

Tid: kl. 09:00-12:00

Plats: Styrelserummet

Ordförande

Jenny Sellsve (S)

Ledamöter

Minna Lundgren (S)

Hanne Krogfjord (V)

Björn Lekedal (KD)

Catarina Espmark (M), vice ordförande

Johannes Andersson (C)

Andrea Fors (SD)

Ersättare

Kent Wassdahl (S)

Elvira Broddesson Ericsson (S)

Nils Sandqvist (V)

Bo Eriksson (KD)

Anders Alfredsson (M)

Pelle Simonsson (C)

Ronny Karlsson (SD)

1. **Program för kollektivtrafiknämnden 2 april**
Beslutsunderlag
 - Program för kollektivtrafiknämnden den 2 april 2025

2. **Val av justerare och tid för justering**
Ärendebeskrivning
Tid för justering: 7 april

3. **Fastställande av föredragningslistan**
Ärendebeskrivning
Enligt reglemente för kollektivtrafiknämnden har preliminär föredragningslista över de ärenden som avses bli behandlade vid sammanträdet utsänts till ledamöter och ersättare.

Förslag till beslut
Preliminär föredragningslista fastställs som slutgiltig föredragningslista.

4. **Informationer (KTN/5/2025)**
Ärendebeskrivning
 - Fördjupning: Arbetsmiljö (inkl. medarbetarenkät)
 - Pågående processer och aktuella ärenden
 - Information från kurser/konferenser/nätverk

5. **Regionala utvecklingsdirektörens rapport (KTN/4/2025)**
Ärendebeskrivning
 - Läget i organisationen
 - Månadsrapport februari
Beslutsunderlag
 - Månadsrapport Februari 2025 Kollektivtrafiknämnden (KTN/6/2025)

6. **Återrapport gällande uppföljning och utvärdering av ny linjetrafik (KTN/93/2024)**
Ärendebeskrivning
Johannes Andersson (C) har i december 2024 inkommit med ett initiativärende som lyfter behovet av en uppföljnings- och utvärderingsprocess för den nya linjetrafiken i Jämtland Härjedalen. Syftet med ärendet är att säkerställa att den genomförda linjeförändringen anpassas efter invånarnas behov och skapar en attraktiv och tillförlitlig kollektivtrafik. Förslaget innefattar bland annat en strukturerad medborgardialog samt en kontinuerlig analys av trafikdata.

Kollektivtrafiknämnden behandlade ärendet vid sitt sammanträde den 18 december 2024, § 65, och beslutade följande:
Regiondirektören får i uppdrag att senast till nämnden i juni presentera en

sammanställning av det arbete som pågår i enlighet med initiativärendets önskemål.

En del i verksamhetens grunduppdrag är att löpande följa upp och utvärdera den trafik som Region Jämtland Härjedalen handlar upp och utför under varumärket Länstrafiken, vilket bland annat innefattar:

- resandestatistik,
- punktlighetsmätningar,
- kundsynpunkter och ärenden,
- dialog med intressenter,
- uppföljningsmöten med trafikutövare och
- löpande justering i tidtabeller och linjesträckningar

Löpande genomförs insamling och analys av data, så som passagerarantal, punktlighet och resandemönster, för att identifiera styrkor och utvecklingsområden. Resultat från uppföljningar används för att anpassa tidtabeller och linjesträckningar i syfte att förbättra tillgänglighet och användarvänlighet.

Mot bakgrund av att det i ordinarie arbetsprocess ingår att följa upp och utvärdera linjetrafiken, samt genomföra medborgardialoger, kommer fokus framöver ligga på att ytterligare förstärka och förtydliga dessa processer. Ett PM har tagits fram för att redovisa det arbete som utförs för att följa upp och utvärdera det nya linjenätet för stadstrafiken som infördes inför sommaren 2024, *Uppföljning och utvärdering av ny linjetrafik* daterat 2025-03-14.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden godkänner återrapportering av arbetet gällande uppföljning och utvärdering av ny linjetrafik.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Återrapport gällande uppföljning och utvärdering av ny linjetrafik
- PM Uppföljning och utvärdering av ny linjetrafik
- §65 Kollektivtrafiknämnden Initiativärende från Johannes Andersson (C) om uppföljning och utvärdering av ny linjetrafik i Jämtland Härjedalen
- Initiativärende från Johannes Andersson (C) om uppföljning och utvärdering av ny linjetrafik i Jämtland Härjedalen

7. **Inspel till Regionplan med budget 2026-2028 (KTN/16/2025)**

Ärendebeskrivning

Enligt Styrmodell för Region Jämtland Härjedalen (RS/342/2022) fastställd av regionfullmäktige 2023-06-01, § 72, ska en treårig Regionplan med budget tas fram utifrån långsiktigt strategiska dokument och beskrivna planeringsförutsättningar. Regionplan med budget fastställs av regionfullmäktige och är det styrdokument som utgör grunden för verksamheternas årliga planering och budgetarbete. Regionplanen tydliggör planperiodens politiska viljeinriktning, med fokus på vad som ska prioriteras och utvecklas samt nämndernas och styrelsens budgetramar.

Arbetet med Regionplan med budget inleds i slutet på året genom att tjänstepersonorganisationen gör verksamhetsanalyser för respektive verksamhet. Dessa sammanställs därefter per förvaltningsområde vilket för regional utveckling innebär en sammanställning för regionala utvecklingsnämnden och en för kollektivtrafiknämnden. Därefter har dialog förts i regionledningen för förvaltningen som helhet.

Utgångspunkten i arbetet har för kollektivtrafiken varit uppräknings av budgetram enligt LPIK i enlighet med gällande Regionplan med budget 2025-2027 (RS/61/2024) fastställd av regionfullmäktige 2024-06-19, § 95. Kollektivtrafiknämnden hade en ekonomi i balans 2024 och planerar med en uppräknings enligt LPIK att ha en ekonomi i balans även 2025. Däremot innebär det ekonomiska och säkerhetspolitiska läget att det är svårt att förutse hur den svenska och regionala ekonomin kommer att påverkas. Prisutvecklingen har under de senaste fem åren varit mycket varierande.

Åtgärder för att även kommande år ha en ekonomi i balans handlar till stor del om att öka intäkter.

Förslag till beslut

1. Kollektivtrafiknämnden har tagit del av förvaltningsområdets inspel inför planperioden 2026–2028.
2. Kollektivtrafiknämnden överlämnar inspelet till regionstyrelsen.

Expedieras till
Regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Inspelet till Regionplan med budget 2026-2028
- Inspelet till Regionplan med budget för planperioden 2026-2028

8. Svar på motion från Johannes Andersson (C) och Peter Johansson (C) om införande av flexibel avstigning kvällstid i länets kollektivtrafik (KTN/91/2024)

Ärendebeskrivning

Johannes Andersson (C) och Peter Johansson (C) inkom den 20 november 2024 med en motion som föreslår ett införande av flexibel avstigning kvällstid i länets kollektivtrafik.

Flexibel avstigning, även kallat nattstopp, innebär kortfattat att resenärer som reser med kollektivtrafik under kvällar och nätter, efter en viss tidpunkt, kan be busschauffören att stanna mellan ordinarie hållplatser. Detta med syfte att ge resenärerna som reser sena kvällar en ökad trygghet och korta resenärens gångsträcka från hållplatsen till hemmet. Nattstopp har införts på andra platser i Sverige, bland annat erbjuder Kalmar Länstrafik och Länstrafiken Kronoberg nattstopp. Det ses som en möjlighet för resenärer som reser ensamma. Det är bussföraren som avgör om det är trafiksäkert för resenären att kliva av på önskad

plats, mellan två ordinarie hållplatser.

Motionens ambition att bidra till ökad trygghet för resenärer i kollektivtrafiken uppskattas. Trygghet är en central del av kollektivtrafiken och Region Jämtland Härjedalen arbetar kontinuerligt med att förbättra både säkerheten och tillgängligheten för resenärerna. Motionens förslag om flexibel avstigning kvällstid innebär dock en rad utmaningar som gör det svårt att genomföra förslaget på ett säkert och rättvist sätt i vår region just nu. Ett arbete pågår dock redan där förutsättningarna för ett eventuellt införande av nattstopp går igenom, dialog med Östersunds kommun är påbörjad. Kontakt har tagits med Kalmar Länstrafik och Länstrafiken Kronoberg där utvärdering av deras nattstopp har efterfrågats.

Överväganden kring flexibel avstigning kvällstid

Trafiksäkerhet och praktisk genomförbarhet: Att tillåta avstigning mellan hållplatser förutsätter att busschauffören i varje enskilt fall gör en trafiksäkerhetsbedömning. Detta kan leda till ojämlig tillämpning, där olika förare kan göra olika bedömningar för samma plats. Dessutom är många vägar i vår region under vintertid påverkade av snö och is, vilket ytterligare komplicerar säkra stopp på andra platser än ordinarie hållplatser.

Trafikverket, som är väghållare för de statliga vägarna i regionen, har uttryckt skepsis kring införandet av flexibel avstigning. De är redan idag tveksamma till trafiksäkerheten vid vissa av våra befintliga busshållplatser och menar att ytterligare stopp mellan hållplatser skulle kunna öka risken för olyckor. Många av länets vägar saknar säker infrastruktur, som belysning och gångbanor, vilket ytterligare försvårar möjligheten att genomföra förslaget på ett tryggt och trafiksäkert sätt.

Tillgänglighet och hållplatsinfrastruktur: Våra ordinarie hållplatser ska vara utformade för att ge bästa möjliga säkerhet och tillgänglighet, men det finns redan idag brister på många håll i länet, vilket är något som vi arbetar med att få väghållarna att förbättra. Dock äger eller ansvarar inte Region Jämtland Härjedalen för någon fysisk infrastruktur. Att införa flexibel avstigning skulle riskera att förstärka dessa utmaningar eftersom tillfälliga stopp ofta saknar belysning, gångvägar och andra säkerhetsanordningar. En förutsättning är även att väglaget ska vara bra så bussen kan ta sig iväg från platsen den stannar på. Det ska även vara trafiksäkert med omkörning.

Ojämlig tillämpning: Erfarenheter från andra regioner visar att nattstopp ibland tillämpas inkonsekvent, vilket kan skapa frustration hos resenärer. Om en förare tillåter flexibel avstigning på en viss plats, men nästa förare inte gör det, kan detta minska förtroendet för kollektivtrafiken.

Lärdomar från andra regioner: De län där flexibel avstigning införts finns framför allt i södra Sverige, där förutsättningarna skiljer sig markant från vår region. Dessa regioner har mildare klimat, tätare bebyggelse och bättre infrastruktur, vilket gör förutsättningarna för flexibel avstigning betydligt gynnsammare.

Alternativa lösningar: För att främja tryggheten i kollektivtrafiken kan andra åtgärder utredas som exempelvis förbättrad belysning vid hållplatser, ökad tillgång till realtidsinformation samt samverkan med trygghetsvårdar eller andra säkerhetshöjande insatser.

Sammanfattande bedömning

Region Jämtland Härjedalen arbetar redan med en översyn av förutsättningarna för att eventuellt införa flexibel avstigning/nattstopp. Det arbetet tar hänsyn till de särskilda behov och utmaningar som råder i vår region. Utifrån de initiala bedömningarna finns det betydande risker och begränsningar kopplade till flexibel avstigning, särskilt i relation till trafiksäkerhet och tillgänglighet. De praktiska och säkerhetsmässiga utmaningarna med flexibel avstigning överväger de potentiella fördelarna. Mot bakgrund av detta ser vi inte att det i dagsläget är genomförbart eller lämpligt att införa förslaget i vår region.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår regionfullmäktige
Motionen avslås.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse svar på motion från Johannes Andersson (C) och Peter Johansson (C) om införande av flexibel avstigning kvällstid i länets kollektivtrafik
- Motion från Johannes Andersson (C) och Peter Johansson (C) om införande av flexibel avstigning kvällstid i länets kollektivtrafik

9. Svar på motion från Johannes Andersson (C) om modernisering och digitalisering av beställning för anropsstyrd trafik och närtrafik samt införande av Paxa-tjänst (KTN/92/2024)

Ärendebeskrivning

Johannes Andersson inkom den 21 november 2024 med en motion som föreslår att Region Jämtland Härjedalen:

- Initierar ett projekt och tilldelar resurser för att påbörja en digitalisering av bokningssystem i den anropsstyrda trafiken och i närtrafiken där resenären ska kunna boka resor i realtid
- Planerar och genomför ett pilotprojekt för en ny tjänst, kallad Paxa, som är en flexibel kollektivtrafiklösning med beställningsbara mindre bussar inom ett geografiskt avgränsat område

Syftet är att öka tillgängligheten och flexibiliteten för invånarna, förslaget inkluderar även informationskampanjer för att utbilda användarna och förbättra resenärers upplevelse och minska klimatpåverkan.

Bakgrund och förutsättningar för den anropsstyrda trafiken och närtrafiken

Kommande avtal, som Regionen Jämtland Härjedalen ingått med ett flertal trafikföretag inom den särskilda kollektivtrafiken, där den anropsstyrda trafiken och närtrafiken ingår, startar i juni 2025 och sträcker sig till juni 2029. Förutsättningarna

är bland annat att beställning av anropsstyrd trafik och närtrafik måste göras senast kl. 16:00 vardagen före resdagen. Detta för att flera bokade resor, oavsett om det är anropsstyrd trafik, närtrafik, skolskjuts, sjukresor eller färdtjänst, ska kunna samordnas. Syftet med samordning av resor är primärt att minimera samhällets kostnader för trafiken. Samordning innebär att resor med närliggande färdväg och/eller närliggande tid för resa kan komma att bokas in på samma fordon. Antalet dimensionerande fordon vid starten av avtalen är fastställt och utgör grunden för de förutsättningar som trafikföretagen räknat på i bedömning av resurser och beredskap.

Digitalisering av bokningssystemet

En eventuell övergång till realtidsbokning av beställningstrafik skulle kräva en grundläggande förändring av både nuvarande trafikavtal och tekniska system. Om utbudet i den anropsstyrda trafiken och närtrafiken ska behållas oförändrat skulle det innebära att trafikföretagen skulle behöva ha en högre nivå av personalberedskap. Dessutom skulle det kräva utökade fordonsresurser för att möta de kraven som realtidsbokning innebär. Detta skulle innebära stora kostnadsökningar som inte rymms inom nuvarande budget.

Att möjliggöra realtidsbokningar för anropsstyrd trafik skulle medföra att en stor del av samordningsmöjligheterna försvinner eftersom resenärer skulle förvänta sig att bli upphämtade med kort varsel. Det skulle i sin tur leda till färre samordnade resor, ineffektiv resursanvändning och betydligt högre kostnader för trafiken.

Digitalisering och teknikutveckling ger nya möjligheter i planeringen av transportsystemet, vilket ingår i det långsiktiga arbetet med att utveckla trafiken i kommande avtal. Det är även en viktig del i framtagande av det nya trafikförsörjningsprogrammet som ska gälla från och med 2027. Länstrafikens nuvarande app möjliggör i dagsläget inte realtidsbokning och att ha flera appar är inte resenärsvänligt. Däremot kommer möjligheten att i framtiden kunna beställa en anropsstyrd- eller närtrafikresa digitalt att bevakas och införas när så är möjligt.

Pilotprojekt med Paxa-tjänsten

I Sundsvall och Sollefteå har Paxa införts som ett testprojekt. Tanken är att invånare ska kunna ta sig dit man vill, när man vill, inom ett begränsat geografiskt område. Paxa-konceptet är intressant, men innebär än så länge en rad oklarheter gällande efterfrågan, kostnadseffektivitet och anpassning till vår regions förhållanden.

Ett pilotprojekt måste genomföras inom ett mindre geografiskt område för att inte kräva allt för många fordonsresurser, men samtidigt klara av kraven att hämta upp en resenär inom ett visst tidsspann. För att få till en hög produktivitet krävs många invånare per kvadratkilometer, det vill säga ett område där det sannolikt redan i dagsläget finns god tillgång till kollektivtrafik. För glesbygdsområden med stora avstånd riskerar kostnaderna att bli oproportionerligt höga i förhållande till nyttan. Projektet skulle behöva genomföras som ett tillägg till den befintliga kollektivtrafiken, varför det skulle vara svårt att utvärdera testets verkliga behov och effektivitet.

Som ett led i att fortsätta utveckla stadstrafiken i Östersund ses möjligheterna kontinuerligt över för att hitta nya kollektivtrafiklösningar inom befintliga ramar. Östersunds kommun har i nära samarbete med Länstrafiken nyligen avslutat en

förstudie där de utrett olika potentiella ”on-demand” kollektivtrafiklösningar för Lugnvik- och Verksmons industriområde. För närvarande utreds även möjligheten att införa en form av slingbuss som täcker upp områden där närheten till kollektivtrafiken är något begränsad men det finns en påvisad efterfrågan. En sådan lösning är desto billigare och kräver inte nya upphandlingar av trafikavtal eller system. Bedömningen är att det är lämpligt att först fullfölja pågående utredningar innan ytterligare utredningar eller projekt initieras.

Vidare ska Region Jämtland Härjedalen som regional kollektivtrafikmyndighet verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet. Kommersiell taxitrafik finns i varierande utsträckning runt om i länet. Realtidsbokning av resor och även paxa-konceptet konkurrerar i större utsträckning med taxiverksamheten.

Införandet av motionens förslag skulle kräva tilläggsfinansiering, nya upphandlingar av trafik och system med betydande investeringar för både utveckling och drift. Därtill saknas personella resurser för att genomföra ett projekt i den här omfattningen.

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen delar uppfattningen om vikten av att utveckla anropsstyrd trafik och närtrafik för att förbättra tillgänglighet och mobilitet, särskilt i gles- och landsbygdsområden. Region Jämtland Härjedalen arbetar med delar av de förslag som lyfts fram i motionen, så som utveckling av befintligt trafiksystem och undersökningar kring mer flexibla transportlösningar i vissa områden. Det pågående arbetet fokuserar på att hitta hållbara och kostnadseffektiva lösningar som kan implementeras på längre sikt. Det är därför inte möjligt att genomföra de föreslagna åtgärderna i nuläget. Motionens förslag om digitalisering av bokningssystem och införande av en Paxa-tjänst är intressant, de är dock förenade med betydande tekniska och ekonomiska utmaningar, samt omfattande personalresurser. Sådana förändringar måste ske inom ramen för befintliga avtal och budget, alternativt planeras in i kommande upphandlingar. Region Jämtland Härjedalens nuvarande app och bokningssystem möjliggör i dagsläget inte integrering av dessa funktioner, och införandet skulle kräva omfattande investeringar av systemutveckling.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår regionfullmäktige
Motionen avslås.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse svar på motion från Johannes Andersson (C) om modernisering och digitalisering av beställning för anropsstyrd trafik och närtrafik samt införande av Paxa-tjänst
- Motion från Johannes Andersson (C) om modernisering och digitalisering av beställning för anropsstyrd trafik och närtrafik samt införande av Paxa-tjänst

**10. Anmälan av delegationsbeslut
Delegeringsbeslut**

- KTN/8:1/2025 Delegationsbeslut färdtjänst/riksfärdtjänst 20250101-20250131
- KTN/8:2/2025 Delegationsbeslut färdtjänst/riksfärdtjänst 20250201-20250228

**11. Anmälan av inkomna handlingar
Anmälningar**

- KTN/70:3/2024 Styrelseprotokoll nr 193 AB Transitio 2025-02-07
- KTN/48:21/2024 Protokollsutdrag Strömsunds kommun 2025-02-26 KF § 10 Revidering av Samarbetsavtal och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län