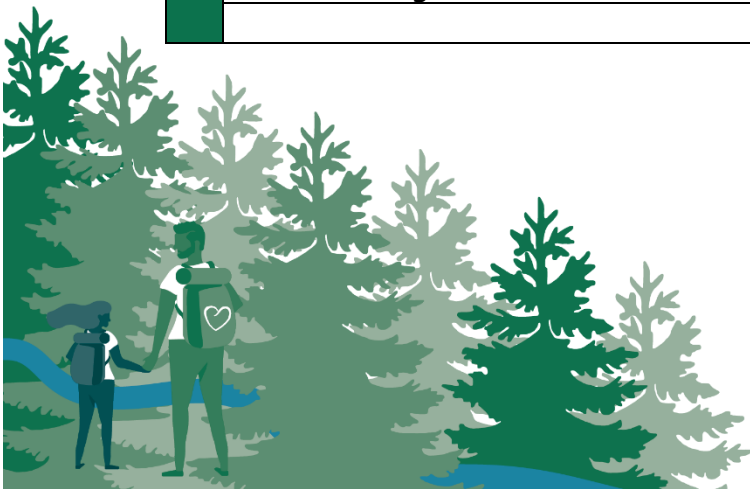


Kollektivtrafikplan 2026 - 2029

Dokumenttyp	Dokumentägare	Beslutsinstans	Giltig till
Plan	Kommunal utveckling	Kommunstyrelsen	2027-03-01
Upprättad av	Fastställd/upprättad	Reviderad av	Senast reviderad
Emma Lindfors	2017	Mari Johansson	2026-03-17
Dokumentet gäller för			Diarienummer
			KS-26/00169



Innehållsförteckning

Inledning	2
<i>Kollektivtrafikmyndigheten</i>	2
<i>Trafikplikt – vad innebär det?</i>	2
<i>Planering och upphandling</i>	3
<i>Allmänt om kollektivtrafikplaner</i>	3
<i>Samverkan och kostnadsfördelning mellan intressenter</i>	4
Nuläge	5
<i>Förutsättningar för kollektivtrafik i Norsjö kommun</i>	5
<i>Strategi 2050</i>	6
<i>Scenarioanalys</i>	7
<i>Linjetrafik</i>	8
<i>Stomlinjer genom Norsjö Kommun</i>	8
<i>Lokala linjer</i>	9
<i>Hållplatser och väntkurar</i>	9
<i>Norsjö Resecentrum</i>	11
<i>Ringbilstrafik</i>	11
<i>Färdtjänst</i>	11
<i>Omfattning färdtjänst</i>	12
<i>Riksfärdtjänst</i>	12
<i>Omfattning riksfärdtjänst</i>	12
<i>Gods</i>	12
<i>Bussgods</i>	12
<i>Tåg</i>	12
<i>Flyg</i>	12
<i>Kostnader för trafik</i>	13
<i>Kostnader för linjetrafiken</i>	13
<i>Kostnad färdtjänst och riksfärdtjänst</i>	13
2018 2019 2020 2021	13
<i>Regler för trafik och övrig information</i>	13
<i>Skolskjuts allmänt</i>	13
Mål	14
<i>Trafikpolitiska mål och ambitioner</i>	14
<i>Trafiksäkerhet</i>	15
<i>Miljö</i>	16
Åtgärder	16
<i>Förändringar och information gällande trafik inför trafikår 2026 – 2027</i>	16

Inledning

Kollektivtrafikmyndigheten

Region Västerbotten är kollektivtrafikmyndighet i Västerbottens län. Det innebär att Region Västerbotten har det juridiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsbetalda regionala kollektivtrafiken.

Myndigheten ansvarar för att regelbundet anta och vid behov revidera ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är en strategisk plan för kollektivtrafiken i länet.

Kollektivtrafikmyndigheten planerar den regionala kollektivtrafiken i Västerbotten på en övergripande nivå och tar beslut om vilken trafik som ska upphandlas. Dessutom samordnar myndigheten kollektivtrafiken med annan samhällsplanering och regional planering med syftet är att öka förutsättningarna för ett hållbart resande.

Kollektivtrafikmyndigheten beslutar om så kallad allmän trafikplikt och efter det kan trafiken upphandlas. Kollektivtrafikmyndigheten får överlämna befogenheter att ingå avtal för trafik i länet/regionen till ett bolag och/eller en kommun. Länstrafiken i Västerbotten AB är det bolag som har dessa befogenheter i länet. Länstrafiken gör de flesta upphandlingar och svarar också för att kollektivtrafiken bedrivs enligt avtal. Länstrafiken informerar om och marknadsför även trafiken.

Trafikplikt – vad innebär det?

Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Beslut om trafikplikt blir ett strategiskt verktyg för att utveckla kollektivtrafiken i enlighet med nya kollektivtrafiklagen, branschens mål att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel och den gemensamma visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle.

Den allmänna trafikplikten ska gå att härleda ur det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Planering och upphandling

Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att på en övergripande nivå planera och fatta beslut om den regionala kollektivtrafiken i Västerbotten.

Kollektivtrafikmyndigheten beslutar vilken trafik som ska upphandlas och om allmän trafikplikt, det vill säga vilka trafiklinjer som måste finnas för att tillgodose allmänhetens behov. Länstrafiken i Västerbotten genomför sedan upphandlingarna. Länstrafiken ansvarar för att följa upp att kollektivtrafiken bedrivs enligt de avtal som har tecknats. De ansvarar dessutom för att marknadsföra och informera allmänheten om kollektivtrafiken.

Inför en upphandling har Norsjö kommun en hög delaktighet gällande hur turer och linjer planeras för att de ska ge största möjliga samhällsnyttan. I kommunen har det inneburit att många linjer och turer är anpassade för att möjliggöra för grundskolan att nyttja kollektivtrafiken för sin skolskjuts.

För den skolskjuts som utförs med kollektivtrafik används både den linjetrafik som är organiserad inom kommunen (dvs mellan kommuncentra och inomkommunala noder) och den regionala stomtrafiken (mellan två och flera kommuncentras).

Underlagen för upphandling av kollektivtrafiken tas fram av Länstrafiken i Västerbotten. Kraven på trafikutövarna är lika över länet och Länstrafiken i Västerbotten ansvarar för att kraven är relevanta och enligt lagkrav.

Norsjö kommun ansvarar för fysisk planering, bebyggelseutveckling och som väghållare för stora delar av kollektivtrafikens infrastruktur. Norsjö kommun ansvarar även för resecentrum, stationer och framkomlighet i vägsystemet samt sammanställer behov av nya hållplatser till Länstrafiken.

Länstrafiken i Västerbotten ansvarar för uppföljning och utvärdering av kollektivtrafiken i Norsjö kommun. Uppföljningen sker mellan Länstrafiken och trafikutövaren, eftersom Länstrafiken är avtalsägare. Region Västerbotten är huvudman för linjetrafiken i Norsjö.

Allmänt om kollektivtrafikplaner

Kommunerna och Region Västerbotten tar årligen fram en kollektivtrafikplan och lämnar in den till kollektivtrafikmyndigheten.

En kollektivtrafikplan behandlar den del av all trafik i kommunen/Region Västerbotten som är allmän kollektivtrafik och beställs via kollektivtrafikmyndigheten.

Kollektivtrafikplanen är inte bara en beställning för ett visst trafikår. Planen kan liknas med en strategisk plan för en viss tidsperiod. Den behandlar både

kort- och långsiktiga mål och åtgärder. Planen behandlar minst tre år, men kan också innehålla beställning för skolstart och tidtabellskifte. Kan omfatta även riktigt långsiktiga planer för kollektivtrafiken som inte har att göra med enskilda avtal.

Kommunerna kan välja att ta fram en trafikplan som handlar om fler eller om alla trafikfrågor, i så fall ingår den allmänna kollektivtrafiken i trafikplanen.

Nyttor med regelbundna kollektivtrafikplaner är:

- Kontinuitet och systematik i kommunens/Region Västerbottens egen kollektivtrafik- och samhällsplanering. Bra för kollektivtrafiken både i kommunen och i regionen.
- Ett sätt att samråda med myndighet, länstrafikbolag och Regionen om trafikbeställningar och om kollektivtrafikens infrastruktur.
- Förankring hos kommun- och regionpolitiker.
- Transparens inför invånarna och andra som berörs.
- Dokumentation av kommunens/Region Västerbottens avsikter och ambitioner med kollektivtrafiken.

Grunduppbyggnaden är nuläge, mål och åtgärder. Trafikbeställningen ingår i åtgärder. Trafikbeställningsdelens uppgift är att hålla myndigheten, Länstrafiken och invånare uppdaterade om kommunens/Region Västerbottens syn på vilken trafik som ska upphandlas och om önskade ändringar i trafikeringen inom ramen för befintliga avtal. Beroende på hur kommunen/Region Västerbotten ligger till med upphandlingar och avtal så kan "trafikbeställningsdelen" se lite olika ut.

Kollektivtrafikplaner lämnas in senast i mars varje år för att initiera upphandlingsprocesser och för att ge input till skolstart och tidtabellsskifte, budgetering och regionalt trafikförsörjningsprogram.

Samverkan och kostnadsfördelning mellan intressenter

Region Västerbotten skall svara för nettokostnaden för linjetrafik med huvudsaklig trafikuppgift mellan kommuncentra s.k. stomlinjer.

Kommunerna skall svara för nettokostnaden för linjetrafik inom den egna kommunens gränser samt färdtjänst och skolskjuts. Viss trafik över kommungräns kan även räknas som inomkommunal trafik och bekostas av berörda kommuner. Kommunen har också ansvar över hållplatser och kurar.

Samverkan i trafikplaneringsärenden med grannkommunerna och Region Västerbotten är en förutsättning för en effektiv kollektivtrafik. Kommunen har under senaste åren reagerat över den bristande vilja som Region Västerbottens visat och som innebär att man inte tar hänsyn till de trafikbehov som kommunen har via de stomlinjer som passerar genom kommunen. Ett tydligt bevis på att det finns mer att önska när det gäller

samverkan och god trafikplanering. Kommunen belastas därmed med ökade kostnader.

Nuläge

Förutsättningar för kollektivtrafik i Norsjö kommun

Norsjö kommun hade den 1 januari 2025 totalt 3 810 invånare. Befolkningen är främst koncentrerad till Norsjö centralort med omnejd, medan Bastuträsk utgör kommunens största tätort.

I kommunens ytterområden som gränsar mot Skellefteå, har befolkningen ökat under flera år fram till 2025. Under 2025 skedde dock en inbromsning, vilket sammanfaller med Northvolts konkurs.

Serviceutbudet är i huvudsak koncentrerat till kommuncentret Norsjö. I byarna Bastuträsk och Kusfors finns dagligvarubutik och drivmedelsanläggningar. I Norsjövallen finns en obemannad drivmedelsanläggning och i Kvarnåsen en dieselpump.

En stor del av kommunens arbetsställen är lokaliserade i centralorten. I Bastuträsk finns ett charkuteri med ca 15 anställda och ytterligare ett antal mindre företag där flera är i åkeri- och entreprenadbranschen. Bastuträsk Terminal köptes under 2022 av Holmen och expansion av området sker. I Kvarnåsen finns bland annat ett träföretag och ett verkstadsföretag med sammanlagt ca 30 anställda.

Kollektivtrafiken bygger i hög grad på stomlinjetrafiken till angränsade kommuncentra Skellefteå och Lycksele. Viss trafik även med Malå med en lokal linje. Arbetspendling och resor för gymnasieelever från och till centralorten Norsjö är möjlig både till Skellefteå och Lycksele (*möjlig för dem som bor längs stomlinje och arbetar i centrala Skellefteå respektive Lycksele*).

Totalt studerar 30–45 ungdomar från varje årskull på gymnasium i Skellefteå och Lycksele. Norsjö gymnasium med nationella program har upphört och kvar finns SFI och vuxenutbildning i gymnasiets lokaler. Från och med hösten 2023 kan elever i Norsjö läsa vissa gymnasieutbildningar via fjärrundervisning på Skellefteå fjärrgymnasium.

Som elev på fjärrgymnasium kan man även gå en lärlingsutbildning, där all teori sker via fjärrundervisning under alla tre gymnasieåren och samtidigt har eleven arbetsplatsförlagt lärande på ett eller flera företag i hemkommun.

Många elever väljer att bosätta sig på studieorterna efter första gymnasieåret.

Under läsåret 25/26 är det totalt 70 gymnasieelever elever som beviljats

busskort. 19 elever går årskurs 1 övriga elever går årskurs 2 och 3.

Dagligt resandeunderlag till skolorna för gymnasieeleverna bedöms därför till 65 personer.

Den lokala trafiken är i hög grad anpassad till de två skolorna i Norsjö och Bastuträsk. Under läsåret 25/26 har 161 grundskoleelever beviljats busskort och 35 elever som beviljats skolskjuts i form av taxi antingen både till och från skolan eller en väg till skolan.

Från och med höstterminen 2026 kommer Bastuträsk skola läggas ned. Detta på grund av bristande elevunderlag.

Bastuträsk med sin järnvägsstation är ett viktigt nav för längre resor med nattåg. Norrtågs satsning på daglig trafik Luleå – Umeå gav initialt nya möjligheter med dagsresor och jobbpendling till Umeå. När tidtabellerna ändrades försämrades dock dessa möjligheter. Anslutningstrafik från och till kommuncentret sker med linjetrafik.

Arbetspendling med buss nyttjar ett mindre antal människor men potentialen borde vara större då både in- och ut arbetspendling sker. Arbetspendling sker främst till och från Skellefteå men även Malå, Lycksele, Arvidsjaur och Piteå finns representerat i statistiken.

Drivmedelspriser och avsaknad av laddinfrastruktur kan påverka hur man väljer att färdas till och från sin arbetsplats. Det är av stor vikt att kollektivtrafiken finns och tillgängliggörs för att kunna attrahera ny arbetskraft till vår region. Idag är arbetspendling möjlig in till kommuncentret från Bastuträsk, Svansele, Kursfors och Gumboda men viss begränsning finns då vissa turer i inomkommunal trafik är koncentrerad till skolperioderna.

Idag kan personer som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand, resa kollektivt med färdtjänst. Äldre som inte kan ta sig till matvaruaffären kan få mat levererad hem till sig, så kallad hemsändning, från den lokala butiken. Hemsändningen bekostas till 50% av Region Västerbotten och 50% av Norsjö kommun.

Strategi 2050

År 2023 beslutade kommunfullmäktige om Norsjö kommuns tillväxtstrategi. Strategin ligger som grund för kommunens eget arbete med målet att Norsjö ska växa till 5 000 invånare till år 2050.

Strategin utgår från visionen Världens bästa vardag och är en del av Norsjö kommuns styrmodell. Visionen är kärnan för strategin och dess områden.

Syftet med strategin är att peka ut riktningen mot Världens bästa vardag för Norsjö kommun som organisation samt att ge vägledning i ett proaktivt arbete för tillväxt. Norsjös politiker har konstaterat att Norsjö vill växa för att kommunen ska kunna erbjuda goda livsvillkor, bra levnadsstandard och potential för tillväxt. En konsekvens av att Norsjö kommun länge har krympt och andelen äldre har vuxit i förhållande till personer i arbetsför ålder är att färre personer ska försörja allt fler. För att få Världens bästa vardag behöver vi därmed bli fler människor så att kommunen kan erbjuda en bra kärnverksamhet och goda möjligheter för såväl invånarna som för organisationer och företag.

Scenarioanalys

Norsjö Kommun har med hjälp av externa konsulter år 2021 tagit fram en scenarioanalys med anledning av de stora investeringarna som sker i norra Sverige. Norsjö Kommun är en liten kommun med begränsade resurser och scenarioanalysen ska hjälpa kommunen att prioritera.

I scenarioanalysen har två strategiskt viktiga platser pekats ut. Det är Norsjö kommuns ytterområden som gränsar mot Skellefteå, Bastuträsk och byarna Svansele, Kusfors och Gumboda. Byarna ligger inom pendlingsavstånd till Skellefteå. I dagsläget är arbetspendling från ovanstående byar redan hög och då främst utpendling.

Mycket talar för att utfallet under kommande period kommer att vara av stor betydelse för att bryta den historiska trenden med en minskade befolkning i kommunen. Analysen visar att näringslivet i kommunen under de närmaste åren planerar investeringar om cirka 1,8 miljarder kronor, vilket bedöms generera 75–100 nya arbetstillfällen. Detta sker samtidigt som kommunen står inför omfattande pensionsavgångar. Det innebär ett ökat behov att kunna attrahera och behålla arbetskraft. För att möta dessa utmaningar är det av stor vikt att Norsjöbygden görs tillgänglig med en välfungerande och ändamålsenlig kollektivtrafik.

Fler personer måste vilja och kunna bo i kommunen och därför behöver kommunen redan nu bli bättre rustade för att bli fler invånare. I dagsläget märks en ökad efterfrågan av bostäder i kommunens ytterkanter. Det ställer krav på utökade pendlingsmöjligheter i riktning mot framför allt Skellefteå. Dels för utpendling till företag i Skellefteå, dels för de invånare som arbetar i någon av gruvorna efter väg 370. Cirka en fjärdedel av arbetsföra invånare i Norsjö arbetar för New Boliden eller för underentreprenör. Idag ser vi i stället ett svagt kollektivtrafikutbud som försämras i stället för att utökas. Möjlighet till arbetspendling, vilket är en grundförutsättning för en ökad bosättning och fler anställningar hos kommunens växande företag och grannkommunens expansiva företag, som ligger utanför centrala Skellefteå, bör vara en prioriterad fråga för Region Västerbotten.

Linjetrafik

Lokala linjer benämnda med 3 siffror och stomlinjer mellan kommuncentra benämnda med 2 siffror framgår av följande karta.



Stomlinjer genom Norsjö Kommun

Stomlinjer som trafikerar Norsjö kommun men som beställs, planeras och administreras direkt av Region Västerbotten.

Linje	Sträckning	Antal turer per dag	Avtal t.o.m.	Avtalsnr:
22	Norsjö-Renström-Skellefteå En tur går Norsjö – Bastuträsk - Skellefteå	M-F 2 dubbelturer	Nytt avtal 2025-12-14 t.o.m 2029-12-08	471
23	Malå-Norsjö	M-F 1 dubbeltur L-S 1 dubbeltur	2029-12-08	415
27	Malå-Norsjö-Skellefteå Ena turen via Bastuträsk andra turen via Renström	M-F 1 dubbeltur	2029-12-08	416
29	Sorsele – Skellefteå	M-F 1 dubbeltur	2029-12-08	416
32	Lycksele-Norsjö-Skellefteå	M-F 3 dubbelturer L-S 1 dubbeltur	nytt avtal från 2023-10-01 till 2031-12-13	409 Nytt 435

Lokala linjer

Linje	Sträckning	Antal turer per dag	Avtal t.o.m.	Ek. ansvar
239	Norsjö - Bastuträsk	M-F 3 dubbelturer* + 2 enkel, M-F skollov 1 dubbeltur + 2 enkel.	2028-12-08 Upphandling påbörjas 2026	Norsjö
242	Risliden - Arnberg - Norsjö	M-F 1 dubbeltur + 1 enkel + M, T, To, F 1 enkel under skoltid	2031-12-31	Norsjö
243	Tjärnliden-Måggliden-Norsjö	M-F 1 dubbeltur skoltid	2031-12-31	Norsjö
244	Norsjö – Gumboda/Kusfors	M, Ti, To, F 1 dubbeltur skoltid	2031-12-31	Norsjö
245	Malå- Åmliden - Norsjö	M-F 1 dubbeltur skoltid	2031-12-31	Norsjö & Malå
246	Kvarnåsen – Norsjö 1 tur går via Åmliden 1	M-F 1 dubbeltur + 1 enkel skoltid	2031-12-31	Norsjö
254	Gissträsk - Norsjö	M-F 1 dubbeltur. Ej under sommarlov	2028-12-08 Upphandling påbörjas 2026	Norsjö
258	Svansele - Kusfors – Renström	M-F 1 dubbeltur skoltid	2028-12-08 Upphandling påbörjas 2026	Norsjö
260	Bastuträsk – Skellefteå	M-F 3 dubbelturer L-S 2 dubbelturer Skollov 2 dubbeltur M-F	2029-12-31	Norsjö & Skeå

*dubbeltur avser en tur i vardera riktning.

Hållplatser och väntkurar

Önskemål om hållplatser framförs till kommunens trafikansvariga. Kommunen underhåller och finansierar nya hållplatser i den inomkommunala trafiken. Där hållplatser även nyttjas av stomlinjer föreligger ett delat ansvar med Region Västerbotten. Kommunen har ett beställaransvar.

På Trafikverkets vägar så åligger det entreprenören att se till att busskur/hållplatser skottas förutsatt att följande krav uppfylls:

1. Kuren ska ligga inom vägområdet.
2. Kuren ska vara försedd med toppskylt som markerar att det är en aktiv hållplats.
3. Kuren ska ha öppningen parallellt med vägen, den får ej vara tvärräddad.

4. Kuren ska ej stå trafikfarligt till vid snöröjning.

Väg nr	Ort	Åtgärder
365	Kvarnåsen glaskur	Trasig dec 2025
365	Norsjövallen glaskur	
370	Rengård 2 st	Varav en är ny 2021
842	Bjurträsk	
11 900	Bjurträsk 2 st. glaskurar	En ska ev flyttas till platsen bredvid återvinningen. Avvaktar beslut från Trafikverket om det blir några åtgärder.
Lillholmträsk	Väg in till byn	Flyttat till Kvammaren 2020
1011	Kvammarn	Ny 2020
1005	Åmliden glaskur	
785	Risliden 3 st.	2 aktiva kurar med nya toppskyltar 2025
791	Bjursele vid Forsbergs	
791	Bjursele vid sågen	
791	Heden, nedre sidan vägen	
791	Svarthundskorsningen	
791	Berget vägskalet	Står fel, utreder plats
791	Kläppen	Står fel, utreder plats
791	Infarten till Bastuträsk by	
791	Bastuträsk vägs Vindelvägen	
Bastuträsk	Bastuträsk Skola (Skolgatan)	Renoverad kur placerad aug 2024
841	Infarten mot Långträsk	Utbytt 2020
846	Rålund vägskalet	
846	Svansele vid lekparken	Ny 2021
846	Kusfors	Ny 2021
11 733	Gårdkläppen	
1009	Raggsjö	(Kan flyttas om behov av kur finns på annan plats)
Raggsjö	I byn (vid Byalokalen)	
1033	Ulriksdal	
842	Norsjö Kusforsvägen	
791	Norsjö Prästgränd glaskur	
791	Norsjö vägs Kronan glaskur	
791	Norsjö vid Vårdcentralen glaskur	
11 510	Bastutjärn vägs Kvavisträsk	(Kan flyttas om behov av kur finns på annan plats)
842	Bastutjärn	
791	Holktjärn (vid Skarins)	Borttagen 2022

Mensträsk	I byn	Borttagen 2022
-----------	-------	----------------

Norsjö Resecentrum

Drift av bussgodsklokalen i Norsjö upphandlas av Länstrafiken i Västerbotten och dess huvudsakliga uppgifter är trafikupplysning, biljettförsäljning och godsförmedling.



Norsjö Resecentrum invigdes i början på januari 2017. Anläggningen har byggts för att vara trafiksäker och är tillgänglighetsanpassad med bland annat markvärme vid bussrefugerna. Väntsalen är placerad i mitten av byggnaden och är genomgående vilket innebär att alla resenärer passerar via vänthallen där informationstavlor finns. Bussgods har sina lokaler intill vilket gör att biljettförsäljning också kan ges från väntsalen. I den andra delen av byggnaden är grillrestaurang inrymd vilket också skapar ett mervärde för bussresenärer. Vid en angränsande yta en kort bit från terminalen finns långtidsparkering med motorvärmare.



I Bastuträsk utgör järnvägsstationen ett viktigt nav även för linjetrafik.

Ringbilstrafik

All ringbilstrafik har från och med januari 2025 avslutats i Norsjö.

Färdtjänst

Under 2025 har Länstrafiken genomfört upphandling av serviceresor. Nytt avtal med ny trafikutövare gäller från och med 2026-12-01.

Färdtjänst är till för personer 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. Syftet med färdtjänsten är att alla skall ha möjlighet att färdas kollektivt, även om man exempelvis har ett funktionshinder. Färdtjänst ges som insats enligt 7 § Lag om färdtjänst.

Behörig är den som är folkbokförd i kommunen. Färdtjänst utgår inte för resor som annan huvudman ansvarar för. 2022-01-01 tecknade Norsjö Kommun ett avtal med Länstrafikens gemensamma beställningscentral för serviceresor.

Den färdtjänstberättigade betalar kollektivtrafiktaxa + 25 kr.

Omfattning färdtjänst

	2022	2023	2024	2025
Antal färdtjänst-berättigade:	92 pers	102 pers	113 pers	60 pers
Totalt som rest:	79 pers	70 pers	107 pers	78 pers
Antal enkelresor:	1947 st	2060 st	1436 st	884 st

Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst ges till personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Som grund för riksfärdtjänst gäller "Lag om riksfärdtjänst" 5§ (1997:735).

Resan skall göras inom Sverige och får i sin helhet inte ske inom kommunens färdtjänstområde. Ansökan om riksfärdtjänst skall ske till kommunens färdtjänsthandläggare. Ny ansökan måste lämnas in 14 dagar innan varje enskilt resetillfälle.

Omfattning riksfärdtjänst

	2022	2023	2024	2025
Antal enkelresor:	259 st	301 st	344 st	22 st
Antal som rest:	32 pers	40 pers	47 pers	5 st

Gods

Bussgoods

Ett antal kommersiella godslinjer trafikerar Norsjö. Även bussgoods är en viktig aktör för servicen. Resecentrum i Norsjö har en viktig roll som godsterminal både för inkommande och utgående gods. Enda möjligheten för en del byar att erhålla gods är via det lokala linjetrafiknätet.

Tåg

Bastuträsk är den järnvägsstation som finns i kommunen. Två s.k. nattåg trafikerar övre Norrland för längre resor. Norrtåg trafikerar bland annat sträckan Umeå – Luleå med två dubbelturer under vardagar och helger.

Från och med 13 april 2026 upphör direkt nattågsförbindelse mellan Bastuträsk och Stockholm. Resor söderut är fortsatt möjliga, men innebär längre restider och behov av byten.

Flyg

Närmaste flygplatser är Falmark (Skellefteå), Lycksele och Arvidsjaur. Inga direktanpassade anslutningsmöjligheter finns för närvarande, även om det till vissa avgångar med en viss väntan kan fungera med stomlinjetrafiken till Skellefteå och Lycksele.

Kostnader för trafik

Kostnader för linjetrafiken

Norsjö kommun ansvarar för kostnaderna för den beställda linjetrafiken hos Kollektivtrafikmyndigheten.

Budget för den beställda linjetrafiken år 2024 uppgår till 8 200 tkr. Om kostnader för hållplatser och väntsal på Resecentrum inkluderas uppgår den totala budgeten till 8 428 tkr för 2024. Utfallet för den beställda linjetrafiken år 2024 blev +1 280 tkr, vilket beror på indexutfall och vitesbelopp.

Budget för den beställda linjetrafiken år 2025 uppgår till 6 179 tkr, utfallet för den beställda linjetrafiken år 2025 blev 6 266 tkr, utfallet inkluderar indexjusteringar och återbetalningar för att upphandlade linjer ej trafikerats med elfordon. Om kostnader för hållplatser och väntsal på Resecentrum inkluderas uppgår den totala budgeten till 6 569 tkr för 2025 och totalt utfall till 6 546 tkr.

Kostnad färdtjänst och riksfärdtjänst

2018	2019	2020	2021
867 000 kr	985 350 kr	332 535 kr	472 100 kr
2022	2023	2024	2025
1 122 164 kr	1 085 687 kr	1 181 419 kr	331 716 kr

Kostnad för färdtjänst och riksfärdtjänst var lägre under pandemiåren 2020–2021 pga färre resande.

Regler för trafik och övrig information

Skolskjuts allmänt

Kommunen är enligt skollagen skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskolans elever om det behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet. Även förskoleklassens elever omfattas av dessa bestämmelser. Vid annan särskild omständighet som kan föranleda behov av skolskjuts sker prövning i varje enskilt fall. Skolan är huvudman för skolskjutstrafik.

Frågor som rör anvisning av skolskjuts till allmän linjetrafik hanteras i Norsjö kommuns ***Riktlinjer för skolskjutsverksamheten för förskoleklass och grundskola inom Norsjö kommun.***

Mål

Trafikpolitiska mål och ambitioner

Kommunens trafikplanering syftar till att trygga de fast boendes trafikservice och att minska miljöbelastningen.

Antalet bussturer per dag och antal trafikeringsdagar per vecka får bedömas mot behovet. En dubbeltur per dag, fem dagar per vecka, utgör grundnivå. Ett större antal turer måste bedömas mot behovet och resandeunderlaget.

Viss arbetspendling till centralortens arbetsplatser från vissa byar är möjligt samt vissa angränsande kommuncentra.

Gymnasieelever ska ha möjlighet att dagligen pendla till och från Skellefteå och Lycksele.

För övriga trafikuppgifter som skolskjutsar till skolorter inom kommunen, färdtjänst samt godstransporter är målsättningen att i största möjliga utsträckning trafikmässigt samordna dessa med linjetrafiken. På grund av ett minskat antal barn i vissa mindre byar måste linjetrafiken anpassas till resandeutvecklingen. Vissa linjer har därför upphört de senaste åren och ersatts med skolskjutstrafik.

Kommunens ambition är att järnvägsstationen i Bastuträsk även fortsättningsvis skall vara en viktig knutpunkt för tågtrafiken i regionen. Tågtrafiken är viktig för det befintliga näringslivet och besöksnäringen.



Näringslivet i Västerbotten gör miljardinvesteringar i hållbar produktionen. Norsjöbygdens egna företag har i paritet med grannkommunen investerat och utvecklats i samma takt och volym. Trots utmaningar i den gröna

omställningen under 2025, med osäkerhet kopplad till delar av den industriella utvecklingen i Skellefteå, finns en fortsatt stark framtidstro i regionen. Nya investerare och pågående näringslivssatsningar bedöms på sikt bidra till ökad aktivitet och sysselsättning. Även om 2025 präglats av en tillfällig avmattning förväntas industrins långsiktiga kompetensbehov innebära ett fortsatt behov av inflyttning till regionen. Detta ställer krav på ett tillgängligt och attraktivt kollektivtrafiksysteem som kan stödja arbetsresor, regional rörlighet och hållbar tillväxt.

Arbetslösheten har historiskt sett och även idag varit bland det lägsta i Västerbotten. Norsjö kommun har stora möjligheter att bidra genom goda livsmiljöer och hållbara transporter via tåg genom Bastuträsk terminalen. Det är av stor vikt att persontrafiken finns och tillgängliggörs för att kunna attrahera ny arbetskraft och invånare till vår region för att kunna möta kompetensbehovet.

Trafiksäkerhet

Aktuell trafik ska karaktäriseras av en hög nivå på trafiksäkerhet. Upphandlare och beställare av trafik har att förhålla sig till följande punkter:

- Trafikregler ska hållas och högsta tillåtna hastighet ska inte överskridas. Chaufförer ska framföra fordonen på ett mjukt och behagligt sätt för att resenärerna ska känna sig trygga. Tidtabeller måste anpassas så att detta är möjligt.
- Trafikföretag ska redovisa en krisplan där bland annat organisation, handlingsplan och arbetsfördelning i ett krisläge framgår.
- Trafikföretag ska redovisa en kvalitetsplan för den aktuella entreprenaden och redovisningen bör innehålla bland annat följande:
 - Organisation och ansvarsfördelning med avseende på kvalitet och kvalitetsstyrning hos företaget generellt för aktuell entreprenad.
 - Utbildningsprogram för förarpersonal.
 - Rutiner för vidmakthållande av fordonskvaliteten och kvaliteten på teknisk utrustning.
 - Rutiner för kontroll och utformning av korrigerande åtgärder.
- Trafikföretaget svarar för att av beställaren ställda krav på service genomförs.
- Fordonskvalitet är en viktig del för en god trafiksäkerhet. Fordonen skall ges fullgod och riktig service och underhåll av både chassi och kaross. Fel skall åtgärdas utan dröjsmål.
- Samtliga fordon i skall vara utrustade med säkerhetsbälten. Det åligger förare att uppmana resenärerna att använda säkerhetsbälte under färd
- Utrustning som minimerar risken att förare kör i onyktert tillstånd måste finnas.

- Mobiltelefoner i fordonen ska vara utrustade med handsfreeutrustning samtidigt som de endast får användas för tjänstesamtal under färd.
- Skolskjutsskylt ska finnas och användas för fordon som är upphandlade för skolskjuts. Skolskjutsskylt bör finnas och användas på fordon som är upphandlade för linjetrafik där flertalet av passagerarna utgörs av skolelever.
- Busshållplatser och busskurer en viktig del i trafiksäkerheten. Dialog med kommunens ansvarige och trafikutövare om säkerhet vid hållplatser ska ske årligen.

Miljö

Kommunens ställer sig bakom det branschgemensamma miljöprogram som arbetats fram i samarbete med Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Regioner. Se miljöprogrammet på www.svenskkollektivtrafik.se.

Åtgärder

Förändringar och information gällande trafik inför trafikår 2026 – 2027

Trafikavtal med avtalsnummer 468 trädde i kraft 2025-01-01. Linje 242 och 243 skulle trafikeras från avtalsstart med elfordon. Elfordon har inte kunnat levererats i tid. Preliminär leverans av elfordon är våren 2026. Förhöjda trafikkostnader kommer justeras fram till elfordon har satts i trafik.

Upphandling av linje 239, 258 och 254 påbörjas under 2026.

Mindre förändringar av turer på linje 239 planeras 2026 för att kunna möta nattågets ankomsttid.

Från och med 2026-12-01 träder ett nytt avtal med ny trafikutövare för serviceresor i kraft.

.....

Norsjö kommun förväntar sig att skolkortens intäkter fördelas utifrån hur skoleleverna åker med stomlinje eller lokal linje. Åker eleverna ena vägen med stomlinje och andra vägen med lokallinje ska intäkterna fördelas med 50% på vardera linjen.

Norsjö kommun i dialoger med Länstrafiken ska verka för att kraven på skolskjutsskylt följer TSVFS 1985:43 Kapitel 5 utmärkning av skolskjuts i linjetrafik som till största del har skolelever som resenärer.