

Tid: kl. 08:30-12:00

Plats: Styrelserummet

Ordförande

Jenny Sellsve (S)

Ledamöter

Minna Lundgren (S)

Hanne Krogfjord (V)

Bo Eriksson (KD)

Catarina Espmark (M), vice ordförande

Johannes Andersson (C)

Andrea Fors (SD)

Ersättare

Kent Wassdahl (S)

Elvira Broddesson Ericsson (S)

Nils Sandqvist (V)

Bertil Sivertsson (KD)

Anders Alfredsson (M)

Pelle Simonsson (C)

Jan Johansson (SD)

1. Program kollektivtrafiknämnden 18 februari 2026

Beslutsunderlag

- Program för kollektivtrafiknämnden den 18 februari 2026

2. Val av justerare och tid för justering

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 2026 (KTN/5/2026)

Ärendebeskrivning

- Fördjupning: Särskild kollektivtrafik (SÄK)
- Pågående processer och aktuella ärenden
- Information från kurser/konferenser/nätverk

5. Regionala utvecklingsdirektörens rapport 2026 (KTN/4/2026)

Ärendebeskrivning

- Läget i organisationen

6. Kollektivtrafiknämndens årsredovisning 2025 (KTN/9/2026)

Ärendebeskrivning

Enligt Lag om kommunal redovisning (SFS 2018:597) ska den löpande redovisningen för varje räkenskapsår avslutas med en årsredovisning.

Regionfullmäktige har i Regionplan och budget 2025–2027 (RS/61/2024) beslutat om åtta målområden. Kollektivtrafiknämnden har fem uppdrag och ett kortsiktigt nyckeltal inom två målområden. Dessa följs upp i nämndens årsredovisning. Nämnden har även ett antal långsiktiga nyckeltal som ska följas över tid för att ge en indikation om verksamhetens riktning i förhållande till den politiska viljeinriktningen. De långsiktiga nyckeltalen presenteras i diagram på Region Jämtland Härjedalens webbsida.

Av de fem uppdragen bedöms fyra vara avslutade och ett bedöms vara försenat. Uppdraget som bedöms vara försenat handlar om att genomföra utbildningsinsatser i nya trafikavtal för att förbättra upplevelsen av trygghet och tillgänglighet. Det kortsiktiga nyckeltalet bruttokostnadsutveckling är ej uppnått.

Nämndens verksamhet bedrivs med kollektivt resande inom allmän kollektivtrafik

för buss och tåg (genom delägda bolaget Norrtåg) samt inom särskild kollektivtrafik (färdtjänst och skolskjutsar) på uppdrag av länets kommuner. Verksamheten inom område Kollektivtrafik och dess fyra enheter (Kund och marknad, Försäljning och analys, Trafik samt Särskild kollektivtrafik) är i tjänstemannaorganisationen organiserad inom förvaltningsområde Regional utveckling tillsammans med Regionala utvecklingsnämndens verksamhetsområden.

Nettokostnaden för perioden januari-december 2025 uppgick till -301,1 mkr jämfört med en budget på -318,8 mkr. Föregående år uppgick nettokostnaden till -295,2 mkr. På intäktssidan har biljettintäkter minskat jämfört med budget och på kostnadssidan har trafikeringskostnader minskat jämfört med budget.

Området har 22 anställda per december 2025, vilket är en ökning med två personer jämfört med december 2024.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämndens årsredovisning 2025 godkänns.

Expedieras till

Regionfullmäktige

Regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Kollektivtrafiknämndens årsredovisning 2025
- Årsredovisning 2025 KTN

7. **Årsrapport Särskild kollektivtrafik (SÄK) 2025 (KTN/20/2025)**

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen och länets kommuner har sedan 2008 samarbetat om den särskilda kollektivtrafiken och anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken. Samarbetet regleras i ett samarbetsavtal och ett uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län (KTN/48/2024).

Målet med samarbetet mellan parterna är att gemensamt och kostnadseffektivt svara för särskild kollektivtrafik. Särskild kollektivtrafik är trafik som inte är tillgänglig för alla utan kräver någon form av tillstånd och vanligen förbokning. Med särskild kollektivtrafik avses exempelvis resformerna färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjutsar. Uppdragsavtalet reglerar det vidare arbetet med särskild kollektivtrafik i länet, och anger vilka uppgifter som respektive kommun överlåtit till Region Jämtland Härjedalen som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). Samtliga kommuner har överlåtit till RKM att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Sex av länets åtta kommuner har även överlåtit till RKM att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, gällande färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

Kollektivtrafiknämnden ansvarar sedan 1 januari 2023 för de uppgifter som

kommunerna överlåtit till regionen som regional kollektivtrafikmyndighet. I ansvaret ingår att följa upp verksamheten och återrapportera denna till respektive uppdragsgivare. En samlad årsrapport för den särskilda kollektivtrafiken har därför upprättats för 2025. Rapporten innehåller en verksamhetsberättelse för året samt samlad statistik och analys gällande sjukresor, färdtjänst och riksferietjänst.

Förslag till beslut

Årsrapport Särskild kollektivtrafik (SÄK) 2025 godkänns.

Expedieras till

Områdeschef kollektivtrafik

Enhetschef Särskild kollektivtrafik

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Årsrapport Särskild kollektivtrafik (SÄK) 2025
- Årsrapport SÄK 2025 inkl bilaga 1 Kundnöjdhetsrapport Anbarö 2025

8. **Remissutgåva Regionalt trafikförsörjningsprogram 2027–2033** (KTN/73/2024)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet (RKM), har ansvaret för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Den 19 februari 2025, §6, beslutade kollektivtrafiknämnden att påbörja arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2027–2033.

Lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) ställer ett antal krav på programmet, både på innehållet och processen. Bland annat har samråd genomförts med motsvarande myndigheter i angränsande län, övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. En viktig del i samrådet är också denna remiss av förslag till nytt trafikförsörjningsprogram.

Efter remissperioden kommer synpunkterna att sammanställas och bearbetas, för att utveckla trafikförsörjningsprogrammet ytterligare. Kollektivtrafiknämnden ansvarar för att ta fram ett förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram som fastställs av regionfullmäktige. Programmet bör omfatta tiden 2027 – 2033. Tiden är satt utifrån när olika trafikupphandlingar inträffar. En preliminär tidsplan har tagits fram för arbetet. Målsättningen är att programmet ska fastställas av regionfullmäktige i oktober 2026.

Förslag till beslut

1. Remissutgåva Trafikförsörjningsprogram 2027–2033 godkänns och skickas på remiss till länets kommuner och andra intressenter.

2. Remisstiden fastslås att omfatta perioden 2026-02-18 – 2026-04-30.

Expedieras till
Regionala utvecklingsdirektör
Områdeschef Kollektivtrafiken
Länets kommuner

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Remissutgåva Trafikförsörjningsprogram 2027–2033
- Trafikförsörjningsprogram 2027-2033 - remissutgåva feb 2026
- Bilaga 1. Linjer och utbud av upphandlad kollektivtrafik
- Bilaga 2. Tillgänglighet
- Bilaga 3. Färdtjänst och riksfärdtjänst

9. Svar på remiss från Östersunds kommun - Slutrapport för beredningsgruppen för luftkvalitet (KTN/73/2025)

Ärendebeskrivning

Östersunds kommun har skickat slutrapporten för beredningsgruppen för luftkvalitet på remiss. Beredningsgruppen har i uppdrag att ta fram långsiktiga åtgärder för att Östersund ska klara miljökvalitetsnormen för PM10 - både dagens krav och de skärpta normerna som träder i kraft 2030. Slutrapporten innehåller förslag på åtgärder och utredningar för att klara de skärpta kraven. För Region Jämtland Härjedalen är två av förslagen särskilt relevanta då de direkt påverkar kollektivtrafikens framkomlighet, regularitet och trafiksäkerhet:

- Utredning av salt som komplement till sand vid halkbekämpning.
- Utredning av tillfälligt sänkt hastighet på utsatta vägsträckor.

Region Jämtland Härjedalens bedömning utgår från Trafikförsörjningsprogrammet, regionala klimat- och utvecklingsmål, kollektivtrafiklagstiftningen (2010:1065) samt EU:s reviderade luftkvalitetsdirektiv som skärper normerna från 2030. En välfungerande kollektivtrafik är en central del av arbetet med att minska biltrafiken och därmed partikelhalterna i stadsmiljön. Åtgärder som påverkar framkomlighet och restider har därför betydelse både för luftkvalitet och regional utveckling.

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på att utreda saltning vid nollgenomslag, då detta kan minska uppkomsten av PM10-partiklar och samtidigt förbättra framkomligheten för busstrafiken vid halka. Region Jämtland Härjedalen bedömer att en utredning bör inkludera effekter på framkomlighet, trafiksäkerhet, regularitet och restider, särskilt på stråk med hög turtäthet.

Förslaget om tillfälligt sänkta hastigheter kan bidra till minskade partikelhalter men riskerar att förlänga restider och påverka punktligheten. Region Jämtland Härjedalen anser att en konsekvensanalys av påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet, tidtabellsstabilitet och restider bör ingå i utredningen.

Förslagen bedöms inte innebära direkta kostnader för Region Jämtland Härjedalen. Kommunens eventuella investeringar bedöms inte medföra krav på regional finansiering. För regionen kan förbättrade driftförhållanden innebära minskade

störningskostnader och ökad driftsäkerhet.

Region Jämtland Härjedalen ser i huvudsak positivt på slutrapportens förslag och betonar vikten av att kollektivtrafikens behov av framkomlighet, regularitet och trafiksäkerhet beaktas i de fortsatta utredningarna.

Förslag till remissvar återfinns i bilagan. Remissen ska besvaras senast 2 mars 2026.

Förslag till beslut

Upprättat förslag till remissvar på Slutrapport för beredningsgruppen för luftkvalitet antas.

Expedieras till

Östersunds kommun

Områdeschef Kollektivtrafik

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Svar på remiss – Slutrapport för beredningsgruppen för luftkvalitet
- Svar på remiss – Slutrapport för beredningsgruppen för luftkvalitet
- Remissmissiv: Beredningsgrupp - åtgärder för att nå gränsvärdesnorm/miljökvalitetsnorm (MKN) för partikelföroreningar PM10
- Protokollsutdrag Kommunstyrelsen Östersunds kommun 2025-12-02 § 321 Beredningsgrupp -åtgärder för att nå gränsvärdesnorm/miljökvalitetsnorm (MKN) för partikelföroreningar PM10
- Remiss: Slutrapport för beredningsgruppen för luftkvalitet
- Utredning - En effektivare användning av allmän parkering i centrala Östersund
- PM - uppföljning frågor från beredningsgrupp för luftkvalitet, möte 1

10. Svar på initiativvärende från Andrea Fors och Ronny Karlsson (SD) om en kollektivtrafik som möter flygresenärers behov (KTN/57/2025)

Ärendebeskrivning

Initiativvärendet från Andrea Fors (SD) och Ronny Karlsson (SD) lyfter att Åre Östersund Airport trafikeras av busslinje 3 med ungefär timmestrafik och att flygplatsen har 1–6 flyg per dag. Alternativen att resa till och från flygplatsen är bil, taxi eller buss, och taxibilar står normalt inte på plats utan förbeställning. Initiativet pekar på att bussens avgångar inte är synkroniserade med flygets tider, vilket leder till långa väntetider och begränsad tillgänglighet för flygresenärer.

Kollektivtrafiken till flygplatsen bedrevs tidigare som en särskild flygbuss med avgångar anpassade till landningstider. Denna lösning avvecklades i samband med nytt linjenät 2024. Flygtrafiken ingick varken i kollektivtrafikutredningen som Ramboll genomförde, eller i den efterföljande upphandlingen av stadstrafiken.

Efter tecknade trafikavtal inkom en politisk uppmaning att säkerställa trafik till flygplatsen igen. Linje 3 förlängdes därför från Frösö Park, trots att delar av sträckan går på en enskild väg utan avtalat vinter- och vägunderhåll. Trafiken körs med fasta intervall hela trafikdygnet, oberoende av flygets tider, vilket innebär att resenärer

ofta missar anslutningar eller får långa väntetider. Trafiken körs även när flygplatsområdet är stängt och vägen kan vara oframkomlig.

I december 2024 glesades trafiken på linje 3 från 30- till 60-minuterstrafik på grund av resursbrist och prioriteringar i södra Östersund. Trots glesningen behölls fasta avgångar från flygplatsen, vilket fortsatt genererat kundärenden. I december 2025 avvecklades linje 3 och linje 4 förlängdes i stället till flygplatsen. Denna lösning har upplevts negativt av flera resenärer, bl.a. på grund av förseningar, inställda turer och överfulla bussar. Inför fortsatt trafik längs denna sträcka behöver en riskbedömning genomföras, samt vidare samverkan ske mellan Regionen, Swedavia, Frösö Park och berörd vägförening för att bedöma om vägen kan trafikeras på ett säkert och hållbart sätt.

Statistik visar att endast 6–7 % av flygresenärerna använt busstrafiken, både historiskt under perioden med flyganpassad flygbuss och i nuvarande lösningar. Det är oklart om detta beror på tidtabell, prisnivå, restid eller andra faktorer. Restiden har ökat från cirka 15 till cirka 30 minuter, medan priset har blivit lägre. Resandet till och från flygplatsen utgör cirka 0,38 % av stadstrafikens totala resande, både nu och i det tidigare linjenätet. Jämförs med stomlinjerna 1 och 6 som står för nästan 50 % av trafiken. Ett framtida beslutsunderlag behöver därför bygga på fördjupade analyser av resestatistik, efterfrågan och riskbedömningar för att bedöma vilken trafikmodell som är mest ändamålsenlig.

Underlaget visar att nuvarande lösning har betydande utmaningar kopplat till drift, vägförutsättningar, resenärerfarenheter och nyttjandegrad. Historiken visar även att helt flyganpassad trafik inte resulterat i högre nyttjande än dagens upplägg. Vid framtida utformning bör även regionens uppdrag att inte konkurrera ut taxinäringen beaktas. Sammantaget bedöms en särskild utredning krävas för att pröva alternativa trafikmodeller som bättre kan möta behov, förutsättningar och kostnadseffektivitet.

Förslag till beslut

1. Initiativärendet anses besvarat.
2. Regiondirektören får i uppdrag att utreda en annan trafiklösning än nuvarande linjelagda kollektivtrafik till Åre Östersund Airport.

Expedieras till

Andrea Fors och Ronny Karlsson (SD)
Områdeschef kollektivtrafik

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Svar på initiativärende KTN/57/2025 – Kollektivtrafik till Åre Östersund Airport
- Initiativärende från Andrea Fors (SD) och Ronny Karlsson (SD) om en kollektivtrafik som möter flygresenärers behov
- §45 Kollektivtrafiknämnden Initiativärende från Andrea Fors (SD) och Ronny Karlsson (SD) om en kollektivtrafik som möter flygresenärers behov

11. Svar på medborgarförslag om helgtrafik mot Hara (KTN/65/2025)

Ärendebeskrivning

Det har inkommit ett medborgarförslag som efterfrågar utökad helgtrafik med buss över Vallsundsbron till och från Hara. I dag trafikeras sträckan av två turer på lördagar och en tur på söndagar, vilket förslagsställaren menar är otillräckligt för de boendes behov. Förslagsställaren lyfter att det begränsade utbudet innebär att framför allt ungdomar och personer utan tillgång till bil eller körkort får mycket begränsade möjligheter att ta sig till Östersunds centrum för att delta i fritidsaktiviteter, kulturutbud, sociala aktiviteter, handel eller andra samhällsfunktioner. Förslagsställaren framhåller även att boende i området bidrar med skatt till regionen och bör ha möjlighet att ta del av en välfungerande kollektivtrafik även under helgerna.

Region Jämtland Härjedalens trafikering av landsbygd och ytterområden utgår från Trafikförsörjningsprogrammet, som anger målen för kollektivtrafikens utveckling, prioriteringar och ekonomiska ramar. Programmet bygger på principerna om att trafiken ska dimensioneras utifrån efterfrågan, kostnadseffektivitet och regional nytta. Regionens uppdrag är att erbjuda en så likvärdig kollektivtrafik som möjligt, men inom de ekonomiska och praktiska förutsättningar som finns. Det innebär att trafiken behöver prioriteras till de stråk och relationer där samhällsnyttan är som störst och där det finns dokumenterade resbehov och ett stabilt resenärsunderlag.

I arbetet med trafikplanering görs analyser av resandevolymer, befolkningsunderlag, pendlingsmönster, fordonsutnyttjande och kostnadsstruktur. Dessa analyser utgör grunden för beslut om var trafiken behöver förstärkas, bibehållas eller anpassas. I områden med låga resandetal behöver regionen ofta göra avvägningar mellan lokala önskemål om utökad trafik och de ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av sådana insatser.

För sträckan mellan Hara och Östersund visar analyser av resandestatistik att underlaget är lågt, särskilt under helger. De turer som i dag körs är fortsatt mycket glest nyttjade. En utökning av helgtrafiken skulle därmed medföra ökade kostnader och fler fordonskilometer utan att det finns tillräcklig efterfrågan för att motivera satsningen. En sådan utbyggnad bedöms inte vara förenlig med regionens målsättning om en långsiktigt hållbar utveckling av kollektivtrafiken, varken ekonomiskt eller miljömässigt.

Regionen följer kontinuerligt resandeutvecklingen och arbetar med att stärka kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet. Om resandet förändras eller om nya behov uppstår kan trafikeringen i området komma att ses över på nytt, men utifrån dagens förutsättningar bedöms en utökad helgtrafik inte vara möjlig inom befintliga ramar.

Med anledning av ovanstående föreslås att medborgarförslaget avslås.

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår regionfullmäktige

Medborgarförslaget avslås.

Expedieras till

Förslagsställaren

Områdeschef Kollektivtrafik

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Svar Medborgarförslag om helgtrafik mot Hara
- Medborgarförslag om stadsbussar mot Hara på helger (RS_931_1_2025)
Maskad

12. Valärenden 2026 (KTN/3/2026)

Ärendebeskrivning

Intresseföreningen Norrtåg: Fyllnadsval av ledamot för perioden fram till och med 2026-12-31 istället för Catarina Espmark (M) som avsagt sig uppdraget.

13. Anmälan av delegationsbeslut

Förslag till beslut

Anmälan av delegationsbeslut enligt upprättad förteckning noteras till protokollet.

Delegeringsbeslut

- KTN/8:11/2025 Delegationsbeslut färdtjänst/riksfärdtjänst 2025-11-01--2025-11-30
- KTN/8:12/2025 Delegationsbeslut färdtjänst/riksfärdtjänst 2025-12-01--2025-12-31
- KTN/8:1/2026 Delegationsbeslut färdtjänst/riksfärdtjänst 20260101-20260131
- KTN/2:5/2025 Delegationsbeslut fattade av chefer - Anställningar inom kollektivtrafiken 2025-12-06--2026-01-06
- KTN/2:1/2026 Delegationsbeslut fattade av chefer - Anställningar inom kollektivtrafiken 2026-01-07--2026-02-01
- KTN/13:1/2026 Delegationsbeslut Samverkansavtal Samverkande Inland 2025-2026
- KTN/12:1/2026 Delegationsbeslut Samverkansavtal tågtrafik inom Norrtåg 2025-2026
- KTN/1:1/2026 Delegationsbeslut Deltagande kurs konferens förtroendevalda 2026 - Järnvägsforum
- KTN/1:2/2026 Delegationsbeslut Deltagande kurs konferens förtroendevalda 2026 - Järnvägsforum