



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Remissversion 2022-08-15

Förord

Denna sida kommer att kompletteras med en inledande text skriven av kommunalförbundets ordförande Per Wahlberg.



Per Wahlberg
Ordförande

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

1. Trafikförsörjningsprogrammet i ett sammanhang	4
1.1 Trafikförsörjningsprogrammets roll	4
1.2 Förhållande till övriga regionala strategier	5
1.3 Processen fram till Trafikförsörjningsprogrammet	5
2. Nuläge	6
2.1 Kollektivtrafikorganisationen	6
2.2 Kollektivtrafiken i Västernorrland	6
2.3 Resande	8
2.4 Länet Västernorrland	10
3. Mål för framtidens kollektivtrafik	11
3.1 Målmodell	11
3.2 Målområde - nöjd resenär	12
3.3 Målområde - växande region	13
3.4 Målområde - hållbart samhälle	14
3.5 Koppling till övriga mål	15
4. Nöjd resenär	17
4.1 Restyper	17
4.2 Resenärsgupper	18
4.3 Produktutbud	18
4.4 Kommunikation	19
4.5 Trygghet	20
5. Attraktiv region	22
5.1 Trafikering	22
5.2 Infrastruktur	25
5.3 Hela-resan-perspektivet	26
5.4 Regional utveckling	27
6. Hållbart samhälle	28
6.1 Miljö & klimat	28
6.2 Social samhällsnytta	29
6.3 Resursoptimering	31
7. Lagar och bestämmelser	32
7.1 Regional kollektivtrafikmyndighet	32
7.2 Allmän trafikplikt	32
7.3 Kommersiell trafik	33
7.4 Färdtjänst	33
7.5 Taxi	33
8. Ramförutsättningar och Genomförandeplan	34
8.1 Organisation i förändring	34
8.2 Vikten av samverkan	34
8.3 Struktur för planering och uppföljning	35
8.4 Analys	36
8.5 Beredskap	36
8.6 Ekonomi	36
8.7 Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet	37
9. Bilagor	38



1. TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET I ETT SAMMANHANG

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

1.1 Trafikförsörjningsprogrammets roll

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

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

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

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet beskrivs under punkt 8 i detta dokument.

1.2 Förhållande till övriga regionala strategier

Regional Utvecklingsstrategi - RUS (2020)

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

Regional energi- och klimatstrategi (2019)

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

Regional Tågstrategi (2022)

En ny tågstrategi för Norra Sverige tas under 2022 fram av Norrtåg AB. Strategin hanterar potential, behov och utmaningar för tågets utveckling fram till 2040 och ska ligga till grund för kommande tågupphandling.

1.3 Processen fram till Trafikförsörjningsprogrammet

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

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





2. NULÄGE

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

2.1 Kollektivtrafikorganisationen

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

Medlemmar i Din Tur är länets samtliga kommuner och Region Västernorrland. Din Tur bedriver ingen kollektivtrafik i egen regi. All trafik som beslutas med allmän trafikplikt upphandlas av Din Tur under varumärket med samma namn eller av Norrtåg AB under varumärket Norrtåg. I länet består transportsystemet av busstrafik, tågtrafik, särskilda persontransporter samt kommersiell trafik. Alla delar är viktiga för att uppnå ett utvecklat och sammanhållet transportsystem som ger fullgod service åt länets samtliga medborgare.

2.2 Kollektivtrafiken i Västernorrland

Den linjelagda kollektivtrafiken i Västernorrland består av linjelagd trafik med buss och tåg, beställningstrafik med taxi, kommersiell trafik med buss och tåg samt särskilda persontransporter. Geografisk tillgänglighet och utbud skiljer sig åt mycket mellan olika delar av länet. Mer information återfinns i *bilaga 3 - trafikplan*.

2.2.1 Tågtrafik

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

Bilden till höger visar banor med persontrafik i svart samt övriga banor i grått. Resecentrum utgörs av gula cirklar medan övriga stationer är vita cirklar.

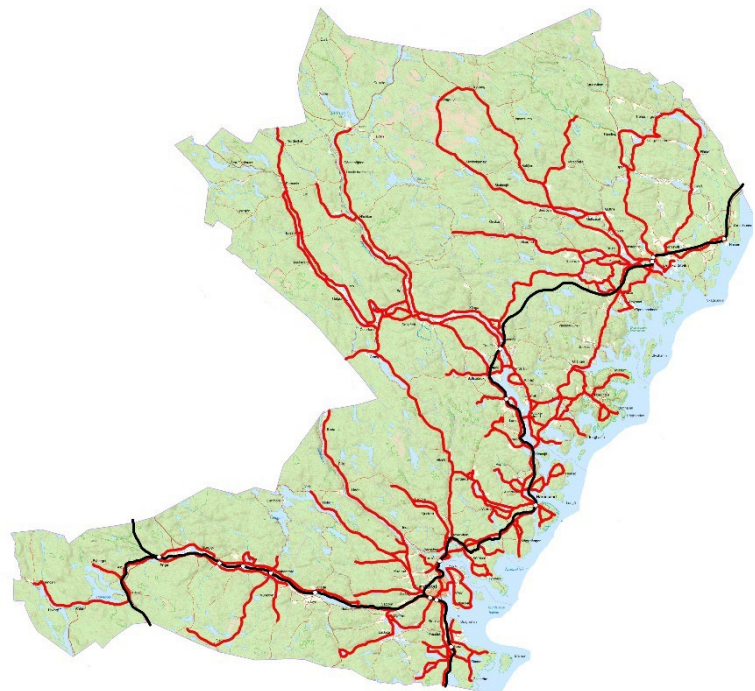


2.2.2 Busstrafik

I länet finns i nuläget 135 busslinjer. Dessa är fördelade enligt:

- Regiontrafik - linjer mellan kommuner - totalt åtta linjer
- Landsbygdstrafik - trafik inom kommunen utanför tätort - totalt 93 linjer
- Stadstrafik - trafik inom tätort i fyra kommuner - totalt 34 linjer

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



Kartan visar all linjelagd trafik i Västernorrland. Röda streck är busslinjer.

2.2.3 Anropsstyrd kollektivtrafik

I Region Västernorrland finns även ett stort antal kompletterande linjer (111 stycken) som ska säkerställa att invånare som bor i glesare miljöer och utanför större stråk får ett busutbud av kollektivtrafik. Kompletteringstrafiken behöver beställas via telefon, minst 2 timmar innan turens starttid, för att det ska vara möjligt att resa. Kompletteringstrafiken trafikeras huvudsakligen av taxi. I nuläget kan inte en gemensam biljett köpas för en resa där byte mellan taxi och buss sker. Kompletteringstrafiken marknadsförs i väldigt liten utsträckning och resandet är därför mycket lågt.

2.2.4 Särskilda persontransporter

Den särskilda persontrafiken omfattas av färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor, skolskjuts 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 i de fall personer som inte kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken i samband med ett besök hos en vårdinrättning.

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

2.2.5 Kommersiell trafik

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

Kommersiell tågtrafik bedrivs av SJ på sträckan Stockholm-Umeå. Även här finns viss biljettsamverkan.

2.3 Resande

2.3.1 Resmönster inom länet

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

Enligt den resvaneundersökning som gjordes i länet 2019 så är:

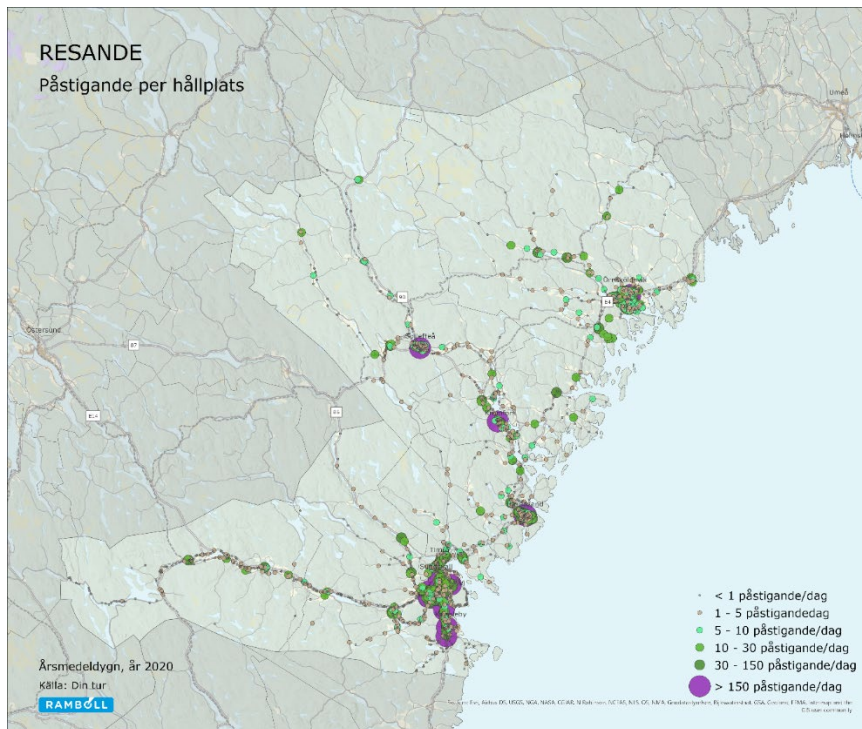
- 91% av respondenterna regelbundna bilresenärer
- 29% av respondenterna regelbundna kollektivtrafikresenärer
- Arbetspendlingen den enskilt största reseanledningen (29%)

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

2.3.2 Resande med kollektivtrafiken

I Västernorrland genomfördes 2019 11,2 miljoner resor med Din Tur och Norrtåg. Det motsvarar drygt 30 000 resor per dag eller 46 resor per invånare och år. Drygt 95% av resorna gjordes med buss och övriga 5% med tåg.

Resandet har påverkats kraftigt av pandemin. Det kollektiva resandet var 2021 38% lägre än 2019. Under första halvåret 2022 har dock det kollektiva resandet ökat igen och ligger i juni 2022 cirka 15% lägre än 2019.



Bilden visar påstigande per hållplats och ger en fingervisning om var i länet det kollektiva resandet sker. En majoritet av resorna sker i Sundsvallsregionen. Resandet i övrigt sker längs kusten, mellan kommunhuvudorterna samt i länets älvdalar.

2.3.3 Marknadsandel

Kollektivtrafikresornas andel av det totala motoriserade resandet var år 2021 8%. Detta är en minskning från 2019 då andelen låg på 12%. Riksnittet ligger på 20% men dras kraftigt upp av Region Stockholm som har en marknadsandel på 40%.

2.3.4 Större målpunkter

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

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

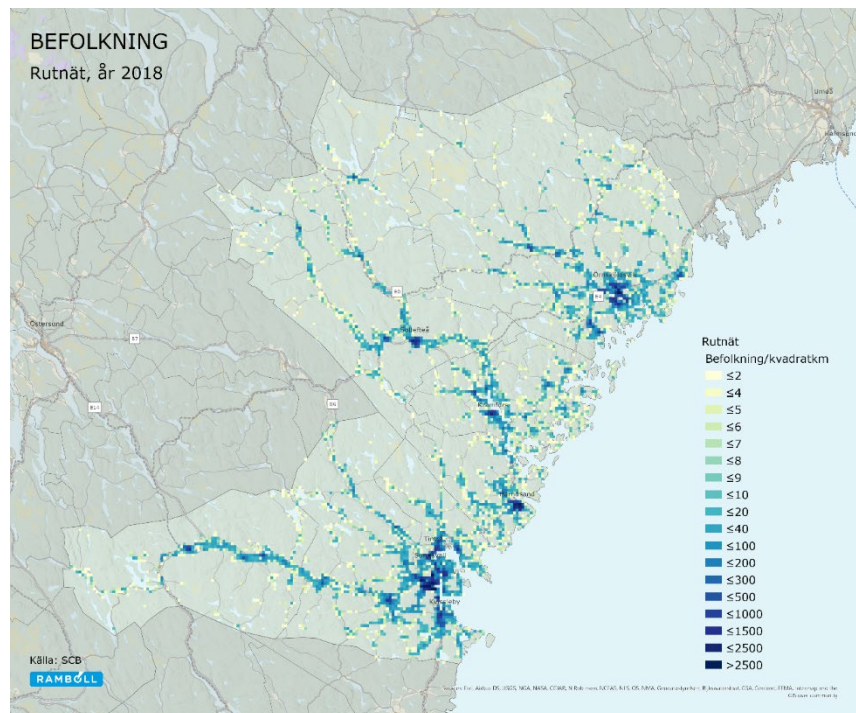
En målpunkt som växer sig allt större är Destination Höga Kusten som lockar många besökare framför allt under sommarsäsongen.

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 250 000 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 så 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 Kustenområdet som går i täten. Även försvaret bidrar dels genom en nyetablering av regementet i Sollefteå men även genom stora leverantörer av försvarsmaterial i Örnsköldsvik.

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

2.4.3 Framtida utveckling

Västernorrland har god tillgång på naturresurser i form av skog och energi. Distributionsnätet för elektricitet är bättre än i södra Sverige. Transportinfrastrukturen byggs ut för att öka kapaciteten för godstrafik på järnväg och via sjöfart. Allt detta är egenskaper som gör att flera nya företagsetableringar gjorts och planeras i länet. Etableringarna sker på olika ställen även i de mindre kommunerna.

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

3. MÅL FÖR FRAMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIK

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

3.1 Målmodell

Trafikförsörjningsprogrammets nya målmodell innehåller en vision, tre stycken målområden och nio stycken ledord/mål. Inriktningen i arbetet att ta fram målmodellen har varit att kombinera bred omfattning med få och kommunicerbara mål.



Bilden ovan visar trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

Vision

Tillsammans reser vi smartare - visionen fångar det fundamentala i varför fler borde välja kollektivt resande.

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.

Leddord - mål

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

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

Indikatorer

Varje målområde har 2-5 indikatorer som är mätbara och som ska följas upp kontinuerligt. En mer omfattande beskrivning av indikatorerna finns i *bilaga 6 - indikatorer*.



3.2 Målområde - nöjd resenär

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

3.2.1 Ledord – enkelt

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

Mål:

- Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper

Indikator:

- Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken
- Betyg på beställning av senaste sjuk- / färdtjänstresa

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 kommer fram i tid samt bra information om och hantering av störningar skapar trygghet.

Mål:

- Alla resenärer ska känna sig trygga att resa med kollektivtrafiken

Indikatorer:

- Det känns tryggt att resa
- Jag kan lita på att jag kommer fram i tid
- Trygghetsbetyg på senaste resan sjuk- / färdtjänstresa
- Tidhållning hämtning resp. lämning senaste sjuk- / färdtjänstresa

Det ska vara enkelt, pålitligt och tryggt att åka med kollektivtrafiken. Resenärerna erbjuds en kollektivtrafik med god komfort, dvs. både välutformade fordon och hållplatser.

3.2.3 Ledord - attraktivt

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

Mål:

- Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor

Indikatorer:

- Hur nöjd är du med din senaste resa
- Det är prisvärt att resa
- Nöjd-kund-index NKI
- Antal kollektivtrafikresor
- Kollektivtrafikens andel av det totala motoriserade resandet



3.3 Målområde - växande region

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

3.3.1 Ledord – konkurrenskraftigt

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

Mål:

- Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen

Indikatorer:

- Restidskvot för linjelagd trafik
- Restidsmål för specifika relationer
- Det finns fördelar att åka kollektivt jämfört med bilen
- Avgångstiderna passar mina behov
- Helhetsbetyg på senaste sjuk- / färdtjänstresa

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.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska erbjuda ett sömlöst resande från start till mål

Indikator:

- Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör

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.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling

Indikatorer:

- Andel av invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till närmaste kommunhuvudort
- Andel av invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till regionhuvudort



3.4 Målområde - hållbart samhälle

Kollektivtrafiken ska bidra till samhällets hållbarhetsomställning. De tre hållbarhetsdimensionerna ska genomsyra planeringen av kollektivtrafiken. På så sätt ska även kollektivtrafiken bidra till samtliga hållbarhetsdimensioner.

3.4.1 Ledord – ekologiskt

För att transportsektorn ska nås sitt mål om klimatneutralitet så behöver såväl resursnyttjande som utsläpp minimeras. Att resa kollektivt i en emissionsfri trafik är ett mycket bra sätt. Utformning av transportinfrastruktur och specifikt kollektivtrafikanläggningar kan göras på ett sätt som minskar påverkan på närmiljö och luftkvalitet.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan

Indikator:

- Andel emissionsfria buss- och taxifordon

3.4.2 Ledord – socialt

Kollektivtrafiken kan rätt utformad bidra till ett mer jämlikt och mindre diskriminerande samhälle. Grupper som av olika orsaker inte kan nyttja alla transportsätt kan med kollektivtrafiken få tillgång till arbetsmarknaden, samhällsservice och en rikare fritid.

Mål:

- Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgupper

Indikatorer:

- Andel tillgänglighetsanpassade fordon
- Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser +20 påstigande

3.4.3 Ledord - ekonomiskt

Kollektivtrafiken ska planeras och analyseras kontinuerligt i syfte att säkerställa att de ekonomiska medlen används så resurseffektivt som möjligt.

Mål:

- Resurseffektiviteten i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus

Indikatorer:

- Kostnadstäckningsgrad i allmän kollektivtrafik
- Energiåtgång per personkilometer i kollektivtrafiken

3.5 Koppling till övriga mål

Trafikförsörjningsprogrammet och dess mål bygger på de övergripande mål som finns på regional, nationell och internationell nivå.

3.5.1 Globala hållbarhetsmålen – Agenda 2030

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

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



3.5.2 Nationella mål

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

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.

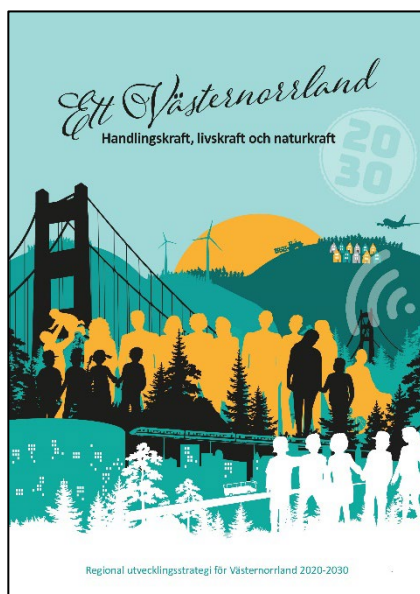
Kollektivtrafiken kan bidra till grundläggande tillgänglighet samt användbarhet. Kollektivtrafiken kan även bidra till ett mer jämställt transportsystem. Kollektivtrafiken kan rätt utformad bidra till en säkrare trafikmiljö samt till minskad miljöpåverkan.

3.5.3 Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

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

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

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





4. NÖJD RESENÄR

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

4.1 Restyper

Kollektivtrafiken kan tillgodose många olika resbehov förutsatt att den är välplanerad och bra resurssatt. Ofta så förekommer målkonflikter mellan olika resbehov och i dessa fall så ska DinTur verka för den bästa trafiklösningen utifrån givna förutsättningar.

Restyper:

- Arbets- och studiependling
- Skolresor
- Fritidsresor
- Serviceresor

I Västernorrland så är ambitionen att så stor andel som möjligt av länets kollektivtrafik ska kunna erbjuda möjligheter till arbetspendling. På landsbygden där turutbudet är lägre så har dock skolresandet en hög prioritering. Fritidsresor och serviceresor är lägre prioriterade men bör även de så långt som möjligt kunna erbjudas inom kollektivtrafiken.

4.2 Resenärsgupper

Kollektivtrafiken har många olika resenärsgupper för vilka hänsyn behöver tas vid planering och genomförande. Anpassning ska göras av fordon, infrastruktur och information men även av trafik- och produktutbud.

Identifierade resenärsgupper:

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

Din Tur ska genom ett utvecklat marknadsarbete göra en plan för respektive målgrupp som ligger till grund för framtida trafik- och verksamhetsutveckling.

4.3 Produktutbud

4.3.1 Biljetter, zon- och prissättning

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

Västernorrland har idag 371 biljettzoner. Dessa ska ersättas av ett nytt upplägg med ett fåtal zoner enligt samma modell som exempelvis Gävleborg och Blekinge har. Färre zoner förenklar biljettsystemet och gör det enklare att göra ändringar i produktutbudet.

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

Prissättning av produkter ska anpassas så att upplägget styr från enkelresor till regelbundet resande. Prissättningen ska ligga på en nivå så kollektivtrafiken upplevs attraktiv av resenären.

Nya sätt att betala för sin resa ska utredas och testas exempelvis capping och prenumeration.

Alla framtida resprodukter ska kunna köpas i Din Turs mobilapp och även i andra aktörers mobilappar. Alternativa köpkanaler ska erbjudas de som inte kan eller vill använda mobilapp.



4.3.2 Biljettsamverkan

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

4.4 Kommunikation

4.4.1 Varumärket DinTur

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



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

4.4.2 Marknadsföring

Din Tur marknadsför idag tjänster och erbjudanden genom egna kanaler så som webbsida, mobilapp och sociala medier. Marknadsföring sker även i externa kanaler så som digitala och tryckta tidningar, annonser i sociala medier, information på och i bussar samt i kollektivtrafikens infrastruktur.

Marknadsföringsupplägget ska under programperioden succesivt utvecklas utifrån den reviderade varumärkesstrategin.

4.4.3 Resenärsinformation

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

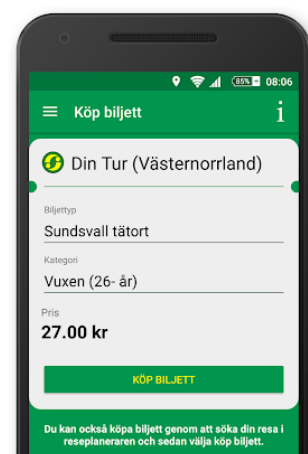
Informationen ska tillgängliggöras i Din Turs app, på webbsidan samt via kundtjänst. Utvalda delar av informationen ska därutöver finnas i fordon och på hållplatser. Genom samverkan så ska informationen även tillgängliggöras i andra aktörers kanaler.

4.4.4 Den pågående digitaliseringen

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

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

Köp biljett
direkt i appen



4.5 Trygghet

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

4.5.1 Bemötande

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

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

Det är också viktigt att utforma kollektivtrafikens infrastruktur så den knyter 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.

4.5.2 Kundtjänst-kundcenter

Din Turs kundtjänst fyller ett viktigt syfte som mänsklig kontakt mot resenärerna. Kundtjänst 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. Framför allt särskilda persontransporter nyttjas av personer med särskilda behov vilket ökar kraven på ett korrekt och vänligt bemötande.

4.5.3 Punktlighet

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

Västernorrland behöver implementera ett fungerande realtidssystem i alla informationskanaler för att öka den upplevda punktligheten.

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

4.5.4 Rätt utformade hållplatser och fordon

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

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



Bild: Typexempel på hållplats med god sikt.



5. ATTRAKTIV REGION

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

5.1 Trafikering

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

5.1.1 Trafikeringsprinciper

Enligt förslaget till ny förbundsordning så ska kollektivtrafiken i Västernorrlands län bygga på sex principer och dessa är:

- **Behovsstyrt** - trafiken dimensioneras utifrån befolkningsunderlag, servicepunkter samt andra större målpunkter
- **Jämlikt** - orter av samma storlek ska ha likvärdigt kollektivtrafikutbud oavsett var de ligger i länet
- **Strukturerat** - utbudet ska beskrivas i trafikslag och utbudsnivåer
- **Modernt** - kollektivtrafiken ska moderniseras genom digitalisering, innovation samt nya fordons- och trafikeringsupplägg (exempelvis anropsstyrd närtrafik på landsbygden)
- **Effektivt** - Kollektivtrafiksystemet ska så långt som möjligt utformas för att kunna maximera samordningen av olika resebehov och målgrupper inom såväl allmän kollektivtrafik som särskilda persontransporter
- **Utbyggbart** - enskild medlem kan utöver omfattningen av det gemensamma kollektivtrafiksystemet köpa till billigare eller mer omfattande trafik så länge upplägget är förenligt med gällande trafikförsörjningsprogram

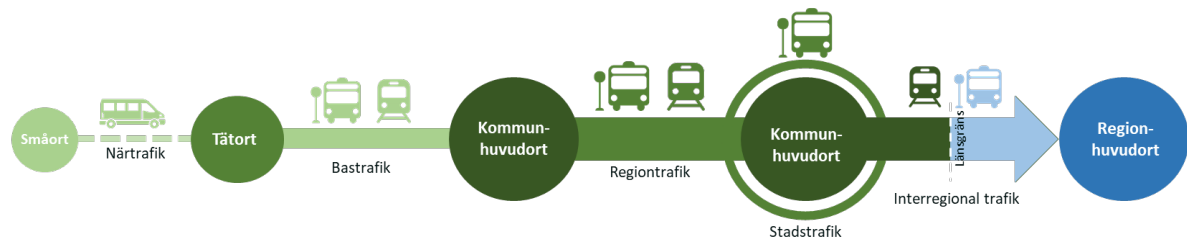
Befolkningsunderlag utgår ifrån ortsstorlekar men anpassas utifrån faktisk befolkningsstruktur. I Västernorrland är det vanligt att flera mindre byar ligger på rad i en dalgång. Vid sådana tillfällen så ska dalgångens totala befolkning ligga till grund för bedömningen av trafiknivå.

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

5.1.2 Trafikslag och utbudsnivåer

Allmän kollektivtrafik i Västernorrland ska byggas utifrån fem trafikslag:

- Interregional trafik - trafik till angränsande län
- Regiontrafik - trafik mellan kommuner/kommunhuvudorter
- Bastrafik - trafik in mot kommunhuvudort samt mellan tätorter
- Närtrafik - anropsstyrd trafik på landsbygd
- Stadstrafik - trafik i stadsområden



För samtliga trafikslag ska det finnas olika utbudsnivåer. Dessa ska fastställas de kommande åren kopplat till omställningen till en ny kostnadsfördelningsmodell. Exempel på nivåer återfinns i *bilaga 3 - trafikplan*.

5.1.3 Tågtrafik

Tåget utgör i framtiden en än mer 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 räknas som en samlad arbetsmarknadsregion.

Viktiga utvecklingsområden för Västernorrlands län är:

- Dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Härnösand
- Fortsatta satsningar på Mittbanan för ökad kapacitet och hastighet
- Tillskapa tågtrafik till Sollefteå

Utvecklingen av tågtrafikeringen i norra Sverige hanteras av Norrtåg AB. Under 2022-2023 pågår arbetet med att ta fram en tågstrategi som ska ligga till grund för trafikutveckling och kommande tågupphandling. Din Tur medverkar i arbetet med tågstrategin. Vår utgångspunkt är att åstadkomma ett så bra kollektivtrafikupplägg som möjligt inom ramen för länets praktiska och finansiella förutsättningar.

5.1.4 Busstrafik

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

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

Busstrafiken ska generellt göras snabbare. Rätare linjedragning, översyn av hållplatser samt framkomlighetsåtgärder i tätorter ska genomföras för att öka busstrafikens attraktivitet. Utträtning 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 *Bastrafik* ska planeras utifrån snabbast möjliga resa till eller mellan kommuncentra. Anknypningen 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.

Varje linje ska utredas utifrån befolkningsstruktur, målpunkter, målgrupper, faktiskt resbehov och framtida respotential. Utifrån denna utredning och angivna principer så ska optimal utformning eftersträvas. Det kan innebära att vissa linjer anpassas för att passa specifika målpunkter eller målgrupper.

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

Enligt det nya principtrafikutbudet så ska en ny form av trafikupplägg utvecklas för landsbygd och glesbygd - närtrafik. Närtrafiken är tänkt att vara ett modernt och effektivt trafikupplägg som samordnar olika resbehov och ökar den geografiska tillgängligheten för kollektivtrafiken.

Hantering av Bussgods kommer i framtiden att ske på persontrafikens villkor. Bussutformning, linjesträckning och tidtabell kommer inte att anpassas för godshantering.

5.1.5 Särskilda persontransporter (SÄKO)

Även i länets 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 närtrafikupplägg 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, riksferdtjänst och sjukresor. Därtill kommer Din Tur kundcenters kompetens och system som möjliggör en bra planering och samordning av beställda transporter.

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

5.1.6 Skolresor

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

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

5.2 Infrastruktur

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

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

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

5.2.1 Busshållplatser

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

Det finns närmare 2 000 hållplatser i länet. Standarden på dessa varierar och utvecklingsbehovet är stort men åtgärderna tar lång tid och kostar mycket pengar. Det kommer därför att krävas ett långsiktigt och strukturerat arbete för att höja nivån. Mer om hållplatser och processen att förbättra dessa finns i *bilaga 1 - hållplatshandboken*.

5.2.2 Bytespunkter-stationer-resecentrum

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

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

5.2.3 Järnvägsbanor

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

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

- Dubbelspår på Ostkustbanan för ökad kapacitet och minskade restider både i länet och till/från Stockholm
- Fortsatta satsningar på Mittbanan för högre kapacitet och kortare restider mellan Sundsvall, Ånge, Östersund, Åre samt Trondheim
- Fortsatta satsningar på Övre Ådalsbanan som möjliggör persontrafik med tåg till Sollefteå/Långsele

5.2.4 Vägstandard

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

Din Tur behöver i kommande upphandlingar ta hänsyn till vägstandard när upphandlingar ska genomföras för att se till att de fordon som upphandlas har den komfort och säkerhet som önskas utifrån gällande vägförutsättningar.

5.2.5 Trafiksäkerhet

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

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

5.2.6 Framkomlighet

För att kunna konkurrera med bilen så behöver kollektivtrafiken ha en god framkomlighet som ger bra restidskvoter. Kopplat till detta så finns 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.

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

5.3 Hela-resan-perspektivet

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

5.3.1 Ett sömlöst Västernorrland

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

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

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

5.3.2 Kombinerad mobilitet

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

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

I Västernorrland så ska kollektivtrafiksystemet succesivt ställas om till att bli ett system för kombinerad mobilitet. Din Tur ska ha en drivande roll i denna utveckling men detta ska

huvudsakligen ske genom samverkan där fler aktörer bjuds in för att erbjuda sin tjänster och där alla tjänster samlas i gemensamma kanaler för information och köp.



5.4 Regional utveckling

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

5.4.1 Översiktsplaner & detalplaner

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

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

5.4.2 Samverkan näringsliv

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

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



6. HÅLLBART SAMHÄLLE

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

6.1 Miljö & klimat

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

6.1.1 Fordon och drivmedel

Västernorrland har under ett antal år haft en helt fossilfri kollektivtrafik. Alla bussar och taxifordon körs på det förnybara drivmedlet HVO100. Vi har dessutom tre bussar och tre taxibilar som är elfordon men dessa utgör endast 1,5% av fordonsflottan. Persontrafik med tåg körs uteslutande med grön el.

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

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

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



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

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

6.2 Social samhällsnytta

Social hållbarhet är svårt att definiera exakt, men andemeningen med begreppet är ofta förknippat med social rättvisa. Här ryms diskrimineringsgrunderna men även FN-direktiv, och lagstiftning.

6.2.1 Minskad diskriminering

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

Utgångspunkten för Din Turs arbete är att minska diskrimineringen genom att arbeta för en jämlik, jämställd och tillgänglig kollektivtrafik som är anpassad och trygg för alla resenärsgupper. För att åstadkomma detta så behöver diskrimineringsgrunderna tas med i allt planerings- och uppföljningsarbete kopplat till trafikering, linjenät, fordon, infrastruktur, information och kundtjänst.

6.2.2 Folkhälsa

Kollektivtrafiken bidrar på två sätt till förbättrad folkhälsa.

1. Kollektivtrafik ger minskad påverkan på närmiljön och förbättrad luftkvalitet och bidrar på så sätt till att det blir färre sjukdoms- och dödsfall relaterade till miljö och luft
2. Forskning visar också att personer som reser med kollektivtrafik rör sig mer i vardagen än om resandet sker med bil. Även detta har en positiv påverkan på folkhälsan då fysisk aktivitet minskar risken för sjukdoms- och dödsfall inom exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar

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

6.2.4 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

Västernorrlands kollektivtrafik har idag en låg tillgänglighetsanpassning jämfört med de flesta andra län. Ambitionen är att höja denna nivå men också att tydliggöra den 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 så kan dock behovet av särskilda persontransporter minska.

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

Insatsområde	Mål	Utfall år				
		Nuläge	2024	2026	2028	2030
Fordon	Andel tillgänglighetsanpassade bussfordon	47%	47%	47%	90%	90%
Infrastruktur	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn	40%	50%	60%	70%	80%
Information	Information om tillgänglighetsnivå per linje på webb samt i app	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
Information	Andel bussfordon med invändigt hållplatsutrop	0%	50%	50%	100%	100%
Kompetens	Genomförda kompetenshöjningsinsatser / år	0	2	2	2	2
Dialog	Genomförda brukarråd / år	0	2	2	2	2

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

6.2.3 Geografisk tillgänglighet

Geografisk tillgänglighet kan mätas i hur stor del av invånarna som har ett visst maxavstånd till närmaste kollektivtrafikhållplats. För att uppnå ett jämlikt kollektivtrafiksystem så behöver den geografiska tillgängligheten öka.

I tätorter och befolkningstäta stråk så finns det i regel redan en bra geografisk tillgänglighet. Det är på landsbygden och i glesbygden som den geografiska tillgängligheten är låg. Att öka den geografiska tillgängligheten är som regel kopplat till höga kostnader. 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 utan att öka kostnaderna.

6.3 Resursoptimering

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

6.3.1 Ett resurseffektivt kollektivtrafiksystem

Kollektivtrafiken måste diskuteras utifrån såväl ett trafikekonomiskt perspektiv som ett samhällsekonomiskt perspektiv. Dessa bägge perspektiv måste balanseras och utifrån det så måste beslut tas om trafikutbud och kostnader. Idag så 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 håller sig inom tillgängliga ekonomiska resurser så är det viktigt med en resursoptimerad trafiklösning. Din Tur ska kontinuerligt bedriva en översyn av trafikupplägget i syfte att optimera trafiken. Trafik med få påstigande per tur ska ses över och göras om till anropsstyrd närtrafik.

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

6.3.2 Kostnadstäckningsgrad

Ett sätt att minska samhällets kostnader för kollektivtrafiken är att öka biljettintäkterna. Direkta prishöjningar kan vara svårmotiverade så i första hand gäller det att öka antalet resenärer och resor. För att lyckas med detta så behöver trafiken utvecklas till att bli mer attraktiv och även marknadsföringen behöver öka.

Länets kostnadstäckningsgrad är 12,7% men ska enligt mål öka till 17%. Det innebär i dagsläget ökade intäkter om cirka 20 miljoner kronor årligen. Dessa medel kan i sin tur satsas på förbättrad trafik för att ytterligare öka antalet resenärer och resor.

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. Satsningar i områden med stor potential



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. Mer information finns i *bilaga 3 - trafikplan*.

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 trafik huvudmän för trafik som bedrivs över länsgränser. I Västernorrland finns sådana samarbeten med Gävleborg och Jämtland samt med Västerbotten genom Norrtåg.

7.3 Kommersiell trafik

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

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

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

7.4 Färdtjänst

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

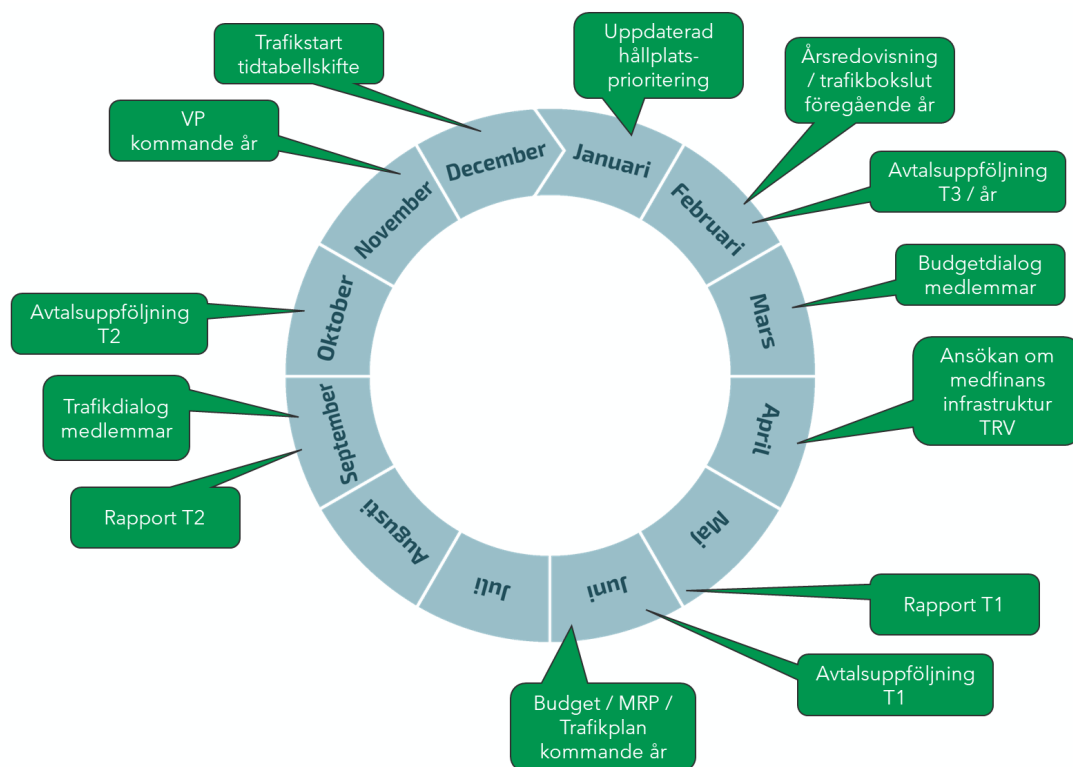
Inriktningen för framtiden är att samla så stor del som möjligt av medlemmarnas transportbehov för att kunna maximera samordning och effektiv planering. Därtill så är målet att utveckla transportslaget genom ny teknik så som realtid, AI samt fler sätt att beställa transporter.

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

8. RAMFÖRUTSÄTTNINGAR OCH GENOMFÖRANDEPLAN



8.1 Organisation i förändring

Din Tur har i flera omgångar genomgått organisatoriska förändringar. Arbetsuppgifter har flyttats och lagts ut på externa parter. Vissa arbetsuppgifter har fått förstärkta resurser medan andra tagits bort. Processen pågår fortfarande och målet är att skapa en organisation som är optimerad för de uppgifter och utmaningar som ska hanteras de kommande åren.

Under 2021-2022 så har även en process pågått för att ta fram en ny förbundsordning för Din Tur. Syftena med denna process är att skapa ett sammanhållet och tydligt ansvar för all regional kollektivtrafik såväl politiskt som operativt, ta fram en dokumenterad samverkansmodell som ska gälla även efter en eventuell skatteväxling, ta fram en transparent modell för dimensionering och prioritering av trafiken som ska gälla även efter en eventuell skatteväxling, införa ny modell för kostnadsfördelning samt att införa en ny modell för finansiering av skolresandet i den allmänna kollektivtrafiken.

När bägge ovanstående processer är slutförda har länet en bra organisation för att arbeta med trafikutvecklingen och måluppfyllelsen.

8.2 Vikten av samverkan

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

Samverkan ska i första hand ske med medlemmar, trafikbolag, andra trafikhuvudmän, myndigheter och olika former av intresseorganisationer.

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

8.3 Struktur för planering och uppföljning

8.3.1 Årshjul

Din Tur ska i samverkan med dess medlemmar och övriga parter planera, genomföra och följa upp sin verksamhet med utgångspunkt i ett årshjul. Årshjulet ska vara anpassat för de parter som samverkan behöver ske med samt de hålltider som ett kollektivtrafikår innefattar. Bilden på sida 33 illustrerar det årshjul som Din Tur ska arbeta utefter. I många fall så är kollektivtrafikens processer långsiktiga och sträcker sig över flera år.

8.3.2 Flerårsperspektivet

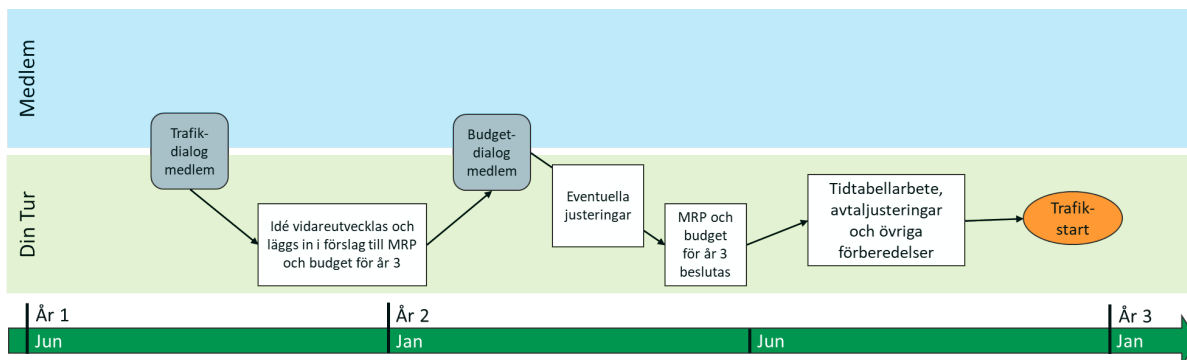
De flesta processer som rör kollektivtrafik sträcker sig över flera år. Ambitionen är att förslag på trafikutveckling och behov av infrastrukturutveckling ska lyftas på den årliga trafikdialogen som genomförs med medlemmarna i september. Utifrån dessa förslag arbetar Din Tur fram förslag på trafikförändringar som tas upp i förslag till budget och MRP som skickas ut i februari. I januari så tar Din Tur även fram en uppdaterad regional prioriteringslista för hållplatsinvesteringar.

Om budget och MRP fastställs så arbetar Din Tur vidare med föreslagna trafikförändringar. Mindre förändringar kan då införas vid tidtabellskiftet i december. Större trafikförändringar kan behöva ytterligare ett år att införa. Tillhörande infrastrukturbehov hanteras parallellt i egen process.

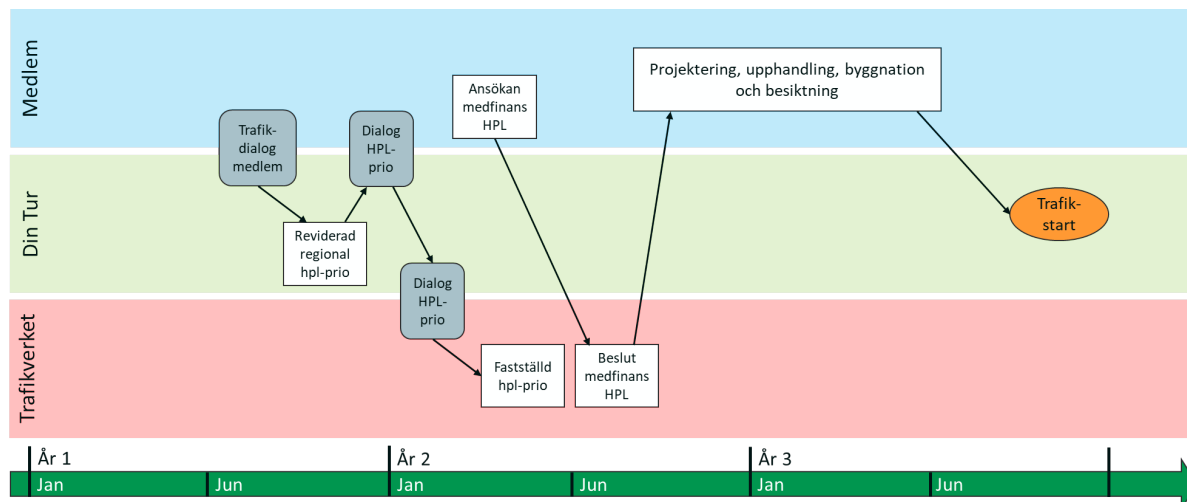
Införande av trafikförändringar tar i regel 15-27 månader. Tillhörande infrastrukturinvesteringar kan ta ännu längre tid beroende av planeringsmognad och tillgång till investeringsmedel. Det är därför viktigt att ha en lång planeringshorisont för önskade förändringar i kollektivtrafiksystemet.

Nedan visas illustreringar över hur en process för trafikutveckling respektive infrastrukturutveckling kan te sig i ett flerårsperspektiv.

Nedan visas exempel på en process från att en trafikutveckling initieras på en trafikdialog fram till dess att trafikstart kan ske. Processen avser en avgränsad trafikjustering som kan hinnas med under ett verksamhetsår.



Nedan visas exempel på en process från att en hållplatsutveckling initieras på en trafikdialog fram till dess att trafikstart kan ske. Processen avser hållplats längs kommunal väg som kommunen söker medfinansiering från Trafikverket för.



8.4 Analys

En viktig del i det fortsatta utvecklingsarbetet och möjligheten till måloppfyllelse är att öka Din Turs analysförmåga. De data som ligger till grund för och följs upp kopplat till indikatorerna behöver analyseras. Utifrån analys kan slutsatser dras som får påverkan på det fortsatta arbetet. För att klara av detta arbete så behöver Din Tur se till att ha rätt kompetens i organisationen samt prioritera tid för analys i det löpande arbetet.

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. Planen är att i samverkan med medlemmar, myndigheter och trafikbolag fastställa rutiner för olika påverkansscenarier samt utveckla den befintliga krishanteringsplanen. Arbetet påbörjas i slutet av 2022.

8.6 Ekonomi

Diskussion kring kollektivtrafikens ekonomi kopplas ofta till nuläget och hur faktiska intäkter och kostnader utvecklats. I framtiden så behöver detta perspektiv breddas med det långsiktiga samhällsperspektivet och den påverkan kollektivtrafiken kan ha i det.

8.6.1 Kollektivtrafikens samhällsnytta

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

År 2020 gjordes en socioekonomisk analys av Västernorrlands kollektivtrafik. Den angav att kollektivtrafiken bidrar med mervärden till samhället på miljardnivå varje år. Rapporten finns att läsa på www.dintur.se/trafikdokument.

8.6.2 Kostnader & Intäkter

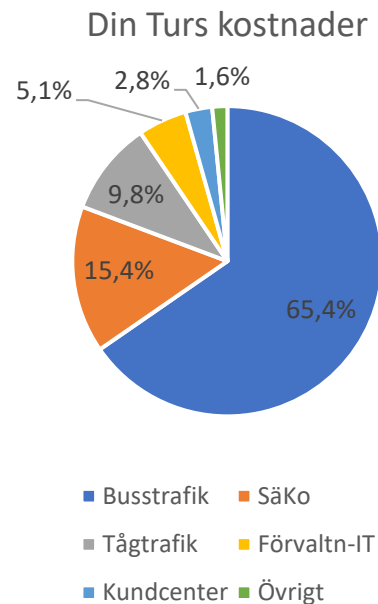
Trafikkostnaderna står för drygt 90% av kostnaderna varav allmän kollektivtrafik för 76% och särskilda persontransporter för 15%. Förvaltning och kundtjänst står för knappt 8%.

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

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

Intäkterna har 2020-2021 legat långt under tidigare på grund av det minskade resande som pandemin fört med sig.

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



8.7 Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet

Uppföljning av befintligt program ska ske löpande på tertialbasis. Vid uppföljning ska utvecklingen för respektive indikator redovisas. Därutöver så ska målområdena och dess mål analyseras och utvecklingen i dem redovisas.

Redovisning sker i tertialrapporter, årsredovisning och trafikbokslut. Redovisningen ligger till grund för medlemsdialoger och avtalsuppföljning.

Trafikförsörjningsprogrammets bilagor 1-6 ska ses över årligen och revideras vid behov.

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 göra revideringar av programmet.

9. 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