8 358	33	-			
Timrå	Köpmang./Bensinstation	120, 630	8 285	33	-			
Sollefteå	Gudlav Bilder skolan	39, 41	8 278	33	-		x	
Örnsköldsvik	Nybyggarevägen	401, 417	8 240	33	-			
Örnsköldsvik	Tjärnmyrvägen	401	8 122	32	-			
Sundsvall	Tjädersvägen 13	1	7 922	32	-			
Timrå	Ala skola	611, 633	7 921	32	-		x	
Sundsvall	Tivolibacken	2, 84	7 916	32	-			
Örnsköldsvik	Översjöla	42, 43, 402, 412	7 760	31	-			
Örnsköldsvik	Varvsbergsvägen	401, 407	7 737	31	-			
Sundsvall	Klockarberget	120	7 648	31	-			
Örnsköldsvik	Köpmanholmen C	421, 422	7 648	31	-			
Ånge	Erikslund skolan	192	7 646	31	-		x	
Sundsvall	Tellusvägen	120	7 494	30	-			
Sundsvall	Februarivägen	2, 5	7 411	30	-			
Örnsköldsvik	Järvstagatan	404, 405, 408	7 327	29	-	x		
Sundsvall	Midälvaplan	2	7 229	29	-			
Örnsköldsvik	Karosserivägen	401, 408, 411	6 943	28	-			
Härnösand	Teatern	8 st	6 910	28	-			
Örnsköldsvik	Gottne vägsk	42, 43	6 598	26	-			
Sundsvall	Vallens skola	133, 134	6 592	26	-		x	
Sundsvall	Pilgränd	3	6 509	26	-			
Sundsvall	Klippgatan	1	6 496	26	-			
Sundsvall	Travbanevägen	5 st	6 466	26	-			
Sundsvall	Fagerdalsparken	3, 142	6 414	26	-			
Örnsköldsvik	Husums Skola	417	6 375	26	-			
Örnsköldsvik	Båtsmansgatan	401, 417	6 356	25	-			
Timrå	Tallnäsavägen 43	120	6 240	25	-			
Sundsvall	Malmövägen	4	6 045	24	-			
Sundsvall	Robäcken	1	5 985	24	-			
Örnsköldsvik	Hörnettvägen	407	5 622	22	-			
Sundsvall	Sleipnervägen	1	5 617	22	-			
Sundsvall	Idrottsparken	3	5 585	22	-			
Sundsvall	Haparandavägen	4	5 529	22	-			
Timrå	Solbacka Norra	120	5 523	22	-			
Örnsköldsvik	Sjögatan	402, 404, 405	5 264	21	-			
Örnsköldsvik	Skyttis	404, 405	5 194	21	-			
Sollefteå	Junsele bstn	41	5 159	21	Ja			
Sundsvall	Lillhällomsvägen	1	5 125	21	-			
Örnsköldsvik	Björna Centrum	417, 442	5 019	20	Ja			
Örnsköldsvik	Söränget	406, 411	4 977	20	-			





DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland  
2024-2030

# Bilaga 4

## Fordonsstrategi



## Innehållsförteckning

1. Bakgrund .....	2
2. Tågfordon .....	2
2.1 Ansvar och roller .....	2
2.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning .....	2
2.3 Fordonstyper .....	2
3. Bussfordon.....	3
3.1 Ansvar och roller .....	3
3.2 Bus Nordic 2023 .....	3
3.3 Nuvarande fordonsupplägg .....	4
3.4 Framtida fordonsupplägg.....	4
3.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning .....	5
3.6 Fordonsutrustning.....	5
3.7 Drivmedel och infrastruktur .....	6
3.8 Fordonskontroller .....	7
3.9 Depåer .....	7
4. Taxifordon.....	8
4.1 Ansvar och roller .....	8
4.2 Specialfordon 2014 (2023) .....	8
4.3 Fordonstyper .....	8
4.4 Nuläge fordonsupplägg.....	8
4.5 Framtida fordonsupplägg.....	9
4.6 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning .....	9
4.7 Fordonsutrustning.....	9
4.8 Drivmedel och infrastruktur .....	9
4.9 Fordonskontroller .....	10
5. Genomförande.....	10
6. Begreppsförklaring .....	10

## 1. Bakgrund

Rätt fordon för varje linje och resa är en grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, attraktiv och resurseffektiv. Det finns idag en bred variation av kollektivtrafikfordon i länet, allt från taxibilar till tågfordon.

Syftet med denna bilaga är att ge en bild över dagens fordonsupplägg samt tydliggöra ambitionen för fordonsupplägget i kommande upphandlingar.

## 2. Tågfordon

### 2.1 Ansvar och roller

Persontrafik med tåg i Västernorrlands län körs idag av Norrtåg, SJ och X-trafik. Varje aktör har eget ansvar över trafikering och fordon.

Som en av fyra delägare i Norrtåg så har Din Tur möjligheten att påverka utformning och utrustning av tågfordonen. Då systemet omfattar fyra län så är dock läns specifika lösningar inte möjliga.

Din Tur kan inte direkt påverka fordonstyp och fordonsutformning hos SJ eller X-trafik. Då Din Tur har biljettsamverkan med bägge dessa aktörer ska Din Tur söka dialog med respektive aktör kopplat till fordonens utformning och utrustning i syfte att harmonisera utförandet mellan olika trafikslag och aktörer.

En viktig aspekt för all trafik är att ersättningsfordon vid störningar så långt det är möjligt har samma utrustning och tillgänglighetsnivå som det fordon som ersatts. Detta ska Din Tur i dialog med övriga aktörer arbeta för att säkerställa.

Förutsättningarna för val av tågfordonstyp styrs delvis av baninfrastrukturen genom säkerhetssystem och hastighetsklassning. Trafikverket ansvarar för infrastrukturen. Prioritering av baninvesteringar sker såväl regionalt som nationellt i olika dialoger. Din Tur deltar i dessa dialoger på regional nivå.

### 2.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

De tågfordon som trafikerar Västernorrland har genomgående en hög tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Lift/hiss, särskilt utformade platser, anpassade toaletter samt audiovisuellt utrop inne i fordonen finns genomgående.

Specifikation för olika fordon ska finnas tillgängligt på respektive aktörs webbsida och mobilapp och till dessa ska Din Tur länka från våra kanaler.

### 2.3 Fordonstyper

Ett antal olika fordonstyper trafikerar banorna i länet. Samtliga erbjuder god komfort och tillgänglighetsanpassning (se matris nedan).

Norrtåg använder i första hand tågtypen Coradia (X62) men har även Reginatåg (X52). Norrtåg har i sin tågstrategi planer på nyinskaftning av fordon för trafikstart kring år 2030. X-trafik använder sig av Reginatåg (X50-52). SJ använder sig av tågtyperna SJ3000 och X2000 samt intercitytåg.

Bolag:	Fordonstyp:	Wifi	Bistro	Lågt insteg	Hiss	Rullstols-	Anpassad	Hörslina	Toppfart	Sittplatser
						plats	toalett			
Norrtåg	Coradia (X62)	X	X	X		X	X	X	180 km/h	190
Norrtåg	Regina (X52)	X	X	X	X	X	X	X	200 km/h	150-250
X-trafik	Regina (X50)	X	X	X	X	X	X	X	200 km/h	150-250
SJ	SJ3000 (X55)	X	X	X		X	X	X	200 km/h	245
SJ	X2000 (X2)	X	X	-	X	X	X	X	200 km/h	310-330
SJ	Intercity	X	X	-	X	X	X	-	160 km/h	50/vagn

## 3. Bussfordon

### 3.1 Ansvar och roller

Din Tur ansvarar för att upphandla busstrafik i Västernorrland. Det finns i nuläget tre trafikbolag som är upphandlade att köra allmän kollektivtrafik med buss i Västernorrland. Det är bolagen som ansvarar för att de fordon som används följer de upphandlingskrav som ställts samt att fordonskontroller genomförs enligt krav.

Ett område som idag är delat mellan Din Tur och trafikbolagen är fordonsteknik. Din Tur ansvarar för biljettmaskiner och betalningsterminaler samt internetuppkopplingen för dessa. Trafikbolagen har ansvar för utrop och skyltar.

I kommande avtal kommer Din Tur att kravställa omfattning, installation och underhåll av all fordonsutrustning i upphandling. På så sätt ska funktioner och funktionalitet säkerställas under hela avtalsperioden.

### 3.2 Bus Nordic 2023

Bus Nordic 2023 är en branschgemensam standard av fordon för kollektivtrafikaktörer i Norden. Den togs fram 2018 och ligger till grund för de flesta bussupphandlingar i Norden. Utgångspunkten är att bussfordon ska uppfylla bestämmelser på nationell nivå samt EU-nivå.

I Bus Nordic 2023 avhandlas följande områden:

- Bussklasser
- Trygghet och säkerhet
- Sittplats och komfort
- På- och avstigning samt förflyttning
- Information och kommunikation
- Exteriör/utsida
- Förarmiljö

### 3.3 Nuvarande fordonsupplägg

I Västernorrland finns 2023 drygt 320 bussfordon i Din Turs avtal. Dessa upphandlades 2012-2013 för trafikstart 2014 och följer därför det äldre reglementet Buss 2010.

Generellt så trafikeras stadslinjer av låggolvsbussar motsvarande dagens klass I. Regionala linjer och landsbygdslinjer trafikeras både av lågentrëbussar och av normalgolvsbussar.

I Västernorrland finns just nu 6 emissionsfria elbussar (klass I samt klass B). Alla övriga bussar körs på det fossilfria drivmedlet HVO100.

### 3.4 Framtida fordonsupplägg

Inom Bus Nordic 2023 så finns det idag fem bussklasser.

För fordon som är avsedda för befördran av maximalt 22 passagerare utöver föraren finns det två fordonsklasser:

- KLASS A - Fordon utformade för befördran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska endast förarsätet vara utrustat med säkerhetsbälte.
- KLASS B - Fordon som inte är utformade för befördran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten.

För fordon som är avsedda för befördran av fler än 22 passagerare utöver föraren finns det tre fordonsklasser:

- KLASS I - Fordon utformade för befördran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska endast förarsätet vara utrustat med säkerhetsbälte.
- KLASS II - Fordon som huvudsakligen tillverkats för befördran av sittplatspassagerare och som är utformade för att medge befördran av ståplatspassagerare i mittgången och/eller i ett utrymme som inte är större än det utrymme som upptas för två dubbelsäten. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten.
- KLASS III - Fordon som inte är utformade för befördran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten.

Länet avser fortsatt driva Bussgodsverksamhet. Det innebär att det på vissa regionala linjer kommer finnas behov av specialanpassade bussar med godsutrymme. Dessa bussar kan endast byggas på klass III-bussar och kommer behöva utrustas med lift och rullstolsplats för att klassas som tillgängliga.

Till kommande trafikupphandlingar så avses fordonstyp och fordonsklass kopplas till de olika trafikslag och nivåer som finns i länets principtrafikutbud. På så sätt ska det bli enkelt att delge information om exempelvis tillgänglighetsnivån på respektive linje.

Nedan ett förslag på hur länets matris för fordon och trafikslag är utformat:

Trafikslag	Fordonstyp			Fordonsklass buss		Tillgänglighets- anpassning	Drivmedel buss/taxi	
	Taxi	Buss	Tåg	Standard	Alternativ		Standard	Alternativ
Interregional trafik	-	X	X	II	III	Ja	Fossilfri	Emissionsfri
Regional trafik	-	X	X	II	III, G	Ja	Fossilfri	Emissionsfri
Landsbygdstrafik linjelagd	-	X	-	II	III	Ja	Emissionsfri	Fossilfri
Landsbygdstrafik anropsstyrd	X	X	-	B	Taxi	Ja	Fossilfri	Emissionsfri
Stadstrafik linjelagd	-	X	-	I	-	Ja	Emissionsfri	Fossilfri
Stadstrafik anropsstyrd (Paxa)	X	X	-	A	Taxi	Ja	Fossilfri	Emissionsfri

### 3.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Jämfört med de flesta andra län så har Västernorrland i nuläget en låg andel tillgänglighetsanpassade fordon. Enligt FRIDA-databasen finns 123 bussar med låggolv/lågentré vilket motsvarar 38 % av den totala fordonsflottan. Då det inte finns några bussar med lift så är det dessa bussar som utgör andelen tillgänglighetsanpassade i nuläget.

Ambitionen är att samtliga fordon i kommande upphandlingar ska vara tillgänglighetsanpassade. Inriktningen är att i så stor utsträckning som möjligt trafikera linjer med låggolvs- eller lågentréfordon (klass I / II). Längre linjer som trafikerar vägar av sämre kvalitet kan trafikeras med normalgolvsbussar. Dessa ska då utrustas med lift. Fordonens utrustning, exempelvis rullstolsplatser, utrop och kontrastfärger, kommer att styras av aktuell version av *Nordic Bus* vid upphandling.

Utifrån allergisynpunkt så ska husdjur hänvisas till en del av bussen.

Tillgänglighetsnivå på fordon ska tydligt framgå på webbsida och i mobilapp.

Mer information om tillgänglighetsanpassning av fordon återfinns i *bilaga 2 - plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

### 3.6 Fordonsutrustning

Framtidens fordon ska följa aktuell branschstandard. Inom ramen för Bus Nordic 2023 finns utrustning som inte finns på länets bussar idag men som bör finnas med på hela eller delar av fordonsflottan i kommande upphandlingar. Exempel på sådan utrustning är:

- Inre informationskärmar
- Inre audiovisuellt hållplatsutrop
- Högtalare yttre hållplatsutrop (option)
- Passagerarräkning (option)
- Kameraövervakning
- Barnstolar (option)

På linjer där normalgolvsbussar ersätts med lågentrébussar kan det bli aktuellt med optionerna bagageförvaring och cykelställ.

Toalett bör endast övervägas på bussfordon som trafikerar linjer med längre restid än 2 timmar utan paus.

Utrustning som ännu inte finns med i Nordic Bus som kan bli aktuell i kommande upphandlingar är exempelvis automatisk hastighetsreglering med hjälp av geofencing. Detta gör att bussfordonet inte kan köra fortare än tillåten hastighet vid exempelvis förskolor och skolor vilket ökar trafiksäkerheten.

### 3.7 Drivmedel och infrastruktur

Kollektivtrafiken i Västernorrland har som mål att bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan. Förutom att fler åker kollektivt så kan detta uppnås genom att använda fordon som förbrukar så lite resurser som möjligt under sin livscykel samt släpper ut så lite utsläpp som möjligt. De fordonsfaktorer som påverkar detta är val av fordonstyp, kravställan på fordon vid upphandling samt val av drivmedel/energibärare.

EU beslutade 2019 om ett direktiv för miljöstyrning av fordonsupphandling, *Clean Vehicles Directive 2019/1161*, och detta direktiv är under 2022 infört i svensk lagstiftning i *lagen om miljökrav vid vissa upphandlingar av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (2011:846)*. I lagen som gäller från augusti 2021 anges minimikrav vid fordonsupphandlingar. När det gäller bussfordon så omfattar lagen endast bussar i klass I / A.

Krav enligt Clean Vehicles Directive och svensk lag:

Busstyp	2021			2026		
	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig
Klass I	22,5%	22,5%	55,0%	32,5%	32,5%	35,0%
Klass II	-	-	-	-	-	-
Klass III	-	-	-	-	-	-
Klass A	22,5%	22,5%	55,0%	32,5%	32,5%	35,0%
Klass B	-	-	-	-	-	-

Enligt målen i länets trafikförsörjningsprogram så avser Västernorrland gå längre i sina mål än vad lagen kräver. För de bussfordon som omfattas av lagen är målet att ha 100 procent emissionsfri drift till 2030. Övriga bussklasser ska också ställas om och för dessa är målet 50 procent emissionsfri drift. Övriga fordon i dessa klasser ska fortsatt drivas av hållbarhetsklassade biodrivmedel. Nedan följer en sammanställning av länets ambition.

Busstyp	Nuläge			2030 (2027)		
	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig
Klass I	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Klass II	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Klass III	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Klass A	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Klass B	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%

En viktig del i detta arbete är att säkerställa tillgången till infrastruktur för de drivmedel och energibärare som kollektivtrafiken ska drivas med. Då ambitionen är att öka den emissionsfria driften så är det i första hand laddinfrastruktur som krävs. På sikt kan även tankmöjligheter för vätgas bli aktuella.

Infrastruktur för laddning och tankning behöver säkerställas på, eller i direkt närhet av länets busstoppar.

### 3.8 Fordonskontroller

Idag är ansvaret för kontroller delat mellan Din Tur och trafikbolagen. Trafikbolagen gör lagstadgade fordonskontroller på auktoriserad besiktningsanläggning samt regelbundna egenkontroller som redovisas i fordonsdatabasen FRIDA. Din Tur gör slumpvisa kontroller av fordonens säkerhetsutrustning. Utfallen av alla kontroller följs upp tre gånger per år vid avtalsuppföljning och avvikelser belastas med viten.

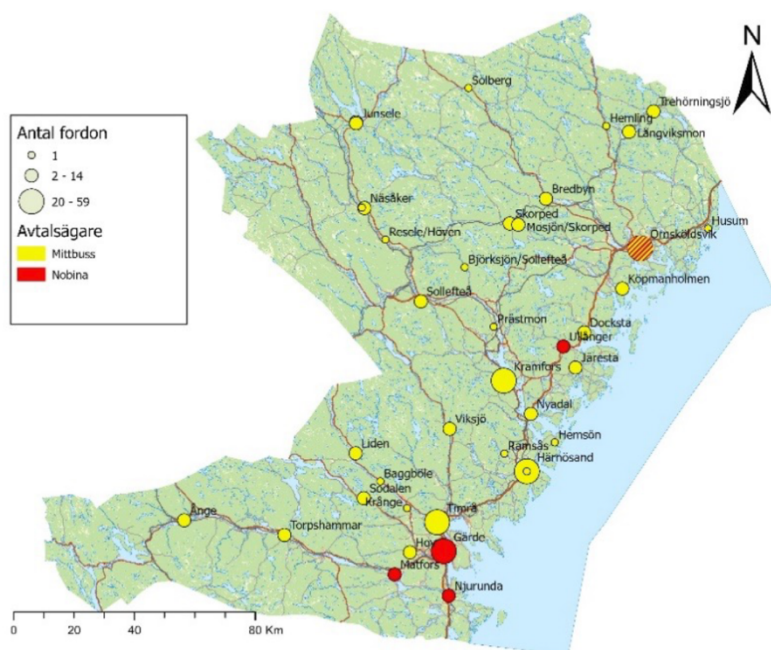
Inför kommande avtal så ska hanteringen av fordonskontroller utredas. Genom dialog med andra trafikhuvudmän samt trafikbolag ska en ny modell tas fram och beslutas. En möjlig väg är att trafikbolagen får hela ansvaret för kontroller och att detta antingen sker genom att anlita externa kontrollinstanser alternativt genom utökade egenkontroller.

### 3.9 Depåer

Det finns idag 32 depåer och uppställningsplatser för buss i Västernorrland. Många av dessa är små men 6 stycken av dem har 20 eller fler fordon. Ungefär 3/4 av depåerna hyrs av trafikbolagen och övriga ägs av trafikbolagen.

Med en bibehållen eller utökad kollektivtrafik så är det viktigt att Din Tur och dess medlemmar verkar för att det ska finnas tillgång till lämpliga ytor och lokaler för depåer runt om i länet. En viktig del i detta arbete är att det även finns tillgång till laddning och/eller tankning för de drivmedel och energibärare som busstrafiken ska drivas av.

För att säkerställa framtidens trafikupplägg har Din Tur tagit fram en depåkartläggning som omfattar tillgång till depåer, depåkapacitet, tillgång till infrastruktur för laddning/tankning samt ägandestruktur.



Bilden till vänster visar var länets depåer och uppställningsplatser för buss finns.

## 4. Taxifordon

### 4.1 Ansvar och roller

Din Tur erbjuder sina medlemmar att upphandla särskilda persontransporter. Dessa transporter utförs i stor utsträckning med mindre fordon. Avtalslängden för dessa trafikavtal är i nuläget fyra år.

Din Tur formar i dialog med sina medlemmar kraven i upphandlingarna. Där kravställs bland annat fordonstyp, antal fordon, fordonsutrustning och drivmedel.

Din Tur ansvarar för uppföljning av trafikavtalen. Uppföljning sker på tertialbasis och fordon är en del som följs upp.

De trafikbolag som vunnit avtalen har ansvar för att fordonen och dess förare uppfyller de krav som ställts i upphandlingen samt fordonskontroller. Om brister upptäcks vid avtalsuppföljning så beläggs trafikbolagen med viten.

I dagsläget så har Din Tur avtal som innefattar taxifordon med åtta trafikbolag i länet. Dessa finns redovisade i *bilaga 3 - trafikplan*.

### 4.2 Specialfordon 2023

Det har inte funnits en nationell standard för större taxifordon på samma sätt som för bussfordon. Ett antal trafikhuvudmän har tidigare tagit fram en riktlinje som kallas *Specialfordon 2014*. Svensk Kollektivtrafik bedriver ett projekt som heter *Kraftsamling MERIT*. Inom det projektet har det arbetats fram ett förslag på en ny standard som fått namnet *Specialfordon 2023*. Standarden innehåller bland annat storleksmått, utrustningskrav och krav på antal passagerare.

Din Tur har använt en egen anpassad fordonsspecifikation vid tidigare upphandlingar. Inför kommande upphandlingar så ses denna specifikation över med utgångspunkt i den nya nationella standarden.

### 4.3 Fordonstyper

Det finns fyra sorter taxifordon som används för allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter. Dessa är:

- Större multifordon - flera rullstolar/bårar + sittande passagerare
- Mindre multifordon - en rullstol eller bår + sittande passagerare
- AN-fordon minibuss - upp till 8 sittande passagerare
- AN-fordon personbil - upp till 4 sittande passagerare

### 4.4 Nuläge fordonsupplägg

Samtliga fordonstyper finns representerade i dagens avtalsupplägg. Exakt antal varierar under avtalstid beroende av om behovet ökat eller minskat. Nedanstående fordon finns i enlighet med nuvarande avtal för särskilda persontransporter.

- Större multifordon 47 stycken
- Mindre multifordon 9 stycken
- AN-fordon minibuss 18 stycken
- AN-fordon personbil 32 stycken

Fordonen finns spridda över hela länet kopplade till kommunala trafikområden.

#### 4.5 Framtida fordonsupplägg

Nya trafikavtal för särskilda persontransporter ska startas upp 2025. Inför dessa ska fordonskraven i nuvarande trafikavtal ses över.

Antalet fordon och fördelning mellan olika fordonstyper avgörs av de behov som bedöms finnas i länet vid upphandlingstillfället.

När länet startat upp sitt planerade närtrafiksupplägg så förväntas antalet multifordon öka, då dessa fordon även förutom hög tillgänglighet ska ha kapacitet att samordna resenärer från olika trafikslag.

#### 4.6 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Taxifordon av personbilsklass har ingen särskild tillgänglighetsanpassning. Dessa kan därför inte ta personer i rullstol. Med förarens personliga service kan dock personer med exempelvis synnedsättning eller lindrigare rörelsenedsättning åka med dessa fordon.

I multifordon så finns lift eller ramp som möjliggör på- och avlastning av personer i rullstol samt på bår. I dessa fordon finns flexibel inredning som kan anpassas utifrån olika passagerarbehov.

Mer information om tillgänglighetsnivån på fordon återfinns i *bilaga 2 - plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

#### 4.7 Fordonsutrustning

Fordonsutrustning i kommande upphandlingar kommer att utgå ifrån den reviderade fordonsspecifikation som Din Tur avser ta fram.

Fler taxifordon kommer att utrustas med viseringsutrustning som möjliggör visering av kollektivtrafikens resprodukter i syfte att kunna använda fordonen i allmän kollektivtrafik.

Genom ett nytt samordningssystem som är uppkopplat mot fordonens mobiltelefoner så kommer alla taxifordon ha fordonspositionering i realtid. Detta för att möjliggöra digitala bokningstjänster och öka tillgängligheten till transporter.

#### 4.8 Drivmedel och infrastruktur

EU beslutade 2019 om ett direktiv för miljöstyrning av fordonsupphandling, *Clean Vehicles Directive 2019/1161*, och detta direktiv är under 2022 infört i svensk lagstiftning i *lagen om miljökrav vid vissa upphandlingar av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (2011:846)*. I lagen som gäller från augusti 2021 anges minimikrav vid fordonsupphandlingar. När det gäller taxifordon så omfattar lagen endast fordon utan handikappanpassning (AN-fordon).

Målet är att succesivt öka andelen emissionsfria fordon. Till år 2030 ska minst 50 % av de upphandlade fordonen vara emissionsfria. Detta kommer att styras av kommande upphandlingar 2025 samt 2029. Ökningen tros främst komma genom fler elfordon med batteridrift. Även elbilar med vätgasdrift kan på sikt bli aktuella. Omfattningen av emissionsfria fordon styrs dels av fordonstillgång i respektive fordonsklass, dels möjligheterna till laddning och tankning. De fordon som inte är emissionsfria ska fortsatt drivas på hållbarhetsklassade biodrivmedel och därigenom vara fossilfria.

Även taxifordon behöver tillgång till tankställen eller laddinfrastruktur. För mindre fordon kan dock laddning och tankning till stor utsträckning ske på publika platser. Upphandlade trafikbolag måste dock ha en plan för hur laddning och tankning ska kunna ske så inte fordon blir stående och inte kan nyttjas. Samhällets aktörer kan här behöva hjälpa till för att se till att nödvändig ladd- och drivmedelsinfrastruktur finns tillgängligt i hela länet.

#### 4.9 Fordonskontroller

Taxifordon som ingår i avtal kopplade till Din Tur har krav på årliga fordons- och säkerhetskontroller. Dessa sker hos auktoriserat besiktningsorgan och redovisas av besiktningsorganet i fordonsdatabasen FRIDA.

Innan ett fordon sätts i trafik ska det genomgå leveranskontroll. Även dessa sker hos besiktningsorgan och redovisas i databasen FRIDA.

Trafikhuvudmannen har därutöver rätt att utföra stickprovskontroller i anslutning till köruppdrag för att säkerställa att fordonskraven efterlevs.

Genomförda kontroller redovisas på tertialbasis vid avtalsuppföljning. Brister som upptäcks innebär produktionsavdrag för trafikföretaget.

För närvarande planeras inga förändringar i detta upplägg inför kommande upphandlingar.

### 5. Genomförande

Denna bilaga ska ligga till grund för Din Turs arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Omformning av fordonsupplägget kan huvudsakligen ske vid uppstart av nya trafikavtal enligt de perioder som redovisats under punkten 5.

Denna bilaga ska hållas aktuell och relevant. Genomlysning genomförs varje år och finns behov av justeringar så ska dessa införas vid genomlysningen. Större förändringar i dokumentet ska förankras hos Din Turs medlemmar och därefter beslutas i Din Turs politiska direktion.

### 6. Begreppsförklaring

I bilaga 7 - begreppsförklaring återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.





DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland  
2024-2030

# Bilaga 5

## Färdtjänst & Riksfärdtjänst



## *Innehåll*

1. Tillståndshandläggning och resor .....	2
2. Färdtjänst .....	2
3. Tillämpningsanvisningar av färdtjänst .....	3
4. Riksfärdtjänst.....	5
5. Tillämpningsanvisningar av riksfärdtjänst .....	6
6. Egenavgifter Riksfärdtjänst .....	7

## 1. Tillståndshandläggning och resor

Det är i Lag om färdtjänst (1997:736) och Lag om riksfärdtjänst (1997:735) möjligt för kommuner att överlåta ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Det finns flera fördelar i fråga om jämlikhet, förutsägbarhet och kostnadseffektivitet vid en samlad överlämning från medlemmarna till kollektivtrafikmyndigheten.

Sex av sju kommuner i länet har överlåtit ansvaret för upphandling, bokning och samordning samt uppföljning av färdtjänst och riksfärdtjänst. Sundsvalls kommun har upphandlat sina färdtjänst- och riksfärdtjänstresor själva och dessa hanteras inte av Din Tur. I de övriga sex kommunerna genomfördes totalt 121 002 färdtjänstresor och 1 580 riksfärdtjänstresor under 2023. (2019: 134 110 färdtjänstresor och 1 647 riksfärdtjänstresor).

Tre av länets sju kommuner har lämnat över myndighetsutövningen gällande handläggning och beslut av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst till Din Tur. I Ånge, Timrå och Kramfors kommun uppgick antalet innevånare till 44 654 och antalet färdtjänstillstånd till 1 787, vilket motsvarar 4 procent av befolkningen i kommunerna.

I nedanstående tabeller anges antal färdtjänstillstånd, färdtjänstresor och riksfärdtjänstresor för dessa kommuner under 2019 respektive 2023.

2019	Färdtjänstillstånd	Färdtjänstresor	Riksfärdtjänstresor
Ånge kommun	370	5 169	420
Timrå kommun	702	24 655	42
Kramfors kommun	1 078	20 714	141

2023	Färdtjänstillstånd	Färdtjänstresor	Riksfärdtjänstresor
Ånge kommun	302	4 967	313
Timrå kommun	642	23 862	55
Kramfors kommun	843	17 924	138

## 2. Färdtjänst

Färdtjänst är ett komplement till kollektivtrafiken och regleras av Lag om färdtjänst (1997:736). Med färdtjänst avses enligt 1 § Lag om färdtjänst "särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder". Enligt 7 § Lag om färdtjänst ska tillstånd meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Ett tillstånd för färdtjänst kan gälla tills vidare eller för viss tid. Tillståndet får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om vilket färdtjänstmedel som får användas, inom vilket område resor får göras samt hur många resor tillståndet omfattar. Om särskilda skäl finns, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor. Avsaknad av kollektivtrafik är ingen grund för beviljande av färdtjänst.

Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan

kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner (3 § Lag om färdtjänst). En kommun kan överlåta ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet som då bär ansvaret om att anordna färdtjänst och uppgifter som innefattar myndighetsutövning.

Tillstånd prövas av kommunen där sökande är folkbokförd, om kommunen har överlåtit ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten prövas tillståndet av myndigheten. Att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst innebär myndighetsutövning och förvaltningslagen ska tillämpas. Förvaltningslagen innehåller ett antal tvingande bestämmelser som gäller vid all myndighetsutövning mot någon enskild. Förvaltningslagen innehåller också bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet. Dessa gäller vare sig handläggningen sker hos en kommunal nämnd eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Som allmänna krav på handläggningen av ärenden gäller bestämmelserna i 9 § Förvaltningslagen: "Ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts".

Tillstånd till färdtjänst omfattar inte resor där stat, kommun, region, organisation, företag eller annan betalningsansvarig finns. Exempel på detta kan vara sjukresor, skolskjutsar, resor till/från daglig verksamhet som anordnas enligt LSS eller resor till/från dagverksamhet enligt SoL. Resor i samband med arbetslivsinriktad rehabilitering, gruppresor och tjänsteresor är också exempel på resor som vanligtvis ej är färdtjänstresor.

### 3. Tillämpningsanvisningar av färdtjänst

Nedanstående tillämpningsanvisningar gäller för de kommuner som överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst till Din Tur. Dessa kommuner är Kramfors, Timrå och Ånge.

Ansökan - Ansökan om färdtjänst ska ske skriftligt på avsedd blankett.

Medicinskt underlag - Behovet ska, om så begärs, kunna styrkas genom utlåtande från läkare eller annan sakkunnig som har kännedom om den sökandes funktionsnedsättning och vilka hinder detta medför vid resa med allmänna kommunikationer.

Utredning - Den sökandes förutsättningar för rätt till färdtjänst definieras vid utredningstillfället.

Beslut - Beslut gällande tillstånd om färdtjänst lämnas skriftligt. Av beslutet ska framgå vad den sökande är berättigad till. Beslut som går den sökande emot ska motiveras och åtföljas av en underrättelse om hur beslutet kan överklagas.

Återkallelse av tillstånd - Tillståndsgivaren får återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst, om förutsättningarna för färdtjänsten inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten (12 § Lag om färdtjänst).

Barn - Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

Förnyelse och förändring - Den som beviljats färdtjänstillstånd är skyldig att meddela ändrade förhållanden som kan påverka rätten till färdtjänst. Den färdtjänstberättigade ansvarar själv för att ansöka om förnyelse av tillstånd.

Giltighet - De flesta tillstånd är tidsbegränsade, i speciella fall beviljas tillståndet tills vidare. Tillståndet kan förenas med föreskrifter och villkor. Det kan exempelvis gälla under viss period på året, under viss tid på dygnet eller endast till vissa resmål.

Antal resor - Antal resor i Timrå kommun är begränsat till 150 enkelresor per år, ytterligare resor kan efter ansökan beviljas. I Ånge och Kramfors kommun är antalet resor obegränsat.

Arbetsresor - Färdtjänst i form av arbetsresa fordrar särskilt tillstånd. Med arbetsresa menas resa mellan bostaden och arbetsplats där anställningsförhållande råder. Resan ska gå i anslutning till arbetets början och slut. Antal arbetsresor begränsas ej. Resor i tjänsten betraktas inte som arbetsresa eller färdtjänst.

Legitimering - Färdtjänsttillståndet är personligt och den färdtjänstberättigade ska kunna legitimera sig.

Bärhjälp/trappklättrare - Bärhjälp/trappklättrare kan i vissa fall beviljas (trapphus eller motsvarande, ej inne i bostaden) under en begränsad tidsperiod om ett år. Chauffören har på plats rätt att neka att utföra beviljad insats om denne bedömer att det inte kan genomföras på ett säkert sätt, detta med hänsyn taget både till resenärens och chaufförens säkerhet.

Hjälpmedel - Nödvändiga förflyttningshjälpmedel samt tjänstehund (ledar-, service- och signalhund) som är knutet till resenärens funktionsnedsättning får medföras.

Bagage - Högst tre icke skrymmande kollin får medtagas på resan.

Ledsagare - Ledsagare kan beviljas om den sökande inte kan klara av att resa på egen hand med den service som normalt ges av föraren. Behovet ska vara knutet till själva resan och inte till vistelsen vid resmålet. Ledsagare ska påbörja och avsluta resan tillsammans med den färdtjänstberättigade. Den färdtjänstberättigade anlitar själv sin ledsagare som ska kunna tillgodose dennes behov av hjälp under resan. Ledsagare som beviljats enligt färdtjänstlagen betalar ingen egenavgift.

Medresenär - Medresenär får följa med den färdtjänstberättigade, i huvudsak erlägger medresenären samma avgift som den färdtjänstberättigade, avvikelser gäller för barn. Medresenär ska påbörja och avsluta resan tillsammans med den färdtjänstberättigade. Medresenär får inte orsaka extra service av föraren.

Olika tillämpningar gäller i olika kommuner gällande antal medresenärer som får följa med och vilka avgifter som ska erläggas:

- Ånge kommun: En medresenär. Barn upp till 12 år åker utan avgift och medföljande barn över 12 år erlägger vuxenavgift.
- Timrå kommun: Två medresenärer. Barn som medföljer erlägger samma avgift som den färdtjänstberättigade.
- Kramfors kommun: En medresenär. Medresenär över 19 år erlägger samma avgift som den färdtjänstberättigade, 8-19 år erlägger halv avgift och 0-7 år åker utan avgift.

Resa för barn - Bilkuddar finns tillgängliga i fordonen. Bilbarnstol kan tillhandahållas efter förbeställning om minst två timmar.

Färdtjänstberättigade i kollektivtrafiken - En person som har tillstånd till färdtjänst har rätt att ta med sig en ledsagare/medresenär kostnadsfritt på Din Turs bussar mot uppvisande av färdtjänstkort. Detta gäller dock ej på linje 98 och 100 (Y-buss).

Trafikeringsområden - Resor för respektive kommun får genomföras enligt nedan:

- Ånge kommun: Inom kommunen.
- Timrå kommun: Inom en radie av fem mil från bostaden.
- Kramfors kommun: Inom kommunen samt fyra mil utanför kommungränsen.

Färdtjänst får nyttjas för resor inom övriga kommuner i Västernorrlands län.

Resa i annan kommun utanför länet - Den som har tillstånd för färdtjänst kan, efter särskild ansökan, beviljas resor vid vistelse i kommun utanför Västernorrlands län. Egenavgift erläggs enligt särskild taxa.

Trafikeringsstid - I Ånge och Kramfors kommun får resor genomföras vardagar kl. 05.00-23.00 och helger kl. 06.00-23.00. I Timrå kommun finns ingen tidsbegränsning.

Beställning och avbeställning - Resor bokas hos Din Tur kundcenter. Resan ska beställas från en adress till en annan. Uppehåll under resan tillåts ej. För att i möjligaste mån kunna tillgodose önskemål om avresetid och säkerställa en bra planering av tillgängliga fordon bör beställning ske i god tid. Avresetiden kan justeras med 10 minuter tidigare eller senare utan att resenären meddelas. Resor som inte kommer att genomföras måste avbeställas.

Samordning - Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform och resorna samordnas, vilket innebär samåkning med andra resenärer. Undantag från samåkning kan beviljas efter särskild prövning.

Service vid resa - Chauffören ska, utan extra kostnad, hjälpa den färdtjänstberättigade:

- att hämta och lämna vid port/entré, lägenhet, hållplats och övriga inrättningar, och vid behov hjälpa resenärer upp/ned i trapphus etc.
- i och ur fordonet
- vid behov med säkerhetsbältet
- med handbagage och hjälpmedel

Egenavgifter - Egenavgiften baseras på prissättningen i den allmänna kollektivtrafiken och är 1,5 gånger biljettpriiset. Egenavgiften betalas direkt till chauffören med kort eller kontanter.

## 4. Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst regleras i Lag om riksfärdtjänst (1997:735). 1 § En kommun skall på de villkor som anges i denna lag lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Riksfärdtjänst gäller för resor inom Sverige och på reserelationer där färdtjänstlagen inte är tillämplig. Ändamålet med resan ska vara rekreation, fritidsverksamhet eller annan enskild angelägenhet. För att nyttja riksfärdtjänst krävs ett särskilt tillstånd för varje resetillfälle.

Som komplement till riksfärdtjänstlagen kan tillståndsgivaren utfärda generella regler. De får endast komplettera lagen och får inte innehålla bestämmelser som inskränker en persons rättigheter i förhållande till lagen.

Syftet med regelverket är att ge vägledning vid myndighetsutövning och som ett hjälpmedel för att den som ansöker om riksfärdtjänst ska kunna bedömas rättssäkert utifrån samma grund.

Tillstånd prövas av kommunen där sökande är folkbokförd, om kommunen har överlåtit sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet är det myndigheten som prövar frågor och fattar beslut om tillstånd för riksfärdtjänst. Att pröva frågor om tillstånd till

riksfärdtjänst innebär myndighetsutövning och förvaltningslagen ska tillämpas. Förvaltningslagen innehåller ett antal tvingande bestämmelser som gäller vid all myndighetsutövning mot någon enskild. Förvaltningslagen innehåller också bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet. Dessa gäller vare sig handläggningen sker hos en kommunal nämnd eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Som allmänna krav på handläggningen av ärenden gäller bestämmelserna i 9 § Förvaltningslagen: "Ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts".

## 5. Tillämpningsanvisningar av riksfärdtjänst

Nedanstående tillämpningsanvisningar gäller för de kommuner som överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst till Din Tur. Dessa kommuner är Kramfors, Timrå och Ånge.

Färd sätt - Riksfärdtjänst beviljas i första hand med den allmänna kollektivtrafiken (tåg, flyg, buss, båt) tillsammans med ledsagare. I andra hand beviljas allmän kollektivtrafik i kombination med taxi eller specialfordon. Fungerar inget av det beviljas resa med taxi eller specialfordon. Avsaknad av allmän kollektivtrafik på aktuell sträcka, avgångstider som inte passar eller brist på ledsagare är inte skäl till att bli beviljad resa med taxi eller specialfordon.

Samåkning - Samordning av resor med taxi eller specialfordon sker regelmässigt där det är möjligt med hänsyn till resenärens funktionsnedsättning. Samåkning kan därmed ske hela eller delar av resan. Vid samåkning kan färdvägen och restiden bli förlängd. Önskad avresetid kan behöva anpassas för att möjliggöra samordning. Hänsyn tas till resenärens funktionsnedsättning och ändamålet med resan.

Ansökan - Ansökan om riksfärdtjänst ska ske skriftligt på avsedd blankett. Ansökan om riksfärdtjänst bör göras i god tid, minst tre veckor innan planerad avresa. Inför storhelger bör ansökan göras minst sex veckor innan planerad avresa.

Beställning - När en resenär fått tillstånd för riksfärdtjänst med allmän kollektivtrafik beställs resorna hos Riksfärdtjänsten Sverige AB som skickar biljetterna till resenären. Vid beviljad riksfärdtjänst med taxi eller specialfordon bokar resenären resan hos Din Tur kundcenter.

Hjälpmedel - De hjälpmedel som är nödvändiga för resans genomförande får medföras.

Bagage - Vid resa med allmänna kommunikationer får bagage medföras enligt trafikföretagens bestämmelser. Vid resa med bil/specialfordon får en resväska och ett handbagage medföras.

Medresenär - Medföljande person som inte är ledsagare kallas medresenär. Vid resa med bil/specialfordon kan, efter ansökan, en medresenär beviljas medfölja på resan. Medresenären får inte förorsaka extra service av föraren. Medresenär får medföra en resväska och ett handbagage.

Avgifter - Taxan för riksfärdtjänst beslutas av regeringen som har meddelat föreskrifter om resenärens egenavgifter och dessa regleras genom "Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst". En medresenär betalar egenavgift enligt riksfärdtjänsttaxa för vuxen.

## 6. Egenavgifter Riksfärdtjänst

Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst.

Vägavstånd i kilometer	Egenavgift
0 - 100	105 kr
101 - 125	130 kr
126 - 150	165 kr
151 - 175	195 kr
176 - 200	220 kr
201 - 225	255 kr
226 - 250	275 kr
251 - 275	300 kr
276 - 300	320 kr
301 - 350	370 kr
351 - 400	420 kr
401 - 450	455 kr
451 - 500	480 kr
501 - 600	535 kr
601 - 750	600 kr
751 - 1000	655 kr
1001 - 1250	680 kr
1251 - 1500	700 kr
1501 och längre	755 kr

Resenärer under 26 år och studerande som innehar Centrala studiestödsnämndens rabattkort eller Sveriges Förenade Studentkårs studentkort betalar 70 procent av egenavgiften.





DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland  
2024-2030

# Bilaga 6

## Indikatorer



## Innehåll

1. Bakgrund .....	1
2. Målmodell.....	2
3. Indikatorer Allmän kollektivtrafik.....	3
4. Indikatorer Särskilda persontransporter.....	6
5. Uppföljning av indikatorer .....	9
Bilaga 6.1. Karta- andelen invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafik till närmaste kommunhuvudort med max 45 minuters restid .....	10
Bilaga 6.2. Karta- andelen invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafik till närmaste arbetsmarknadsregionscenter med max 60 minuters restid .....	11

## 1. Bakgrund

Trafikförsörjningsprogrammet är beroende av en tydlig genomförandeplan. Då målen är allmänt hållna så behövs indikatorer som är mätbara för att kunna följa upp målen.

I denna bilaga redovisas de indikatorer som ska gälla för uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet. Dokumentet redogör även för hur indikatorerna ska följas upp och presenteras.

Indikatorerna som avser Kollektivtrafikbarometerfrågor är baserade på kollektivtrafikresenärer och sällanresenärers svar. En del av indikatorerna kan vara svåra att få en uppfattning om huruvida resultatet ställer sig i förhållande till andra trafikhuvudmän i Kollektivtrafikbarometern. Därav har en omvärldsbevakning gjorts som kommit fram till ett antal referenslän som är jämförbara med Västernorrland. Dessa trafikhuvudmän är Dalatrafik, Länstrafiken i Västerbotten, Kalmar län, Värmlandstrafiken (inklusive Karlstadsbuss) och X-trafik där deras resultat i Kollektivtrafikbarometern har tagits ut och beräknats för att få fram ett snitt. Snittet kommer att uppdateras årligen för att följa upp hur Din Tur förhåller sig i målsättningen med dessa län.

## 2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



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

Samtliga ovanstående mål har indikatorer som redovisas i detta dokument

### 3. Indikatorer Allmän kollektivtrafik

Område: Nöjd resenär				Värde						
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens län	Kommentar
Enkelt	Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper	Det är enkelt att få information inför resan	Kollbar E1	69%	72%	75%	80%	85%	77%	
		Det är enkelt att köpa bolagets biljetter & kort	Kollbar E2	72%	75%	80%	85%	90%	78%	
		Det är enkelt att resa med bolaget	Kollbar C6	69%	72%	75%	80%	85%	73%	
Tryggt	Våra resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken	Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken. Män/Kvinnor.	Kollbar C11	79%	80%	82%	85%	87%	84%	
				73%	75%	80%	85%	87%	70%	
		Jag kan lita på att jag kommer fram i tid	Kollbar C12	62%	65%	73%	75%	80%	61%	Indikatorn ger en bild av den upplevda tidhållningen för kollektivtrafikresenärer.
		Andelen av trafiken som följer tidtabellen	Consat	XX	XX	80%	85%	90%		Indikatorn ger en bild av den faktiska tidhållningen och ska börja mätas när nytt realtidssystem är implementerat.
Attraktivt	Invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor	Nöjd-kund-index (NKI)	Kollbar årsrapport	59%	62%	65%	70%	75%	69%	
		Antal kollektivtrafikresor/år	Power BI	8 542 781	8 960 000	9 420 000	9 890 000	10 300 000		
			Norrtåg	440 041	462 000	485 000	494 848	504 754		

Område: Växande region				Värde						
Ledord	Mål	Indikator/aktivitet	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens	Kommentar
Konkurrenskraftigt	Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen	Det är prisvärt att resa med kollektivtrafiken	Kollbar C7	50%	53%	58%	63%	68%	49%	
		Det finns fördelar med att åka kollektivt	Kollbar C2	66%	70%	75%	80%	85%	73%	
Sammanhållet	Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål	Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör	Kollbar C4	77%	80%	83%	87%	90%	79%	
		Tidtabeller anpassas så att byten mellan buss och tåg fungerar	Rebus & Tågplan	XX	XX	XX	XX	XX		
Utvecklande	Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling	Andelen invånare som kan arbeta pendla med kollektivtrafiken till närmaste kommunhuvudort med max 45 minuters restid	SCB, Rebus, GIS	82%	82%	82%	85%	89%		
		Andelen invånare som kan arbeta pendla med kollektivtrafiken till närmaste arbetsmarknadsregionscenter med max 60 minuters restid	SCB, Rebus, GIS	82%	82%	82%	85%	87%		
		Mina möjligheter att resa kollektivt har förbättrats det senaste året	Kollbar C9	30%	33%	35%	40%	45%	35%	

Område: Hållbart samhälle				Värde						Referens län	Kommentar
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030			
Ekologiskt	Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan	Andelen utsläppsfria buss- och taxifordon	FRIDA (Buss)	1%	2%	4%	66%	66%	17%	Större förändringar i fordonsupplägg är endast möjligt vid starten av nya avtal. För busstrafiken sker detta i december 2027 och för taxitrafiken i juni 2025 samt juni 2029.	
			FRIDA (Taxi)	2%	4%	60%	60%	90%			
		Kollektivtrafikens andel av de totala motoriserande resandet	Kollbar årsrapport	11%	13%	14%	15%	17%			
Socialt	Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärgrupper	Andelen tillgänglighetanpassade bussfordon	FRIDA	47%	47%	47%	90%	90%	62%	Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag.	
		Andelen tillgänglighetanpassade hållplatser >20 påstigande	Rebus	40%	45%	50%	60%	75%		Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag. Projektomgången och kostnadsutvecklingen kan medföra förseningar i måluppfyllelsen.	
		Avgångstiderna passar mina behov. Män/kvinnor.	Kollbar C8	57%	59%	63%	65%	70%			
Ekonomiskt	Kollektivtrafiken ska bidra positivt till samhällsekonomins utveckling	Kostnadstäckningsgraden i busstrafiken	Power BI, Norrtåg	13%	14%	15%	20%	25%			
		Kollektivtrafikresor per produktionskm	Rebus, Power BI	0,66	0,70	0,75	1	1			

## 4. Indikatorer Särskilda persontransporter

Område: Nöjd resenär				Värde						
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens	Kommentar
Enkelt	Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper	Vilket sammanfattande betyg vill du ge beställningen av just denna resa?	Anbarο B8	91%	91%	92%	93%	94%	91%	Andelen som gett betyg 4 eller 5
Tryggt	Våra resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken	Om du tänker på dina färdtjänst-/sjukresor i allmänhet, vilket betyg vill du generellt ge tryggheten när du gör en resa?	Anbarο R19	88%	89%	90%	91%	92%	88%	
		Kom fordonet på det klockslag som du fick vid beställningen?	Anbarο R1	86%	87%	88%	90%	90%	88%	
		Kom du fram i tid?	Anbarο R16	94	95	96%	96%	97%	96%	
Attraktivt	Invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor	Vilket sammanfattande betyg vill du ge själva resan, det vill säga från hämtning till lämning?	Anbarο R17	92%	93%	94%	95%	96%	94%	

4.2. Område: Växande region				Värde						
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens län	Kommentar
Konkurrenskraftigt & Sammanhållet	Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen och Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål	Hur ofta åker du med vanlig linjetrafik, dvs med kollektivtrafikens bussar, tåg eller båtar?	Anbarok2	22%	23%	24%	28%	30%		Personer som har beviljats tillstånd för färdtjänst respektive sjukresa har inga andra valmöjligheter än att nyttja den särskilda persontrafiken. Varav målet om att kollektivtrafiken ska konkurrera med bilen samt att systemet ska vara sammanhållet blir i dess mening svårt att mäta varav dessa ledord är sammanslagna gällande indikatorerna för den särskilda persontrafiken.
Utvecklande	Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling	Om du tänker generellt på dina färdtjänst-/sjukresor, vilket betyg vill du ge hur det fungerar överlag?	AnbarokR20	84%	85%	86%	87%	88%	86%	

Område: Hållbart samhälle				Värde						
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens	Kommentar
Ekologiskt	Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan	Andelen utsläppsfria buss- och taxifordon	FRIDA (Taxi)	2%	4%	50%	60%	90%		Större förändringar i fordonsupplägg är endast möjligt vid starten av nya avtal. För busstrafiken sker detta i december 2027 och för taxitrafiken i juni 2025 samt juni 2029. I nuläget ställs inga krav om emissionsfria multifordon så ledes innefattar indikatorn bara personbilar. Beroende på utfallet av upphandlingen av SÄKO2025 avser vi att eventuellt även mäta andelen emissionsfria multifordon.
		Andelen samordnade resor för särskild persontrafik	Alfa	45%	47%	50%	52%	54%		
Socialt	Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärgrupper	Andelen tillgänglighetansade bussfordon	FRIDA	47%	47%	47%	90%	90%		Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag.
		Andelen tillgänglighetansade hållplatser >20 påstigande	Rebus	40%	45%	50%	60%	75%		Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag. Projektomgången och kostnadsutvecklingen kan medföra förseningar i måluppfyllelsen.
Ekonomiskt	Kollektivtrafiken ska bidra positivt till samhällsekonomins utveckling	Kostnadstäckningsgraden i SÄKO-trafiken	Power BI	14%	14%	15%	16%	17%		Erlagda egenavgifter för sjukresor och färdtjänst. Är direkt kopplat till egenavgifterna för SÄKO-trafiken samt producerad kilometer.

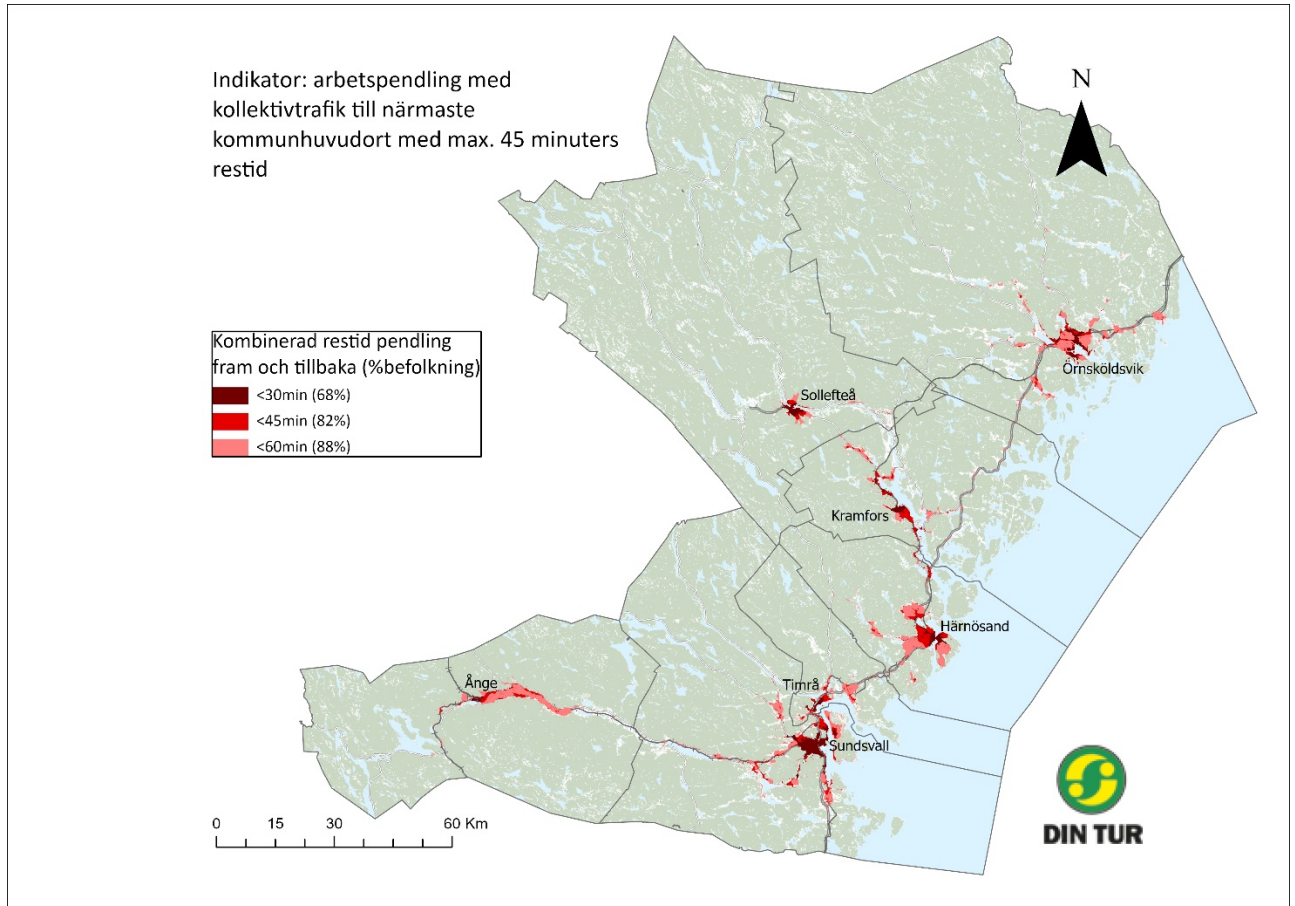
## *5. Uppföljning av indikatorer*

Samtliga indikatorer ska följas upp kontinuerligt. Flertalet indikatorer följs upp på tertialbasis och redovisas i tertialrapporter och i avtalsuppföljning. Övriga följs upp på årsbasis. Samtliga indikatorer ska redovisas i Din Turs årsredovisning.

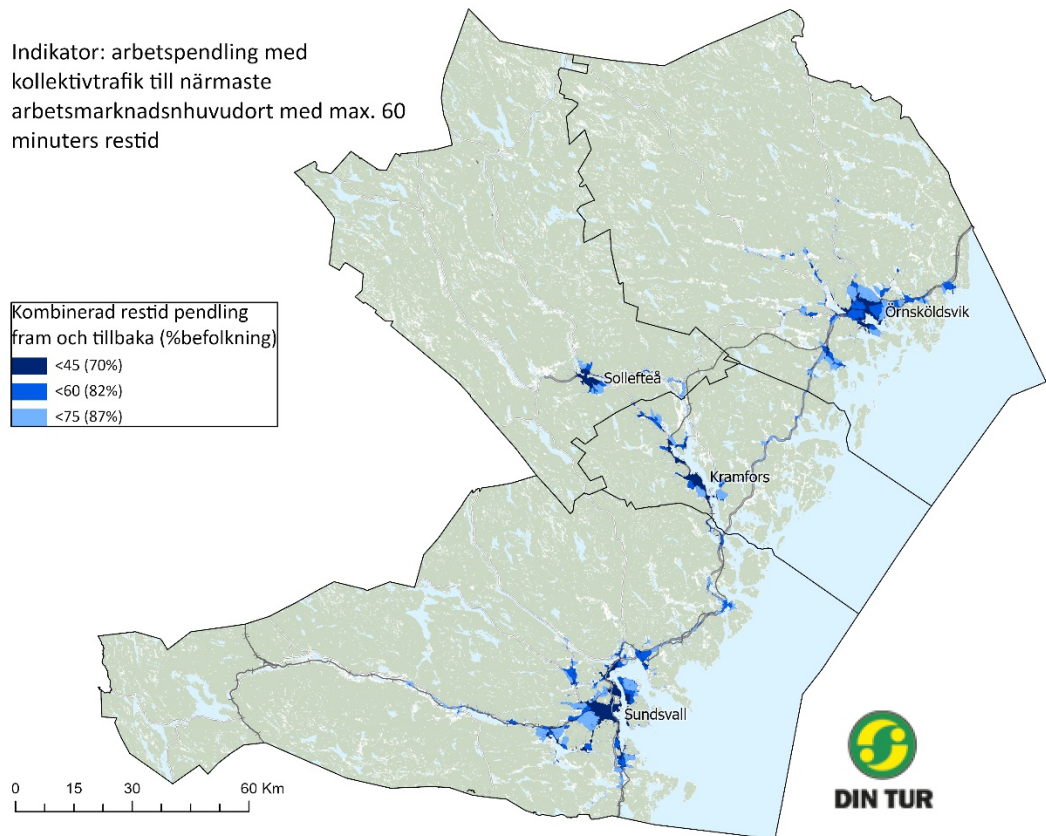
Många indikatorer har en koppling till den nationella resvaneundersökningen Kollbar. Din Tur har en löpande prenumeration på Kollbar som omfattar 2 400 respondenter per år. Kopplat till det nya trafikförsörjningsprogrammet så ska en utökad beställning genomföras vart fjärde år med start 2024 för att få data som kan brytas ned och analyseras djupare.

Din Tur ska använda framtagna data som grund för uppföljning av genomförd verksamhet och planering av framtida verksamhet.

## *Bilaga 6.1. Karta - andelen invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafik till närmaste kommunhuvudort med max 45 minuters restid*



## *Bilaga 6.2. Karta - andelen invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafik till närmaste arbetsmarknadsregionscenter med max 60 minuters restid*







DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland  
2024-2030

# Bilaga 7

## Processbeskrivning



Arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län påbörjades i september 2021. Under 2023 har fokus varit att förankra och genomarbeta de förslag och processer som finns i Trafikförsörjningsprogrammet för att landa i mål och indikatorer. Parallellt med denna process så har en process att ta fram en ny förbundsordning för Din Tur pågått. Dessa bägge processer har nära samröre med varandra och Din Tur har ansvarat för bägge processerna.

Mathias Sundin har som trafikchef tillsammans med Sofia Söderberg, trafikstrateg haft ansvar för processen att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Göran Anger som är senior rådgivare har haft ansvar för processen att ta fram förslag på en ny förbundsordning för Din Tur.

Ett stort antal aktiviteter har genomförts i syfte att informera och föra dialog om programmets utformning och innehåll. Till processen har politiker, tjänstepersoner samt representanter för olika intresseorganisationer bjudits in. Totalt så har cirka 200 personer deltagit i olika dialoger.

Arbetet har löpande återrapporterats till Din Turs politiska direktion.

Som stöd till processen har Ramboll upphandlats för att bidra med aktivitetsdokumentation samt framtagande av dokumentstruktur och textinnehåll.

## *Genomförda aktiviteter:*

### **2021**

9 - 10 november	Workshop om mål och trafikupplägg med den politiska direktionen samt den regionala samverkansgruppen. Fysisk aktivitet i Sollefteå
19 november	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
17 december	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)

### **2022**

19 januari	Tematisk workshop om biljetter och intäkter (digitalt)
20 januari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
26 januari	Tematisk workshop om hållbarhet och drivmedel (digitalt)
2 februari	Intern workshop om kundcenter och särskilda persontransporter (digitalt)
2 februari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
9 februari	Tematisk workshop om tillgänglighet och infrastruktur (digitalt)
16 februari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
23 februari	Tematisk workshop om tågtrafik och hela-resan-perspektivet (digitalt)
2 mars	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
15 mars	Dialogmöte med Örnsköldsviks kommun (digitalt)
16 mars	Information på regionala transportgruppen (digitalt)
18 mars	Information på regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (digitalt)
22 mars	Dialogmöte med Sollefteå kommun (digitalt)
24 mars	Information på Din Turs politiska direktion (digitalt)
29 mars	Dialogmöte med Kramfors kommun (digitalt)
29 mars	Intern workshop om biljetter och intäkter (fysiskt)
30 mars	Dialogmöte med Sundsvalls kommun (digitalt)
30 mars	Dialogmöte med Region Västernorrland (digitalt)
5 april	Dialogmöte med Ånge kommun (digitalt)
11 april	Dialogmöte med Timrå kommun (digitalt)
20 april	Dialogmöte med Härnösands kommun (digitalt)
22 april	Intern workshop hållplatshandboken (digitalt)
5 maj	Information regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (digitalt)
5 maj	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
20 maj	Workshop mål och indikatorer med Din Turs politiska direktion (fysiskt)
24 maj	Kompletterande dialogmöte med Timrå kommun (digitalt)
30 maj	Samråd med funktionsrätts- och seniororganisationer (digitalt och fysiskt)
1 juni	Samråd med grannlän, trafikbolag samt Norrtåg (digitalt)
3 juni	Samråd med näringslivsaktörer och besöksnäring (digitalt)

10 juni	Information regionala transportgruppen (digitalt)
14 juni	Intern workshop om mål och indikatorer (fysiskt)
16 juni	Workshop om indikatorer samt hållplatshandbok med regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (fysiskt och digitalt)
20 juni	Samråd med Trafikverket (digitalt)
27 juni	Dialog med Region Västernorrland om koppling till regional tillgänglighetsstrategi (digitalt)

### 2023

27 mars	Intern workshop om indikatorer (fysiskt)
1 juni	Workshop Hållplatshandboken & Indikatorer (fysiskt)
5 september	Arbetsgruppsmöte Hållplatshandboken (digitalt)
28 september	Workshop om trafik med Din Turs politiska direktion (fysiskt)
10 oktober	Arbetsgruppsmöte Hållplatshandboken (fysiskt)
11 november	Workshop om trafik med Din Turs politiska direktion (fysiskt)

### *Organisationer som deltagit och / eller bidragit:*

- Astma- och allergiförbundet
- Centrala Buss i Östersund AB
- DHR - Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet
- FSDB - Förbundet Sveriges dövblinda
- Funktionsrätt Västernorrland
- Företagarna Västernorrland
- Härnösands kommun
- Höga Kusten destinationsbolag
- Hörselskadades riksförbund
- Kramfors kommun
- LRF Västernorrland
- Länstrafiken i Norrbottens län
- Länstrafiken i Västerbottens län
- Mittbuss AB
- Nobina AB
- Norrtåg AB
- PRO - Pensionärernas Riksorganisation
- Region Jämtland / Härjedalen
- Region Västerbotten
- Region Västernorrland
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
- SPF Seniorerna
- SRF - Synskadades riksförbund
- Sollefteå kommun
- Sundsvalls kommun
- Timrå kommun
- Trafikverket
- Ånge kommun
- Örnsköldsviks kommun

## Övriga inbjudna organisationer:

- Region Gävleborg
- Handelskammaren MittSverige
- High Coast Invest
- Svenskt Näringsliv

## Remissförfarande

Den 15 augusti 2022 skickade remissdokumenten ut till 48 organisationer och myndigheter. Remissperioden var satt från 15 augusti till 15 november 2022.

24 organisationer har inkommit med remissvar:

- Funktionsrätt Västernorrland
- Härnösands kommun
- Höga Kusten Destinationsutveckling
- Höga Kusten Turism
- Kommunal Mellersta Norrland
- Kramfors kommun
- Länsstyrelsen Västernorrland
- Länsstrafiken i Norrbottens län
- Mittuniversitetet
- PRO City Sundsvall
- Region Jämtland / Härjedalen
- Region Västerbotten
- Region Västernorrland
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län
- Sametinget
- SJ
- Sollefteå kommun
- SPF Seniorerna
- Sundsvalls kommun
- Synskadades Riksförbund SRF
- Timrå kommun
- Trafikverket
- Ånge kommun
- Örnsköldsviks kommun

Parallellt med extern remiss så har även internt remissarbete inom Din Tur pågått. Även framtagande av slutlig layout har skett under remissperioden.

En sammanställning av alla remissvar finns framtagen. Den innehåller kommentarer till synpunkter som varit relevanta men inte renderat i justering av dokument. Därutöver finns en sammanställning av de dokumentjusteringar som genomförts utifrån remissvaren.

Kvarvarande insatser:

- Layoutarbete på samtliga huvuddokumentet och samtliga bilagor

## *Förankring och antagande*

Under våren 2024 kommer Din Turs medlemmar att få möjlighet till en remissrunda för förankring av de justeringar som har gjorts i programmet, remisstiden är satt från 15 mars till 28 juni. Därefter efter kommer dokumenten att antas av Din Turs politiska direktion på ett möte den 27 september 2024.





**DIN TUR**

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland  
2024-2030

# Bilaga 8

## Begreppsförklaringar



## Begreppsförklaringar

I denna bilaga förklaras några av de begrepp som förekommer i trafikförsörjningsprogrammet samt dess bilagor.

Allmän kollektivtrafik - Äldre benämning på trafik som tillhandahålls allmänheten

Allmän trafikplikt - Trafik som bedöms nödvändig att upprätthålla med stöd av allmänna medel

Anropsstyrd trafik - Trafik som körs först efter att någon efterfrågat den genom anrop till beställningscentral till AI-system

Autonom trafik - Trafik med självkörande fordon

Bytespunkter - Plats där resenären kan byta mellan olika linjer och trafikslag

Din Tur - Varumärke och förkortning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som är trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Västernorrland

FRIDA - nationellt fordonsuppföljningssystem

Färdtjänst - Färdtjänst är kollektivtrafik för personer som inte kan resa med vanlig kollektivtrafik på grund av funktionsnedsättning. För att resa med färdtjänst behövs ett färdtjänstillstånd som kan ansökas hos kommunen där personen är bosatt. Färdtjänst regleras av färdtjänstlagen

Geografisk tillgänglighet - geografisk tillgång till kollektivtrafik, exempelvis avstånd till närmaste hållplats

Kollektivtrafik - Persontransporttjänster av allmänt och ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering

Kollektivtrafikbarometern - Nationell resvaneundersökning av allmänhetens och resenärers nöjdhet med kollektivtrafiken. Organisationen Svensk Kollektivtrafik är ansvarig

Kollektivtrafikhuvudman/trafikhuvudman - Länsvisa myndigheter som upprättar det regionala trafikförsörjningsprogrammet och ansvarar för länets kollektivtrafikförsörjning. I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) också den myndighet som är behörig att fatta beslut om allmän trafikplikt. Kallas även Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

Kombinerad mobilitet - Samordning av olika transporttjänster som underlättar för individer att utföra sina resebehov på kollektivt sätt.

Kommersiell trafik - Kollektivtrafik som drivs av en aktör på helt kommersiella villkor och som inte har något avtal med en regional kollektivtrafikmyndighet eller en aktör åt vilken en regional kollektivtrafikmyndighet har överlåtit befogenhet att ingå avtal om trafik

Kommunalförbund - är en offentligrättslig form för samverkan för kommuner och landsting, som i Sverige är reglerad i kommunallagen (3 kap 8 §, 9 kap 1-18 §§) Genom att ingå i ett kommunalförbund överlämnar kommunen eller regionen hantering av specificerade kommunala angelägenheter till ett visst kommunalförbund.

Kommunhuvudcentra - Kommunens största tätort tillika ort i vilken kommunens administration är belägen.

Kostnadstäckningsgrad/självfinansieringsgrad - i kollektivtrafiken ett mått som visar på hur stor andel av bruttokostnaden som täcks av biljettintäkter

Linjelagd trafik - trafik som går på en bestämd rutt vid bestämda tidslägen

Närtrafik - anropsstyrt trafikupplägg på landsbygd som ersätter linjelagd trafik

Periodkort - Biljett som berättigar till ett antal resor inom en bestämd tidsperiod eller obegränsat resande inom ett område under fastställd tid

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) - se information under Kollektivtrafikhuvudman

Restidskvot - kollektivtrafikens restid i jämförelse med bilens restid på samma sträcka. Bör ligga under 1,5 för att vara acceptabel

Riksfärdtjänst - Samma som färdtjänst men där resandet sker över länsgräns

SÄKO (Särskild Kollektivtrafik) - Äldre benämning på särskilda persontransporter

Särskilda persontransporter - Samlingsnamn för persontransporter som styrs av andra lagar än kollektivtrafiklagen. Mest vanligt är skolskjuts som lyder under skollagen (2010:800), färdtjänst som lyder under färdtjänstlagen (1997:736) samt sjukresor som lyder under lagen om ersättning för sjukresor (1991:419) samt vårdgivarens reglemente.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning - anpassning av kollektivtrafik för att möjliggöra användning för personer med en eller flera funktionsnedsättningar

Trafikbokslut - Årlig redovisning av länets kollektivtrafik gällande resande, produktion, kostnader och intäkter. Publiceras på Din Turs webbsida [www.dintur.se](http://www.dintur.se)

Trafikföretag/trafikbolag - Ett företag som bedriver kollektivtrafik på kommersiella premisser eller som på uppdrag av en regional kollektivtrafikmyndighet utför samhällssubventionerad kollektivtrafik

Trafikförsörjningsprogram - I enlighet med kollektivtrafiklagen ska varje RKM regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram ange behovet av kollektivtrafik, samt mål för kollektivtrafikförsörjningen i länet. Alla beslut om allmän trafikplikt ska gå att härleda ur programmet.

Turutbud - Det antal turer som erbjuds kunden under en timme eller ett dygn för en linje

