

Förutsättningar för införande av nattstopp i Region Jämtland Härjedalen

Beslutad 2025-09-17, av: Kollektivtrafiknämnden

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har under 2024–2025 behandlat två liknande motioner om att utreda förutsättningarna för att införa nattstopp respektive införa flexibel avstigning (nattstopp) i kollektivtrafiken i Region Jämtland Härjedalen. Verksamheten hade dock redan sedan tidigare påbörjat en översyn av förutsättningarna för att införa nattstopp. Ett arbete som skulle ta hänsyn till de särskilda behov och utmaningar som råder i vår region.

Ett nattstopp innebär att resenärer under kvällar och nätter kan be busschauffören att stanna mellan två ordinarie hållplatser, med syftet att skapa kortare och tryggare gångvägar hem. Föraren gör alltid den slutliga bedömningen av om det är trafiksäkert att stanna.

Erfarenheter från andra län visar att nattstopp används relativt lite i praktiken men kan uppskattas och upplevas som en viktig trygghetsåtgärd och bidra till kollektivtrafikens attraktivitet. Samtidigt finns trafiksäkerhets- och arbetsmiljöutmaningar som måste hanteras. I till exempel Kalmar och Kronoberg har nattstopp införts permanent och ses främst som en symbolisk trygghetsförstärkning snarare än en åtgärd som utnyttjas ofta. I Västerbotten, där förutsättningarna liknar Jämtlands, och Örebro har de efter utredningar och testperioder valt att inte gå vidare med att införa nattstopp permanent, främst på grund av trafiksäkerhetsrisker, lågt nyttjande och arbetsmiljöutmaningar för förarna.

Förutsättningarna i Region Jämtland Härjedalen präglas av utmaningar med vinterväglag, gles bebyggelse och i vissa fall bristande tillgänglighet vid befintliga hållplatser. Samtidigt kan långa gångvägar från hållplatser och mörka miljöer motivera ett behov av nattstopp, men vinterväglag, snö och brist på anpassad infrastruktur skapar risker vid avstigning. I och med att det är förarna som i slutändan måste göra en bedömning om vart det är trafiksäkert att stanna är de i behov av tydliga riktlinjer för att undvika otydligheter och konfliktsituationer. Det finns en viss skepsis kring trafiksäkerheten, särskilt på sträckor med höga hastigheter och utan anpassad infrastruktur. Trots dessa risker kan en försöksverksamhet vara värdefull för att pröva konceptet i vår egen miljö och skapa kunskap om huruvida nyttan överväger nackdelarna.

Sammanfattningsvis bedöms ett nattstopp kunna ge en viss trygghetshöjande effekt och ett symboliskt värde för kollektivtrafiken, samtidigt som det innebär utmaningar kring trafiksäkerhet, arbetsmiljö och kostnader.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	2
1 BAKGRUND OCH UPPDRAG	4
1.1 Vad innebär nattstopp.....	4
2 ERFARENHETER FRÅN ANDRA LÄN	4
2.1 Kalmar Länstrafik	4
2.2 Länstrafiken Kronoberg.....	5
2.3 Länstrafiken Örebro	5
2.4 Skånetrafiken	5
2.5 Trafikförvaltningen i Region Stockholm (SL).....	6
2.6 Region Västerbotten/Länstrafiken Västerbotten	6
2.7 Samlad bild från andra regioner.....	7
2.8 Slutsats	8
3 REGIONEN JÄMTLAND HÄRJEDALENS FÖRUTSÄTTNINGAR	8
3.1 Tidigare test av nattstopp i Jämtland	8
3.2 Röster från väghållare i länet	9
3.3 Efterfrågan?	9
4 VILLKOR VID EVENTUELL TESTPERIOD	10
4.1 Förslag på riktlinjer/villkor för nattstopp:	10
4.2 Indikatorer för uppföljning	10
5 EKONOMISKA KONSEKVENSER	11
6 SAMMANFATTANDE ANALYS	11

1 Bakgrund och uppdrag

Under hösten 2024 inkom två liknande motioner om att utreda förutsättningarna för att införa nattstopp respektive införa flexibel avstigning (nattstopp) i kollektivtrafiken i Region Jämtland Härjedalen. Kollektivtrafiknämnden behandlade ärendena i februari 2025 och beslutade att motionerna ansågs besvarade respektive avslogs, med hänvisning till att en översyn av förutsättningarna för att eventuellt införa nattstopp redan påbörjats. Därför beslutades även att pågående översyn och pågående arbete avseende nattstopp ska återrapporteras till nämnden senast i samband med nämndens möte i september. Syftet med detta beslutsunderlag är att skapa ett underlag för politikens ställningstagande om en eventuell testperiod med nattstopp. En testperiod kan ge mer kunskap om nyttan, riskerna och möjligheten att på sikt införa nattstopp permanent.

1.1 Vad innebär nattstopp

Nattstopp innebär att en ensam resenär som reser med kollektivtrafik under kvällar och nätter (kl. 21:00 tills bussarna slutar gå), kan be busschauffören att stanna mellan två ordinarie hållplatser. Även kallat flexibel avstigning i många sammanhang. Syftet är att korta resenärens gångsträcka till slutdestinationen, vilket kan öka den upplevda tryggheten för personer som annars skulle behöva gå genom områden som upplevs som otrygga. Det är alltid föraren som avgör om det är trafiksäkert att stanna på den önskade platsen. Om det skulle uppstå en situation där två okända personer ber om att få kliva av vid samma plats får ingen kliva av, utan då blir stoppet vid någon av de ordinarie hållplatserna.

2 Erfarenheter från andra län

Det finns några regioner/länstrafikbolag i landet där nattstopp redan används med syfte att öka tryggheten för resenären, samt att det finns de som genomfört testperioder och utvärderat ett eventuellt permanent införande av nattstopp.

Nedan följer erfarenheter från ett antal regioner/länstrafikbolag.

2.1 Kalmar Länstrafik

Kalmar länstrafik har haft nattstopp i hela länet sedan 2010, efter att de först genomförde en testperiod på ett år i ett visst område inom Kalmar tätort. Effekten av nattstoppet mättes före och efter försöksperioden genom frågor kopplade till polisens trygghetsundersökning. För de område där nattstopp prövades framgick tydligt att andelen som uppgav att de tidigare avstod att resa med kollektivtrafiken kvällstid minskade kraftigt. I samband med en uppföljning som genomfördes 2021 framkom det att nattstopp inte används frekvent men upplevs ge goodwill och är varumärkeshöjande. De har ingen möjlighet att föra exakt statistik på hur många nattstopp som görs alternativt som nekas av föraren. Men det är mer använt i stadstrafik än i regiontrafik. Särskilt ungdomar har uppgett att de känner sig mindra otrygga i kollektivtrafiken under kvällen/natten sedan nattstopp infördes. Eftersom nattstoppet har använts i så låg utsträckning och genererar väldigt få stopp är det inget som har påverkat körtiderna negativt. Eftersom det ställs höga krav på föraren gällande ansvar och trafiksäkerhet är en tydlig dialog om vart det är lämpligt att stanna ur

trafiksäkerhetssynpunkt viktig. I de framtagna villkoren anges att avstigning vid en önskad plats gäller för en person, Kalmar länstrafik vet dock inte hur det efterlevs.

2.2 Länstrafiken Kronoberg

Införde nattstopp för cirka 10 år sedan efter förslag från politiken med viljan om att framförallt öka tryggheten för unga kvinnor. Villkorar att en resenär har möjlighet att ensam stiga av mellan två ordinarie hållplatser. Resenären ska helst be om nattstopp direkt vid påstigning men kan säga till senast vid hållplatsen innan. Föraren avgör och stannar där det är trafiksäkert att stanna.

Länstrafiken Kronoberg för ingen statistik på hur många som använder sig av nattstopp utan deras uppföljning bygger på en uppskattning från förarna om att användandet är lågt. Inför införandet av nattstopp fanns en viss skepsis från förare initialt, men eftersom det används sällan klingade oron av. Nattstoppet upplevs ge varumärkesvärde snarare än stort resande.

2.3 Länstrafiken Örebro

Införde nattstopp i form av ett pilotprojekt på en utvald stadslinje under 18 månader med start i augusti 2018. Det fanns resenärer som uttryckt att de känner sig otrygga när de reser på nätterna. Tanken var att om försöket skulle fungera bra och användas av många skulle de utöka möjligheten till nattstopp på flera linjer. En populär linje valdes ut för att länstrafiken skulle få goda möjligheter att utvärdera behovet och upplevelsen av nattstopp på ett bra sätt. Viss begränsning infördes mellan vissa hållplatser där avståndet mellan hållplatserna redan var så kort. Resenärer var initialt positiva till idén, men under provperioden nyttjades inte de flexibla nattstoppen i den omfattning som förväntades och det finns inga inrapporterade fall att det faktiskt har nyttjats. Slutsatsen blev att nyttan inte motiverade en permanent lösning.

Ytterligare förslag från politiken att införa nattstopp inkom under 2024 men avslogs med bedömningen att frågan inte behöver utredas ytterligare då flexibla nattstopp beprovats och avfärdats i närtid.

2.4 Skånetrafiken

Skånetrafiken har sedan 2019 genomfört flera olika försök med flexibla nattstopp i både region- och stadstrafik. Senast i december 2024 avslutades det senaste försöket som genomfördes på ett antal linjer. Användandet har varit mycket lågt, ibland bara några enstaka resenärer per månad. Rutiner för statistik finns genom att trafikföretagen har krav på sig att notera det via förarskärmen.

Ett urval av Skånetrafikens villkor för nattstopp är:

- Endast en resenär tillåts kliva av vid stoppet. Medresande ledsagare och barn upp till tolv år tillåts kliva av på samma plats.
- Är hastighetsbegränsningen 50 km/h eller högre tillåts endast stopp på parkeringsficka eller motsvarande plats där utrymme finns för resenären att kliva av och sedan gå vidare på annan plats än körbanan.

- Flexibla nattstopp ska ske på en plats föraren avgör som inte är alltför nära en grupp människor, som då kan utgöra en risk att vilja kliva på bussen eller en otrygghet för den avstigande resenären.
- Det är bussföraren som avgör var det är möjligt att stanna vid varje enskilt tillfälle. Uppfyller den önskade avstigningsplatsen inte kraven och därmed är olämplig, sker avstigningen vid nästa ordinarie hållplats.

Önskemål från resenärer har inkommit om att få kliva av på ett nattstopp med en kompis.

Eftersom Skånetrafiken har med i sin verksamhetsplan att de ska erbjuda nattstopp arbetar de fortsatt med att införa nattstopp successivt i hela Skåne.

2.5 Trafikförvaltningen i Region Stockholm (SL)

SL testade år 2019 nattstopp på en linje där de hade en kundvärd ombord som informerade om möjligheten till nattstopp. Ingen resenär nyttjade dock möjligheten. Resenärer ifrågasatte behovet av nattstopp längs sträckan. Kundnöjdheten ökade något men utan tydligt samband. Ingen fortsatt implementering efter det pilotprojektet, delvis på grund av pandemin. Under 2023 påbörjades ett nytt test på två nattbusslinjer i Södertälje. Mer noggrant utvalda områden som upplevs otrygga, nattstopp erbjuds mellan kl. 01.00-04.30. Under december 2024 infördes nattstopp även på en nattbusslinje mellan Märsta och Sigtuna. Försöken ska utvärderas i efterhand men då inget slutdatum är satt än finns inga utvärderingar gjorda för de senaste försöken.

2.6 Region Västerbotten/Länstrafiken Västerbotten

Efter beslut i kommunfullmäktige i Umeå kommun i juni 2021 där Umeå kommunföretag fick i uppdrag att införa flexibla nattstopp fick Länstrafiken i Västerbotten uppdraget av den regionala kollektivtrafikmyndigheten vid Region Västerbotten att utreda möjligheten kring ett eventuellt införande av nattstopp. Under 2022 genomförde länstrafiken i Västerbotten en omfattande utredning kring flexibla nattstopp.

Länstrafiken ser fördelar med att möjligheten för nattstopp ökar tryggheten hos resenären, men det känns dock tveksamt, eftersom begreppet trygghet har visat att man vill slippa förseningar och flexibla nattstopp kan innebära förseningar för andra medresenärer.

Rekommendationen från Länstrafiken blev i första hand att inte införa flexibla nattstopp på grund av:

- Trafiksäkerhetsrisker (snö, mörker och högre hastigheter).
- Risk för försämrad arbetsmiljö för förarna (konfliktsituationer med resenärer).
- Stora krav på tydliga riktlinjer och risk för missförstånd.
- Låg förväntad användning, likt erfarenheterna från andra län.
- Inför införandet av flexibla nattstopp innebär det en stor arbetsinsats som inte är effektivt nyttjande av Länstrafikens resurser.

I andra hand gavs rekommendation om att genomföra en pilot under vintertid på en utvald linje i Umeå. Om en pilot skulle genomföras rekommenderades bland annat att en workshop med risk- och konsekvensanalys tillsammans med trafikföretaget skulle föregå

pilotprojektets startdatum, samt att det skulle sättas tydliga riktlinjer kring uppföljningen och att tydliga villkor tas fram.

I utredningen framkom att Trafikverket, som är väghållare av många vägar där kollektivtrafiken kör, särskilt lyfte riskerna med trafiksäkerhet kopplat till varierande väglag, mörker och ansvarsfördelning om det faktiskt skulle ske en olycka när en buss stannar mellan två hållplatser. Umeå kommun, som även de är väghållare på vissa vägar där kollektivtrafiken trafikerar, ställde sig positiva till förslaget om införande av flexibla nattstopp.

Det beslutades slutligen om en testperiod som genomfördes under 2023. Flexibla nattstopp infördes under perioden på en linje på landsbygden eftersom man såg att det var där man såg störst behov, då det är färre hållplatser på glesbygden än där stadstrafiken trafikerar.

Efter testperioden genomfördes en utvärdering, 12 nattstopp hade registrerats under hela testperioden. Sumeringen från Umeå kommunföretag i dialog med trafikföretaget som utfört trafiken var att det inte verkar ha funnits något större intresse eller behov från resenärerna för att nyttja nattstoppet.

Några punkter som trafikföretaget framförde var:

- Negativ påverkan på förarnas arbetsmiljö med ökad risk för konflikt på bussen.
- Risk för skador på fordonen vid stopp på platser som inte är avsedda för detta, särskilt vintertid.
- Vid stopp där det saknas hållplats efter en mer trafikerade vägar minskar trafiksäkerheten.
- Risk för personskador ökar om resenärer ska kliva av där det inte finns en hållplats.
- Att stanna längs vägen kan medföra större risk för att en resenär snubblar eller faller och skadar sig – ansvarsfrågan är otydlig vid sådan incident.

Resultatet i försöket visade på att nyttjandet var lågt och att det fanns en rad säkerhetsaspekter och arbetsmiljömässiga problem för förare kopplat till flexibla nattstopp. Länstrafiken i Västerbottens styrelsen beslutade ”att bolaget principiellt är positiv till flexibla nattstopp men att rekommendera att flexibla nattstopp inte införs i Umeå kommun med nuvarande regelverk”.

Den regionala kollektivtrafikmyndighetens sammanvägda bedömning utifrån det genomförda försökets resultat och de synpunkter som inhämtats från entreprenören är att det ej bör införa flexibla nattstopp. I mars 2025 beslutade regionala utvecklingsnämnden att flexibla nattstopp inte ska införas inom Umeå kommun.

2.7 Samlad bild från andra regioner

- Nattstopp används generellt mycket lite där det erbjuds.
- Upplevs ge goodwill och bidra till trygghetskänslan snarare än ökat resande.
- Stora utmaningar kring trafiksäkerhet, arbetsmiljö och otydligheter för resenärer.
- Regioner med liknande förutsättningar som Jämtland (t.ex. Västerbotten) har valt att inte införa nattstopp permanent.

2.8 Slutsats

Sammantaget visar erfarenheterna att nattstopp kan bidra till ökad trygghet och ge ett varumärkesvärde för kollektivtrafiken, men att användandet ofta är lågt och att risker finns. Det tycks ändå vara så att upplevelsen av trygghet ökar i och med vetskapen om att det är en möjlighet att ta till. Samtidigt måste resurser och kostnader vägas in, då nyttan riskerar att bli begränsad om användandet även här visar sig lågt, vilket skulle göra åtgärden mindre kostnadseffektiv.

3 Regionen Jämtland Härjedalens förutsättningar

En av de främsta utmaningarna med att införa nattstopp kopplat till trafiksäkerhetsrisker är att det är förarens ansvar att både stanna bussen på en trafiksäker plats och att resenären som kliver av inte utsätts för olycksrisk efter avstigning. Vårt län är stort, vägarna är långa och antalet förare som kör i våra trafikavtal är många. Förarnas lokalkännedom och omdöme blir en viktig faktor för att ett nattstopp ska kunna genomföras på ett säkert sätt. Det är svårt att ställa krav på att samtliga förare ska ha den exakta lokalkännedomen att redan i förväg kunna avgöra och meddela resenären om den önskade avstigningsplatsen är säker att stanna på. Vilket skulle kunna resultera i att resenären inte kan få ett klart besked när önskan om nattstopp framförs vid påstigning. Det är något som i värsta fall leder till att föraren inte hittar någon lämplig plats att stanna på mellan hållplatserna, och att stoppet därför blir den bortreasta hållplatsen som kanske är längre bort från dit resenären ska, än om de hade klivit av vid den första hållplatsen om det är resenärens vanliga hållplats.

Förarna får ett stort ansvar att i stunden bedöma trafiksäkerheten. Detta riskerar leda till ojämlik tillämpning där olika förare kan fatta olika beslut om samma plats. En plats som en förare anser vara lämplig kan av en annan förare bedömas som osäker. Detta kan leda till förvirring och otrygghet för resenärerna, samt även bidra till att eventuell konfliktsituation uppstår, vilket i sin tur kan bli ett arbetsmiljöproblem för förarna.

Många vägar i länet präglas av snö, is och begränsad framkomlighet under stora delar av året. Nattstopp innebär att bussar stannar på platser som kanske saknar belysning, gångvägar eller andra säkerhetsanordningar som kan förvärra redan befintliga utmaningar kopplade till tillgänglighet och säkerhet. En förutsättning är att väglaget ska vara bra så bussen kan ta sig i väg från platsen den stannar på. Det ska även vara trafiksäkert med omkörning.

3.1 Tidigare test av nattstopp i Jämtland

Under 2012 inkom en motion (Dnr 273-2012) till kommunstyrelsen i Östersund, om att verka för att försöka införa nattstopp hos stadsbussarna och i länstrafiken för att göra resenärernas promenad till slutdestinationen kortare samt att minska otryggheten för kollektivtrafikresenärer under sena kvällar. Samhällsbyggnad samrådde med dåvarande Länstrafiken i Jämtlands län AB och Stadsbussarna AB som båda ställde sig positiva till förslaget om att testa nattstopp. Kommunfullmäktige beslutade att bifalla motionen. Samhällsbyggnad införde nattstopp på prov på Stadsbussarna AB (i Östersunds stadstrafik)

under 2012-2013. Efter testperioden skulle en utvärdering av försöket genomföras vartefter de ville besluta om eventuellt permanent fortsättning. I det fall utvärderingen skulle visa på positiva effekter skulle nattstopp även införas på Länstrafikens turer.

I samband med översynen av förutsättningar för att eventuellt införa nattstopp som genomförts under 2025, kunde vi i det ursprungliga ärendet eller någon annan stans, dock inte hitta att det färdigställdes någon utvärdering av testet som genomfördes under 2012-2013. Men kan konstatera att det aldrig infördes något permanent fortsättning. Kontakt togs med den gamla VD:n på stadsbussarna och han berättade att nattstoppet upphörde på grund av att det blev dålig arbetsmiljö för förarna och dessutom en trafiksäkerhetsfråga, då många stopp inte kunde ske på ett trafiksäkert sätt.

3.2 Röster från väghållare i länet

Trafikverket har uttryckt skepsis kring införandet, då de redan idag bedömer trafiksäkerheten vid vissa befintliga hållplatser i länet som otillräcklig. Risken för olyckor ökar vid stopp på platser som saknar anpassad infrastruktur.

Östersunds kommun:

- Bedömer nattstopp som ej önskvärt i stadstrafiken. Det är tillräckligt tätt med hållplatser på linjerna. Hållplatser har generellt gång- och cykelanslutningar med belysning som bidrar till trafiksäkerheten och trygghetsupplevelsen. Avstigning på andra ställen gynnar inte resenärer särskild mycket och skulle minska trafiksäkerheten.
- Kommunen bedömer att nattstopp kan vara en lämplig åtgärd på landsbygden för att öka resenärernas trafiksäkerhet och trygghet, men tidigare erfarenheter tyder på att det finns en del farhågor. Ett tidigare försök med nattstopp (2012-2013) upphörde delvis eftersom många stopp inte kunde ske på ett trafiksäkert sätt. Stopp blev trafikfarliga på landsbygdsvägar, och även de större europavägarna, för bussen, medtrafikanter, men även för bussåkaren som hoppar av och går i mörker. Försöket upphörde även pga. dålig arbetsmiljö för förarna.
- Kommunen avstår från att ta konkret ställning i frågan och anser att Länstrafiken måste väga för- och nackdelar mot varandra för att komma fram till en bedömning. Det är en del frågor, såsom chaufförernas roll och direktiv, som bör vara ledande i bedömningen av åtgärdens relevans.

3.3 Efterfrågan?

Det är viktigt att våra insatser och förändringar i kollektivtrafiken bygger på faktiska behov och efterfrågan från våra resenärer. Länstrafikens kundservice har inte fått in något specifikt önskemål om införande av nattstopp, men enskilda önskemål om en ny hållplats på vissa sträckor har förekommit. Vilket på sina håll skulle kunna visa på en önskan om bättre tillgänglighet för en tryggare väg hem. Dessa önskemål övervägs dock alltid i dialog med väghållare kopplat till trafiksäkerhet och andra aspekter, om möjligt och man ser ett behov kan ytterligare busshållplats på platsen övervägas och införas.

4 Villkor vid eventuell testperiod

Om kollektivtrafiknämnden beslutar att genomföra en testperiod med nattstopp är det viktigt att den utformas med tydliga ramar och villkor. Likt som många andra regioner gjort vid införande av pilotprojekt är det att rekommendera att inte införa nattstopp i hela länet på en gång, då det är väldigt omfattande och resurskrävande för både Länstrafiken och trafikföretagen.

Följande förutsättningar bör beaktas:

- **Avgränsning:** Pilot på vissa linjer i tätort eller i områden med längre gångavstånd från hållplatser där behovet bedöms som störst. Exakta linjer beslutas i samråd mellan Länstrafiken och trafikföretagen.
- **Utbildning av förare:** Klara riktlinjer för säkerhetsbedömning måste tas fram och förankras.
- **Kommunikation:** Resenärer måste informeras tydligt om regler och begränsningar.
- **Förarnas agerande:** Förarna ska ges tydliga instruktioner för att undvika missförstånd och konfliktsituationer. De ska dokumentera när nattstopp används eller nekas och rapportera särskilda incidenter till trafikledningen.
- **Årstidsvariation:** Testperioden bör omfatta vår, sommar och vinter för att belysa olika förutsättningar, särskilt vintertid då trafiksäkerhetsriskerna är som störst.
- **Uppföljning:** Testet måste följas upp systematiskt genom eventuella resenärsundersökningar, statistik över användning och någon form av säkerhetsanalys för vidare rekommendationer om eventuellt permanent införande.

4.1 Förslag på riktlinjer/villkor för nattstopp:

- Nattstopp erbjuds efter kl. 21 på kvällar och nätter.
- Avstigning kan endast ske mellan två ordinarie hållplatser (påstigning ej tillåten).
- Endast en resenär får kliva av vid ett nattstopp, med undantag för ledsagare eller barn.
- Resenären ska meddela önskemål om avstigning till föraren vid påstigning.
- Föraren avgör i varje enskilt fall om det är trafiksäkert att stanna. Om inte, sker avstigning vid nästa ordinarie hållplats.
- Avstigning sker alltid genom framdörren.
- Resenärer med rullstol eller hjälpmedel som kräver ramp hänvisas till ordinarie hållplatser.
- Nattstopp får inte ske i anslutning till korsningar, på platser med hastighet över 50 km/h utan avsedd ficka, eller på andra platser som innebär risk för resenär eller övrig trafik.

4.2 Indikatorer för uppföljning

För att utvärdera en eventuell testperiod föreslås följande indikatorer:

- Antal resenärer som använder nattstopp.
- Om möjligt mäta resenärernas upplevda trygghet (enkäter före och efter testperiod).

- Förarnas upplevelser av tillämpning och arbetsmiljö.
- Antal incidenter eller rapporterade trafiksäkerhetsproblem.
- Eventuell påverkan på tidhållning och punktlighet i trafiken.
- Ekonomiska kostnader jämfört med planerad budget.

5 Ekonomiska konsekvenser

Införandet av nattstopp, oavsett om det sker i form av ett testprojekt eller permanent införande, innebär kostnader för bland annat:

- Utbildning av samtliga förare, beräknat till ca. 3 timmar per förare.
- Interna resurser (tar tid från annan utveckling. Stor insats till potentiellt få resenärer, mer goodwill än faktisk nytta).
- Informationsinsatser till resenärer.
- Administrativa kostnader för uppföljning och utvärdering.
- Eventuella förlängda restider för busstrafiken.

Sammantaget kan kostnaderna bli betydande även vid en testperiod och det innebär att resurser och kostnader måste vägas in i bedömningen. Enbart utbildningsinsatsen för förarna uppskattas uppgå till cirka 335 000 kronor för hela regionens trafik, baserat på de timkostnader som gäller i våra olika avtal. Utöver detta tillkommer kostnader för informationsinsatser på uppskattningsvis 70 000 kr och interna resurser, vilket sammantaget gör att även en testperiod skulle innebära ett betydande resursuttag. Erfarenheter från andra regioner visar samtidigt att nyttjandet av nattstopp ofta blir lågt i förhållande till satsade resurser, vilket gör att åtgärden riskerar att inte vara kostnadseffektiv. Detta visar att kostnadseffektiviteten kan ifrågasättas, särskilt i glesbefolkade län där avstånden är långa och resandeunderlaget är mindre.

För en testperiod krävs därför särskilda medel och ett beslut i nämnden om utökad budget om minst 400 000 kronor.

6 Sammanfattande analys

Fördelar: Möjlighet till ökad trygghet, särskilt för kvinnor och unga, samt en attraktivare kollektivtrafik under kvällstid.

Nackdelar: Trafiksäkerhetsrisker, ojämn tillämpning mellan förare, samt ökade kostnader och resursbehov. De ekonomiska konsekvenserna omfattar bland annat utbildning av samtliga förare, omfattande kommunikationsinsatser och interna resurser för uppföljning och utvärdering. Erfarenheter från andra regioner visar att åtgärden ofta används i mycket begränsad omfattning, vilket gör att de satsade resurserna riskerar att inte stå i proportion till nyttan.

Bedömning: För att avgöra om nattstopp kan vara motiverat i Region Jämtland Härjedalen krävs mer kunskap om nyttan i relation till riskerna och de inte obetydliga kostnaderna. En testperiod kan vara ett sätt att pröva frågan i begränsad omfattning, men

det är inte självklart att det är den mest ändamålsenliga vägen framåt. Det centrala är att beslutet baseras på tillräckligt underlag för att bedöma om ett införande kan motiveras. Mot bakgrund av de höga kostnaderna i förhållande till det förväntat låga nyttjandet bedöms det dock inte vara motiverat att gå vidare med en testperiod i nuläget.