

# Trafikplan 2027 (T27)

Beslutad 2025-12-17 § 59, av: kollektivtrafiknämnden

## Sammanfattning/bakgrund

Område kollektivtrafik, Länstrafiken, tar årligen fram en trafikplan som beskriver inriktningen för kollektivtrafiken under det kommande trafikåret. Arbetet sker i nära samverkan med länets kommuner, trafikföretag och andra berörda aktörer.

Trafikplan 2027 (T27)  
Dnr KTN/59/2025

Handläggare  
Malin Persson Zeidlitz  
Kollektivtrafik

Region Jämtland Härjedalen  
Box 654, 831 27 Östersund  
[www.regionjh.se](http://www.regionjh.se)

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING/BAKGRUND .....	1
1 INLEDNING .....	3
1.1 Från trafikförsörjningsprogram till trafikplaner.....	3
1.2 Trafikplaneringsprocessen.....	4
1.3 Resande och kostnadsutveckling .....	4
1.4 Sammanfattning och övergång till trafikåret 2027.....	5
2 INRIKTNINGEN FÖR TRAFIKÅRET 2027 (T27).....	5
2.1 Utgångspunkter.....	5
2.2 Ekonomiska ramar och prioriteringar .....	5
2.3 Fokusområden för trafikåret 2027 .....	6
2.4 Förväntade effekter.....	6
3 STRATEGISKA UTVECKLINGSOMRÅDEN OCH UTREDNINGAR.....	6
3.1 Pågående och planerade utredningar.....	6
3.2 Samverkan med kommuner och andra aktörer.....	7
3.3 Hållbarhet och elektrifiering .....	7
4 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR OCH UTVECKLINGSINSATSER 2027.....	8
4.1 Tågtrafik .....	8
4.2 Regionbuss .....	8
4.3 Stadstrafik Östersund .....	9
5 UTBLICK 2028 OCH FRAMÅT .....	9
6 KONSEKVENSBEDÖMNING .....	10

# 1 Inledning

Kollektivtrafiken är en central del av omställningen till ett hållbart samhälle. Genom att erbjuda tillgängliga och miljöanpassade resmöjligheter bidrar kollektivtrafiken till att människor i länet kan leva, arbeta och studera på ett sätt som är hållbart både socialt, ekonomiskt och miljömässigt.

Kollektivtrafiken påverkas av samhällsutvecklingen men är också ett aktivt verktyg för att styra den. Den skapar förutsättningar för arbetspendling, fritidsresor, kultur och service och är en viktig faktor för regional utveckling.

Det finns fortsatt ett behov av att utveckla kollektivtrafiken så att den bättre svarar mot resenärernas behov och förväntningar. Arbetet framåt behöver därför fortsätta ha resenären i fokus – med målet att skapa ett kollektivtrafikutbud som upplevs som tillgängligt, pålitligt och attraktivt i människors vardag.

## 1.1 Från trafikförsörjningsprogram till trafikplaner

Trafikförsörjningsprogrammet anger de övergripande målen och inriktningen för hur kollektivtrafiken i Jämtlands län ska utvecklas på sikt. Nuvarande trafikförsörjningsprogram gäller till och med 2026. Under 2025 tas ett nytt trafikförsörjningsprogram fram för perioden 2027–2033, som planeras beslutas under 2026.

I lagen om kollektivtrafik (2010:1065) anges krav på innehållet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet ska bland annat redovisa mål för kollektivtrafiken, beskriva behovet av regional kollektivtrafik i länet, samt innehålla åtgärder för att skydda miljön och mål och åtgärder för tillgänglighetsanpassning. Programmet omfattar all regional kollektivtrafik, både den kommersiella trafiken och den som bedrivs med samhällsansvar genom beslut om allmän trafikplikt.

Trafikförsörjningsprogrammets nuvarande effektmål är:

- Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar som ökar den geografiska tillgängligheten
- Ökad marknadsandel
- Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla
- Minskad miljö- och klimatpåverkan samt fossilbränslefritt 2030

Trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras bland annat genom de årliga trafikplanerna. Trafikplanerna beskriver förslag på utvecklingsinsatser, förändringar i trafikutbudet och behov av strategiska utredningar. Beslut om trafikplaner fattas av kollektivtrafiknämnden. För trafikförändringar av större omfattning, eller när ökad finansiering krävs, beslutas trafikplanen även av regionfullmäktige.

Den årliga trafikplanen redovisar planerade trafikförändringar för det aktuella trafikåret, vilka utvecklingsinsatser som ska genomföras samt de utredningar som planeras påbörjas. Ytterligare trafikförändringar kan tillkomma till följd av oförutsedda händelser, särskilda beslut eller behov av mindre justeringar i utbudet.

Trafikplan 2027 utgår från samma mål och inriktning som det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet, men ligger också till grund för övergången till nästa programperiod. Den ekonomiska situationen innebär att fokus för trafikåret 2027 ligger på att upprätthålla och effektivisera befintlig trafik inom ramen för tillgängliga resurser. Arbetet handlar i första hand om att optimera trafiken utifrån resenärernas behov, stärka tillförlitligheten och säkerställa en stabil kollektivtrafik i hela länet.

## 1.2 Trafikplaneringsprocessen

Trafikåret 2027, T27, börjar den 13 december 2026 och sträcker sig till den 11 december 2027.

Varje år görs en genomlysning av trafikutbudet inför framtagandet av trafikplanen för det kommande trafikåret. Genomlysningen sker i en sammanhållen process med nära dialog mellan område kollektivtrafik, kommunerna och andra berörda aktörer. Trafikutbudet planeras utifrån resenärernas behov och kollektivtrafikens mål om tillgänglighet, effektivitet och hållbarhet.

Tillsammans med kommunernas samhällsplanering och andra intressenter skapas förutsättningar att utveckla kollektivtrafiken så att den möter förändrade behov och förutsättningar i länet. Trafiksamråd genomförs med respektive kommun i början av året, med ytterligare avstämning under hösten. Dialog sker även löpande med trafikföretagen inom ramen för gällande avtal. Vid större förändringar som innebär behov av ökad finansiering bör beslut fattas cirka ett år innan planerad trafikstart.

Planeringsprocessen för Norrtågstrafiken följer Trafikverkets process för fastställande av tågplan. Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av trafiken på järnväg, där både person- och godståg samt planerade banarbeten ingår. Trafikföretagen ansöker om tåglägen, varefter Trafikverket behandlar ansökningarna och tar fram ett förslag till tågplan. Enligt järnvägsbranschens överenskommelse fastställer Trafikverket den nationella tågplanen i september varje år, vilket innebär att tågplanen för T27 fastställs först i september 2026. Vissa justeringar i busstrafiken kan då behöva ses över på nytt med kort varsel inför kommande tidtabellskifte och nytt trafikår.

## 1.3 Resande och kostnadsutveckling

Kollektivtrafiken har stabiliserats i ett nytt normalläge efter pandemin där resvanorna förändrats och trafiken anpassats till nya behov. Det mer flexibla arbetslivet, med ökade möjligheter till distansarbete, påverkar hur och när människor reser.

Resandet har under 2024 legat på nivåer motsvarande tiden före pandemin, med ett genomsnitt på cirka 26 000 resor per vardag. Under 2025 bedöms resandet fortsätta ligga på en stabil nivå, med viss variation mellan säsonger och geografiska områden.

Kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken har under det senaste året varit något mer gynnsam. Priserna på drivmedel har minskat något jämfört med tidigare år, vilket gett en viss lättnad i trafikkostnaderna i våra trafikavtal. Effekterna av tidigare år med höga kostnader märks dock fortfarande. Samtidigt kan de ökade bränslepriserna och en större

medvetenhet kring hållbarhet ha bidragit till att fler väljer att resa kollektivt i stället för att köra bil.

Ett brett och stabilt trafikutbud, med tillförlitliga restider och god tillgänglighet, är fortsatt avgörande för att behålla och attrahera resenärer. Fler resenärer innebär ökade biljettintäkter, vilket i sin tur stärker kollektivtrafikens ekonomi och långsiktiga hållbarhet.

## 1.4 Sammanfattning och övergång till trafikåret 2027

Trafikplaneringen utgår från de övergripande målen i trafikförsörjningsprogrammet och sker i dialog med kommuner, trafikföretag och andra aktörer. Planeringen inför trafikåret 2027 präglas av stabilitet och arbete inom befintliga ekonomiska ramar, med fokus på att upprätthålla en tillförlitlig och attraktiv kollektivtrafik.

Nästa kapitel beskriver Trafikplanens inriktning för 2027, med prioriterade fokusområden och planerade utvecklingsinsatser för att möta resenärernas behov och stärka kollektivtrafikens funktion i hela länet.

# 2 Inriktningen för trafikåret 2027 (T27)

## 2.1 Utgångspunkter

Trafikplan 2027 utgår från de mål och principer som anges i gällande trafikförsörjningsprogram samt de erfarenheter som samlats under tidigare trafikår. Den ansträngda ekonomiska situationen för Region Jämtland Härjedalen medför att trafikåret präglas av stabilitet och arbete inom befintliga ekonomiska ramar, vilket innebär att fokus ligger på att effektivisera och upprätthålla en tillförlitlig och attraktiv kollektivtrafik snarare än att genomföra större utökningar.

Trafikplanen bygger på en noggrann analys av resenärernas behov och resmönster. Målet är att optimera trafiken så att den blir mer effektiv och användarvänlig, med kortare väntetider, bättre samordning och hög tillförlitlighet.

## 2.2 Ekonomiska ramar och prioriteringar

Trafikåret 2027 planeras inom befintliga ekonomiska ramar. Trafikplanen prioriterar därför insatser som stärker kollektivtrafikens funktion och attraktivitet och kan genomföras med befintliga resurser, med fokus på:

- Effektivisering av befintliga linjer och tidtabeller
- Säkerställande av stabil och pålitlig trafik
- Resenärsfokus i planering och trafikjusteringar

## 2.3 Fokusområden för trafikåret 2027

- Tillgänglighet och kvalitet – Säkerställa att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärer och upplevs som trygg, pålitlig och attraktiv.
- Effektivitet och resursutnyttjande – Optimera tidtabeller och linjestrukturer för att använda tillgängliga resurser på bästa sätt.
- Resenärsorientering – Fortsatt fokus på att anpassa trafiken efter resenärernas behov, inklusive arbets- och studiependling samt fritidsresor.
- Miljö och hållbarhet – Den allmänna kollektivtrafiken i länet är sedan december 2024 helt fossilfri, stadstrafiken i Östersund är sedan 2025 helt emissionsfri vilket innebär att trafiken körs med 100% elbussar, även i regionbuss Åreavtalet körs en del av trafiken med elbussar. Trafikplan 2027 syftar till att fortsätta denna utveckling och förbereda för framtida satsningar, inklusive den stora regionbuss upphandlingen som planeras med trafikstart i december 2029.

## 2.4 Förväntade effekter

Trafikplan 2027 förväntas bidra till:

- Stabil och tillförlitlig kollektivtrafik – Trafiken erbjuds med hög punktlighet, kontinuitet och kvalitet, vilket ökar förtroendet hos resenärerna.
- Förbättrad effektivitet – Genom optimerade linjer och tidtabeller används tillgängliga resurser på bästa sätt, utan ökade kostnader.
- Resenärsfokus – Trafiken anpassas efter resenärernas behov, vilket förbättrar tillgänglighet, komfort och upplevelsen av kollektivtrafiken.
- Miljö och hållbarhet – Den fossilfria kollektivtrafiken bibehålls och utvecklas, med förberedelser för framtida satsningar, inklusive den stora upphandlingen med trafikstart 2029.
- Långsiktig hållbarhet – Genom en stabil och attraktiv kollektivtrafik stärks resande och biljettintäkter, vilket bidrar till kollektivtrafikens långsiktiga ekonomiska och miljömässiga hållbarhet.

# 3 Strategiska utvecklingsområden och utredningar

Förberedelser inför framtida upphandlingar och strategiska utredningar.

## 3.1 Pågående och planerade utredningar

Område kollektivtrafik arbetar kontinuerligt med strategiska utredningar som syftar till att utveckla kollektivtrafiken långsiktigt. För trafikåret 2027 fokuseras bland annat på:

- Förberedelser för den stora regionbussupphandlingen med trafikstart 2029, inklusive analys av resenärsbehov, fordonskrav, tidtabellseffektivitet och miljöprestanda.
- Utredningar av linjestruktur och optimering av tidtabeller för att identifiera möjligheter till ökad effektivitet och förbättrad resenärsnytta inom befintliga

resurser. Görs bland annat genom att data hämtas från realtids-system och analyseras för att mäta förseningar och punktlighet per linje och tidpunkt.

- Tillgänglighets- och trafiksäkerhetsanalyser, med syfte att förbättra den fysiska och digitala tillgängligheten för alla resenärer. Inventering av busshållplatser bör göras tillsammans med väghållarna som ansvarar för den fysiska infrastrukturen.
- Kapacitetsutredningar görs löpande för att minska trängseln, genom att se över beläggningen ombord och identifiera särskilda turer eller linjer som har hög beläggning kan förstärkningar sättas in vid behov.
- Studier av hållbara mobilitetslösningar, exempelvis elbussar och andra emissionsfria transportalternativ, samt möjligheter till samordning med andra transportslag.

### 3.2 Samverkan med kommuner och andra aktörer

Planeringen och utredningarna för trafikåret 2027 sker i nära dialog med länets kommuner, trafikföretag och andra relevanta aktörer. Syftet är att säkerställa att kollektivtrafiken är samordnad med den regionala samhällsplaneringen och kan möta förändrade behov hos resenärerna i hela länet. Trafiksamråd hålls med respektive kommun tidigt på året, med ytterligare avstämningar under hösten för att följa upp och föreslå eventuella justeringar i planeringen vid behov.

Dialogen med trafikföretagen sker löpande och omfattar bland annat frågor om tidtabelloptimering, linjestruktur, kapacitetsutredningar, kvalitet och kundupplevelse.

### 3.3 Hållbarhet och elektrifiering

Fokus under trafikåret 2027 omfattar även utvecklingen av hållbara och resenärsorienterade transportlösningar. Den allmänna kollektivtrafiken i länet är sedan december 2024 helt fossilfri. I stadstrafiken i Östersund används idag enbart elbussar, medan ungefär 40 procent av regionbusstrafiken i Åre körs med elbussar. Ambitionen är att successivt fortsätta elektrifieringen där det är tekniskt och praktiskt möjligt, med hänsyn till de långa avstånden i länet och fordonsleverantörernas förmåga att producera elbussar med tillräcklig räckvidd. Utvecklingen inom området går dock snabbt framåt, vilket möjliggör fortsatt övergång till mer emissionsfri trafik.

Parallellt pågår förberedelser för framtida satsningar och investeringar, inklusive den stora upphandlingen med trafikstart 2029, där krav på hållbarhet och effektivitet kommer vara centrala. Målet är att kollektivtrafiken inte bara ska vara fossilfri, utan också mer attraktiv, tillgänglig och användarvänlig, med lösningar som stärker både resenärsnytta och långsiktig hållbarhet.

Ett arbete med att undersöka och eventuellt införa flexibla on-demandlösningar för att möta efterfrågan på mer anpassade transporttjänster ska fortsätta. En aktiv omvärldsbevakning är en del av processen för att hålla oss uppdaterade om de senaste trenderna och utvecklingen inom kollektivtrafiken. Målet är att erbjuda attraktiva kollektiva mobilitetslösningar som ökar den geografiska tillgängligheten och stärker kollektivtrafikens roll i regionen.



## 4 Trafikförändringar och utvecklingsinsatser 2027

I Trafikplan 2027 ligger fokus fortsatt på att använda befintliga resurser på ett så effektivt sätt som möjligt. Målsättningen är att förbättra kundupplevelsen genom mindre anpassningar, optimering och kvalitetshöjande åtgärder som inte medför ökade kostnader. Det ekonomiska läget kräver att utvecklingen sker inom ramen för dagens resursnivå, samtidigt som vi prioriterar insatser som kan öka resandet och därmed stärka intäktssidan. Om förutsättningarna förändras kan ytterligare justeringar eller utvecklingsinsatser bli aktuella under året.

### 4.1 Tågtrafik

Tågplanen för 2027 fastställs av Trafikverket under hösten 2026, vilket innebär att vissa justeringar kan behöva göras när den slutliga planen blir klar. Basutbudet för Norrtågstrafiken kommer i huvudsak att bestå oförändrat även under trafikåret 2027, med nuvarande omfattning på sträckorna Östersund–Sundsvall, Östersund–Duved och Duved–Storlien (Trondheim). Mindre förändringar i avgångstider är vanligt vid ny tågplan och kommer som alltid att följas av en översyn av anslutningar till buss och övrig kollektivtrafik för att säkerställa goda byten och kortare restider där det är möjligt.

Elektrifieringen av Meråkerbanan färdigställs i slutet av 2025, vilket skapar goda förutsättningar för mer konkurrenskraftiga och hållbara gränsöverskridande tågresor. Arbetet med framtida trafikupplägg mellan Sverige och Norge har pågått under en längre tid, dock kom Jernbanedirektoratet med besked under november 2025 att de ämnar fortsätta med samma trafikeringsupplägg som idag men med elektriska tåg på norska sidan och tågbyte i Storlien. Region Jämtland Härjedalen kommer fortsätta att arbeta för att nå målet med en sömlös trafikering över gränsen. Beroende på vilka framtida beslut som tas kan Norrtågs utbud mellan främst Duved–Storlien behöva justeras inför eller under 2027.

Norrtågs tågvision mot 2040, där bland annat timmestrafik Östersund–Sundsvall och varannan timmestrafik Östersund–Åre/Duved ingår, utreds vidare. Ett framtida utökat basutbud är beroende av fordonsanskaffning, där beslut förväntas tas 2025-2026.

### 4.2 Regionbuss

Under 2027 står inga nya stora trafikavtal inför trafikstart. Fokus ligger därför på att utveckla, följa upp och optimera befintliga avtal. Kommunsamråden inför trafikplanen visar att det i huvudsak finns en bred samsyn kring att dagens utbud fungerar väl för arbetspendling och skoltrafik, men flera kommuner lyfter samtidigt att turutbudet på kvällar och helger upplevs som glest, särskilt i glesare delar av länet. Utifrån dagens ekonomiska förutsättningar bedöms dock inga större utbudshöjningar vara möjliga inför 2027. Arbetet kommer i stället att fokusera på att förbättra kvaliteten i det befintliga utbudet och att fortsätta optimera linjesträckningar. Omlokalisering av fordonsstorlekar, effektivare användning av fordonsflottan och förbättrade körtider är därför fortsatt prioriterade insatser. Smärre tidsjusteringar i tidtabellerna för att bättre passa resenärernas behov är något som alltid sker löpande under hela trafikåret. Leveransen av två större bussar till

Regionbuss 2019-avtalet under 2025 bidrar även till ökad robusthet och bättre reservkapacitet inför 2027.

I övrigt identifierades inga specifika större önskemål om förändringar inom regionbusstrafiken, vilket innebär att arbetet kan koncentreras till kvalitet och effektivitet i det befintliga utbudet.

Arbetet fortsätter även med att analysera möjligheten att linjelägga tekniska tomturer där det är kostnadseffektivt och kan bidra till ett utökat och mer sammanhängande utbud, särskilt under tider då efterfrågan är låg men ett visst basalutbud ändå efterfrågas. Målet är att säkerställa ett stabilt, pålitligt och ändamålsenligt regionbussutbud som svarar mot både resenärernas och kommunernas behov.

### 4.3 Stadstrafik Östersund

Det nya linjenätet som infördes i samband med trafikavtalet med trafikstart sommaren 2024 fortsätter att följas upp och justeras vid behov. Punktligheten i stadstrafiken har dessvärre minskat under de senaste åren, vilket kan förklaras av flera faktorer som påverkar trafikflödet och driften av kollektivtrafiken. En av de främsta orsakerna är att biltrafiken har ökat, vilket har lett till ökad trängsel och längre restider, särskilt under rusningstid. Den begränsade tillgången till kollektivtrafikkörfält gör att bussarnas framkomlighet försämras och förseningar uppstår. Optimeringar av linjedragningar och tidtabeller planeras inför trafikår 2026 som startar i december 2025, men ytterligare finjusteringar kan bli aktuella även under 2027 för att stärka punktligheten, korta restider och förbättra täckningen i växande områden.

I arbetet med den löpande översynerna av linjenätet har ett antal mindre områden i Östersund identifierats som i dag har viss begränsad kollektivtrafiksörjning. Dessa "svarta fläckar" omfattar framför allt områden där resmönstren är svåra att möta med traditionell linjetrafik. För att bättre förstå vilka trafiklösningar som kan vara lämpliga på dessa sträckor kopplas arbetet samman med de utredningar om flexibla on-demand-lösningar som genomförs enligt avsnitt 3.2.

Inom ramen för befintliga resurser kommer vi därför att fortsätta analysera förutsättningarna för att testa småskaliga, mer flexibla trafikalternativ där dessa kan bidra till ökad tillgänglighet och komplettera den ordinarie stadstrafiken. Syftet är att långsiktigt utveckla en mer träffsäker trafikförsörjning i de delar av staden där traditionell linjetrafik inte är mest ändamålsenlig.

Fokus ligger även på att förbättra byten mellan buss och andra färdstätt, samt att säkerställa att ett växande resande i stadstrafiken kan hanteras med bibehållen kvalitet. Arbetet med utvecklingen av Östersundslänken är fortsatt centralt för att skapa ett kollektivtrafiksystem med hög kapacitet och god framkomlighet.

## 5 Utblick 2028 och framåt

Arbetet med det nya regionala trafikförsörjningsprogrammet, som ska träda i kraft 2027, pågår och kommer att utgöra den strategiska grunden för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Fram till dess fokuserar vi på att förbereda kommande trafikupphandlingar, särskilt regionbussavtalet med trafikstart december 2029. De analyser och utredningar som genomförs under de närmaste åren kommer att skapa underlag för val av trafikupplägg, utbudsnivåer och fortsatt hållbarhetsutveckling. I nuläget är det därför för tidigt att ange mer detaljerade inriktningar för perioden efter 2028.

## 6 Konsekvensbedömning

Arbetet med Trafikplan 2027 har fortsatt utifrån samma grundförutsättningar som föregående år: att utveckla och effektivisera kollektivtrafiken inom ramen för befintliga ekonomiska resurser. Region Jämtland Härjedalen står fortsatt inför en ansträngd ekonomi, vilket innebär att inga större trafikutökningar är möjliga, men samtidigt kan trafiken upprätthållas utan neddragningar.

Fokus ligger därför på att genomföra mindre justeringar som förbättrar effektivitet, punktlighet och resenärsnytta med de resurser som redan finns. Trafikplanen bedöms kunna genomföras inom nuvarande ekonomiska ramar och med bibehållen kvalitet för resenärerna.