

Kollektivtrafikplan – Umeå kommun 2025 - 2028

UKF:s styrelse beslutar:

Att låta Kommunstyrelsen fastställa Kollektivtrafikplan – Umeå kommun 2025-2028.

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. Vi fick för budgetåret 2023 ett särskilt anslag på 4,5 Mkr för att hantera kraftigt stigande drivmedelspriser. En sänkning av reduktionsplikten från den 1 januari 2024 gav en mycket positiv ekonomisk effekt under verksamhetsåret 2024.

Det ekonomiska utfallet för 2024 slutade med ett litet överskott. Lägre kostnader – i synnerhet lägre drivmedelspriser - och ökade biljettintäkter skapade sammantaget ett positivt ekonomiskt utfall.

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. År 2024 fortsatte resandeökningen i Umeås lokaltrafik. Dock uppvisar resandestatistiken ett resandetapp i övrig inomkommunal kollektivtrafik även om Västerbottens län är en av få regioner i landet som uppvisar en ökad marknadsandel.

Vår kollektivtrafik ligger i Sverigetoppen vad gäller kundnöjdhet och trygghet. Vi ligger på plats två i den nationella kollektivtrafikbarometern vad gäller båda dessa parametrar.

Länstrafiken har tillsammans med Västernorrland, Jämtland och Norrbotten upphandlat ett gemensamt betalsystem. Delar av systemet implementerades under 2024 i form av en ny app. Den avslutande fasen är tänkt att slutföras under år 2025.

Brister i det nya betalsystemet utgör en påtaglig risk/hot i vår ambition att fortsätta utveckla kommunens kollektivtrafik. Vi kan idag se negativa avvikelser i såväl resande som intäkter efter införandet av det nya betalsystemet. Utmaningar i både hård- och mjukvara ger för närvarande återkommande driftstörningar/driftnedbrott. Därutöver är valideringshastigheten i den nya appen långsammare än föregående. Även en något långsammare app - i form av längre körtider - riskerar att skapa kostnadsökningar för Umeå kommun som finansiär. För att åtgärda återkommande brister har det bildats en särskild fokusgrupp.

”Tap and go” är planerad att snarast införas i Ultra-trafiken efter att alla övriga vitala delar har driftsatts.

Under 2024 genomfördes en ny upphandling av Ultra-trafiken med ett gynnsamt ekonomiskt utfall. Från juni år 2026 kommer lokaltrafiken endast att trafikeras av elbussar. Samtliga tillkommande elledbussar kommer att ha fyrhjulsdrift. En omfattande planering genomförs

för närvarande i syfte att säkerställa ett lyckat byte av entreprenör. Det innefattar bl a investering av ny transformatorstationen. Denna investering finansieras av Umeå Kommunföretag AB.

Vi kommer under april månad att tillsammans med Länstrafiken färdigställa budget för år 2026. Det är först då som vi i exakt kan redovisa effekterna av stadstrafikupphandlingen.

Befintliga elfordon – 27 st - överläts till ny entreprenör Nobina Sverige AB. De 25 elledbussar som trafikerar linjerna 1 och 8 kommer år 2031 att ersättas med nya fordon. Det är vår uppfattning att utbytet bör ske mot större kapacitetsstarkare fordon än dagens 18 metersbussar. I första bör vi studera möjligheten att sätta in 21 metersbussar på lokaltrafikens två största linjer.

För att säkerställa en långsiktig utbyggnad av kollektivtrafiken i kommunen genomförs under 2025 en utredning om kapacitetsstark kollektivtrafik. I utredningen kommer ett eller flera stråk att redovisas. Syftet med utredningen är att säkerställa gatuutrymmen för en framtida BRT- eller spårvagnslösning i Umeå tätort.

I den inomkommunala regionala kollektivtrafiken utförs under 2025 två upphandlingar. Trafikområde Umeå Väst och anslutningstrafiken till/från Wasaline. Vi kommer att värdera möjligheten att även utföra avtalsområde Umeå Väst med elfordon.

Utöver den risk som föreligger med det nya betalsystemet finns två betydande orosmoment i närtid:

Kompetensförsörjningen. Rekryteringen av nya bussförare är utmanande samtidigt som medelåldern är hög i förarkollektivet. Det är därför viktigt att särskilda insatser görs för att utveckla förarrekruteringen. Länstrafikens ägare har fattat ett särskilt beslut om att bolaget ska göra särskilda insatser för att stärka/utveckla kompetensförsörjningen. Länstrafikens styrelse har beslutat att genomföra ett projekt där en särskild resurs ska dedikerats för att utveckla kompetensförsörjningen i branschen.

Skattebefrielsen för HVO gäller endast till den sista december år 2026. Om den försvinner kommer drivmedelskostnaderna att stiga för Umeå kommun eftersom en stor del av den regionala kollektivtrafiken körs med HVO. Vi kommer därför i närtid att göra en effektbedömning om skattebefrielsen upphör inför budgetåret 2027.

Vi behöver också under de kommande åren besluta hur en ökad krisberedskap/krismedvetenhet ska få genomslag på val av drivmedel. Finns det skäl att ompröva en utbyggnad av eldriften som en konsekvens av den oro som finns i omvärlden och i synnerhet vårt närområde.

Skolskjutsar fortsätter att samordnas. Vi ska alltid välja det för kommunen ekonomiskt fördelaktigaste färd sättet. Vi kommer att beakta en minskning av elevantalet i för- och grundskolan fram till år 2032 med ca 1 000 skolbarn i åldersintervallet 6-15 år. Däremot kommer antalet gymnasieelever att öka med ca 550 elever under den kommande

planeringsperioden. Detta arbete förutsätter en nära dialog mellan UKF och FoG/gymnasieskolan för att skapa kostnadseffektiva transportlösningar.

Nedan beskrivs kortfattat vilka trafikförbättringar som bör prioriteras utöver beslutade:

I närtid:

- Utökad turtäthet på linje 7 i syfte att hantera pågående exploatering av Rödängs Trädgårdar – Ett fordon. Från vintertidtabellen 2026/2027.
- Utökad kapacitet på linje 1.
- Hantera planerad exploatering i Tomtebo strand. Kräver ny linjestruktur i Tomtebo för att trafikera 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. Sker sommaren 2025.
- Öka framkomligheten genom universitets- och sjukhusområdet i enlighet med framarbetade förslag av Gator och parker.
- 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 och 8.
- Säkerställ kapaciteten på Vasaplan.

Sammanfattningsvis blev 2024 ett bra utfall för kommunens kollektivtrafik. Fortsatt positiv intäktsutveckling skapar förutsättningar för att vidareutveckla kollektivtrafiken i linje med kommunens målsättningar. Vår främsta oro ligger i det nya betalsystemet, en utmanande kompetensförsörjning och ett eventuellt borttagande av skattebefrielsen för HVO.

I nedanstående tabell har vi gjort en bedömning av tillkommande behov under de kommande åren. Inkluderar kostnadspåverkan för upphandlingen av Umeås lokaltrafik.

	2025	2026	2027	2028	2029
Behov	166 566	172 566	180 566	187 566	194 566

Ovanstående tabell redovisar behov under perioden 2026–2029 samt budget 2025.

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 också minskat från ca 150 000 liter år 2015 till ca 50 000 liter per år idag. Denna positiva minskning är viktig i och med att vi befinner oss i ett världsläge som skapar betydande osäkerheter kring framtida utveckling av drivmedelspriserna. Därutöver är i stort sett all övrig inomkommunal kollektivtrafik också fossilfri. Vår ambition är att ta nästa steg i fordonsutvecklingen genom att införa elbussar även på regionala linjer. Viktigt är emellertid att framtida beslut om drivmedel beaktar kommunens behov av krisberedskap.

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 i 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.

För att uppnå det övergripande målet om 65 % hållbara resor har följande mål beslutats av kommunfullmäktige. 2019 är basår.

- Antalet påstigande i stadstrafiken ska öka med 18 % till år 2025.
- Antalet påstigande i kollektivtrafiken i tillväxtstråken ska öka med 12 % 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 % respektive 50 % 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 % till år 2025.

Vi fördubblade resandet med stadstrafiken mellan år 2005 och 2017. År 2019 genomfördes nära tio miljoner resor i Ultra-trafiken. Resandet minskade med mellan 35 % och 40 % under pandemin. År 2023 resulterade i ett rekordresande – ca 9 730 000 resor. År 2024 fortsatte med en kraftig resandetillväxt och vi passerade äntligen tio miljoner resor.

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 % högre resande än innan pandemin.

Stadstrafiken i Umeå – Ultra - hade år 2024 Sveriges näst mest nöjda kunder enligt den nationella kollektivtrafikbarometern.

Varför en kollektivtrafikplan?

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.

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.

Planen skall behandla minst tre år framåt, i detta fall avses perioden 2025 - 2028.

Umeå kommun redovisar i nedanstående text översiktligt hur vi tror att den inomkommunala kollektivtrafiken i Umeå kommun kommer att förändras under de kommande åren.

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

Bakgrundsfakta kollektivtrafiken i Umeå

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 2024 sattes ett nytt resande rekord med lokaltrafiken i Umeå. 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. Corona-pandemin 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 % och 40 % under pandemin.

Under februari månad 2022 lättades Folkhälsomyndighetens restriktioner. Normaliseringen i samhället och återhämtningen av resandet till de nivåer som gällde år 2019 har gått fortare än väntat. Redan år 2023 passerade Umeå kommuns kollektivtrafik de resandenivåer som förelåg innan pandemin.

Vi har under pandemin dragit ett antal lärdomar. Bl a 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 beslutade därför – som en konsekvens av hög inflation – att justera taxan i lokaltrafiken med ca 5 % från den 1 maj år 2023 respektive den 29 april 2024. Lägre inflation under 2024 innebär att taxejusteringen innevarande år är lägre än de två senaste åren.

Appens betydelse för kollektivtrafikresenärerna har ytterligare förstärkts. Exempelvis utgör app-försäljningen drygt 75 % 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.

Länstrafiken har tillsammans med Västernorrland, Jämtland och Norrbotten upphandlat ett gemensamt betalsystem. Delar av systemet implementerades under 2024 i form av en ny app. Den avslutande fasen är tänkt att slutföras under år 2025.

Brister i det nya betalsystemet utgör en påtaglig risk/hot i vår ambition att fortsätta utveckla kommunens kollektivtrafik. Vi kan idag se negativa avvikelser i såväl resande som intäkter efter införandet av det nya betalsystemet. Utmaningar i både hård- och mjukvara ger för närvarande återkommande driftstörningar/driftavbrott. Därutöver är valideringshastigheten i den nya appen långsammare än föregående. Även en något långsammare app - i form av längre körtider - riskerar att skapa kostnadsökningar för Umeå kommun som finansiär. För att åtgärda återkommande brister har det bildats en särskild fokusgrupp.

”Tap and go” är planerad att snarast införas i Ultra-trafiken efter att alla övriga vitala delar har driftsatts.

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. Vi kommer att beakta ett sammantaget bedömt minskat elevantal i grund- och gymnasieskolan fram till år 2032 och genomföra de förändringar som krävs för att anpassa trafikutbudet.

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 trafikstarterna 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.

Under 2024 genomfördes en ny upphandling av Ultra-trafiken med ett gynnsamt ekonomiskt utfall. Från juni år 2026 kommer lokaltrafiken endast att trafikeras av elbussar. Samtliga tillkommande elledbussar kommer att ha fyrhjulsdrift. En omfattande planering genomförs för närvarande i syfte att säkerställa ett lyckat byte av entreprenör. Det innefattar bl a investering av ny transformatorstationen. Denna investering finansieras av Umeå Kommunföretag AB.

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.

Utmaningar – 2025 - 2028

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 % och 40 % 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 och det rådande världsläget utmaningar som långsiktigt är svåra att överblicka. Idag är kostnadsutvecklingen hanterbar men vi ser med oro på prisökningar vad gäller fordon vilket kan påverka vår kostnadsnivå.

Resandetillväxten i tätortstrafiken innebar att UKF:s styrelse beslutade att utöka trafiken med åtta dimensionerande fordon på linjerna 2, 5 och 8 från vintertidtabellen 2024/2025. Därutöver tillskapades en ny direktbusslinje mellan Umedalen och Ersboda via Västerslätts industriområde.

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

- 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 att förstärka kapaciteten i morgontrafiken från Umedalen i riktning mot våra viktigaste målpunkter – Umeå centrum och universitets- och sjukhusområdet.

Vi närmar oss också ett genomförande 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.

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 upphör.

Det finns också förväntningar att den regionala kollektivtrafiken ska utvecklas med fler resmöjligheter – framförallt i de utpekade tillväxtstråken, 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.

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.

Kompetensförsörjningen. Rekryteringen av nya bussförare är utmanande samtidigt som medelåldern är hög i förarkollektivet. Det är därför viktigt att särskilda insatser görs för att utveckla förarrekryteringen. Länstrafikens ägare har fattat ett särskilt beslut om att bolaget ska göra särskilda insatser för att stärka/utveckla kompetensförsörjningen. Länstrafikens styrelse har beslutat att genomföra ett projekt där en särskild resurs ska dedikerats för att utveckla kompetensförsörjningen i branschen.

Skattebefrielsen för HVO gäller endast till den sista december år 2026. Om den försvinner kommer drivmedelskostnaderna att stiga för Umeå kommun eftersom en stor del av den regionala kollektivtrafiken körs med HVO. Vi kommer därför i närtid att göra en effektbedömning om skattebefrielsen upphör inför budgetåret 2027.

Vi behöver också under de kommande åren besluta hur en ökad krisberedskap/krismedvetenhet ska få genomslag på val av drivmedel. Finns det skäl att ompröva en utbyggnad av eldriften som en konsekvens av den oro som finns i omvärlden och i synnerhet vårt närområde.

Behov av utökad trafik under perioden 2025–2028

Sommaren 2025

Trafik på linje 79 även under sommartidtabellen.

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.

+ 35 000 uvkm

Vintern 2025/2026

Ökad turtäthet på linje 1 som en konsekvens av pågående exploatering i Umeås östra stadsdelar.

Förbättrad kvällstrafik på linje 5.

+ 20 000 uvkm.

Sommaren 2026

Åtgärder för att minska skillnaderna mellan vinter- och sommartidtabell.

Bättre kvällstrafik på linjerna 2 och 9.

+ 30 000 uvkm.

Vintern 2026/2027

Utökad turtäthet på linje 7 i syfte att hantera utbyggnaden av Rödängs Trädgårdar.

+ 75 000 uvkm.

Sommaren 2027

Åtgärder för att minska skillnaderna mellan vinter- och sommartidtabell.

Bättre kvällstrafik på linje 5

+ 30 000 uvkm.

Vintern 2027/2028

Ny linjestructur, tillkommande fordon och ett ökat trafikutbud för att hantera tillkommande bebyggelse i östra Umeå. Tomtebo/Ålidhem och Tomtebo strand.

+ 100 000 uvkm.

Sommaren 2028.

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 % 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 % samtidigt som kostnaderna stigit med över 60 %. 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 åstadkommits genom en tydlig och medveten prioritering. Dock har vi 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 vår kostnadsbild.

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.

En sänkning av reduktionsplikten från den 1 januari 2024 gav en mycket positiv ekonomisk effekt under verksamhetsåret 2024.

Det ekonomiska utfallet för 2024 slutade med ett litet överskott. Lägre kostnader – i synnerhet lägre drivmedelspriser - och ökade biljettintäkter skapade sammantaget ett positivt ekonomiskt utfall.

Kraftig resandetillväxt och överfulla bussar innebar att UKF:s styrelse inför vintertidtabellen 2024/2025 beslutade om åtta ytterligare tillkommande fordon i syfte att stärka upp trafiken på linjerna 2, 5 och 8 och för att tillskapa en ringlinje mellan Umedalen och Ersboda

I den inomkommunala landsbygdstrafiken skapade under 2024 kapacitetsbrist och ett behov av att utöka trafiken med ett ytterligare ett dimensionerande fordon.

Vårt samordningsansvar vad gäller skolskjutsar har åstadkommit betydande samordningsvinster i kommunens skolskjutsar. En samordning som sparat ca 10 000 kkr/år åt för- och grundskolan i Umeå. Våra ambitioner under de kommande åren är att minimera kostnadsökningarna i skolskjutstrafiken trots en betydande ökning av elevantalet. Ny skolstruktur kommer också att skapa nya behov. Vi ska tillsammans med skolan i Umeå säkerställa att vi alltid väljer rätt fordon utifrån ett kostnadsperspektiv.

I nedanstående tabell har vi gjort en bedömning av tillkommande behov under de kommande åren. Inkluderar kostnadspåverkan för upphandlingen av Umeås lokaltrafik.

	2025	2026	2027	2028	2029
Behov	166 566	172 566	180 566	187 566	194 566

Ovanstående tabell redovisar behov under perioden 2026–2029 samt budget 2025.

Snabbare, enklare och kapacitetsstarkare 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

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.

Vår 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.

Befintliga elfordon – 27 st - överläts till ny entreprenör Nobina Sverige AB. De 25 elledbussar som trafikerar linjerna 1 och 8 kommer år 2031 att ersättas med nya fordon. Det är vår uppfattning att utbytet bör ske mot större kapacitetsstarkare fordon än dagens 18 metersbussar. I första bör vi studera möjligheten att sätta in 21 metersbussar på lokaltrafikens två största linjer.

För att säkerställa en långsiktig utbyggnad av kollektivtrafiken i kommunen genomförs under 2025 en utredning om kapacitetsstark kollektivtrafik. I utredningen kommer ett eller flera stråk att redovisas. Syftet med utredningen är att säkerställa gatuutrymmen för en framtida BRT- eller spårvagnslösning i Umeå tätort.

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 visa 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.

Länstrafiken har tillsammans med Västernorrland, Jämtland och Norrbotten upphandlat ett gemensamt betalsystem. Delar av systemet implementerades under 2024 i form av en ny app. Den avslutande fasen är tänkt att slutföras under år 2025.

Brister i det nya betalsystemet utgör en påtaglig risk/hot i vår ambition att fortsätta utveckla kommunens kollektivtrafik. Vi kan idag se negativa avvikelser i såväl resande som intäkter efter införandet av det nya betalsystemet. Utmaningar i både hård- och mjukvara ger för närvarande återkommande driftstörningar/driftnedbrott. Därutöver är valideringshastigheten i den nya appen långsammare än föregående. Även en något långsammare app - i form av längre körtider - riskerar att skapa kostnadsökningar för Umeå kommun som finansiär. För att åtgärda återkommande brister har det bildats en särskild fokusgrupp.

”Tap and go” är planerad att snarast införas i Ultra-trafiken efter att alla övriga vitala delar har driftsatts.

Vi bör också 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 resenärsvolymerna 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. Vi har stora förväntningar på de 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.

Vi 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 modern app förenkla det vardagliga resandet med möjlighet att ge bort och låna ut biljetter.
- Genom att införa ”tap and go” attrahera sällanresenärer.
- Förenkla hanteringen av företagskort, skolkort samt utveckla attraktiva och enkla arrangemangslösningar men också vara en möjliggörare i kommunens nya parkeringsnorm.

Mot 100 % 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 Tavelstö 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 – utförs 100 % av trafiken med elbussar.

Från den nya avtalsperioden vad gäller trafikavtal Umeå Västra planeras en introduktion av eldrivna regionbussar.

Det innebär att från i början av år 2027 är 100 % av den inomkommunala kollektivtrafiken i Umeå kommun är fossilfri.

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 Tavelstö 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 %. Regionfullmäktige fattar beslut efter förslag från Umeå kommun.

I övriga inomkommunala linjer beslutas taxejusteringar av Regionfullmäktige.