

Kollektivtrafikplan 2024-2027

Beslutad av:
Kommunstyrelsen

Diarienummer:
KS-2023/00417

Datum och paragraf för beslutet:
2024-05-14 § 64

Dokumenttyp:
Plan

Giltighetstid:
2024-2027

Verksamhetsansvar:
Umeå kommunföretag AB

Innehåll

| | |
|---|----|
| Sammanfattning..... | 3 |
| Bakgrund | 6 |
| Utmaningar 2024 - 2027 | 8 |
| Uppföljning..... | 17 |
| Relaterade styrdokument | 17 |
| Bilaga 1. Nulägesrapport kollektivtrafiken..... | 18 |

Sammanfattning

Pandemin och kriget i Ukraina med tillhörande inflation har skapat stora osäkerheter vad gäller kollektivtrafikens resandeutveckling, behov av tillhörande trafikutbud på kort sikt samt ökad underskottsfinansiering. För budgetåret 2023 utgick ett särskilt anslag på 4,5 Mkr för att hantera kraftigt stigande drivmedelspriser.

Kollektivtrafikresandet i den inomkommunala kollektivtrafiken i Umeå kommun har återhämtat sig snabbare än i de flesta regioner i Sverige. År 2023 slogs resanderekord i såväl stadstrafik – Ultra – som övrig inomkommunal kollektivtrafik.

För närvarande pågår upphandling av den så kallade Ultra-trafiken med trafikstart juni 2026. UKF:s styrelse har beslutat om vilka ramar som ska gälla i upphandlingen.

Skolskjutsar fortsätter att samordnas. Kollektivtrafiken ska alltid välja det för kommunen ekonomiskt fördelaktigaste färdstättet. Det tillkommer 1 200 skolbarn i åldersintervallet 6-15 år och 1 000 ytterligare gymnasieelever under den kommande planeringsperioden fram till 2032. Detta förutsätter en nära dialog mellan UKF och FoG/gymnasieskolan i syfte att skapa kostnadseffektiva transportlösningar. Dock kommer dessa volymökningar att öka kommunens transporter till/från skolorna vilket måste beaktas i framtida budgetprocesser.

I stadstrafiken skapar återkommande trängsel betydande kvalitetsbrister. Därför har vintertidtabellen 2024/2025 förändrats med trafikutökningar med fyra ytterligare dimensionerande fordon på de linjer som växer mest – linjerna 2 och 5.

Därutöver ses stor trängsel, främst på linjerna 1 och 8. Det finns därför i närtid ett uppdämt behov av ytterligare fordon som kan minska trängseln men också för att realisera de av kommunfullmäktige fastställda målsättningar – om 11,5 miljoner resor år 2025 – i kommunens kollektivtrafikprogram.

Nedan beskrivs kortfattat vilka trafikförbättringar som behöver göras utöver redan fastställda:

Just nu:

- Fyra ytterligare fordon som används till att minska trängseln på linje 8 mellan Tomtebo och Vasaplan samt påbörja trafikering av en ny snabb direktbuss mellan Umedalen och Ersboda via Västerslätts industriområde.

- Nettokostnaden för ovanstående åtgärder uppgår till ca 3,5 Mkr/år.
- Ett fordon mellan Sävar och Umeå centrum för att hantera överfulla morgonturer.

I närtid:

- Utökad turtäthet på linje 7 i syfte att hantera pågående exploatering av Rödängs Trädgårdar – Ett fordon.
- Femminuterstrafik på linje 1. Sex ytterligare fordon.
- Hantera planerad exploatering i Tomtebo strand. Kräver ny busstruktur i Tomtebo för att trafiera viktiga målpunkter i närområdet - i synnerhet Ålidhems centrum - men också kopplingen till universitets- och sjukhusområdet samt Umeå centrum.
- Förlänga linje 2 till Umeå Airport via Öst-Tegs industriområde. Två ytterligare fordon.

Utöver fler turer och ett ännu bättre trafikutbud krävs också åtgärder i den fysiska gatumiljön för att höja framkomligheten.

Just nu:

- Reparera markvärmerna i Sjukhusbacken.
- Öka framkomligheten genom universitets- och sjukhusområdet i enlighet med framarbetade förslag av Gator och parker.
- Bygg busskörfält på Kyrkbron.
- Genomför planerade åtgärder inom ramen för "Innanför ringleden" längs länsväg 503, del av Västra Esplanaden.

I närtid:

- Säkerställ att gatuutrymmet i första hand rymmer 21-metersbussar men också långsiktigt spårbunden trafik längs de största stråken – i första hand linjerna 1, 2 och 8.

- Säkerställ kapaciteten på Vasaplan.

Sammanfattningsvis innebär det att det behövs fyra tillkommande fordon i Ultra-trafiken utöver redan beslutade i syfte att klara målsättningar i det av kommunfullmäktige fastställda kollektivtrafikprogrammet samt för att säkerställa en högre kvalitet än idag, åtgärda brister som innebär att resenärer blir lämnade på hållplatser och svårigheter med tidshållningen. Det krävs också ett ytterligare fordon i den inomkommunala trafiken för att klara morgonresandet mellan Sävar och Umeå.

En behovsanalys har gjorts avseende bedömt tillkommande behov under de kommande åren. I budget för 2025 ingår beslutade utökningar inför vintertidtabellen 2024/2025 med totalt åtta fordon. I juni 2026 påbörjas nytt trafikavtal för lokaltrafiken i Umeå vilket kommer att resultera i en betydande kostnadsökning som en konsekvens av att 100 % av trafiken avses elektrifieras. Under år 2026 resulterar det nya trafikavtalet i en delårseffekt och år 2027 i en helårseffekt. Efter avslutad upphandling – hösten 2024 – kommer en mer detaljerad kostnadspåverkan att presenteras för åren 2026-2028.

| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Behov | 160 566 | 166 566 | 172 566 | 188 566 | 194 566 |

Ovanstående tabell redovisar behov under perioden 2025–2028 samt budget 2024.

Bedömningen är att föreslagna satsningar ryms inom befintlig ram. Kollektivtrafikplanen kräver inga utökade budgetäskanden för att genomföras. Utöver denna plan kommer UKF:s styrelse inför varje tidtabellsperiod att få ta ställning till förslag till förändringar.

Bakgrund

Kollektivtrafikens långsiktiga betydelse för Umeås tillväxt

Umeå kommun har som tillväxtmål att senast år 2050 ha 200 000 invånare. Detta ställer krav på att förena tillväxt med en hållbar utveckling ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Målet om en kraftig befolkningstillväxt ställer utrymmeskrav för tillkommande bebyggelse i centrala och stadsnära lägen. Men det ställer också krav på ett utvecklat och effektiviserat transportsystem med en väsentlig högre andel resor i kollektivtrafiken.

Umeå har överskridanden av miljökvalitetsnormerna för luft vid de mest trafikerade gatorna i centrala Umeå. Men en stad måste också i allt större utsträckning minska bullernivåerna från fordonstrafiken för att upplevas som attraktiv. Det innebär att de fordon som nyttjas i kollektivtrafiken måste minska utsläppen samtidigt som bussarnas ljudnivåer påtagligt måste reduceras.

Utöver den elbussatsning som pågår är övrig lokaltrafik i Umeå fossilfri sedan mars 2017. Bränsleförbrukningen per månad har minskat från ca 150 000 liter år 2015 till ca 50 000 liter år 2021. Denna positiva minskning är viktig i och med ett världsläge som skapar betydande osäkerheter kring framtida utveckling av drivmedelspriserna. Därutöver är i stort sett all övrig inomkommunal kollektivtrafik också fossilfri. För en utförligare nulägesrapport se bilaga 1. i slutet av dokumentet.

Umeås ambitioner är att skapa en attraktiv och miljövänlig stad där en god livsmiljö genererar en fortsatt tillväxt. I framtidens Umeå utgör kollektivtrafiken en viktig hörnsten för att skapa den hållbara staden Umeå.

Mål beslutade av kommunfullmäktige i Umeå kommun

Kollektivtrafikens mål är betydelsefulla ur flera aspekter. Tydliga och framåtsyftande mål som följs upp ger förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av kollektivtrafiken som leder mot de övergripande målen för Umeås utveckling. Målen visar också kommunens ambitioner med kollektivtrafiken och med transportsystemet som helhet. Följande mål är beslutade av kommunfullmäktige i kommunens kollektivtrafikprogram.

För att uppnå det övergripande målet om 65 % hållbara resor har följande mål tagits fram. 2019 är jämförelseår.

- Antalet påstigande i stadstrafiken ska öka med 18 procent till år 2025.
- Antalet påstigande i kollektivtrafiken i tillväxtstråken ska öka med 12 procent till år 2025.
- Kollektivtrafikens framkomlighet ska förbättras gentemot personbilstrafikens framkomlighet i det kommunala vägnätet.
- Självfinansieringsgraden för stadstrafiken och för övrig inomkommunal kollektivtrafik ska inte sjunka under 60 procent respektive 50 procent under programperioden.
- Busstrafiken i Umeå kommun ska ha Sveriges nöjdaste kunder.
- Personer med funktionsnedsättning ska vara minst lika nöjda med kollektivtrafiken i Umeå kommun som övriga resenärer.
- Andelen resenärer som känner sig trygg med informationen hen får i samband med försenade eller inställda turer ska öka med 20 procent till år 2025.

Lagar och andra krav

Som en konsekvens av den nya kollektivtrafiklagen skall kommuner och regioner årligen framarbete en kollektivtrafikplan som skall överlämnas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. En kollektivtrafikplan behandlar den del av all trafik i kommunen/regionen som är allmän kollektivtrafik och beställs via kollektivtrafikmyndigheten.

Överordnad styrning

I mitten av 2021 fastställde kommunfullmäktige Umeå kommuns Kollektivtrafikprogram. Programmet utgör en konkretisering av de åtgärder som behöver genomföras i syfte att realisera kommunens Översiktsplan.

Syfte

Kollektivtrafikplanen skall inte bara ses som en beställning för ett visst trafikår. Syftet med planen är också att den skall efterlikna en strategisk plan för en viss tidsrymd som behandlar både kort- och långsiktiga mål och åtgärder.

I planen redovisas bakgrundsfakta översiktligt kring hur den inomkommunala kollektivtrafiken bedöms förändras i Umeå kommun under de kommande åren.

Utöver denna plan kommer UKF:s styrelse inför varje tidtabellsperiod att ta ställning till förslag till förändringar.

Omfattning och avgränsning

Planen omfattar den inomkommunala kollektivtrafiken i Umeå kommun som finansieras av kommunen. Den omfattar inte tågtrafik eller regional kollektivtrafik mellan kommunhuvudorten.

Giltighetstid

Planen skall behandla minst tre år framåt, i detta fall avses perioden 2024 - 2027.

Utmaningar 2024 - 2027

Kollektivtrafiken i Umeå tätort har haft en imponerande tillväxt. Mellan 2009 och 2019 fördubblades resandet med lokaltrafiken. Under åren 2020 och 2021 minskade resandet med mellan 35 procent och 40 procent som en konsekvens av den globala pandemin. Resandet har dock återhämtat sig och uppvisar idag en mycket god tillväxt jämfört med tidigare rekordår. Dock skapar kriget i Ukraina utmaningar som i dagsläget är svåra att överblicka. Främst i form av ökad inflation vilket ökar trafik kostnaderna avsevärt mer än förväntat (normalt). Ökade drivmedelspriser kan emellertid vara ett hot men också en möjlighet.

Pågående resandetillväxt i tätortstrafiken har inneburit att UKF:s styrelse beslutat att utöka trafiken med fyra dimensionerande fordon på linjerna 2 och 5 från vintertidtabellen 2024/2025.

Det finns ett behov av utökad turtäthet i syfte att säkerställa kapaciteten i pågående och planerade exploateringar ibland annat:

- Mariehem
- Olofsdal
- Campus/Lilljansberget
- Ålidhem och Tomtebo
- Rödängs Trädgårdar

En fortsatt kraftig befolknings- och arbetsplatstillväxt skapar ett behov av fler bussturer och fler fordon för att hantera förväntad volymökning. I det korta perspektivet finns det redan idag ett behov av att förlänga 5-minuterstrafiken på linje 8 mellan Tomtebo och Östra Ersboda samt förstärka morgontrafiken från Umedalen i riktning mot våra viktigaste målpunkter – Umeå centrum och universitets- och sjukhusområdet.

Ett genomförande närmar sig av Tomtebo strand och exploatering av Ön. Framför allt utbyggnaden av Tomtebo strand kommer att kräva en påtaglig resursförstärkning eftersom området kommer att trafikeras av den stomlinje som trafikerar mellan Tomtebo och Umeå centrum via universitets- och sjukhusområdet.

Den nya ringleden runt Umeå har också öppnat upp för en påtaglig exploatering av Klockarbäckens handelsområde där det finns förväntningar på en förbättrad tillgänglighet med buss till/från Umeås bostadsområden. Även utbyggnaden av Sandbäckens handelsområde skapar ett behov av kollektivtrafikangöring. Den strukturförändring som sker i Västerslätts industriområde har skapat ett nytt och växande behov av kollektivtrafik. Det bör i första hand ske genom att Umeå kommun bygger busshållplatser längs väg 363. På så sätt kan vi nyttja befintliga bussturer vars linjesträckning löper längs väg 363. Enligt pågående planering kan dessa hållplatser förhoppningsvis byggas redan under år 2024.

Befolkningstillväxten gör också att trängseln på gatorna i Umeå tätort blir allt större vilket påverkar framkomligheten i Umeås centrala delar samt i universitets- och sjukhusområdet.

Den bussdepå som finns på Västerslätt är gammal samt har kapacitetsbrister. Det har därför gjorts en uppgradering av depån vilket färdigställdes under år 2023. Ambitionen är att erbjuda en ändamålsenlig bussdepå fram till 2038 då kommande trafikavtal för Umeås lokaltrafik bedöms upphöra.

Det finns också förväntningar att den regionala kollektivtrafiken ska utvecklas med fler resmöjligheter, tillgängligare fordon som drivs med ett fossilfritt drivmedel. Beslutade och genomförda satsningar har skapat en hög resandetillväxt i Umeå kommuns inomkommunala landsbygdstrafik. År 2023 passerades 1 000 000 resor för första gången.

Den tillkommande Norrbotniabanan kommer också att skapa nya förutsättningar för regional kollektivtrafik norr om Umeå.

Region Västerbotten genomför kontinuerligt förändringar i sin linjestruktur vilket inneburit att de i en allt mindre omfattning kör in i "byarna" utan väljer genare trafikeringalternativ vilket i flera fall skapat en kraftig försämring av kollektivtrafiken i kommunen.

En stor utmaning blir att hantera kraftigt ökade volymer inom skolverksamheten under de kommande åren. Vi har genom de senaste årens samordning skapat ett trafiksystem som har goda förutsättningar att hantera delar av denna volymökning. Den kräver emellertid att vi följer utvecklingen kontinuerligt och är beredda att genomföra förändringar utifrån hur skolans behov utvecklas. Volymökningar och ny skolstruktur kommer emellertid att innebära ett ökat skolskjutsbehov.

Identifierade behov av utökad trafik under perioden 2024–2027

Vintern 2024/2025:

- Utökad turtäthet på linjerna 2 och 5.
- Utökad femminuterstrafik mellan Tomtebo och Vasaplan under morgonrusningen.
- Ny direktbusslinje mellan Umedalen och Ersboda via Västerslätts industriområde.

+ 70 000 uvkm

Sommaren 2025:

- Förbättrad kvällstrafik på linjerna 2 och 9.
- Åtgärder i syfte att minska skillnaderna mellan vinter- och sommartidtabell. Linje 5 och 9 prioriteras genom omfördelning av resurser.
- + 25 000 uvkm

Vintern 2025/2026:

- Utökad turtäthet på linje 7 i syfte att hantera utbyggnaden av Rödängs Trädgårdar.
- Ökad turtäthet på linje 1 som en konsekvens av pågående exploatering i Umeås östra stadsdelar.
- + 40 000 uvkm.

Sommaren 2026:

- Åtgärder för att minska skillnaderna mellan vinter- och sommartidtabell.
- + 20 000 uvkm.

Vintern 2026/2027:

- Ny linjestruktur, tillkommande fordon och ett ökat trafikutbud för att hantera tillkommande bebyggelse i östra Umeå. Tomtebo/Ålidhem och Tomtebo strand.
- + 75 000 uvkm.

Sommaren 2027:

- Åtgärder som en konsekvens av utbyggnaden av Tomtebo strand. Åtgärder för att minska skillnaderna mellan vinter- och sommartidtabell.
- + 50 000 uvkm.

Kostnadskonsekvenser

Allmän kollektivtrafik finansieras via biljettintäkter – vanligtvis ca 50 procent av kostnaden - och via underskottsfinansiering från det offentliga. Under de senaste åren har kostnadsökningarna för kollektivtrafiken i Sverige varit stora samtidigt som resandeutvecklingen varit låg. Enligt statistik från bussbranschen har resandet ökat med drygt 20 procent samtidigt som kostnaderna stigit med över 60 procent. Kollektivtrafikens stora utmaning i Sverige är att hantera behovet av tillkommande kollektivtrafik inom de ramar som det offentliga har möjlighet att tilldela.

Den allmänna kollektivtrafiken i Umeå har utifrån ett historiskt perspektiv haft en låg kostnadsutveckling. Låg kostnadsutveckling har åstadkommit genom en tydlig och medveten prioritering. Dock har kollektivtrafiken under de senaste åren sett en kostnadsökning i lokaltrafiken vilken främst beror på följande faktorer:

- Trappstegseffekter för nya fordon som satts i trafik i syfte att bibehålla den mycket positiva resandeutvecklingen. Detta kommer att fortsätta under de kommande åren vilket är särskilt påtagligt just nu.
- Krav på fossilfrihet för den inomkommunala kollektivtrafiken i Umeå kommun.
- Genomförda elbussatsningar.
- Ökade krav på tillgänglighet för de fordon som nyttjas i den inomkommunala landsbygdstrafiken.
- Pandemin och kriget i Ukraina vilket skapat en mycket hög inflation som framförallt under 2023 men även under 2024 kommer att belasta vår ekonomi. Ökade löner och drivmedelskostnader – HVO och el – slår hårt mot kostnadsbildningen.

Kriget i Ukraina har skapat en kostnadsökning vad gäller drivmedel vilket i kombination med ökad inflation kommer att ge en betydande påverkan av trafik kostnaderna. Detta kommer givetvis att påverka nettounderskottet för kommunens kollektivtrafik under de kommande åren. Dock har sänkningen av reduktionsplikten inneburit minskade drivmedelspriser för HVO.

Läget inför budgetåret 2025 har emellertid (som det ser ut just idag) normaliserats vilket gör det mindre utmanande att prognostisera kostnader och intäkter.

Kraftig resandetillväxt och överfulla bussar har inneburit att UKF beslutat om fyra ytterligare tillkommande fordon i syfte att stärka upp trafiken på linjerna 2 och 5. Det skulle därutöver behövs fyra ytterligare fordon för en ringlinje mellan Umedalen och Ersboda samt för att stärka upp trafiken mellan Tomtebo och Vasaplan.

I den inomkommunala landsbygdstrafiken ryms inte alla resenärer mellan Sävar och Umeå under morgonrusningen. Detta kräver ytterligare ett dimensionerande fordon från december 2024.

Samordningsansvar vad gäller skolskjutsar har åstadkommit betydande samordningsvinster i kommunens skolskjutsar. En samordning som sparar ca 10 000 kkr/år åt för- och

grundskolan i Umeå. Ambitionerna under de kommande åren är att minimera kostnadsökningarna i skolskjutstrafiken trots en betydande ökning av elevantalet. Ny skolstruktur kommer också att skapa nya behov. Tillsammans med skolan i Umeå ska det säkerställas att rätt fordon väljs utifrån ett kostnadsperspektiv.

En behovsanalys har gjorts avseende bedömning av tillkommande behov under de kommande åren. I budget för 2025 ingår beslutade utökningar inför vintertidtabellen 2024/2025 med totalt åtta fordon. I juni 2026 påbörjas nytt trafikavtal för lokaltrafiken i Umeå vilket kommer att resultera i en betydande kostnadsökning eftersom 100 % av trafiken avses elektrifieras.

| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Behov | 160 566 | 166 566 | 172 566 | 188 566 | 194 566 |

Ovanstående tabell redovisar behov under perioden 2025–2028 samt budget 2024.

Bedömningen är att föreslagna satsningar ryms inom befintlig ram. Kollektivtrafikplanen kräver inga utökade budgetäskanden för att genomföras.

Snabbare och enklare busstrafik i Umeå kommun

Över hela Sverige ökar restiderna för den som tar bussen. Allra mest ökar de självklart i storstadsregionerna. Och medan bussarna går långsammare och långsammare som en konsekvens av att de fastnar i trafiken ökar kostnaderna för samhället och för kollektivtrafiken med väldiga belopp. Kostnader som finansieras via tillskott från den allmänna budgeten. Varje år bedöms de förlängda restiderna kosta samhället upp emot en miljard kronor och står för en betydande del av kollektivtrafikens totala kostnadsökning.

I Umeå krävs därför ytterligare framkomlighetshöjande åtgärder som minskar skillnaden i restid mellan buss och bil. Detta för att skapa ett gynnsamt utfall – både i form av antalet resande och ekonomisk effektivitet.

I syfte att minska körtiderna måste framkomligheten förbättras på följande delar av kollektivtrafiksystemet:

- Västra Esplanaden/väg 503 etc – stomlinjestråket mellan Skolgatan och Västra Ersboda
- Stomlinjestråken genom universitets- och sjukhusområdet – primärt linjerna 1 och 8
- Kyrkbron
- Tomtebovägen i anslutning till Tomtebo

Under hösten 2022 infördes på försök en bussgata i centrala Universitetsområdet. Det är kollektivtrafikens förhoppning att testperioden kan permanentas efter försöksperiodens utgång, hösten 2023.

Vasaplan är Norrlands största kollektivtrafiknod. Umeå kommuns översiktsplan redovisar att lokaltrafiken i Umeå endast skall trafikera den del av Vasaplan som finns längs Skolgatan. Planen anger att innan en förändring sker måste åtgärder vidtas som säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet på berörd vägsträcka genom Umeå.

Kollektivtrafikens bedömning är oavsett att kapaciteten inte kommer att räcka till om hållplatsytorna begränsas i enlighet med fastställd översiktsplan.

Riskerna med denna förändring är följande för den lokala kollektivtrafiken i Umeå:

- Ett behov av att bygga in en ineffektivitet i trafiken vilket är kostnadsdrivande för verksamheten.
- Att vi inte kan möta kraven som finns att angöra Umeå centrum. Vilket försämrar kollektivtrafikens möjlighet att bidra till ett hållbart transportsystem.

Att minska påstigningstiden in i fordonet är också mycket viktigt. Detta kräver emellertid att köpen i bussen minskas till ett minimum. Därför har också Ultra-trafiken lägre biljettpriser om biljetten köps innan påstigning. Sedan år 2015 kan stadstrafiken också erbjuda automatisk visering av enkelbiljetter i mobiltelefonen. Sedan i slutet av 2017 kan resenärer köpa och visera period- och besökskortet i mobiltelefonen. Under pandemin har fler produkter tillkommit i Ultras app, köp av rabatterade resor och ett flexibelt periodkort. Efter pandemin medges endast köp av enkelbiljetter i lokaltrafikens bussar. Satsningen på en attraktiv app har inneburit att det idag finns ca 40 000 unika användare varje månad samt att ca 75 procent av försäljningen sker i appen. Idag görs ett köp i bussen endast vid varannan tur. Sammantaget har en attraktiv app med relevanta tjänster minskat köpen i bussen till en mycket låg nivå.

Kollektivtrafiken kommer att påbörja en planering som inte medger köp av bussbiljetter i lokaltrafikens bussar samt påstigning i flera dörrar. Detta för att snabba på resandet, hantera tillkommande resenärsvolymer utan att förlänga hållplatsstoppen/restiderna vilket sammantaget höjer kollektivtrafikens attraktivitet. Vi skall vara medvetna om att detta skapar ett behov av ökade övervakningsresurser och risk för minskade intäkter. Vår bedömning är emellertid att vi tidigast 2027 kan genomföra dessa åtgärder vars syfte är att klara tillkommande resandeökningar med bibehållen kvalitet.

Åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken i Umeå kommun konkretiseras i Umeå kommuns Kollektivtrafikprogram vilket fastställdes av kommunfullmäktige i mitten av år 2021.

Programmet realiserar översiktsplanens ambitioner om ett högprioriterat kollektivtrafiksystem. Det finns stora förväntningar på att framkomlighetshöjande åtgärder som ska finansieras och genomföras inom ramen för tekniska nämndens budget. Det finns ett flertal orter som framgångsrikt processat och finansierat BRT-linjer, däribland Helsingborg, Malmö och Karlstad.

Betallösningar och resenärsinformation

Allt eftersom tekniken utvecklas ställs ett allt högre krav på moderna betallösningar samt relevant information som underlättar resandet. Attraktiva tekniska system är en viktig framgångsfaktor under de kommande åren.

Kollektivtrafiken kommer därför att lägga särskild fokus på att:

- Utveckla nya attraktiva produkter och förenkla betalningen i fordonet.
- Delta i samverkansprojekt avseende delad mobilitet.
- Tydliggöra möjligheten till realtids- och störningsinformation.
- Genom en ny och modern app förenkla det vardagliga resandet med möjlighet att ge bort och låna ut biljetter. Den nya appen lanseras under mars månad år 2024.
- Genom att införa "tap and go" attrahera sällanresenärer.
- Förenkla hanteringen av företagskort, skolkort samt utveckla attraktiva och enkla arrangemanglösningar men också vara en möjliggörare i kommunens nya parkeringsnorm.

Mot 100 procent fossilfri kollektivtrafik i Umeå kommun

Sedan mars 2017 är Umeås lokaltrafik helt fossilfri.

Från den 1 januari 2020 är busstrafiken till/från Holmsund, Sävar/Täfteå och Tavelnsjö fossilfri.

Sedan den 1 januari 2021 är den inomkommunala busstrafiken söder om Ume älv fossilfri.

Sedan den 1 januari år 2022 är anslutningstrafiken till/från Umeå hamn fossilfri.

Från den nya avtalsperioden av Ultra-trafiken – från juni 2026 – planeras all trafik elektrifieras.

Det innebär att över 99 procent av den inomkommunala kollektivtrafiken i Umeå kommun är fossilfri. Från juni är merparten av Umeå kommuns kollektivtrafik elektrifierad.

Tillgänglighet

UKF samverkar med andra kommunala verksamheter för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken. Kontinuerliga avstämningar sker med Gator/parker vad gäller vinterunderhållet och de gemensamma utmaningar som finns att skapa en hög tillgänglighet till kollektivtrafiken i syfte att senarelägga eller undvika behovet av färdtjänst.

Sedan i början av 2019 finns busskortläsare uppsatta i mittendörren i syfte att underlätta resandet.

Sedan i mitten av 2019 fördubblades antalet barnvagnsplatser på våra största linjer – linjerna 1 och 8 – vilket underlättar resandet och minskar trängseln för personer med fysiskt funktionshinder.

Sedan den 1 januari 2020 utförs trafiken i Holmsund/Obbola, Sävar/Täfteå och Tavelnsjö av fordon med hög tillgänglighet för rullstolsburna.

Sedan den 1 januari 2021 utförs kollektivtrafiken söder om Ume älv delvis av fordon med hög tillgänglighet för rullstolsburna.

Den nya hemsidan och den nya appen som lanseras år 2024 har haft stor fokus på tillgänglighetsfrågorna och ska klara de tillgänglighetskrav som finns idag.

Taxan

I Umeås lokaltrafik sker historiskt en årlig justering av taxan med ca 2,5 procent.

Umeå kommun beslutade emellertid – som en konsekvens av hög inflation – att justera taxan i lokaltrafiken med ca 5 procent från den 1 maj år 2023 samt med ytterligare ca 5 procent från den 29 april 2024.

I övriga länet justerades taxan med 5 procent den 1 januari år 2023, 5 procent eller 10 procent från 1 augusti år 2023 samt 3,5 procent från 1 januari år 2024.

Uppföljning

Alla mål som finns i kollektivtrafikprogrammet följs upp tillsammans med Gator och parker i tekniska nämndens uppföljning.

Relaterade styrdokument

- Regionalt trafikförsörjningsprogram
- Umeå kommuns översiktsplan
- Umeå kommuns kollektivtrafikprogram

Bilaga 1. Nulägesrapport kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken i Umeå kommun har utvecklats mycket positivt under de senaste åren. Resandet med lokaltrafiken har ökat med ca 5 500 000 resor per år sedan 2005. År 2019 sattes ett nytt resande rekord med lokaltrafiken i Umeå. Nära 9,7 miljoner resor genomfördes under året vilket var en ökning med drygt 350 000 resor jämfört med den tidigare rekordnoteringen. Framförallt en stark tillväxt i Umeå tätort samt satsningar på en utvecklad och samordnad kollektivtrafik i Umeå kommun har bidragit till den mycket positiva resandeökningen.

Antal resor per invånare ökade mellan år 2006 och 2019 från 56 resor per år till drygt 100 resor per år.

I början av 2020 drabbades världen av en pandemi. Coronapandemin skapade en dramatisk minskning av resandet i Umeås kollektivtrafik. Resandeminskningen var framförallt en konsekvens av Folkhälsomyndighetens rekommendationer att undvika kollektivtrafiken.

Därav minskade resandet och intäkterna med mellan 35 procent och 40 procent under pandemin

Under februari månad 2022 lättades Folkhälsomyndighetens restriktioner. Normaliseringen i samhället och återhämtningen av resandet till de nivåer som gällde år 2019 kommer att ske successivt. Dels för att det kommer att finnas en fortsatt försiktighet i samhället men också som en konsekvens av ändrade vanor, t e x fortsatt hemarbete och distansundervisning.

Kollektivtrafikresandet i den inomkommunala kollektivtrafiken i Umeå kommun har därefter återhämtat sig snabbare än i de flesta regioner i Sverige. År 2023 slogs resanderekord i såväl stadstrafik – Ultra – som övrig inomkommunal kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken har under pandemin dragit ett antal lärdomar, bland annat har UKF:s styrelse som en konsekvens av pandemin minskat antalet produkter som kan köpas i lokaltrafikens bussar till endast enkelbiljetten. Vi har också infört ett flexibelt periodkort som förenklar kollektivtrafikresandet för de som alternerar mellan den fysiska arbetsplatsen och hemarbete.

I februari år 2022 invaderade Ryssland grannlandet Ukraina. Invasionen har skapat en generell prisökning vilket påverkar drivmedelspriserna och inflationen. Det innebär att

kostnaderna för trafikavtalen stigit kraftigare än förväntat vilket fått genomslag, i synnerhet budgetåret 2023.

Umeå kommun har därför beslutat – som en konsekvens av hög inflation – att justera taxan i lokaltrafiken med ca 5 procent från den 1 maj år 2023 respektive den 29 april 2024.

Appens betydelse för kollektivtrafikresenärerna har ytterligare förstärkts. Exempelvis utgör app-försäljningen drygt 75 procent av den totala biljettförsäljningen. Cirka 40 000 Umebor nyttjar också appen varje månad. Utöver ett bra kollektivtrafikutbud utgör appen det viktigaste verktyget för den framtida utvecklingen av Umeås kollektivtrafik. Det är därför viktigt att vi kan utveckla appen och erbjuda relevanta tjänster för befintliga kunder men inte minst för nya kunder.

Under 2024 kommer ett nytt betalsystem att implementeras i Västerbotten innefattande en ny app. Med hänsyn till appens centrala roll som betalmedel och informationskanal för våra resenärer är det av avgörande betydelse att den nya appen upplevs som en förbättring vilket ska bidra till att realisera kommunens mål och ambitioner.

Utanför Umeå tätort bedrivs ett kontinuerligt arbete med för- och grundskolan i syfte att öka samordningen av den skolskjutstrafik som bedrivs i kommunen genom att alltid nyttja rätt fordonsval. En förbättringspotential i det fortsatta arbetet är fasta start- och sluttider. Stora volymökningar i grund- och gymnasieskolan fram till år 2032 kommer att öka transportkostnaderna vilket ställer högre krav på en förbättrad samordning.

Sammanfattningsvis har kollektivtrafiken i Umeå haft en mycket imponerande resandetillväxt, hög kundnöjdhet och hög kostnadseffektivitet.

Med start den 17 juni 2019 ersattes samtliga fordon på våra största linjer med snabbbladdade elledbussar. Totalt krävdes 25 elledbussar.

Den 1 januari 2020 påbörjade även en ny avtalsperiod med trafik mellan Umeå och Holmsund/Obbola/Sävar/Tavelsjö. All denna trafik är fossilfri. Den 1 januari 2021 påbörjades en ny avtalsperiod för linjer söder om Ume älv. Resandet har sedan trafikstart uppvisat en kraftig och imponerande ökning jämfört med innan pandemin.

Denna trafik har upphandlats med fossilfritt bränsle. Sammantaget innebär detta att över 99 % av den inomkommunala kollektivtrafiken sedan den 1 januari 2022 är fossilfri.

Resandet fördubblades med stadstrafiken mellan år 2005 och 2017. År 2019 genomfördes nära tio miljoner resor i Ultra-trafiken. Resandet minskade med mellan 35 procent och 40 procent under pandemin. År 2023 resulterade i ett rekordresande – ca 9 730 000 resor. År 2024 har fortsatt med en kraftig fortsatt resandetillväxt. För att nå kommunfullmäktiges mål krävs ca tio dimensionerande fordon ytterligare fram till år 2025.

I Umeå kommuns övriga inomkommunala trafik kan vi utläsa en betydande resandeökning jämfört med innan pandemin. År 2023 passerades 1 000 000 resor för första gången – över 10 procent högre resande än innan pandemin.

Stadstrafiken i Umeå – Ultra - hade år 2023 Sveriges fjärde mest nöjda kunder enligt den nationella kollektivtrafikbarometern.