

Barn- och utbildningsnämnden

Datum	2024-04-24	
Tid	Kl. 13:00	
Program	Kl. 08:30 Besök på Uslands skola, se separat information Kl. 11:00 Gruppmöten Kl. 13:00 Sammanträde i KS-salen, kommunhuset	
Justering av protokoll	Att utöver ordföranden Olle Åkerlund justera protokollet föreslås Jörgen Eriksson, med Patrik Nilsson som ersättare. Justering sker måndag 29 april	
Ledamöter	Olle Åkerlund (S) Desislava Cvetkova (S) Carina Staf (S) Stefan Broman (S) Hans Viklund (V) Helge Sjödin (C) Jörgen Eriksson (M) Patrik Nilsson (M) Dan Rasmusson (SD) Wictor Strand (KD) Marcus Hellström (L)	ordförande v ordförande
Ersättare	Rebecca Lampinen (S) Leif Viklund (S) Mikael Lidholm (S) Alfred Janson Lantz (S) Sara Abdullah (S) Emelie Gårdman (V) Viktoria Jansson (M) Emilia Romboni Emil Lundgren (SD) Tomasz Baron (SD) Johan Sundström (KD)	
Tjänstemän	Anna-Karin Mäntylä Sara Söderlund	skoldirektör sekreterare

Innan mötets öppnande finns möjlighet för allmänheten att ställa frågor till nämnden

Nr	Ärendelista	Tid
1	Månadsrapport mars 2024 (BUN-2024-00002-3) <i>Föredragning av ekonomichef Veronica Blank.</i>	Kl. 13:05
2	Uppbyggnad av IB-skola på Sundsvalls gymnasium (BUN-2024-00254-1) <i>Föredragning av lokalstrateg Ulrika Scherman, verksamhetschef för Sundsvalls gymnasium Anette Buhlér och rektor för IB-programmet, Julia Riabouchkina.</i>	Kl. 13:20
3	Ändrad dimensionering av Sundsvalls gymnasium läsåret 2024/2025 (BUN-2023-00827-9) <i>Föredragning av verksamhetschef för Sundsvalls gymnasium, Anette Buhlér.</i>	
4	Plan för att uppnå 50 % förskollärare i förskolan (BUN-2023-00833-4) <i>Föredragning av verksamhetschef för förskolan, Mikael Nilsson Ryttinger.</i>	Kl. 13:40
5	Svar på motion (KD) angående fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun (BUN-2023-01083-2) <i>Föredragning av verksamhetschef för förskolan, Mikael Nilsson Ryttinger.</i>	
6	Svar på remiss om regionalt trafikförsörjningsprogram (BUN-2024-00387-2)	
7	Redovisning av delegationsbeslut april 2024 (BUN-2024-00004-7)	
8	Ärenden att lägga till handlingarna april 2024 (BUN-2024-00005-7)	
9	Informationsärende - Normer och värden enligt årshjulet för systematiskt kvalitetsarbete (BUN-2024-00279-3) <i>Föredragning av Carina Jacobsson, tillförordnad chef för den medicinska elevhälsan.</i>	Kl. 14:20
10	Informationsärende - Samverkan enligt årshjulet för systematiskt kvalitetsarbete (BUN-2024-00489-1) <i>Föredragning av verksamhetschef för Sundsvalls gymnasium, Anette Buhlér.</i>	Kl. 14:30

Nr	Ärendelista	Tid
11	Informationsärende - Regional planering och dimensionering (BUN-2024-00485-1) <i>Föredragning av verksamhetschef för Sundsvalls gymnasium, Anette Buhlér.</i>	Kl. 14:40
12	Informationsärende - Uppföljning av resursfördelningsmodellen (BUN-2024-00486-1) <i>Föredragning av ekonomichef Veronica Blank.</i>	Kl. 14:50
13	Information från förvaltningen (BUN-2024-00003-9)	
14	Ordförande informerar	
15	Utbildningar och konferenser (BUN-2024-00006-9)	
16	Övriga frågor	

§ 45 Månadsrapport mars 2024

(BUN-2024-00002-3)

Beslut

Arbetsutskottet föreslår nämnden besluta

att godkänna månadsrapport för mars 2024.

Ärendet

Ärendet avser månadsrapport för mars 2024 för barn- och utbildningsnämnden. I rapporten redogörs nämndens ekonomiska uppföljning.

Överläggning

Vid dagens sammanträde föredrar ekonomichef Veronica Blank ärendet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Månadsrapport mars 2024

— — — —

	Tjänsteskrivelse	1(2)
Barn- och utbildningsförvaltningen	Datum 2024-04-10	Dnr BUN-2024-00002-3
Karin Björklund		
Controller		

Månadsrapport mars 2024

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår nämnden besluta

att godkänna månadsrapport för mars 2024.

Ärendet

Ärendet avser månadsrapport för mars 2024 för barn- och utbildningsnämnden. I rapporten redogörs nämndens ekonomiska uppföljning.

Bakgrund

Nämnderna ska varje år lämna två delårsrapporter och en årsrapport. Dessa ska innehålla en redogörelse och analys om verksamhet, ekonomi och arbetsgivarperspektiv. Övriga månader, undantaget juni månad, skall nämnderna lämna månadsrapporter och redogöra för nämndens ekonomi.

Ärendets tidigare handläggning

För 2024 är mars den andra månadsrapporten.

Förvaltningens överväganden

Verksamhetens intäkter i mars är 83 miljoner kronor och lagd budget till och med mars är 80 miljoner kronor. Personalkostnaderna till och med mars är totalt 440 miljoner kronor vilket är 2 miljoner kronor högre än ackumulerad budget för perioden.

Verksamhetens övriga kostnader uppgick i mars till 397 miljoner kronor jämfört med 378 miljoner kronor i ackumulerad budget. Avvikelsen är 19 miljoner kronor varav 6 miljoner avser måltidslokaler, 6 miljoner måltidskostnader och 4 miljoner bidrag till fristående huvudmän.

Prognosen för helår är ett underskott på 76,5 miljoner kronor. I den prognosen ingår kostnader för måltidslokaler/lokaler 23,1 miljoner kronor, kostnadsökning bidrag 27,6 miljoner kronor, måltidskostnader 16 miljoner kronor och IT kostnader 10 miljoner kronor. Prognosen förutsätter att handlingsplanerna infrias.

2(2)

Det finns ytterligare poster som inte beaktas i denna prognos men som är kostnadsdrivande. Förvaltningens kostnadsökning som bland annat IT och måltider som exempel, som har en högre kostnadsutveckling än vad som kompenseras via skattemedel kommer att påverka resultatet för året. Fristående huvudmän skall ersättas för den högre kostnadsnivån oavsett om nämnden har fått kompensation för hela kostnadsutvecklingen.

Det gäller inte bara bidrag till fristående utan även att den kommunala huvudmannen skall inrymma nämnda kostnadsökningar inom angiven skattemedelsram oavsett nivå av kompensation för kostnadsökning.

Förvaltningen ser svårigheter att nå en ekonomi i balans med nuvarande utveckling. Det förutsätter att nämnden kompenseras för både kostnadsökningen och dess effekt på bidragen till fristående huvudmän.

Styrdokument och juridik

Styrdokument för månadsrapportering har följts i handläggningen av ärendet.

Ekonomisk hållbarhet

Ärendet avser ekonomisk uppföljning för och till och med mars månad 2024.

Social hållbarhet

Ärendet påverkar inte kommunens arbete med social hållbarhet.

Ekologisk hållbarhet

Ärendet påverkar inte kommunens arbete med ekologisk hållbarhet.

Landsbygdssäkring

Ärendet påverkar inte kommunens arbete med landsbygdssäkring.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen.

Anna-Karin Mäntylä
Skoldirektör

Veronica Blank
Ekonomichef

§ 46 Uppbyggnad av IB-skola på Sundsvalls gymnasium

(BUN-2024-00254-1)

Beslut

Arbetsutskottet föreslår nämnden besluta

att avropa 5,4 mnkr ur investeringsbudget 2024 till uppbyggnad av en IB-skola på Sundsvalls gymnasium, samt

att uppdra åt förvaltningen att beställa erforderliga ombyggnationer på Västermalm av kommunstyrelsen, Drakfastigheter.

Ärendet

I detta ärende har nämnden att ta ställning till förvaltningens förslag att avropa investeringsmedel ur MRP 2024 för att göra lokalanpassningar för IB-skola på Sundsvalls gymnasium, enhet Västermalm.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Uppbyggnad av IB-skola på Sundsvalls gymnasium

	Tjänsteskrivelse	1(3)
	Datum	Dnr
Barn- och utbildningsförvaltningen	2024-03-19	BUN-2024-00254-1
Ulrika Scherman		
Lokalstrateg		

Uppbyggnad av IB-skola på Sundsvalls gymnasium

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår nämnden besluta

att avropa 5,4 mnkr ur investeringsbudget 2024 till uppbyggnad av en IB-skola på Sundsvalls gymnasium, samt

att uppdra åt förvaltningen att beställa erforderliga ombyggnationer på Västermalm av kommunstyrelsen, Drakfastigheter.

Ärendet

I detta ärende har nämnden att ta ställning till förvaltningens förslag att avropa investeringsmedel ur MRP 2024 för att göra lokalanpassningar för IB-skola på Sundsvalls gymnasium, enhet Västermalm.

Bakgrund

Sundsvalls kommun arbetar aktivt inom ramen för Sundsvalls väg framåt för att skapa förutsättningar för nya företagsetableringar och för att redan befintliga företag ska kunna växa. Kommunen har i detta arbete dragit slutsatsen att det från näringslivet finns en efterfrågan på utbildning på engelska, enligt internationell läroplan. Detta för att näringslivet i regionen ska kunna rekrytera kvalificerad arbetskraft utanför landets gränser. Barn- och utbildningsförvaltningen har på grund av detta fått en utökad investeringsbudget i MRP 2024 för att starta en International Baccalaureate, en så kallad IB-skola. Förvaltningen har även gjort bedömningen att det är rimligt att starta undervisning inom IB motsvarande svensk gymnasienivå, innan motsvarighet till grundskola startas.

Sundsvalls gymnasium har undersökt flera alternativ, där en IB-skola skulle kunna förläggas. Barn- och utbildningsförvaltningen har därefter enats om att lokaler i direkt anslutning till naturvetenskapliga programmet på Västermalm lämpar sig bäst att anpassa för en IB-skola.

Ärendets tidigare handläggning

Ett ärende gällande lokaler för en IB-skola har inte varit under handläggning tidigare.

Förvaltningens överväganden

För att kunna erbjuda en relevant lärmiljö och attraktiva allmänna ytor krävs en investering i avsedda lokaler på Västermalm. Viss anpassning krävs i några specialsalar för att möta behovet av utrustning för IB-skolans undervisning. Erforderliga anpassningar kan även komma att gynna det naturvetenskapliga programmet på Västermalm.

Styrdokument och juridik

Styrdokumentet för hur en IB-skola ska vara utrustad är tydliga, och kommer finnas med i projekteringen av anpassningar i lokalerna.

Ekonomisk hållbarhet

Finansiering sker om 5,4 mnkr, som tas från investeringsbudgeten 2024. Investeringen om 5,4 mnkr innebär en ökad lokalkostnad för Sundsvalls gymnasium om ca 0,45 mnkr per år. Tillkommande lokalkostnad hanteras enligt kommunstyrelsens beslut om tillämpning av styrmodellen för kommunens fastighetsförvaltning (KS-2020-00783).

Social hållbarhet

Inte tillämbart.

Ekologisk hållbarhet

Drakfastigheters uppdrag är att tillhandahålla ändamålsenliga verksamhetslokaler som är fria från särskilt farliga ämnen, kostnadseffektiva, energieffektiva och klimatsmarta, vilket fungerar som utgångspunkt vid ny- och ombyggnationer.

Landsbygdssäkring

Ärendet har inte någon direkt påverkan av landsbygdssäkring.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsekontoret, Drakfastigheter

3(3)

Förslag till uppföljning

Ingen särskild uppföljning föreslås. Status kring lokalförsörjningen för barn- och utbildningsnämnden sker i stället två gånger per år, i mars och november.

Cecilia Aspholm
Tillförordnad skoldirektör

Veronica Blank
Ekonomichef

	Tjänsteskrivelse	
		1(3)
	Datum	Dnr
Barn- och utbildningsförvaltningen	2024-04-17	BUN-2023-00827-9
Lucas Kraft		
Utredare		

Ändrad dimensionering av Sundsvalls gymnasium läsåret 2024/2025

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår nämnden besluta

att utöka antal platser för årskurs två och tre vid ekonomiprogrammet, samhällsvetenskapsprogrammet och försäljning- och serviceprogrammet jämfört med tidigare beslut om utbud och dimensionering för läsåret 2023/24 (BUN-2022-00731-7) samt,

att beslut om slutgiltigt antal platser delegeras till verksamhetschef.

Ärendet

Den 16 april 2024 meddelade Thorén Business School (TBS) att de lägger ner sin gymnasieverksamhet i Sundsvalls kommun läsåret 2025/26. Detta innebär att drygt 100 elever inte kommer kunna fullfölja sin gymnasieutbildning vid TBS, och därmed behöver platser vid andra gymnasieskolor.

Sundsvalls kommun behöver med anledning av detta bereda platser för att säkerställa att elever kan både påbörja och fullfölja sin gymnasieutbildning.

Bakgrund

Barn- och utbildningsnämnden beslutade i juni 2023 (BUN-2022-00731-9) att utbudet av nationella program vid Sundsvalls gymnasium inför läsåret 2023/24 skulle kvarstå i enlighet med tidigare beslut, samt att dimensionering av utbudet skulle fastslås definitivt efter omvalsperiodens slut.

Eftersom detta ärende avser elever som började gymnasiet enligt tidigare utbud-och dimensioneringsbeslut för läsåret 2023/24 är det just beslut för läsår 2023/24 som behöver justeras.

Ärendets tidigare handläggning

BUN-2022-00731-9

Förvaltningens överväganden

Hemkommunen (Sundsvalls kommun) har en skyldighet att erbjuda alla ungdomar som avslutat grundskolan en gymnasieutbildning fram till och med det första kalenderhalvåret det år de fyller 20 år. Hemkommunen måste följaktligen ha beredskap att kunna erbjuda en plats om en elev väljer att sluta i en fristående skola. Denna skyldighet gäller utbildning på nationellt program i kommunen eller samverkansområdet enligt 15 kap. 30 § i skollag (2010:800).

I händelse av att en fristående gymnasieskola lägger ner sin verksamhet är det i första hand densamma fristående gymnasieskola (huvudman) som ska erbjuda eleverna som påbörjat en utbildning en motsvarande plats vid någon av huvudmannens övriga skolor. Om huvudmannen inte har någon annan skolenhet så har denne ingen skyldighet att låta eleven slutföra sitt program.

Majoriteten av de elever som berörs av TBS nedläggning är folkbokförda i Sundsvalls kommun och bedöms inte vara benägna att byta kommun för att fullfölja sina påbörjade gymnasieutbildningar vid någon annan skolenhet inom TBS huvudmannaskap. Totalt berörs ca 100 elever som antingen ska påbörja gymnasiet hösten 2024 eller som för närvarande går på gymnasiet men som inte kommer kunna fullfölja gymnasieexamen innan skolans nedläggning. De program som berörs är ekonomiprogrammet, samhällsvetenskapsprogrammet och försäljning- och serviceprogrammet, som samtliga erbjuds idag vid Sundsvalls gymnasium.

De berörda programmen fyller idag sina platser vid Sundsvalls gymnasium, och barn- och utbildningsförvaltningen förbereder därmed en utökning av antal platser, där beräkningen är en tillkommande klass per årskurs två och tre (totalt sex klasser). I detta tittar man på möjligheten till samläsning i möjligaste mån, även det finns utmaningar i exempelvis gällande timplaner. För elever som ska börja årskurs ett påbörjas snart omvalsperioden som kan rendera i ytterligare behov av platser vid nämnda program.

En annan utmaning för Sundsvalls gymnasium är att tillskapa en organisation för att sätta sig in i de tillkommande elevers hittillsvarande progression, exempelvis vilka ämnen eleverna redan har läst vid TBS.

Barn- och utbildningsförvaltningen beräknar inte att tillkommande elever från TBS kommer att fylla sex klasser i samma volym som befintliga

klasser, och det kommer därmed finnas vakanta platser. Därför föreslås även att beslut om slutgiltigt antal platser delegeras till verksamhetschef utifrån söktryck i omvalsperioden, vilket kan rendera i sökande även från andra skolor och program.

Styrdokument och juridik

Skyldigheter enligt skollag (2010:800), där vi som hemkommun däremot tar ett mer långtgående ansvar än vad lagstiftningen kräver.

Ekonomisk hållbarhet

Barn- och utbildningsförvaltningen försöker i möjligaste mån att organisera för de tillkommande elevernas undervisning i befintliga lokaler och resurser. Under dessa förutsättningar beräknas inga ekonomiska merkostnader.

Social hållbarhet

Beslutet gynnar elevers möjlighet att fullfölja sin gymnasieexamen i den egna kommunen.

Beslutet skickas till

Kommunförbundets gymnasiesamverkan.

Förslag till uppföljning

Följs upp i anslutning till beslut om utbud och dimensionering 2024/25 i juni 2024.

Anna-Karin Mäntylä
Skoldirektör

Anette Buhlér
Verksamhetschef Sundsvalls
gymnasium

§ 47 Plan för att uppnå 50 % förskollärare i förskolan

(BUN-2023-00833-4)

Beslut

Arbetsutskottet föreslår nämnden besluta

att godkänna barn- och utbildningsförvaltningens förslag gällande plan för att uppnå 50 % förskollärare i förskolan.

Ärendet

Barn- och utbildningsnämnden beslutade i december 2023 om att ändra målet om andelen förskollärare i förskolan. Nämnden beslutade även att uppdra till förvaltningen att till april 2024 göra en plan för hur, och när målet ska nås.

Överläggning

Vid dagens sammanträde föredrar verksamhetschef för förskolan, Mikael Nilsson Ryttinger, ärendet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Plan för att uppnå 50 % förskollärare i förskolan

	Tjänsteskrivelse		1(6)
	Datum	Dnr	
Barn- och utbildningsförvaltningen	2024-03-21	BUN-2023-00833-4	
Rebecka Wiklund Wagersten			
Utredare			

Plan för att uppnå 50 % förskollärare i förskolan

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår nämnden besluta

att godkänna barn- och utbildningsförvaltningens förslag gällande plan för att uppnå 50 % förskollärare i förskolan.

Ärendet

Barn- och utbildningsnämnden beslutade i december 2023 om att ändra målet om andelen förskollärare i förskolan. Nämnden beslutade även att uppdra till förvaltningen att till april 2024 göra en plan för hur, och när målet ska nås.

Bakgrund

Sedan införandet av legitimation för förskollärare 2016 har Sundsvalls kommunala förskolor haft cirka 40 % förskollärare. Sedan 2020 har förvaltningen haft ett mål gällande fördelningen av personal inom förskolan, där 60 % ska utgöras av förskollärare och 40 % av barnskötare. Målet om 60 % förskollärare innebär att så länge det inte finns 60 % förskollärare på en förskoleenhet ska rektor endast annonsera efter förskollärare. Endast den som är legitimerad förskollärare får tillsvidareanställas som förskollärare. Finns det ingen behörig förskollärare får annan personal visstidsanställas i väntan på ny rekrytering.

Förvaltningen strävar efter att öka likvärdigheten på kommunens förskolor. Med ett delmål om 50 % förskollärare ökar möjligheten till likvärdighet då det generellt sett finns för få förskollärare (cirka 40 %). Med ett införande av ett delmål kommer de förskolor som har 50 % förskollärare inte annonsera efter förskollärare utan barnskötare när vakans uppstår. Detta gynnar enheter med färre än 50 % förskollärare då den interna konkurrensen minskar. 50 % förskollärare är högre än genomsnittet för större stad och signalerar fortfarande att kommunen satsar på att öka antalet förskollärare.

Ärendets tidigare handläggning

Ingen tidigare handläggning.

Förvaltningens överväganden

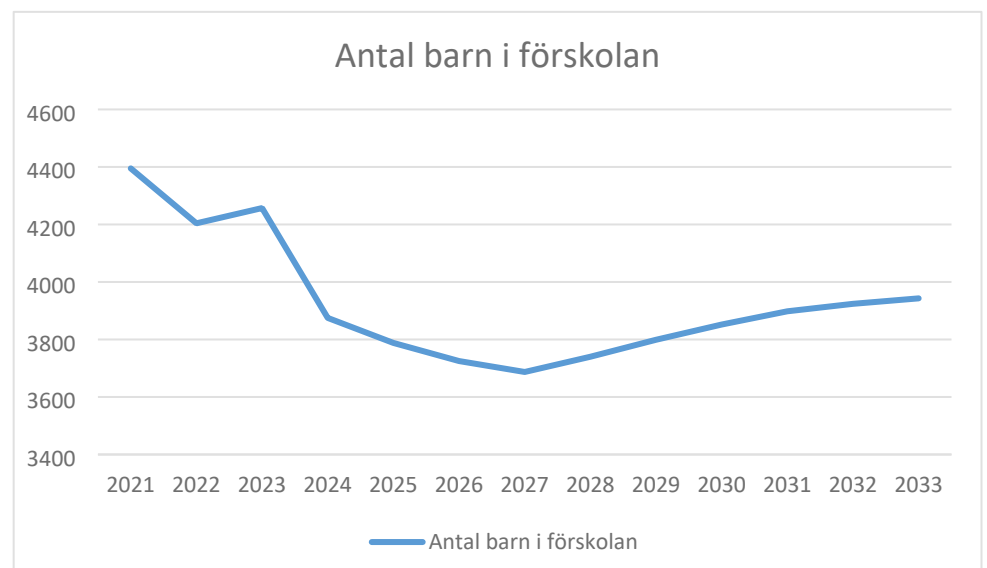
Bakgrundsfaktorer

Barn i förskolan

År 2021 gick 4395 barn i kommunal förskola och 2022 hade det minskat till 4204 barn. I oktober 2023 var antalet 4257 barn. Detta antal väntas minska de kommande åren, med en bottennivå 2027. År 2033 beräknas barnantalet fortfarande ligga under dagens nivå.

Prognos för antal barn i förskolan¹

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Antal barn	3787	3725	3687	3740	3799	3852	3898	3924	3943



Personal i förskolan

Personalstatistiken för förskola är något svårtolkad och motsägelsefull, vilket försvårar möjligheten att ge en rättvisande bild av nuläget och förutsättningarna framöver. Men enligt statistiken i Kolada fanns det år 2022 902 årsarbetare i förskolan och 41 % förskollärare, vilket då ger 370 förskollärare räknat i årsarbetare.

¹ Tabellen visar en prognos för antalet barn i kommunal förskola i Sundsvall. Prognosen bygger på Statisticons befolkningsprognos för barn 1–5 år i Sundsvalls kommun och 2022 års statistik för Sundsvall gällande andel barn 1–5 år som går i förskola (88,6 %) samt andelen av dessa barn som går i kommunal förskola (91 %). Hänsyn har även tagits till det lilla utbyte av förskolebarn som sker mellan Sundsvall och andra kommuner.

3(6)

Det minskande antalet barn innebär att även behovet av förskolepersonal kommer att minska något de kommande åren. Delmålet 50 % förskollärare innebär därför först och främst att antalet övrig personal behöver minska. Om man vill bibehålla 2022 års personaltäthet, 4,66 barn per personal (utifrån uppgifterna i Kolada), behövs år 2033 enligt prognosen 423 förskollärare och 423 barnskötare i förskolan (räknat i årsarbetare). I februari 2024 fanns 406 månadsavlönade förskollärare och 569 månadsavlönade barnskötare² registrerade i Qlik Sense (räknat i antal; sysselsättningsgraden var 98,9 respektive 97,6 %). Dessutom fanns ett tjugotal medarbetare inom kategorierna fritidspedagoger, lärare eller obehöriga förskollärare.

Väntade pensionsavgångar vid 65 års ålder, barnskötare

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Pension bsk	14	13	6	23	11	16	18	10	15	5

I förskolan är de väntade pensionsavgångarna de kommande tio åren 131 för barnskötare. Detta motsvarar ungefär den minskning av antalet barnskötare som behöver ske för att 50 %-målet ska nås år 2033. Därför bör enheterna i många fall undvika att ersättningsrekrytera barnskötare. Om det däremot rör sig om en enhet som redan ligger över 50 % förskollärare, men som behöver behålla sitt personalantal, kan det bli aktuellt att ersätta såväl en barnskötare som en förskollärare med en ny barnskötare. Ett annat sätt att minska antalet barnskötare, och samtidigt öka antalet förskollärare, är genom validering av barnskötare.

Väntade pensionsavgångar vid 65 års ålder, förskollärare

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Pension fskl	3	3	5	20	6	5	18	10	13	14

I förskolan är de väntade pensionsavgångarna de kommande tio åren 97 för förskollärare. Pensionsavgångarna ökar mot slutet av tidsperioden, vilket gör det extra viktigt med en långsiktig strategi för en fortsatt nyanställning av förskollärare. Enligt Koladas statistik har antalet kommunalt anställda förskollärare (räknat i årsarbetare) minskat varje år under 2017–2022, en trend som är viktig att vända för att 50 %-målet ska kunna uppnås.

För att nå 50 % förskollärare och bibehålla personaltätheten behöver antalet förskollärare öka från 370 årsarbetare 2022 till 423 årsarbetare

² Här inkluderas kategorierna barnskötare, barnskötare utbildad, barnskötare resurs och förskoleresurs.

4(6)

2033. Det innebär att det inte räcker att täcka upp för de väntade pensionsavgångarna, utan ytterligare rekrytering behövs.

Om personaltätheten minskar, exempelvis till 5,1 barn per personal vilket var rikssnittet 2022, minskar även personalbehovet. Då blir det enklare att uppnå det antal förskollärare som krävs för att nå 50 %. Samtidigt är *både* personaltäthet och förskollärartäthet viktigt för kvalitet i förskolan. Dessutom behöver antalet barnskötare då minska avsevärt, från 532 årsarbetare 2022 till cirka 387 år 2033.

Torsbodaetableringen skulle på sikt kunna leda till ett ökat barnantal på förskolorna, och därmed ett ökat personalbehov. I samband med etableringen av Northvolt i Skellefteå slutade en viss andel av kommunens medarbetare, något som skulle kunna hända även i Sundsvall då verksamheten i Torsboda startas upp. Om detta inträffar ökar behovet av att nyrekrytera förskollärare (och möjligtvis även barnskötare) ytterligare.

Insatser för att öka andelen förskollärare

Kompetensförsörjningsplanen 2022–2024

I barn- och utbildningsförvaltningens kompetensförsörjningsplan finns barnskötare med som en yrkesgrupp. En av de nya aktiviteterna som planeras är att se över möjligheten att motivera skickliga barnskötare till att utbilda sig till förskollärare via validering. Ansvarig är verksamhetschef med stöd av kompetensutvecklare, samt respektive skolledare avseende inventering av behov. Det finns redan idag barnskötare som på egen hand går program för vidareutbildning av förskollärare (VAL), men planen är att det ska upprättas en generell rutin för VAL, där sådant som ersättning och organisering ska regleras. Rutinen ska börja utarbetas efter beslut av förvaltningsledningen under våren, vilket innebär att den kommer tas fram under våren och/eller hösten.

Förskollärare som går VAL har möjlighet att få medel via CSN (omställningsstudiestöd) och Omställningsfonden (kompletterande studiestöd). Omställningsfonden kan även stötta genom karriär- och studierådgivning. Det finns en skyldighet att informera medarbetare om denna möjlighet, men det är inte med i någon kompetensförsörjningsplan eller åtgärdsplan, eftersom det är enligt ett avtal. Dessutom ligger det på den enskilda medarbetaren att ansöka om detta.

Handlingsplan – Strategisk kompetensförsörjning HÖK 21

HÖK 21, huvudöverenskommelsen med Lärarförbundets och Lärarnas Riksförbunds Samverkansråd, omfattar lärare i alla skolformer. Den fokuserar på områdena lönebildning, arbetsmiljö, arbetsorganisation och arbetstid. Dessa är några viktiga pusselbitar för att attrahera, rekrytera,

utveckla och behålla medarbetare. En av målbilderna i HÖK 21 är att öka andelen behöriga och legitimerade lärare i alla skolformer, där det långsiktiga målet för förskollärare är 60 %. Handlingsplanen följs upp en gång per termin.

Inom ramen för handlingsplanen för HÖK 21 har det bland annat tagits fram en rutin för VFU (verksamhetsförlagd utbildning). Genom en väl genomförd VFU byggs goda relationer mellan kommunens förskolor och de studenter som efter examen bidrar till kompetensförsörjningen på kort och lång sikt.

Några aktiviteter i handlingsplanen rör introduktionsperioden för lärare och förskollärare. En bra introduktionsperiod ger en bra start i yrket, ökar sannolikheten att medarbetaren stannar och bygger ett skydd mot framtida stress och utmattningssyndrom.

Åtgärdsprogram för att säkra bemanningen (KS-2023-00246)

Åtgärdsprogrammet för att säkra bemanningen är en bilaga till den kommunövergripande kompetensförsörjningsplanen och har fokus på yrkesgrupperna socialsekreterare, barnskötare, förskollärare, undersköterskor och sjuksköterskor. I åtgärdsprogrammet föreslås några kommunövergripande åtgärder: särskild satsning för att stärka löneläge, anslagsfinansierad rekrytering, flyttbidrag/rekryteringspremie (ersättning till medarbetare som flyttar för att arbeta i Sundsvalls kommun) samt marknadsföring och kampanj.

En aktivitet som planeras inom ramen för åtgärdsprogrammet är att bjuda in förskollärarstudenter till mingelkvällar, med fokus på attraktiv arbetsgivare. Aktiviteten ägs av HR stab och personalutskottet, men BoU ska bidra med yrkesambassadörer som pratar gott om yrket.

Utbildning av avhoppare från förskolläraryrket

I kommunen finns ett tjugotal medarbetare som hoppat av förskolläraryrket. I början av året undersöktes möjligheten att stötta dessa medarbetare mot en examen, med hjälp av KOM-KR-medel eller ESF-medel. Det visade sig dock att det är så stor spridning gällande hur långt dessa medarbetare kommit i sin utbildning; därför går det inte att ta ett samlat grepp. Mer diversifierade åtgärder kan komma att övervägas.

Förskolläraryrket på plats

I nuläget har Mittuniversitetet endast distansutbildning för förskollärare. Om programmet även skulle finnas på campus i Sundsvall skulle detta ge bättre förutsättningar för tillförsel av nyexaminerade förskollärare. I fråga om detta finns en pågående dialog mellan förvaltningen och Mittuniversitetet.

6(6)

Styrdokument och juridik

Skollagen (2010:800) 1 kap. Inledande bestämmelser

13 § Endast den som har legitimation som lärare eller förskollärare och är behörig för viss undervisning får bedriva undervisningen

20 § Endast den som har legitimation får anställas som lärare eller förskollärare i skolväsendet utan tidsbegränsning.

Ekonomisk hållbarhet

En högre andel förskollärare innebär att kostnaden per barn i förskolan ökar.

Social hållbarhet

En mer utbildad och kompetent personal har en positiv inverkan på barns välmående och utveckling i förskolan.

Ekologisk hållbarhet

Ärendet påverkar inte den ekologiska hållbarheten.

Landsbygdssäkring

Planen för att uppnå 50 % förskollärare gäller för alla kommunens förskolor.

Anna-Karin Mäntylä
Skoldirektör

Mikael Nilsson Ryttinger
Verksamhetschef förskola

§ 48 Svar på motion (KD) angående fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun

(BUN-2023-01083-2)

Beslut

Nämnden beslutar

att föreslå kommunfullmäktige att anse motionen besvarad.

Ärendet

Ärendet gäller en motion från Kristdemokraterna (KD) angående öppen förskola. Partiet föreslår att barn- och utbildningsnämnden ska ges i uppdrag att utreda vilka områden som är i störst behov av en öppen förskola och redovisa dessa till nämnden. KD föreslår även att barn- och utbildningsnämnden ska ges i uppdrag att utveckla arbetet med öppna förskolor, exempelvis i socioekonomiskt svaga områden genom användning av statsbidrag § 37 a.

Överläggning

Vid dagens sammanträde föredrar verksamhetschef för förskolan, Mikael Nilsson Ryttinger, ärendet.

Deltagande i beslut

Marcus Hellström (L) och Jörgen Eriksson (M) deltar inte i beslutet utan återkommer till nämnden.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Svar på motion (KD) angående fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun
- Bilaga Remiss av Motion (KD) angående fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun (KS-2023-01211) .msg
- Bilaga Motion (KD) angående fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun

	Tjänsteskrivelse	1(5)
	Datum	Dnr
Barn- och utbildningsförvaltningen	2023-12-07	BUN-2023-01083-2
Rebecka Wiklund Wagersten		
Utredare		

Svar på motion (KD) angående fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår nämnden besluta

att föreslå kommunfullmäktige att anse motionen besvarad.

Ärendet

Ärendet gäller en motion från Kristdemokraterna (KD) angående öppen förskola. Partiet föreslår att barn- och utbildningsnämnden ska ges i uppdrag att utreda vilka områden som är i störst behov av en öppen förskola och redovisa dessa till nämnden. KD föreslår även att barn- och utbildningsnämnden ska ges i uppdrag att utveckla arbetet med öppna förskolor, exempelvis i socioekonomiskt svaga områden genom användning av statsbidrag § 37 a.

Bakgrund

Öppna förskolan är en mötesplats för barn i åldrarna 0–6 år och deras föräldrar. Där får föräldrar möjligheten att träffas och utbyta erfarenheter med andra föräldrar samtidigt som barnen får möjlighet att vistas i en miljö som är pedagogiskt anpassad.

Den öppna förskolan i Skönsberg är Sundsvalls enda och är även en del av Sundsvalls enda familjecentral, som bedriver en hälsofrämjande och förebyggande verksamhet. Öppna förskolan fyller, skriver KD, en viktig roll utifrån ett pedagogiskt perspektiv, gällande att utveckla barns sociala och interaktiva förmågor. Samtidigt ger den också en möjlighet till tidiga insatser för att främja integration.

Partiet tar även upp den öppna förskolans främjande av vuxnas etablering i samhället, genom exempelvis språkträffar, samhällsinformation och stöd för att bli tryggare föräldrar. Genom att föräldrarna får stöd i sin framtidstro och i att komma in på arbetsmarknaden blir de också förebilder för sina barn. KD lyfter specifikt utrikesfödda kvinnor som annars riskerar att isoleras. Öppna förskolan bidrar också till en förståelse för viktiga normer och värderingar i samhället.

KD lyfter också Mittuniversitetets studie om hur man attraherar unga – särskilt kvinnor – till Sundsvallsregionen. I denna konstateras att öppna förskolan har en särskild betydelse för nyinflyttade, eftersom den kan bidra med information, skapa en enkel väg in i samhället och bidra till att skapa nya relationer.

KD argumenterar för vikten av tidiga insatser i familjer, och ser öppna förskolan som en arena för att fånga upp barn och föräldrar så tidigt som möjligt. Partiet skriver att de öppna förskolorna är en vinst för hela familjen och därmed också en investering för samhället och vår framtid. Utifrån detta vill partiet se fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun.

Ärendets tidigare handläggning

Ingen tidigare handläggning.

Förvaltningens överväganden

Förvaltningen ställer sig positiv till fler kommunala öppna förskolor, förutsatt att ekonomiska förutsättningar ges. Förutom Gillebergets öppna förskola i Skönsberg finns det även en planerad i Bredsand, som enligt plan öppnar till hösten. Utöver detta bedriver svenska kyrkan öppen förskola, öppet ”kyrkis” eller liknande verksamhet i centrala Sundsvall, Skönsmon, Selånger, Granlo, Granloholm, Njurunda, Alnön, Indal, Liden, Stöde, Skönsberg, Sundsbruk och Matfors. Dessutom har Friluftsförbundet i Sundsvall öppen utomhusverksamhet för små barn och medföljande vuxen. Förvaltningen ser det som en fördel att det finns en mångfald av öppna verksamheter för små barn och deras vårdnadshavare. Även dessa verksamheter kan fylla vissa av de funktioner som KD nämner, till exempel att skapa nya relationer och en enkel väg in i samhället för nyinflyttade. När det gäller olika områdets eventuella behov av en kommunal öppen förskola anser förvaltningen att det inte behöver göras en ny kartläggning av detta, utan att det redan finns ett tillräckligt underlag.

Kartläggning av behov av öppen förskola

En viktig aspekt av olika områdets behov av öppen förskola är antalet barn i förskoleåldern som inte går i förskola. För de barn som inte går i förskolan kan den öppna förskolan vara en möjlighet att få delta i pedagogisk och språkutvecklande verksamhet. Den öppna förskolan kan också få en viktig funktion som informationskanal för och inkörsport till förskolan. Det område som har störst antal barn födda åren 2018–2021 som inte har förskoleplats är S:t Olofsskolans upptagningsområde. Därefter placerar sig Kyrkmons skolas upptagningsområde. Sedan följer Bredsands skolas och Hellbergsskolans upptagningsområden, där det redan planeras respektive finns en öppen förskola. Utifrån antalet oinskrivna barn skulle

därför Nacksta vara det lämpligaste området för en ny öppen förskola, därefter Njurunda.

KD nämner även de öppna förskolornas möjlighet att vara samhällsnyttiga genom att exempelvis främja integration och vuxnas etablering i samhället. Med tanke på det är det även relevant att ta hänsyn till faktorer som andelen utlandsfödda och andelen arbetslösa. Detta särskilt med tanke på att den öppna förskolan kan få en dubbel funktion genom att främja utrikesföddas (speciellt kvinnors) etablering i samhället och på arbetsmarknaden och samtidigt öka förskoledeltagandet hos deras barn. Nacksta är det område i kommunen med störst andel födda utanför EU28. Nacksta har även den lägsta andelen förvärvsarbetande i åldern 20–64 år. Näst efter Bredsand är Nacksta området med störst andel öppet arbetslösa och störst andel av befolkningen med ekonomiskt bistånd.¹ Även utifrån dessa perspektiv är alltså Nacksta det område som har det klart största behovet av en öppen förskola. Utifrån parametrar som ekonomiskt bistånd, utlandsfödda, förvärvsarbete, utbildning och arbetslöshet skulle även områdena Sundsbruk, Ljustadalen och Kvissleby kunna vara aktuella, men de sticker inte ut lika mycket som Nacksta.

Utifrån denna kartläggning anser förvaltningen att Nacksta är det område som har störst behov av en kommunal öppen förskola.

Utveckling av arbetet med öppna förskolor

KD föreslår även att barn- och utbildningsnämnden ska ges i uppdrag att utveckla arbetet med öppna förskolor, exempelvis genom användning av statsbidrag § 37 a. Detta statsbidrag kan användas för att stärka och utveckla verksamhet med familjekontakter som i huvudsak riktas till nyanlända och som syftar till att underlätta etableringen i samhället, skapa nätverk och stödja språkinläring. Förvaltningen ser en möjlighet att använda sig av detta statsbidrag, förutsatt att nyanlända skulle utgöra den största målgruppen inom den öppna förskolan. Det är däremot inte hållbart att bygga finansieringen av den öppna förskolan på statsbidrag, särskilt inte eftersom verksamheten inte riktar sig enbart till nyanlända.

Förvaltningen ser även andra utvecklingsområdet gällande arbetet med öppna förskolor, men i nuläget finns det ingen möjlighet av avsätta medel för detta. Exempelvis upplevs verksamheten i Skönsberg som sårbar då den bygger på endast en anställd förskollärare. Om det skulle finnas fler öppna förskolor skulle det även ge bättre förutsättningar för att arbeta med kompetensutveckling och systematiskt kvalitetsarbete inom just öppen förskola.

¹ Uppgifterna är från år 2022, 2021, 2023 respektive 2021.

Utifrån den presenterade behovskartläggningen och ovanstående redogörelse föreslår förvaltningen att motionen ska anses besvarad.

Styrdokument och juridik

- Skollagen (2010:800, 25 kap. 3 §): ”En kommun får anordna öppen förskola som komplement till förskola och pedagogisk omsorg. Den öppna förskolan ska erbjuda barn en pedagogisk verksamhet i samarbete med de till barnen medföljande vuxna samtidigt som de vuxna ges möjlighet till social gemenskap”
- Förordning (2010:1122, 37 a §) om statlig ersättning för insatser för vissa utlänningar

Ekonomisk hållbarhet

Barn och utbildnings resultat från år 2023 är ett underskott om 35,1 miljoner kronor, och under 2024 behöver åtgärder genomföras för en budget i balans. En utökning av antalet öppna förskolor kan inte ske inom ram, utan för att göra detta möjligt behöver medel tillsättas. Det går inte heller att bygga finansieringen på statsbidrag; däremot kan detta sökas som komplement om deltagarunderlaget är rätt. Även för att kunna utveckla verksamheten krävs mer medel, exempelvis om det ska anställas mer personal på Gillebergets öppna förskola i Skönsberg.

Social hållbarhet

Den öppna förskolan kan spela en viktig roll för att främja både utrikesfödda kvinnors etablering i samhälls- och arbetsliv och deltagandet i förskolan för barn med utländsk bakgrund.² Detta gör Nacksta till ett särskilt lämpligt område för en ny öppen förskola.

Ekologisk hållbarhet

Ärendet påverkar inte den ekologiska hållbarheten.

Landsbygdssäkring

Enligt förvaltningens kartläggning är det inget landsbygdsområde som i första hand är aktuellt för en ny öppen förskola.

² Sveriges kommuner och landsting (2019) *Öppen förskola öppnar många dörrar: Kunskapsöversikt öppen förskola för integration*. ISBN: 978-91-7585-741-1.
<https://skr.se/download/18.5627773817e39e979ef5e661/1642508037629/7585-741-1.pdf>

5(5)

Anna-Karin Mäntylä
Skoldirektör

Mikael Nilsson Ryttinger
Verksamhetschef

Från: "Myndighetspostlåda KS"
Skickat: den 7 december 2023 11:31:05
Till: "Myndighetspostlåda Individ och arbetsmarknadsnämnden"
<IAN@sundsvall.se>; "Myndighetspostlåda BUN" <skolan@sundsvall.se>
Kopia: "Kangas Johanna, KS" <johanna.kangas@sundsvall.se>
Ämne: Remiss av Motion (KD) angående fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun (KS-2023-01211)
Bilagor: ~ KS-2023-01211-1 Motion (KD) angående fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun 1445485_1_1.PDF

Överlämnar remiss av Motion (KD) angående fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun (KS-2023-01211) för besvarande.

Besvaras senast den 30 April 2024 till kommunstyrelsen@sundsvall.se. Ange KS-2023-01211 i svaret.

Motionens förslag är ställda till barn- och utbildningsnämnden. Kommunstyrelsekontorets bedömning är dock att IAN ska *erbjudas* lämna ett yttrande, eftersom motionens ämne även berör sociala frågor. Om IAN bedömer att nämnden inte vill yttra sig över motionen ber vi er återkomma med besked om detta snarast till kommunstyrelsen@sundsvall.se. I annat fall är senaste datum för inlämning den 30 april 2024.

Kontaktperson är Johanna Kangas, KS Avd Kansli och Säkerhet, johanna.kangas@sundsvall.se

Enligt uppdrag
Med vänliga hälsningar

Ann-Marlene Åsell
Registrator
Kommunstyrelsen, Post/diarie
E-post: kommunstyrelsen@sundsvall.se
Sundsvalls kommun

Sundsvalls kommun
851 85 Sundsvall
Besöksadress: Norrmalmsgatan 4
Växel: +46 60 19 10 00
www.sundsvall.se

Sundsvalls kommun behandlar dina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR). Läs mer på www.sundsvall.se/personuppgifter



2023-11-27

SUNDSVALLS KOMMUN
Kommunstyrelsen

2023 -11- 27

KS-2023-01211-1

Till kommunfullmäktige i Sundsvalls kommun

Motion angående fler öppna förskolor i Sundsvalls kommun

Förslag till beslut

Vi föreslår kommunfullmäktige besluta

att

- uppdra till barn- och utbildningsnämnden att utreda vilka områden som är i störst behov av en öppen förskola och redovisa dessa till nämnden, samt
- uppdra till barn- och utbildningsnämnden att utveckla arbetet med öppna förskolor, exempelvis i socioekonomiskt svaga områden genom användning av statsbidrag § 37a.

Bakgrund

Öppna förskolan är en mötesplats för föräldrar och barn i åldrarna 0-6 år, där föräldrar får möjligheten att träffa och utbyta erfarenheter med andra föräldrar samtidigt som barnen får möjlighet att vistas i en miljö som är pedagogiskt anpassad.

Den öppna förskolan i Skönsberg är Sundsvalls enda och är även en del av Sundsvalls enda familjecentral, som bedriver en hälsofrämjande och förebyggande verksamhet. Den öppna förskolan fyller dels en viktig roll utifrån ett pedagogiskt perspektiv, gällande att utveckla barns sociala och interaktiva förmågor, men den har också en möjlighet till tidiga insatser för att främja integration.

Utöver att erbjuda en pedagogisk miljö för barn, främjar den också vuxnas etablering i samhället genom exempelvis språkträffar, samhällsinformation och stöd för att bli en tryggare förälder. Genom att ge föräldrar stöd i sin framtidstro och stöd för att komma in på arbetsmarknaden blir de också förebilder för sina barn, och vägen in i samhället, inte minst för utrikesfödda kvinnor, kan underlättas. Till den öppna förskolan kommer också kvinnor som annars riskerar att isoleras. De öppna förskolorna bidrar också till en förståelse för viktiga normer och värderingar i samhället.

Därtill har det också i Mittuniversitetets studie på hur man attraherar unga – och specifikt

unga kvinnor – till Sundsvallsregionen konstaterats att öppna förskolan har en särskild betydelse för nyinflyttade Sundsvallsbor, både svenskar och nytillkomna från andra länder. Öppna förskolor kan skapa en enkel väg in i samhället, samtidigt som platsen också bidrar till att bygga nya relationer som annars kan vara svåra att bygga som "ny i stan". Den öppna förskolan kan tjäna som informationskälla till mycket som en ny Sundsvallsbo, av naturliga skäl, inte så lätt skulle kunna ta reda på själv.

Tidiga insatser börjar redan hos familjen, där den öppna förskolan blir en arena för att fånga upp barn och föräldrar så tidigt som möjligt. De öppna förskolorna är en vinst för hela familjen och därmed också en investering för samhället och vår framtid.

Förslag

Av ovanstående nämnda bakgrund föreslår vi Kristdemokrater i Sundsvall att uppdra till barn- och utbildningsnämnden utreda vilka områden som är i störst behov av en öppen förskola och redovisa dessa till nämnden, samt att också uppdra till barn- och utbildningsnämnden att utveckla arbetet med öppna förskolor, exempelvis i socioekonomiskt svaga områden genom användning av statsbidrag § 37a.

Underskrift



Victor Strand (KD)



Ronja Brusell Strid (KD)



Polina J. Larsson (KD)

§ 49 Svar på remiss om regionalt trafikförsörjningsprogram

(BUN-2024-00387-2)

Beslut

Arbetsutskottet hänskjuter beslut i ärendet till nämnden utan eget ställningstagande.

Ärendet

Ärendet avser svar på remiss om regionalt trafikförsörjningsprogram.

Beslutsunderlag

- Bilaga Följebrev från kommunstyrelsekontoret
- Bilaga Remissmissiv
- Bilaga Bilaga 1 - Regionalt trafikförsörjningsprogram remissversion 2022-08-15
- Bilaga Bilaga 2 - Bilagor 1-2 samt 4-8
- Bilaga Bilaga 3 - Samrådsredogörelse

— — — —

	Tjänsteskrivelse	1(3)
	Datum	Dnr
Barn- och utbildningsförvaltningen	2024-04-16	BUN-2024-00387-2
Annika Johansson		
Skolskjutssamordnare		

Svar på remiss om regionalt trafikförsörjningsprogram

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår nämnden besluta

att godkänna förvaltningens skrivelse, samt

att överlämna skrivelsen till kommunstyrelsen.

Ärendet

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län har bjudit in kommunalförbundets medlemmar att inkomma med synpunkter på nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2023-2030. Kommunstyrelsen svarar för Sundsvalls kommuns räkning och har skickat förslaget på remiss till stadsbyggnadsnämnden och till barn- och utbildningsnämnden. Barn- och utbildningsnämnden har fått förslaget på remiss eftersom innehållet berör skolskjuts.

Bakgrund

Förslaget till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram har tagits fram i dialog och samverkan tillsammans med bland andra länets kommuner, Region Västernorrland, Trafikverket, grannlän, funktionsrättsorganisationer samt näringslivsaktörer. Hösten 2022 var trafikförsörjningsprogrammet ute på remiss och de remissvar som inkom under denna remissperiod har hanterats och inarbetats i dokumentet. Kollektivtrafikmyndigheten har under 2023 fortsatt arbetet med att färdigställa trafikförsörjningsprogrammet och med de punkter som vid föregående remissrunda inte var helt färdigställda.

Kollektivtrafikmyndigheten önskar särskilt svar på frågorna:

- Är trafikförsörjningsprogrammet och dess bilagor redo att antas med de justeringar som gjorts?
- Kan den hållplatsstandard som föreslås i Hållplatshandboken och dess bilagor fastställas?
- Är mål och indikatorer tillräckliga och tydliga?
- Övriga synpunkter

2(3)

Efter remissperioden sammanställer och behandlar Din Tur alla inkomna synpunkter. Synpunkter som anses relevanta implementeras i förslaget till slutversion. Samtliga synpunkter sammanställs och återges i en samrådsredogörelse på Regionala samverkansgruppens möte i september. Din Turs politiska direction avser besluta om trafikförsörjningsprogrammet vid sammanträdet i september 2024.

Förvaltningens överväganden

Förvaltningens synpunkter på programmet som skickats ut följer nedan.

I programmet bör det tydliggöras vad som menas med studiependling och vad som räknas som skolresor. Är det så att skolresor rör grundskolan och studiependling rör gymnasiet och högre studier? I detta svar antar förvaltningen att skolresor endast handlar om grundskolan.

De senaste åren har det dragits in ett antal turer med kollektivtrafik med hänvisning till att det i stort sett bara är skolbarn som åker med. Organisering av skolskjutsen har då hänvisats till kommunen som utifrån lagstiftningen ska stå för kostnaden för denna. Detta medför att studiependlare (gymnasiet, komvux, högskola) och arbetspendlare inte har någon kollektivtrafik trots att det går en buss på sträckan på en tid som fungerar. Resultatet blir då att de, trots att skolbuss finns, måste ta sig till närmaste ställe där kollektivtrafik går. Detta kan också medföra att kommunen får betala kontant resetillägg till gymnasieeleverna för den resan om den är mer än fyra kilometer.

I programmet framgår att kommunernas behov av skolresor kommer fortsatt att vara stort. Dock beskrivs skolelever som bara en målgrupp att ta hänsyn till vid utformningen av kollektivtrafiken och beroende av trafikslag och utbudsnivå kan anpassning för skolelever behöva göras i olika omfattning. I förslaget betonas dock att rent generellt ska framtidens kollektivtrafik anpassas för mer än en målgrupp. Förvaltningen ser här en risk att fler turer måste ersättas med skolbuss, särskilt kan detta komma att gälla till exempel södra Njurunda och Kovland. Detta får negativa konsekvenser både för resenärer som blir av med möjligheter att åka kollektivt och för kommunen som får ökade kostnader för skolskjuts.

I bilaga 2 återfinns en lista över hållplatser och vissa hållplatser har man under ”särskilda behov” markerat att de är vid skolor. Men det är många av de listade hållplatserna som är vid skolor men som saknar markering. Det gäller följande hållplatser:

- Vi centrum (Vibackeskolan)
- Sporthallen (Internationella engelska skolan, Sundsvalls gymnasium Västermalm)

3(3)

- Bultgatan (S:t Olofsskolan)
- Tullgatan (Prolympia, Klara Teoretiska gymnasium)
- Kvissleby, Njurundahallen (Nivrenaskolan)
- Njurunda resecentrum (Kyrkmons skola)
- Kaptensgatan (Höglundaskolan) Buss 120 går inte där längre
- Bosvedjans centrum (Bosvedjeskolan)
- Institutsvägen (Sundsvalls Praktiska gymnasium)
- Höderbacken (Högoms skola)
- Nynäshamnsvägen (Granbergsskolan)
- Granloholms Centrum (Granbergsskolan)
- Röhmans torg (Matfors skola)
- Liden (Stige skola)
- Travbanan (Bergsåkers skola)
- Paviljongvägen (Sidsjö fristående skola, Sundsvalls montessoriskola)

Styrdokument och juridik

Inte tillämbart

Ekonomisk hållbarhet

Kollektivtrafik och skolresor är ömsesidigt beroende av varandra där skolresor också är med och delfinansierar kollektivtrafik.

Social hållbarhet

Inte tillämbart.

Ekologisk hållbarhet

Inte tillämbart.

Landsbygdssäkring

Utbudet av kollektivtrafik påverkar möjligheterna till att bo på landsbygden och pendla till sin gymnasieskola, högskola, arbetsplats etcetera.

Anna-Karin Mäntylä
Skoldirektör

Cecilia Aspholm
Stabschef

Från: "Lundberg Daniel"
Skickat: den 26 mars 2024 10:06:26
Till: "Myndighetspostlåda BUN" <skolan@sundsvall.se>; "Aspholm Cecilia" <cecilia.aspholm@sundsvall.se>; "Johansson Annika" <annika.z.johansson@sundsvall.se>
Ämne: VB: Remiss regionalt trafikförsörjningsprogram, dnr 21/00347
Bilagor: 240315_missiv_TRFP.docx, Bilaga 1 - TRFP Vnorrland 2023-2030.pdf, Bilaga 2, bilagor 1-2, 4-8 regionalt trafikförsörjningsprogram.pdf, Bilaga3 -samrådsredogörelseMatris.xlsx
Importance: High

Hej,

Observera att innehållet i detta mail innebär behov av snabb handläggning

Jag översänder här remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram enligt mail nedan samt bifogade filer. Kommunstyrelsen kommer att fatta övergripande beslut om kommunens yttrande över trafikförsörjningsprogrammet. När kommunstyrelsen beslutar om remissvar som berör flera nämnders verksamhetsområde, ska beredningstvång lämpligen iakttas vilket innebär att berörda nämnder ska ges kännedom om remissen och tillfälle att yttra sig. Med anledning av detta har remissen översänts till stadsbyggnadsnämnden. Och nu även till barn- och utbildningsnämnden eftersom remissen innehåller frågor som berör skolskjuts.

För att vi ska klara tidplanen och svara senast 28/6 behöver barn- och utbildningsnämnden ges tillfälle att yttra sig **vid sammanträdet 24/4**. Det är önskvärt för min del att barn- och utbildningsförvaltningen vid inlämning av handlingar till BUN även skickar en underhandskopia till mig så att jag kan påbörja min handläggning av helhetsyttrandet i god tid.

Tidplanen för hantering av kommunens yttrande ser ut enligt följande:

- 16/4. Avdelningsmöte samhällsutveckling och hållbarhet. Dialog och synpunkter till remissvaret.
- 17/4. Stadsbyggnadsnämnden.
- 24/4. Barn- och utbildningsnämnden.
- 6/5. Inlämning KSK.
- 28/5. SEFU.
- 10/6. KS.

Hör av er om ni har några frågor eller funderingar med avseende på detta.

Med vänlig hälsning
Daniel Lundberg
Utredare
Kommunstyrelsekontoret
Samhällsutveckling och
hållbarhet
Tfn: 070-299 26 18

Från: Sofia Söderberg <sofia.soderberg@dintur.se>
Skickat: den 15 mars 2024 15:47

Till: Härnösands kommun <kommun@harnosand.se>; Kramfors kommun (kommun@kramfors.se) <kommun@kramfors.se>; Region Västernorrland (region.vasternorrland@rvn.se) <region.vasternorrland@rvn.se>; Sollefteå kommun (kommun@solleftea.se) <kommun@solleftea.se>; Myndighetspostlåda Sundsvalls kommun <sundsvalls.kommun@sundsvall.se>; Timrå kommun <timra.kommun@timra.se>; Ånge kommun <ange@ange.se>; Örnsköldsviks kommun (samhallsbyggnad@ornskoldsvik.se) <samhallsbyggnad@ornskoldsvik.se>; kommunledning@ornskoldsvik.se

Kopia: Rapp Emilia <Emilia.Rapp@ange.se>; Lundberg Daniel <daniel.lundberg@sundsvall.se>; jan.eriksson@timra.se; Ulf Andersson <ulf.andersson@harnosand.se>; Stefan Välijeesiö <stefan.valijeesio@kramfors.se>; birgitta.astrom@ornskoldsvik.se; henric.fuchs@rvn.se; Maria Lindsbo <maria.lindsbo@solleftea.se>; registrator <registrator@dintur.se>; Thomas Olsson <thomas.olsson@dintur.se>

Ämne: Remiss regionalt trafikförsörjningsprogram, dnr 21/00347

Hej!

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bjuder härmed in kommunalförbundets medlemmar att inkomma med synpunkter på nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2023-2030 senast den **28 juni 2024**.

Mer information finns i missivet.

Vid frågor kontakta mig, Sofia Söderberg via mejl eller telefon.

Med vänlig hälsning

Sofia Söderberg
T.f. Trafikchef
Tfn: 073-056 42 31
Adress: Box 143, 841 22 Ånge

Din Tur

Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län



MISSIV

Handläggare
 Sofia Söderberg, tf trafikchef
E-post: sofia.soderberg@dintur.se
Tfn: 073-0564231

Datum
 2024-03-15

Diariennr
 21/00347

Inbjudan att inkomma med synpunkter på förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bjuder härmed in kommunalförbundets medlemmar att inkomma med synpunkter på nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2023-2030.

Förslaget till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram har tagits fram i bred dialog och samverkan tillsammans med bland andra länets kommuner, Region Västernorrland, Trafikverket, grannlän funktionsrättsorganisationer samt näringslivsaktörer.

Hösten 2022 var Trafikförsörjningsprogrammet ute på remiss och de remissvar som inkom under denna remissperiod har hanterats och inarbetats i dokumentet. Se *bilaga Samrådsredogörelse* för vidare beskrivning av hanteringen av inkomna remissvar.

KTM har under 2023 fortsatt arbetet med att färdigställa Trafikförsörjningsprogrammet och med de punkter som vid föregående remissrunda inte var helt färdigställda. Nedan följer en lista på de justeringar som har genomförts.

Huvuddokument:

- Uppdaterade justeringar under rubrik 2, Nuläge med bland annat aktuell statistik
- Rubrik 3.1, Målmodell, indikatorerna som mäter respektive ledord har flyttats och hanteras enbart i Bilaga 6-Indikatorer.
- Uppdaterad arbetsordning av trafikprinciperna, rubrik 5.1.1
- Rubrik 5.1.3, utvecklingsområden gällande tågtrafik i Västernorrlands län
- Rubrik 5.2, skrivning om fortsatta satsningar på övre Ådalsbanan
- Rubrik 8, uppdaterat årshjul samt textjusteringar

Bilaga 1:

- Hållplatsskisser och renderingsbilder färdigställda
- Uppdaterad processbeskrivning av ny- och ombyggnation av hållplatser
- Uppdaterat årshjul

MISSIV

Bilaga 6:

- Samtliga indikatorer har genomarbetats och justerats.

Vidare har bilagorna 2, 4 och 5 genomarbetats med mindre justeringar.

Bilaga 3 skickas ut senare pga. den workshop som är planerad med Kommunalförbundets medlemmar samt politiska direktor i april där huvuddelen av bilagas innehåll ska behandlas.

Remissversionen har inte den slutliga layouten utan kommer att layoutas efter denna remissrunda.

Dokumentet består av ett huvuddokument samt åtta 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

Bilagorna 1–2 samt 4–8 skickas som en bilaga i utskicket.

Hur svarar ni på remissen?

Vi önskar ert svar senast **2024-06-28** till följande e-postadress:
registrator@dintur.se med kopia till: sofia.soderberg@dintur.se

Ange i er ärenderubrik; ”Remissvar regionalt trafikförsörjningsprogram, dnr 21/00347”.

Vid remissvar vill vi särskilt be om era synpunkter enligt följande:

1. Är Trafikförsörjningsprogrammet och dess bilagor redo att antas med de justeringar som gjorts?
2. Kan den hållplatsstandard som föreslås i Hållplatshandboken och dess bilagor fastställas?
3. Är mål och indikatorer tillräckliga och tydliga?
4. Övriga synpunkter

MISSIV

Hur behandlas synpunkterna?

Efter remissperioden sammanställer och behandlar Din Tur alla inkomna synpunkter. Synpunkter som anses relevanta implementeras i förslaget till slutversion. Samtliga synpunkter sammanställs och återges i en samrådsredogörelse på Regionala samverkansgruppens möte i september.

Din Turs politiska direktion avser besluta om trafikförsörjningsprogrammet vid sammanträde i september 2024.

Har du frågor?

Välkommen att kontakta tf trafikchef Sofia Söderberg, e-post sofia.soderberg@dintur.se, telefon: 073-0564231.

Hälsningar /

Sofia Söderberg, tf trafikchef

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur)

Bilagor:

- Bilaga 1: Trafikförsörjningsprogram 2023-2030
- Bilaga 2: Bilaga 1-2 & 4- 8, trafikförsörjningsprogram 2023-2030
- Bilaga 3: Samrådsredogörelse remissrunda hösten 2022



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Remissversion 2022-08-15

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030 Huvuddokument

Förord

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

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

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

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

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

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



Sara Nylund
Direktionsordförande
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030
Huvuddokument

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030 Huvuddokument



1. TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET I ETT SAMMANHANG

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

1.1 Trafikförsörjningsprogrammets roll

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

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

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

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet beskrivs under punkt 8 i detta dokument.

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030 Huvuddokument

1.2 Förhållande till övriga regionala strategier

Regional Utvecklingsstrategi – RUS (2020)¹

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

Regional energi- och klimatstrategi (2019)²

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

Regional Tågstrategi (2023)³

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

1.3 Processen fram till Trafikförsörjningsprogrammet

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

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



¹ [Region Västernorrland - Regional utvecklingsstrategi \(rvn.se\)](https://regionvasternorrland.se/regionalt-utvecklingsprogram/rus-2020)

² [Energi- och klimatstrategi för Västernorrland 2020-2030 | Länsstyrelsen Västernorrland \(lansstyrelsen.se\)](https://regionvasternorrland.se/regionalt-utvecklingsprogram/energi-och-klimatstrategi-2019)

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030 Huvuddokument



2. NULÄGE

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

2.1 Kollektivtrafikorganisationen

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

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

2.2 Kollektivtrafiken i Västernorrland

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

2.2.3 Anropsstyrd kollektivtrafik

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

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

2.2.4 Särskilda persontransporter

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

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

2.2.5 Kommersiell trafik

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

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

2.2.6 Utmaningar

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

2.3 Resande

2.3.1 Resmönster inom länet

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

Enligt den resvaneundersökning som gjordes i länet 2019 så är:

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

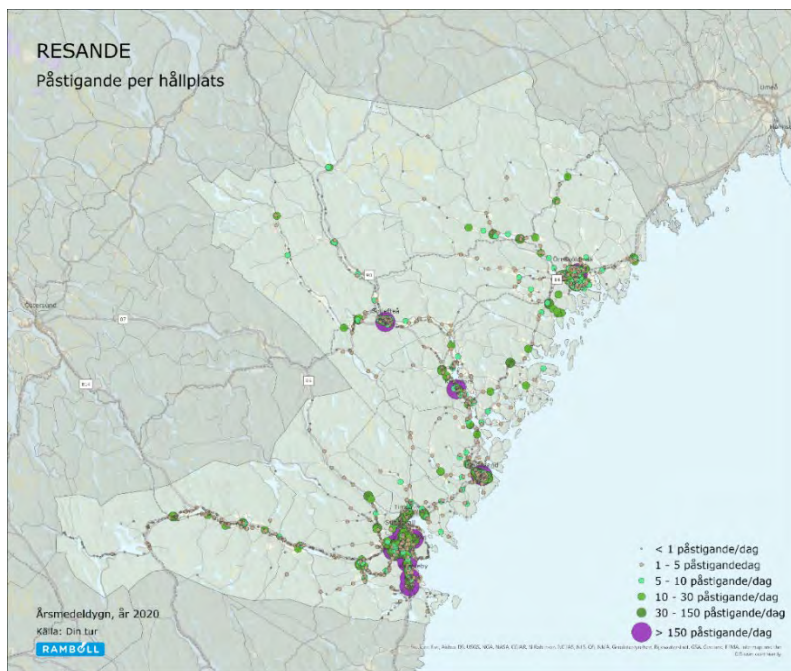
Det är främst i de större städerna som en liten större andel av resorna sker med kollektivtrafik, gång eller cykel.

2.3.2 Resande med kollektivtrafiken

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

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

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



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

2.3.3 Marknadsandel

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

2.3.4 Större målpunkter

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

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

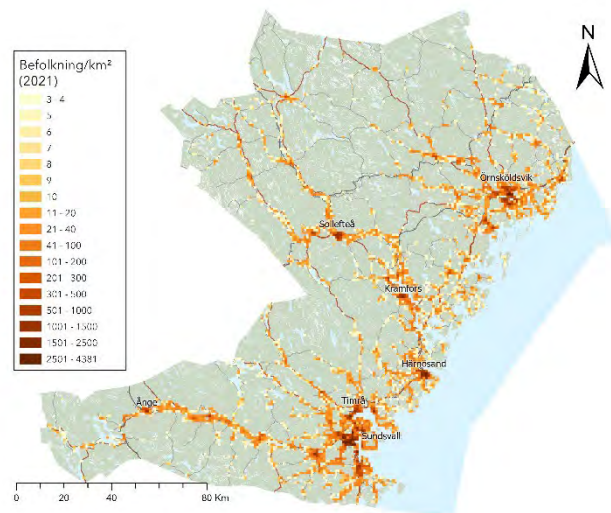
Med den växande besöksnäringen uppstår allt fler och större målpunkter runt om i länet. Vissa av dessa är säsonsberoende.

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

2.4 Länet Västernorrland

2.4.1 Invånare

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



2.4.2 Arbetsmarknad

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

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

2.4.3 Framtida utveckling

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

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

3. MÅL FÖR FRAMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIK

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

3.1 Målmodell

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



Bilden ovan visas trafikförsörjningsprogrammets målmodell.

Vision

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

Målområden

- Nöjd resenär
- Växande region
- Hållbart samhälle

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

Ledord - inriktningsmål

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

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

Bilden nedan visar samtliga ledord och inriktningsmål i målmodellen.

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

Indikatorer

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



3.2 Målområde - nöjd resenär

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

3.2.1 Ledord – enkelt

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

3.2.2 Ledord - tryggt

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

3.2.3 Ledord - attraktivt

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument



3.3 Målområde - växande region

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

3.3.1 Ledord – konkurrenskraftigt

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

3.3.2 Ledord – sammanhållet

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

3.3.3 Ledord – utvecklande

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



3.4 Målområde - hållbart samhälle

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

3.4.1 Ledord – ekologiskt

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

3.4.2 Ledord – socialt

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

3.4.3 Ledord - ekonomiskt

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

3.5 Koppling till övriga mål

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

3.5.1 Globala hållbarhetsmålen – Agenda 2030

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

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



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

3.5.2 Nationella mål

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

Klimatmålet

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

Funktionsmålet

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

Hänsynsmålet

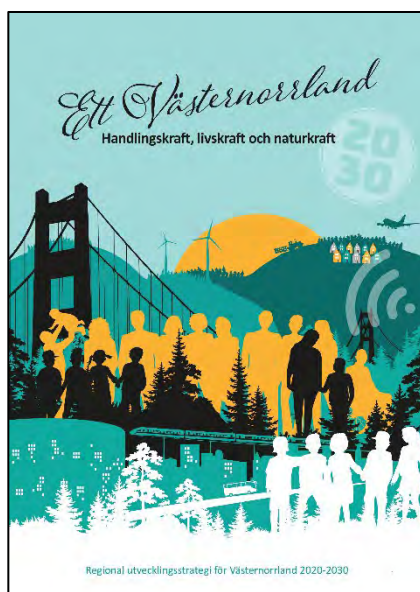
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas tills att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

3.5.3 Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

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

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

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



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument



4. NÖJD RESENÄR

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

4.1 Restyper

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

Restyper:

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

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

4.2 Resenärsgupper

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

Identifierade resenärsgupper:

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

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

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

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

4.3 Produktutbud

4.3.1 Biljetter, zon- och prissättning

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

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

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

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

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



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

4.3.2 Biljettsamverkan

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

4.4 Kommunikation

4.4.1 Varumärket Din Tur

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



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

4.4.2 Marknadsföring

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

4.4.3 Resenärsinformation

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

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

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

4.4.4 Den pågående digitaliseringen

Digitaliseringen pågår ständigt och samhället har övergått nästan uteslutande till digitala tjänster. Digitaliseringen innebär stora möjligheter att dela information, skapa personliga erbjudanden och produkter samt att kunna utveckla tjänsteutbudet. En annan fördel är möjligheten att uppdatera information snabbt eller till och med i realtid.

En viktig aspekt är dock att utvecklingen sker med användaren i fokus och utifrån lagstadgade tillgänglighetsdirektiv.

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

4.5 Trygghet

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

4.5.1 Bemötande

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

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

4.5.2 Kundcenter

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



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

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

4.5.3 Punktlighet

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

4.5.4 Rätt utformade hållplatser och fordon

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

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



Bild: Typexempel på hållplats med god sikt.

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument



5. ATTRAKTIV REGION

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

5.1 Trafikering

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

5.1.1 Trafikprinciper

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

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

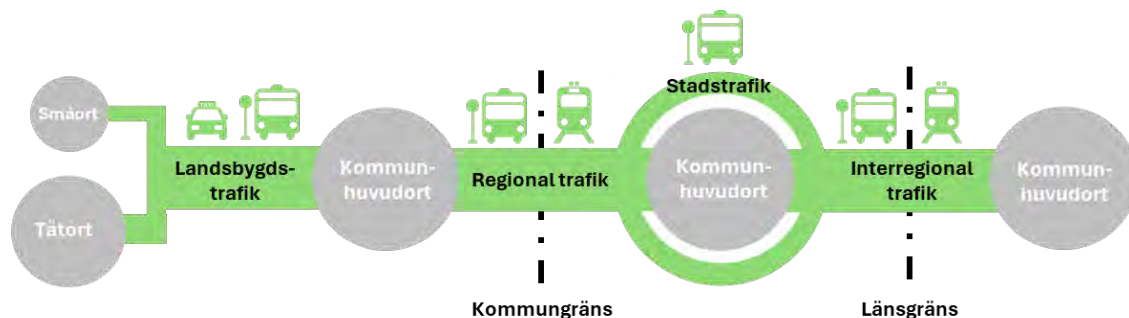
Huvuddokument

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

5.1.2 Trafikslag och utbudsnivåer

Allmän kollektivtrafik i Västernorrland ska byggas utifrån fyra trafikslag:

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



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

5.1.3 Tågtrafik

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

Viktiga utvecklingsområden för Västernorrlands län är:

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

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

5.1.4 Busstrafik

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

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

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

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

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

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

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

5.1.5 Särskilda persontransporter (SÄKO)

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

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

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

5.1.6 Skolresor

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

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

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

5.1.8 Kopplingar till andra trafikslag

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

5.2 Infrastruktur

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

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

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

Att utveckla infrastruktur är ett långsiktigt och resurskrävande arbete. Det finns ett flertal viktiga styrdokument så som *Regional och nationell infrastrukturplan*, *Regional tillgänglighetsstrategi* samt *kommunala trafikplaner* och *investeringsbudgetar*. Därtill finns möjligheten att finansiera genom olika program som exempelvis *ERUF*⁴.

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

5.2.1 Busshållplatser

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

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

⁴ [Mellersta Norrland - Tillväxtverket \(tillvaxtverket.se\)](https://mellersta.norrland-tillvaxtverket.se)

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

5.2.2 Bytespunkter-stationer-resecentrum

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

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

5.2.3 Järnvägsbanor

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

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

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

5.2.4 Vägstandard

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

5.2.5 Trafiksäkerhet

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

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

5.2.6 Framkomlighet

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

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

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

5.3 Hela-resan-perspektivet

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

5.3.1 Ett sömlöst Västernorrland

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

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

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

5.3.2 Kombinerad mobilitet

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

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

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

5.4 Regional utveckling

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

5.4.1 Översiktsplaner & detaljplaner

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

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

5.4.2 Samverkan näringsliv

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument



6. HÅLLBART SAMHÄLLE

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

6.1 Miljö & klimat

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

6.1.1 Fordon och drivmedel

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

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



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

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

6.2 Social samhällsnytta

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

6.2.1 Minskad diskriminering

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

6.2.2 Folkhälsa

Kollektivtrafiken bidrar på olika sätt till förbättrad folkhälsa genom exempelvis:

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

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

6.2.3 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

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

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

6.2.4 Geografisk tillgänglighet till kollektivtrafik

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

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

6.3 Resursoptimering

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

6.3.1 Ett resurseffektivt kollektivtrafiksystem

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

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

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

6.3.2 Kostnadstäckningsgrad

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

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument



7. LAGAR OCH BESTÄMMELSER

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

7.1 Regional kollektivtrafikmyndighet

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska det finnas en regional Kollektivtrafikmyndighet i varje län. Syftet med lagstiftningen är bland annat att öka samordningen mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering men även att förenkla för kommersiella trafikföretag att komma in på marknaden och bedriva kollektivtrafik. I Västernorrland är det Din Tur som är regional kollektivtrafikmyndighet.

7.2 Allmän trafikplikt

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

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

7.3 Kommersiell trafik

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

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

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

7.4 Färdtjänst

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

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

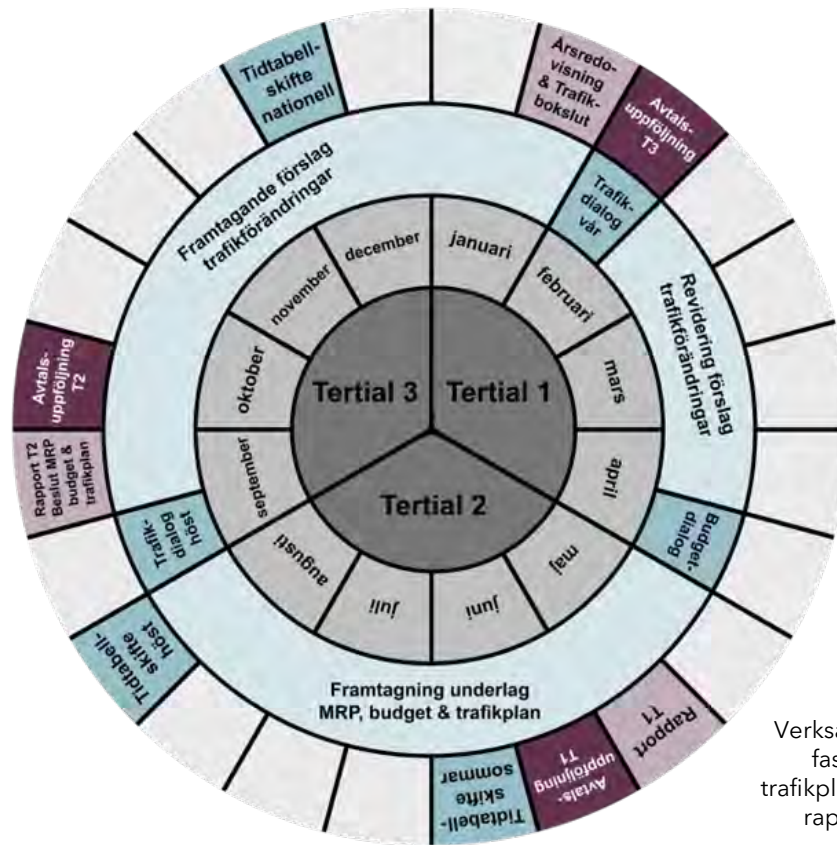
Färdtjänst ingår i Särskilda persontransporter, som det går att läsa mer om i avsnitt 5.1.5. Information om hantering av och taxor för färdtjänst finns i *bilaga 5 - färdtjänst och riksfärdtjänst*.

7.5 Taxi

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030 Huvuddokument

8. RAMFÖRUTSÄTTNINGAR OCH GENOMFÖRANDEPLAN



Verksamheten bedrivs utifrån ett fastställt årshjul som omfattar trafikplanering, budgetering samt rapportering och uppföljning.

8.1 Organisation i förändring

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

8.2 Vikten av samverkan

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

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

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

8.3 Struktur för genomförande

8.3.1 Årshjul

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

8.3.2 MRP, budget och trafikplan

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

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

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

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

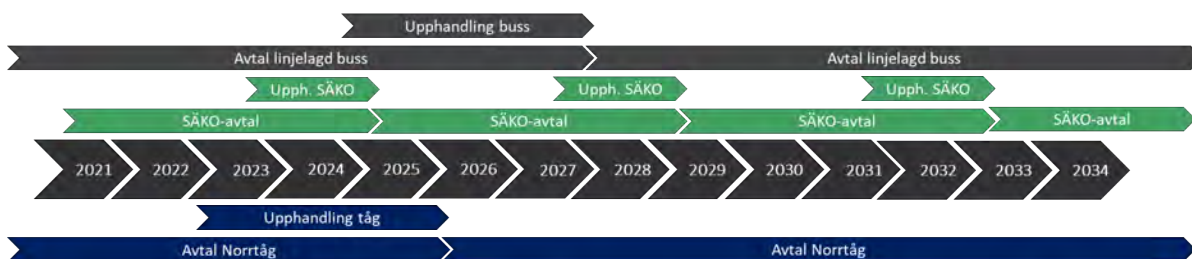
Processer som innefattar infrastrukturinvesteringar kan ta ännu längre tid. I *bilaga 1 - hållplatshandbok* finns beskrivet hur dessa processer ska läggas upp. En viktig sak att åstadkomma är att trafik- och infrastrukturprocess samplaneras och drivs parallellt.

8.3.3 Upphandlingar

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument



8.4 Analys

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

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

8.5 Beredskap

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

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

8.6 Ekonomi

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

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

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

8.6.1 Ekonomisk planering

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

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

8.6.2 Ny kostnadsfördelningsmodell

I nya förbundsordningen anges följande:

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

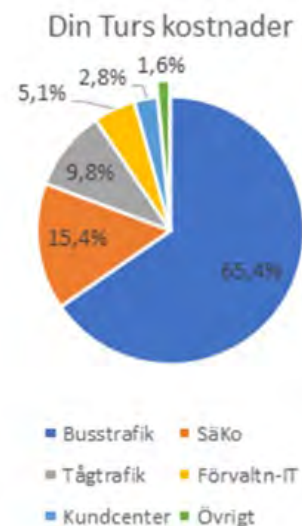
8.6.3 Kostnader & Intäkter

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

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

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

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



8.6.4 Kollektivtrafikens samhällsnytta

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

År 2019 gjordes en socioekonomisk analys av Västernorrlands kollektivtrafik.

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

8.7 Uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet

8.7.1 Rapportering

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

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

8.7.2 Revidering av styrdokument

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

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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Huvuddokument

9. SAMMANSTÄLLNING AV INSATSER/MÅL

Nedan en sammanställning av hur föreslagna insatser bidrar till måluppfyllelse.

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

10. BILAGOR

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



DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

Bilaga 1

Hållplatshandbok

Ej slutjusterat arbetsmaterial



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
3. Samverkan.....	10
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
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 höja och harmonisera nivån 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 3.5.

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 3.4.2 i tabellerna 3-5. I samband med inventering bör alla hållplatser mätas in digitalt samt fotodokumenteras. Som trafikhuvudman 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. Väldigt 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.

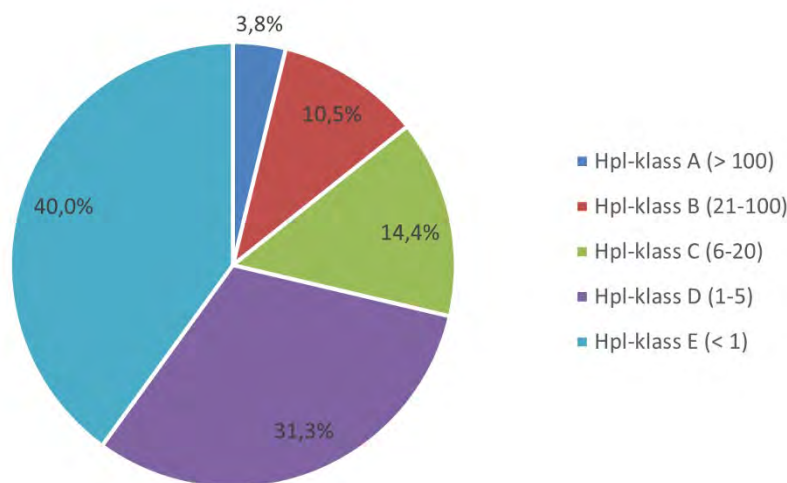


Bild 2. Fördelning av länets hållplatsklasser.

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
Totalt	234	186	168	659	107	184	369	1907

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 resenärsgupper, 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
- Klack hållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fick hållplats
- Avskild hållplats

VGU rekommenderar följande hållplatstyper på landsbygd:

- Körbanehållplats
- Vägrenshållplats
- Fick hållplats
- 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 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 pendlarparkeringar 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.

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 ¹		X	X	X	(X) ²	(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		
Taktilt och visuellt stråk på plattform		X	X	(X)		
Kontrasterande kantremsa		X	X	(X)		
Utrymme för rullstol, max 5% lutning		X	X	(X)		

¹ 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.

² (X)=valbart alternativ för hållplatsklassen.

Cykelparkering	(X)	(X)	(X)		
Anslutande GC-väg	X	X	(X)		
Allmän belysning ³	X	X	(X)	(X)	(X)
Solcellsbelysning ⁴				(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:

	Hållplatsklass	A	B	C	D	E
<i>Utrustning</i>						
Stolpe med toptavla				X	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:

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

Tabell 5. Matris för hållplatsinformation per hållplatsklass.

³ Allmän belysning på hållplatserna syftar till gatu- eller vägbelysning intill hållplatsen.

⁴ Solcellsbelysning syftar till belysning i exempelvis hållplatskur eller på hållplatsstolpe.

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 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.

2.4.4.4 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 taktilstråk 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.

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 statligt vägnät	Ansvar kommunalt vägnät
Körutor, markytor	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen
Allmän belysning	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen
Pendlarparkering	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket/kommunen	Kommunen
Hållplatsbelysning	Anläggning, drift & underhåll	Kommunen	Kommunen
Väderskydd m. utrustning	Anläggning, drift & underhåll	Kommunen	Kommunen
Hållplatsskylt m stolpe	Anläggning, drift & underhåll	Din Tur	Din Tur
Information analog/digital	Anläggning, drift & underhåll	Din Tur	Din Tur
El till hållplats	Anläggning, drift & underhåll	Kommunen	Kommunen
Anslutande gång- & cykelväg	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen
Plattform	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen

Din Tur ansvarar för hållplatsstolpe, toptavla 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 årstider 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 körriktningarna.



Klackhållplats. På gator med tillåten långsgående 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.



Körbanelållplats 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.



Mitthållplats är en hållplats där bussen stannar vid en refug 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

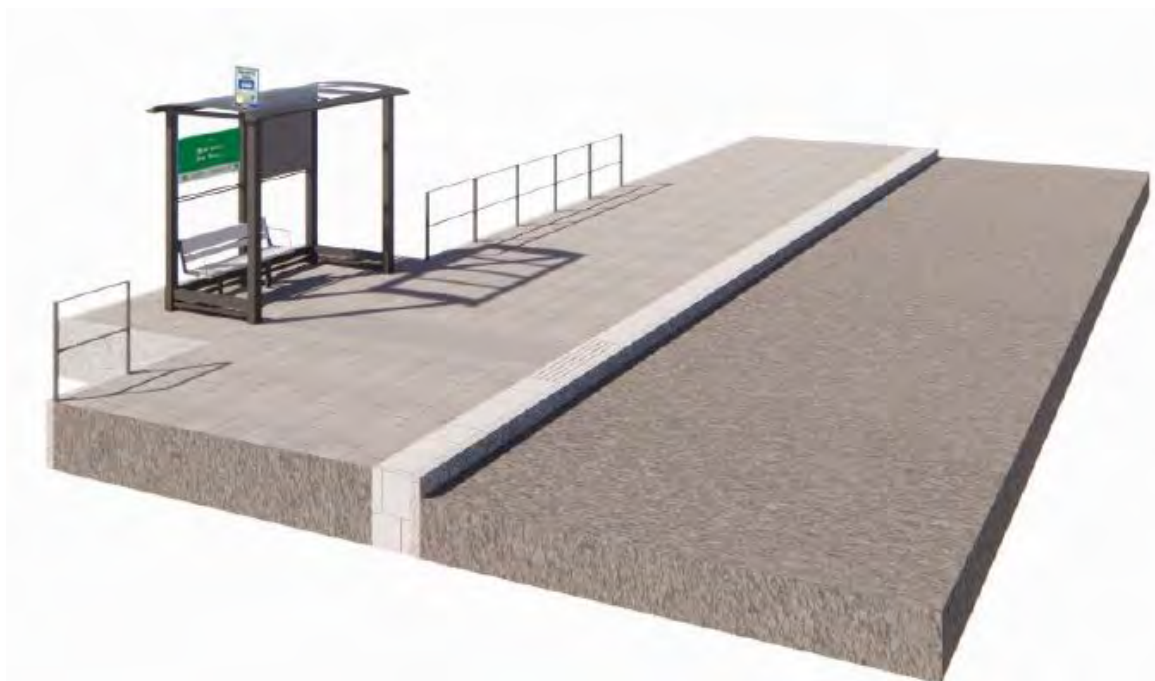


Bild 1. Renderingsbild av hållplatsklass A.



Bild 2. Renderingsbild hållplatsklass B.

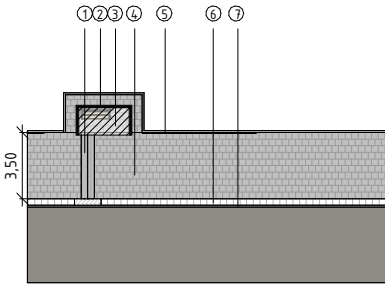
För hållplatsklass C är väderskydd en valbar utrustning och i de fall där väderskydd inte väljs kompletteras utrustningen med en stolpe med toptavla samt informationstavla.



Bild 3. Renderingsbild hållplatsklass C.

		Dokumentnummer Sida/Sidor	
Ramboll Sverige AB Lokgatan 8 211 20 Malmö Tfn 010 - 615 60 00 Mail fornamn.etternamn@ramboll.se www.ramboll.se		Tekniskområde Uppdrag DIN TUR HÅLLPLATSKLASSER TYPRITNING 2024-03-04	
		Handläggare J.B/F.W	
		Datum Uppdragsnummer	
		Status Andringsdatum Bet.	
Ritningsnummer	Bet.	Ritningens benämning	Skala
			Datum
			Ändringsdatum

HÅLLPLATSKLASS A (1:200 A4)



- 1 Taktilt och visuellt stråk på plattform (sinus- och kupolplattor i supervit)
- 2 Väderskydd med bänk, belysning, realtidsinformation och informationstavla (inklusive information med punktskrift)¹
- 3 Utrymme för rullstol, max 5% lutning
- 4 Hårdgjord resenärssyta, material väljs i detaljprojektering
- 5 Skyddsräcke^{1,2}
- 6 Kontrasterande kantremsa
- 7 Plattform med 17 cm kantstödsvisning mot körbana

¹ Platsspecifik utformning anpassas i detaljprojektering.
² För hållplatsklassen valbar utrustning.

Ramboll Sverige AB
Lokgatan 8

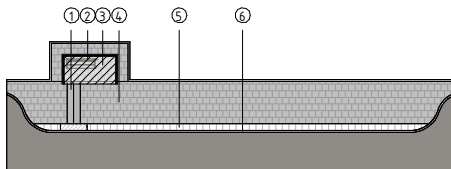
211 20 Malmö

Tfn 010 - 615 60 00

Mail fornamn.efternamn@ramboll.se
www.ramboll.se

	Dokumentnummer	Sida/Sidor
Teknikområde	Handläggare	
Uppdrag DIN TUR HÅLLPLATSKLASSER TYPITNING 2024-03-04	Datum	
	Uppdragsnummer	
Status	Ändringsdatum	Bet.
Ritningsnummer	Bet.	Ritningens benämning
	Skala	Datum
		Ändringsdatum

HÅLLPLATSKLASS B (1:200 A4)



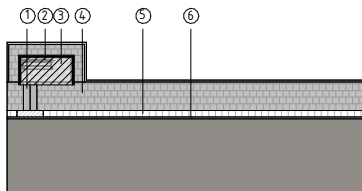
- 1 Taktilt och visuellt stråk på plattform (sinus- och kupolplattor i supervit)
- 2 Väderskydd med bänk, belysning, realtidsinformation^{1,2} och informationstavla¹
- 3 Utrymme för rullstol, max 5% lutning
- 4 Hårdgjord resenärsyta, material väljs i detaljprojektering
- 5 Kontrasterande kantremsa
- 6 Plattform med 17 cm kantstödsvisning mot körbana

¹ Platsspecifik utformning anpassas i detaljprojektering.

² För hållplatsklassen valbar utrustning.

RAMBOLL Ramboll Sverige AB Lokgatan 8 211 20 Malmö Tfn 010 - 615 60 00 Mail fornamn.efternamn@ramboll.se www.ramboll.se			Dokumentnummer	Sida/Sidor
	Teknikområde		Handläggare J.B/F.W	
	Uppdrag DIN TUR HÅLLPLATSKLASSER TYPRITNING 2024-03-04		Datum	
	Status		Uppdragsnummer	
	Ritningsnummer		Ändringsdatum	Bet.
Bet.	Ritningens benämning	Skala	Datum	Ändringsdatum

HÅLLPLATSKLASS C (1:200 A4)



- 1 Taktilt och visuellt stråk på plattform (sinus- och kupolplattor i supervit)²
- 2 Vädskydd med bänk², belysning² och informationstavla¹
- 3 Utrymme för rullstol, max 5% lutning²
- 4 Hårdgjord resenärsyta, material väljs i detaljprojektering
- 5 Kontrasterande kantremsa²
- 6 Plattform med 17 cm kantstödsvisning mot körbana

¹ Platsspecifik utformning anpassas i detaljprojektering.

² För hållplatsklassen valbar utrustning.

Ramboll Sverige AB
Lokgatan 8

211 20 Malmö

Tfn 010 - 615 60 00
Mail fornamnafternamn@ramboll.se
www.ramboll.se

Teknikområde

Dokumentnummer

Sida/Sidor

Handläggare

Uppdrag

Datum

DIN TUR
HÅLLPLATSKLASSER
TYPRITNING 2024-03-04

Uppdragsnummer

Status

Ändringsdatum

Bef.

Ritningsnummer

Bef.

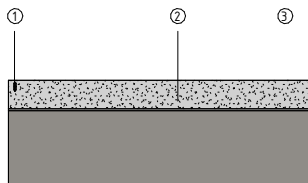
Ritningens benämning

Skala

Datum

Ändringsdatum

HÅLLPLATSKLASS D (1:200 A4)



- 1 Stolpe, topptavla med hpl-namn
- 2 Hårdgjord resenärsyta 1,5 m bred²
- 3 Informationstavla¹

¹ Platsspecifik utformning anpassas i detaljprojektering.

² För hållplatsklassen valbar utrustning.

		Dokumentnummer		Sida/Sidor	
Teknikområde		Handläggare			
Uppdrag		Datum		Uppdragsnummer	
Status		Ändringsdatum		Bet.	
Ritningsnummer	Bet.	Ritningens benämning	Skala	Datum	Ändringsdatum

HÅLLPLATSKLASS E (1:200 A4)

①

②

③



1 Stolpe, topptavla med hpl-namn

2 Hårdgjord resenärssyta ospecificerad²

3 Informationstavla¹

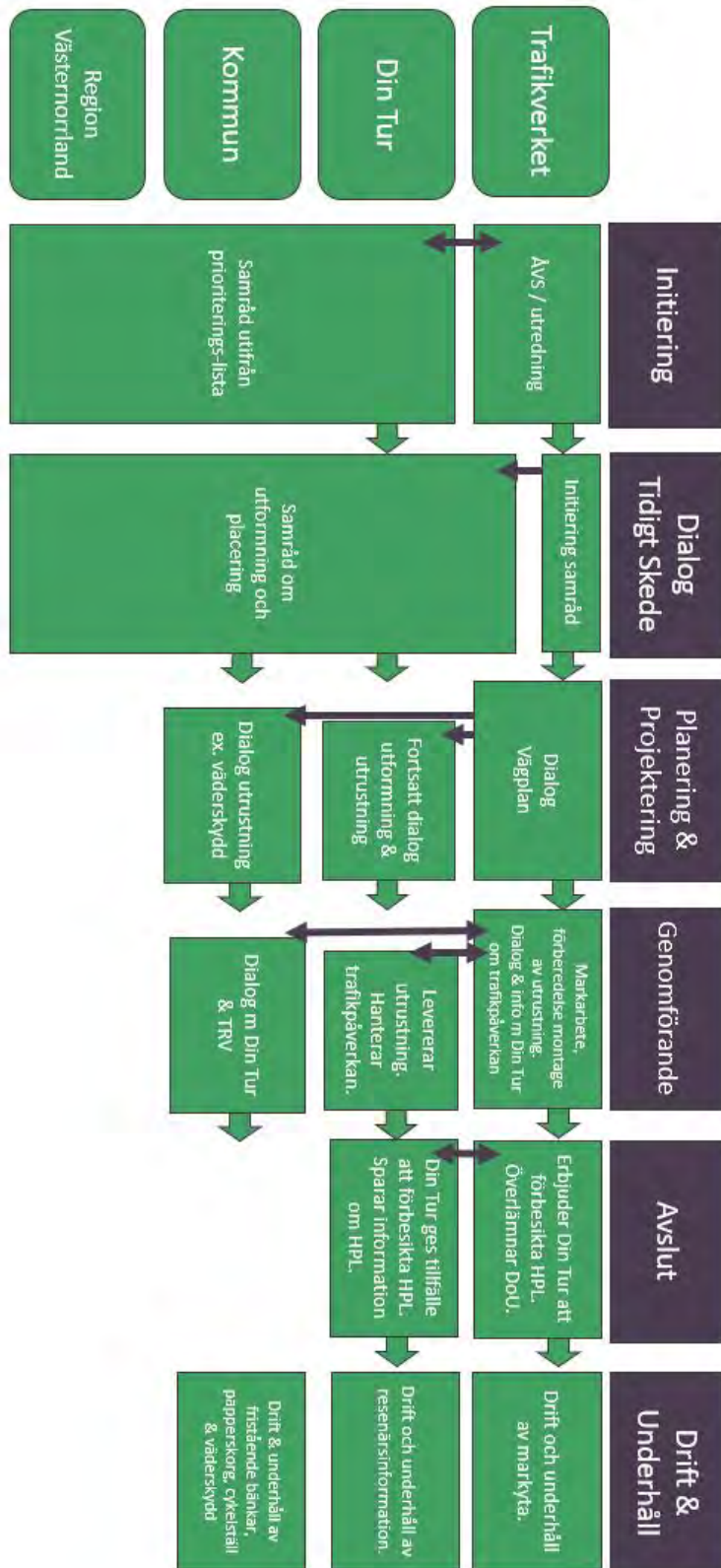
¹ Platsspecifik utformning anpassas i detaljprojektering.

² För hållplatsklassen valbar utrustning.

Bilaga 1.3 – processbeskrivningar

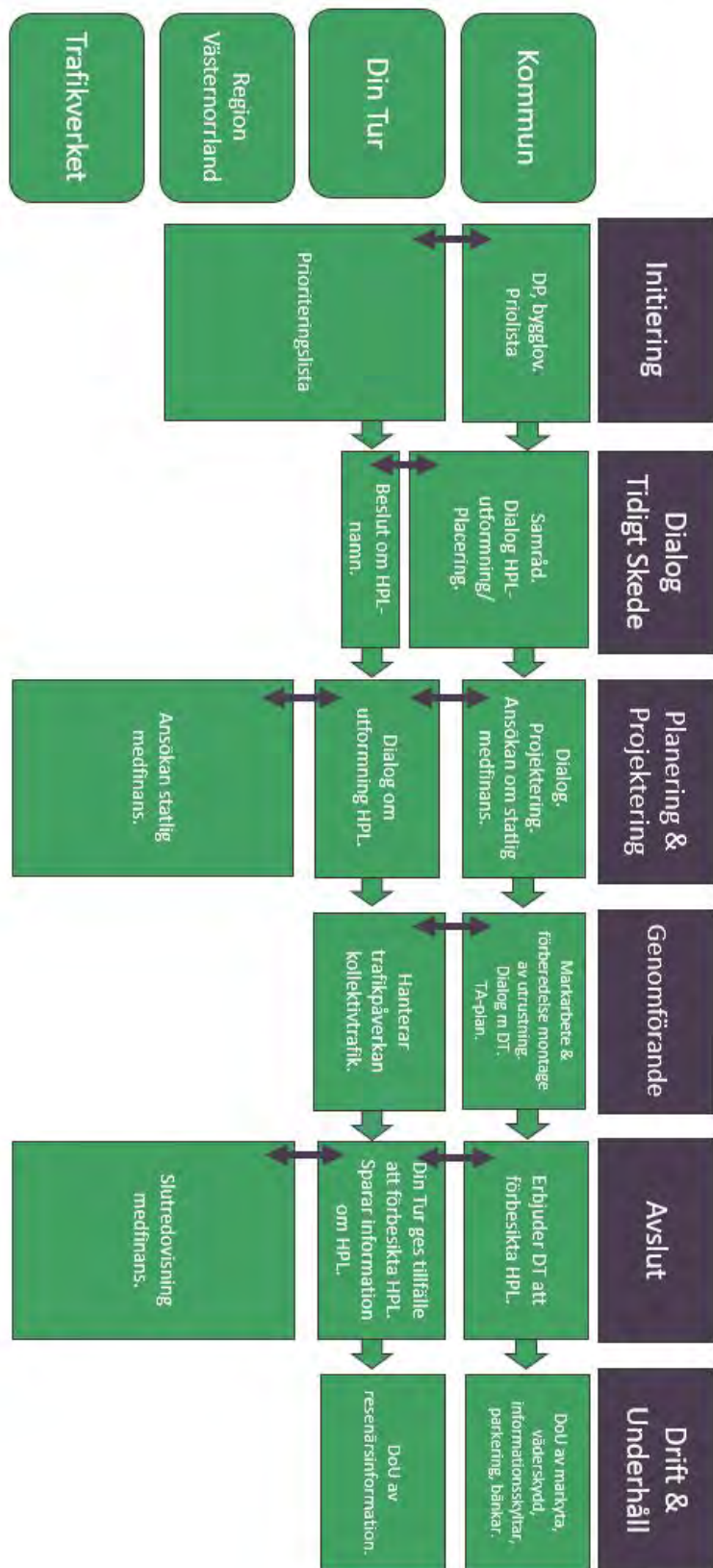
I denna bilaga återfinns processbeskrivningar för om- eller nybyggnation av hållplats längs kommunal respektive statlig väg.

Bild 1 – processbeskrivning för hållplats längs kommunal väg:

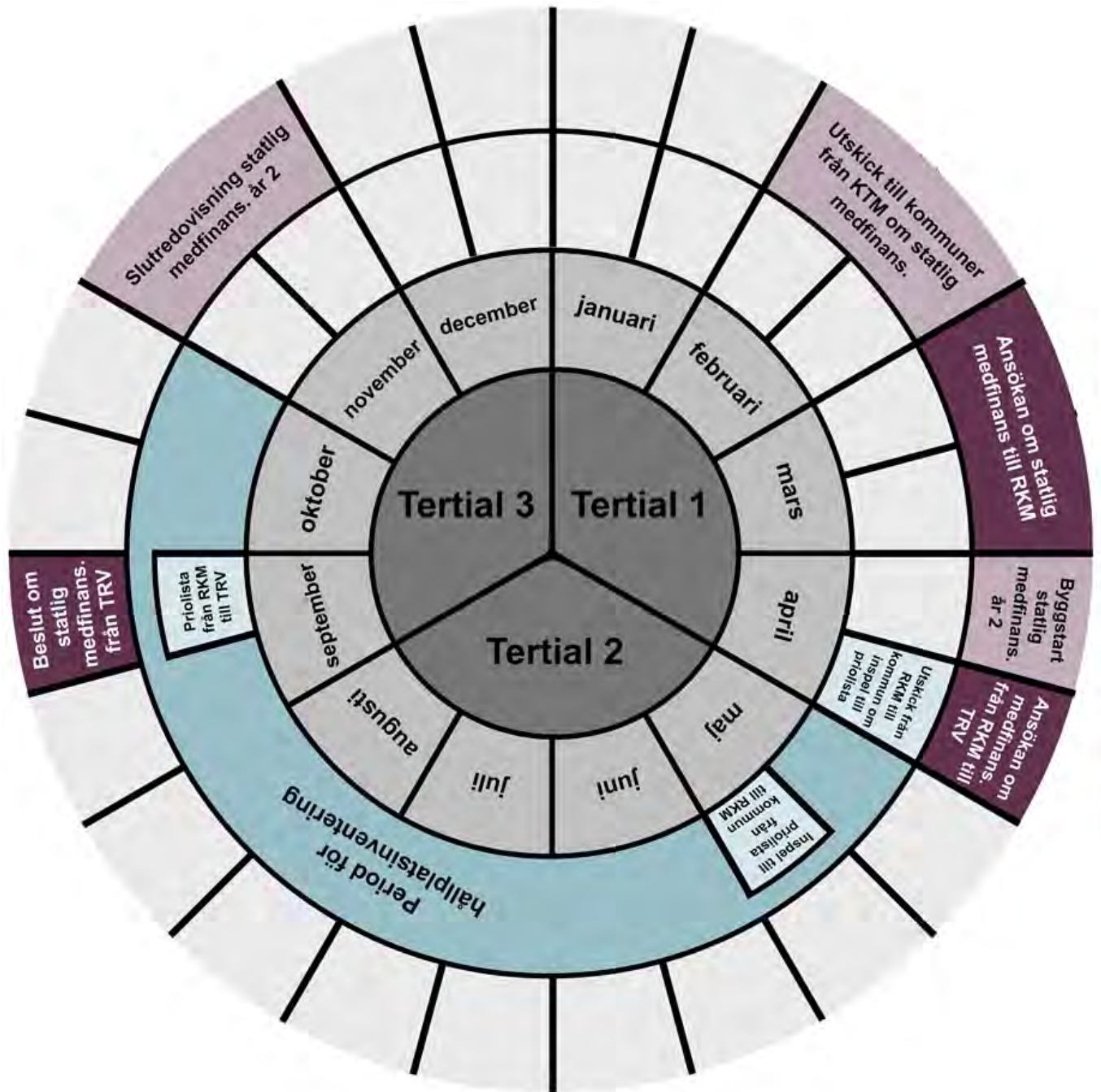


Den statliga medfinansieringen betalas ut via Din Tur som i sin tur betalar ut finansieringen till kommunen.

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*



Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 – Plan för ökad tillgänglighet

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

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.

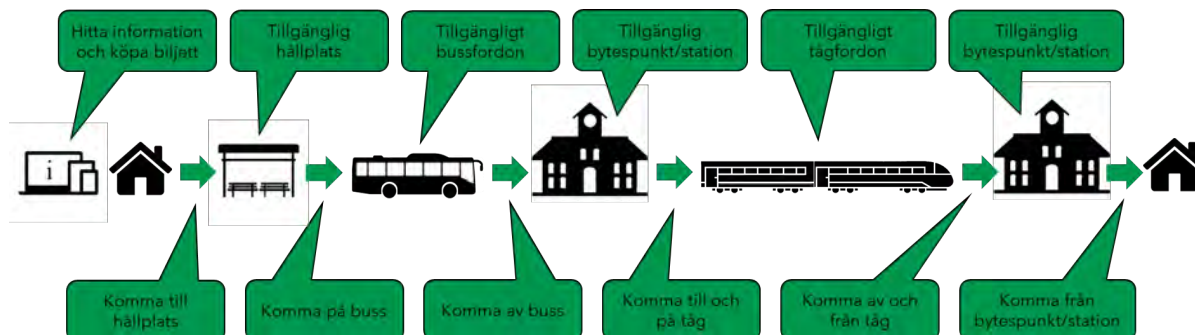
Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska det i trafikförsörjningsprogrammet finnas tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer ska också finnas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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

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.

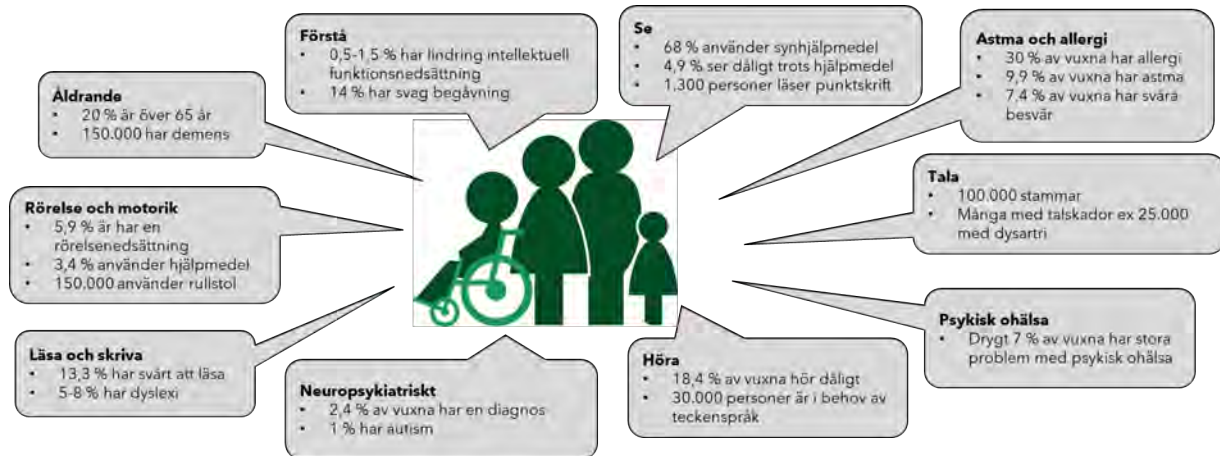
4. Om funktionsnedsättningar

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.

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland

Bilaga 2 – Plan för ökad tillgänglighet



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
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

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland Bilaga 2 – Plan för ökad tillgänglighet

6.1 Insatser fordon

Svensk kollektivtrafik har tagit fram branschgemensamma funktionskrav för bussar, Bus Nordic, 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/lågentré 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)
- AN minibuss 6-8 pass
- AN personbil 3-4 pass

Bussfordon (10-15 år):

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

Tågfordon (15-30 år):

- Regionaltåg
- Fjärrtåg
- Natttåg

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland

Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

Trafikslag	Utbudsnivå	Fordonstyp			Fordonsklass		Tillgängligt fordon	Tillgänglig hållplats
		Taxi	Buss	Tåg	Stand	Alt.		
Interregional trafik	IR1	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR2	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR3	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR4	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
Regional trafik	R1	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R2	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R3	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R4	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
Bastrafik	B1	-	X	(X)	II	III	X	+20 påstig
	B2	-	X	(X)	II	III	X	+20 påstig
	B3	-	X	(X)	II / B	III	(X)	+20 påstig
	B4	-	X	(X)	II / B	III	(X)	+20 påstig
Stadstrafik	S1	-	X	-	I	-	X	+20 påstig
	S2	-	X	-	I	-	X	+20 påstig
	S3	-	X	-	I	A	X	+20 påstig
	S4	-	X	-	A	I	X	+20 påstig
Närtrafik	N	X	(X)	-	Taxi	Taxi	X	Ej aktuellt

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)
- Följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav (Bus Nordic) 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
- Utreda 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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland Bilaga 2 – Plan för ökad tillgänglighet

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

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland Bilaga 2 – Plan för ökad tillgänglighet

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 arbetssätt 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.

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

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.

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland Bilaga 2 – Plan för ökad tillgänglighet

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. Visuellt 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.

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

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			
Kramfors	Kramfors ReseC	16 st	89 921	360	Ja			
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	-			
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	-			
Sollefteå	Sollefteå ReseC	11 st	50 898	204	Ja			
Sundsvall	Skönsbohuset	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	-			
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	-			

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
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	-			
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	-			
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	-			
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	-			
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	Själdevadskolan	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	Tjädevägen	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	Ögårdén	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	-			
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	-			
Sundsvall	Lindgården	4, 85, 120	18 713	75	-			
Sundsvall	Alnöbron västra	1	18 707	75	-			
Sundsvall	Bondevägen	2	18 629	75	-			

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
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	-			
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	-			

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
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	-			
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	-			
Sundsvall	Rörgatan	3	11 228	45	-			
Sundsvall	Panncentralen	1	11 139	45	-			
Sundsvall	Branta vägen	3	11 118	44	-			
Örnsköldsvik	Krukmakarvägen	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	Högländskolan	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	Lantmäta ren	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	

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg
Sundsvall	Fänriksgratan	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	Tjädevägen 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	Karoserivägen	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
2023-2030

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	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 länsspecifika 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 nyinsaffning 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	Hörslinga	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 krävställa omfattning, installation och underhåll av all fordonsutrustning i upphandling. På så sätt ska funktioner och funktionalitet säkerställas under hela avtalsperioden.

3.2 Bus Nordic

Bus Nordic 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 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 låggolvbussar motsvarande dagens klass I. Regionala linjer och landsbygdslinjer trafikeras både av lågentrébussar och av normalgolvbussar.

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 så finns det idag fem bussklasser.

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

- KLASS A - Fordon utformade för befordran 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 befordran 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 befordran av fler än 22 passagerare utöver föraren finns det tre fordonsklasser:

- KLASS I - Fordon utformade för befordran 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 befordran av sittplatspassagerare och som är utformade för att medge befordran 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 befordran 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 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 informationsskärmar
- 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 fordonsstyp, 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:

	2021			2026		
Busstyp	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.

	Nuläge			2030 (2027)		
Busstyp	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 bussdepåer.

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.

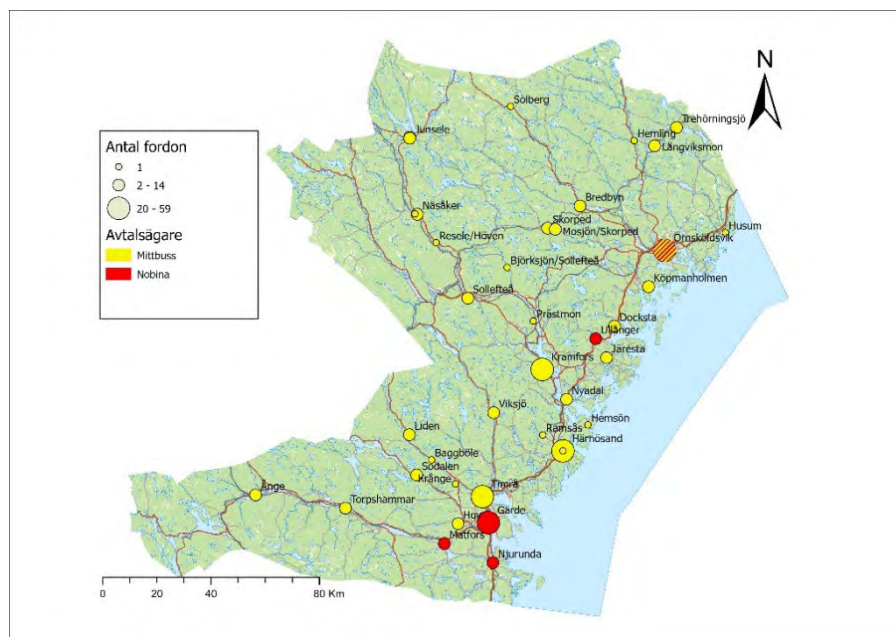
Inför kommande avtal så ska hanteringen av fordonskontroller utredas. Genom dialog med andra trafikhuvudmän samt trafikbolag ska en ny modell tas fram och beslutas. En möjlig väg är att trafikbolagen får hela ansvaret för kontroller och att detta antingen sker genom att anlita externa kontrollinstanser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

6. Begreppsförklaring

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





DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

Bilaga 5

Färdtjänst & Riksfärdtjänst



Innehåll

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

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 färdstätt 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 färdtjänsttillstånd 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 biljettpriset. 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.

Färdsätt - 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.

Vägvstånd 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
2023-2030

Bilaga 6

Indikatorer



Innehåll

1. Bakgrund.....	1
2. Målmodell	2
3. Indikatorer - målområde nöjd resenär.....	0
4. Indikatorer - målområde växande region	Fel! Bokmärket är inte definierat.
5. Indikatorer - målområde hållbart samhälle.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
6. Uppföljning av indikatorer	0

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.



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

Samtliga ovanstående mål har indikatorer som redovisas i detta dokument

3. Indikatorer Linjelagd 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	Alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken	Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken. Män/Kvinnor.	Kollbar C11	79%	80%	82%	85%	90%	84%	
				73%	75%	80%	85%	90%	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	XX	XX	XX	80%	85%	90%		Indikatorn ger en bild av den faktiska tidhållningen och ska börja mätas när nytt realtidssystem är implementerat.
Attraktivt	Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor	Nöjd-kund-index (NKI)	Kollbar årsrapport	59%	62%	65%	70%	75%	69%	
		Antal kollektivtrafikresor/år	Din Tur	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		

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 6 – indikatorer

1

3.2. Område: Växande region				Värde						
Ledord	Mål	Indikator/aktivitet	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens län	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	-	-	-	-	-		Aktiviteten genomförs i samband med tidtabellsskifte
Utvecklande	Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling	Andelen invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafiken till närmaste kommunhuvudort med max 45 minuters restid	SCB, Rebus, GIS	82%	82%	82%	85%	89%		
		Andelen invånare som kan arbetspendla 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%	

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 6 – indikatorer

2

Område: Hållbart samhälle				Värde						
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens län	Kommentar
Ekologiskt	Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan	Andelen emissionsfria buss- och taxifordon	FRIDA (Buss)	1%	2%	4%	66%	66%		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%	15%	20%	25%	17%	
Socialt	Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärgrupper	Andelen tillgänglighetanpassade bussfordon	FRIDA	45%	45%	45%	90%	90%		Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag.
		Andelen tillgänglighetanpassade hållplatser >20 påstigande	Rebus	40%	50%	60%	70%	80%		Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag. Projektmyndigheten och kostnadsutvecklingen kan medföra förseningar i måluppfyllelsen.
		Avgångstiderna passar mina behov. Män/kvinnor.	Kollbar C8	57%	59%	63%	65%	70%	62%	
				61%	63%	63%	65%	70%		
Ekonomiskt	Kollektivtrafiken ska bidra positivt till samhällsekonomins utveckling	Kostnadstäckningsgraden i busstrafiken	Olikview, Norrtåg	13%	14%	15%	16%	17%		
		Kollektivtrafikresor per productionskm	Rebus, Qlikview	0,66	0,70	0,75	1	1		

4. Indikatorer Särskild persontrafik

4.1. 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	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	Alla 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	86%	87%	88%	89%	90%	88%	
		Kom fordonet på det klockslag som du fick vid beställningen?	Anbarο R1	82%	83%	84%	85%	86%	88%	
		Kom du fram i tid?	Anbarο R16	94	95	96%	96%	97%	96%	
Attraktivt	Fler 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%	

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 6 – indikatorer

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%	

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 6 – indikatorer

5

4.3. Område: Hållbart samhälle				Värde						
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens län	Kommentar
Ekologiskt	Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan	Andelen emissionsfria 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	Sam3001	45%	47%	50%	52%	54%		
Socialt	Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärgrupper	Andelen tillgänglighetanpassade bussfordon	FRIDA	45%	45%	45%	90%	90%		Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag.
		Andelen tillgänglighetanpassade hållplatser >20 påstigande	Rebus	40%	50%	60%	70%	80%		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	Olikview	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

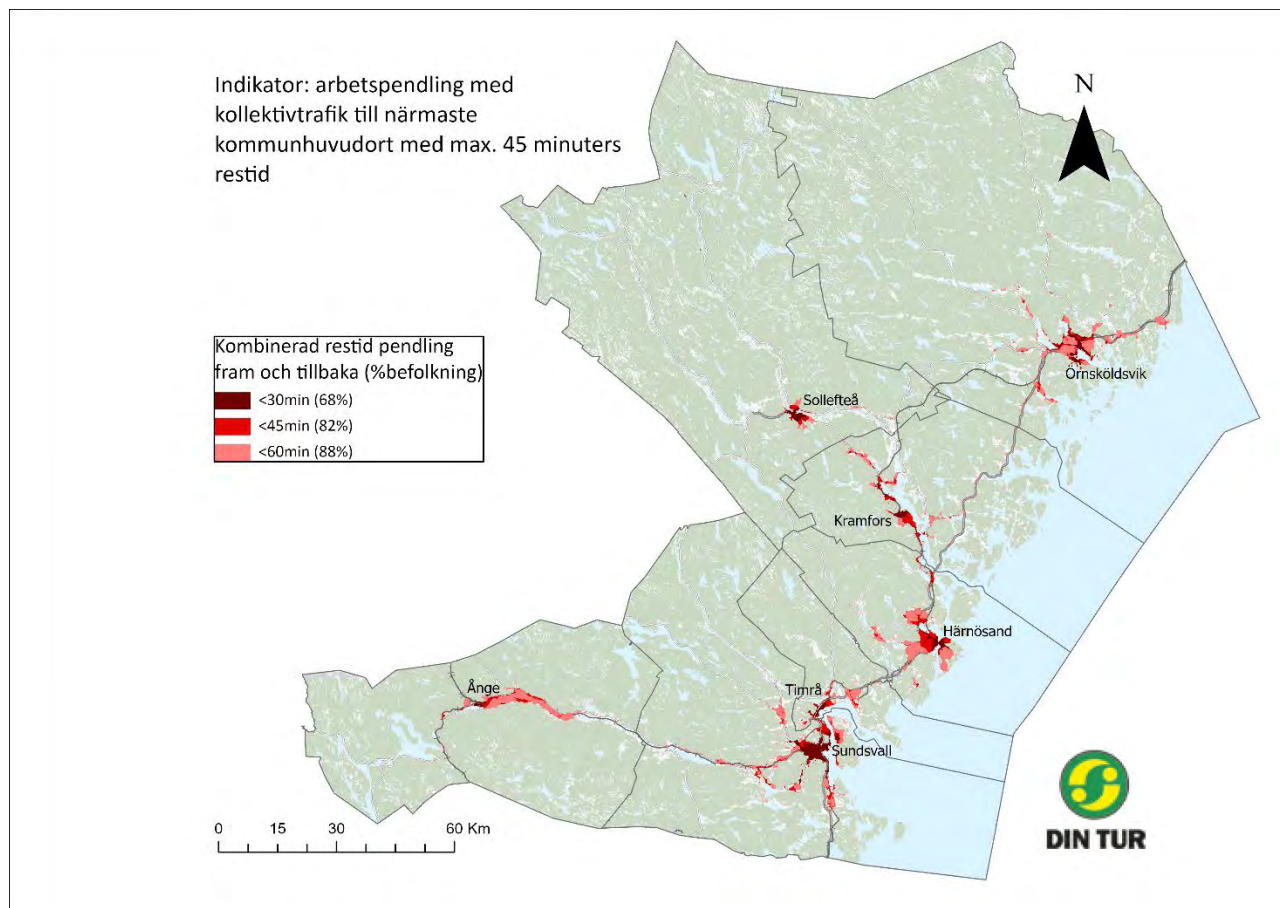
Samtliga indikatorer ska följas upp kontinuerligt. Flertalet indikatorer följs upp på tertialbasis och redovisas i tertialrapporter och i avtalsuppföljning. Övriga följs upp på årsbasis. Samtliga indikatorer ska redovisas i Din Turs årsredovisning.

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.

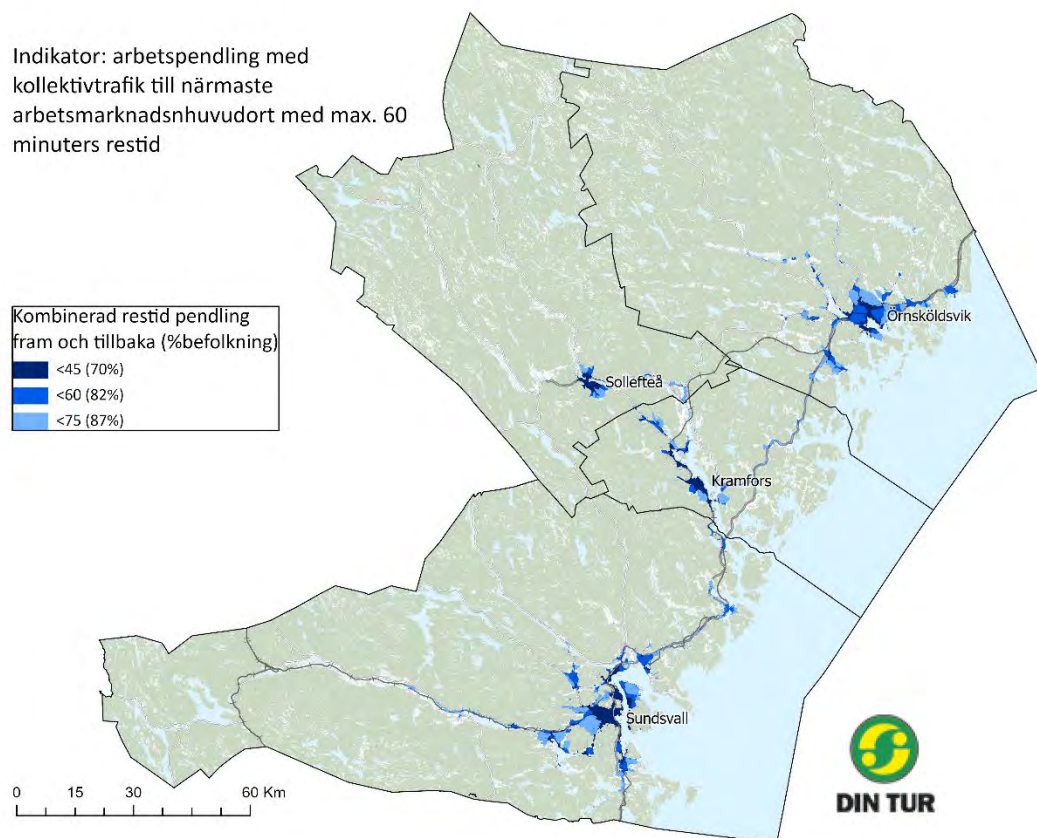
Din Turs trafikstrateg är ansvarig för att ta fram data för indikatoruppföljning.

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 arbeta/pendla med kollektivtrafik till närmaste kommunhuvudort med max 45 minuters restid



Bilaga 6.2. Karta- andelen invånare som kan arbeta/pendla med kollektivtrafik till närmaste arbetsmarknadsregionscenter med max 60 minuters restid







DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

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)

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2023-2030

Bilaga 7 – processbeskrivning

2

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
- Örnköldsviks 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
- Länstrafiken 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 framtagna. 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.





Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

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

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



[illegible]

	Tjänsteskrivelse		1(2)
	Datum	Dnr	
Barn- och utbildningsförvaltningen	2024-04-15	BUN-2024-00004-7	
Sara Söderlund			
Nämndsekreterare			

Redovisning av delegationsbeslut april 2024

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår nämnden besluta

att godkänna redovisningen av delegationsbeslut.

Ärendet

- Skoldirektör, beslut nr: 26
- Skoldirektör personalärenden, beslut nr 151-202
- Verksamhetschef grundskola norra, beslut nr: 4-6
- Verksamhetschef grundskola södra, beslut nr: 2-3
- Programrektor, Sundsvalls gymnasium Västermalm 1, beslut nr: 3
- Lokalstrateg, beslut nr: 9-13
- Placeringshandläggare, beslut nr 173046-175981, 2024-0005 samt BUN-2024-0021-15,-16,-19,-21,-23
- Skolskjutssamordnare, beslut nr: 170877-175244

Övergripande beslutspunkter		
Punkt	Antal	Beslut
1:10	2	Yttranden i ärenden inom lokalstrategs ansvarsområde
1.11	4	Yttranden i ärende som riktats direkt till enskild skol- eller förskoleenhet.

Förskola		
Punkt	Antal	Beslut
3:1	15	Erbjudande av förskola, barnets egna behov på grund av familjens situation i övrigt
3.2	1	Ta emot barn från annan kommun
3:3	5	Erbjudande av förskola, barnets behov på grund av fysiska, psykiska eller andra skäl.

2(2)

Förskoleklass och grundskola		
<i>Punkt</i>	<i>Antal</i>	<i>Beslut</i>
6.4	31	Beslut om skolskjuts

Gymnasieskola		
<i>Punkt</i>	<i>Antal</i>	<i>Beslut</i>
7:14	1	Beslut att undervisning på ett nationellt program för elev i gymnasieskolan får fördelas över längre tid än tre år

Anpassad skola		
<i>Punkt</i>	<i>Antal</i>	<i>Beslut</i>
8.1.1	1	Beslut om mottagande av elev i anpassad grundskola

Arbetsgivarfrågor		
<i>Punkt</i>	<i>Antal</i>	<i>Beslut</i>
9.1/ 9.2	52	Beslut om anställning/lön
9:14	1	Avstängning från arbetsplatsen med lön

Ekonomiska beslut		
<i>Punkt</i>	<i>Antal</i>	<i>Beslut</i>
10.9	3	Beslut om åtgärder angående lokaler och fastigheter

Anna-Karin Mäntylä
Skoldirektör

	Tjänsteskrivelse	1(1)
	Datum	Dnr
Barn- och utbildningsförvaltningen	2024-04-12	BUN-2024-00005-7
Sara Söderlund		
Nämndsekreterare		

Ärenden att lägga till handlingarna april 2024

Förslag till beslut

Förvaltningen föreslår nämnden besluta

att lägga bifogade ärenden till handlingarna.

Ärendet

Informationsärenden bifogas.

Anna-Karin Mäntylä
Skoldirektör

§ 50 Information från förvaltningen

(BUN-2024-00003-9)

Ingen information från förvaltningen.

	Tjänsteskrivelse	1(1)
	Datum	Dnr
Barn- och utbildningsförvaltningen	2024-03-25	BUN-2024-00003-9
Sara Söderlund		
Nämndsekreterare		

Information från förvaltningen

§ 52 Utbildningar och konferenser

(BUN-2024-00006-9)

Inga aktuella utbildningar eller konferenser.

	Tjänsteskrivelse	1(1)
	Datum	Dnr
Barn- och utbildningsförvaltningen	2024-03-25	BUN-2024-00006-9
Sara Söderlund		
Nämndsekreterare		

Utbildningar och konferenser