Kallelse/föredragningslista
Regionala utvecklingsnämnden
2018-11-13

Tid: kl. 09:00-16:00

Plats: Styrelserummet, Regionens hus

Ordförande
Robert Uitto (S)

Ledamöter
Thomas Hägg (S)
Elisabet Fjellström (S)
Jörgen Persson (S)
Maria Nerpin (S)
Susanné Wallner (M), Vice ordförande
Catarina Espmark (M)
Elise Ryder Wikén (M)
Eva Hellstrand (C), 2:e vice ordförande
Can Savran (C)
Jörgen Larsson (C)
Marie Svensson (V)
Thomas Johansson Nordqvist (-)

Ersättare
Ella Wallberg (S)
Mia Eriksson (S)
Tahar Khalfallah (S)
Jonny Springe (S)
Maria Jakobsson (S)
Thomas Gutke (M)
Pontus Nissblad (M)
Gunnar Hjelm (M)
Bo Danielsson (V)
Bengt-Åke Arendolf (SD)
Mats El Kott (L)
Karin Thomasson (MP)
Stefan Nilsson (KD)

Övriga

1. Program för regionala utvecklingsnämnden den 13 november 2018

Beslutsunderlag

- Program för regionala utvecklingsnämnden den 13 november 2018

2. Val av justerare och tid för justering

3. Fastställande av föredragningslista

Ärendebeskrivning

Enligt reglemente för regionala utvecklingsnämnden har preliminär föredragningslista över de ärenden som avses bli behandlade vid sammanträdet utsänts till ledamöter och ersättare.

Förslag till beslut

Preliminär föredragningslista fastställs som slutlig föredragningslista.

4. Förvaltningschefens rapport (RUN/4/2018)

Ärendebeskrivning

- Läget i organisationen
- Verksamhetsplanering 2019

5. Informationer (RUN/6/2018)

Ärendebeskrivning

- Revidering av den regionala utvecklingsstrategin (RUS)
- Framtiden

6. Regionala utvecklingsnämndens uppföljning av projekt (RUN/9/2018)

Ärendebeskrivning

- Etableringsfrämjande samverkan (RUN/563/2015)
- Jämställd regional tillväxt (RUN/272/2017)

7. Uppföljning av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2018 (RUN/21/2018)

Ärendebeskrivning

Regionala utvecklingsnämnden beslutade godkänna internkontrollplan 2018 den 19 december 2017, § 181. Denna plan i sju punkter ska följas upp av nämnden i maj och december.

Föreliggande uppföljning visar att allvarlighetsgrad och sannolikhet för minskning av EU:s nästa långtidsbudget och dess påverkan på sammanhållningspolitiken samt nedskärning av regionbidraget till statsbidragsberättigad verksamhet är fortsatt höga.

Ett metodiskt arbete fortgår för att minska risken för våld eller hot om våld i samband med publika arrangemang samt för att öka säkerheten i samband med arrangemang i andras lokaler.

Med införandet av Office 365 har den digitala kommunikationen och den gemensamma dokumentationen förbättrats avsevärt.

Förslag till beslut
Arbetsutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden

Uppföljningen av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2018 godkänns.

Expedieras till
Regionstyrelsen

Beslutsunderlag
- §78 Arbetsutskottet Uppföljning av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2018
- Uppföljning av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2018, november

8. Regionala utvecklingsnämndens uppföljning jämlik och jämställd region (RUN/84/2018)

Ärendebeskrivning
Enligt regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan för 2018 ska arbetet för en jämlik och jämställd region följas upp vid nämndens sammanträde i november. Uppföljningen utgår från de mål som enligt regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan finns för verksamheten, och redogör för måluppfyllelse samt planerade åtgärder för att nå målen.

Regionala utvecklingsnämndens arbete för en jämlik och jämställd region styrs också av de villkor regeringen beslutat om gällande riksdagens fördelade anslag inom utgiftsområde 1 Rikets styrelse, 19 Regional tillväxt och 22 Kommunikationer. Även dessa kommenteras i uppföljningen.

Förslag till beslut
Uppföljningen av arbetet för en jämlik och jämställd region läggs till handlingarna.

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse Uppföljning jämlik och jämställd region
- Regionala utvecklingsnämndens uppföljning 2018 - Jämlik och jämställd region
- Slutrapport Jämställd Regional Tillväxt Jämtland Härjedalen 2016-2018 (RUN/272/2017)

9. Remiss: Naturvårdsverkets skrivelse om landsbygdsutveckling i strandnära läge (RUN/400/2018)

Ärendebeskrivning
Region Jämtland Härjedalen har getts möjlighet att svara på Miljö- och energidepartementets remiss gällande Naturvårdsverkets skrivelse Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge. Förslaget har även remitterats till länets kommuner och Region Jämtland Härjedalen har tagit in dessa synpunkter och sammanställt huvuddragen i remissvaret. Yttrandet ska vara Miljö- och energidepartementet tillhanda senast den 16 november 2018.

Region Jämtland Härjedalen konstaterar att översynen föreslår relativt små förändringar och att förtydliganden behövs i flera av förslagen. Systemet upplevs av

kommunerna inte tillräckligt flexibelt och kopplingen till översiktsplanerna svår, förslaget ger här ingen direkt lösning. En kompletterande utredning kring bostadsbyggande och landsbygdsutveckling i strandnära läge välkomnas.

Förslag till beslut

Svar på remiss av Naturvårdsverkets skrivelse *Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge* skickas till Miljö- och energidepartementet enligt upprättat förslag.

Expedieras till

Miljö- och energidepartementet

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Remiss: Naturvårdsverkets skrivelse om landsbygdsutveckling i strandnära läge
- Förslag till remissvar: Naturvårdsverkets skrivelse Uppdarg att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge
- Missiv till Remiss av Naturvårdsverkets skrivelse Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge
- Naturvårdsverkets skrivelse Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge

10. Ändringsbeslut avseende projektet ”Innovation Champions in Jämtland” (RUN/27/2016)

Ärendebeskrivning

Den 1 mars 2016 beviljade Region Jämtland Härjedalen medfinansering till projektet ”Innovation Champions in Jämtland” med 27,50%, motsvarande 3 000 000 kronor. Projektet har sedermera löpt på och en halvtidsutvärdering genomförd av extern utvärderare levererades i december 2017. Den visar att projektet levererar konkreta resultat kopplat till uppställda målsättningar, att verksamheten upplevs fylla ett behov i regionen men att projektet samtidigt brottas med att hitta rätt i samverkan och möta olika partners förväntningar. Projektet avslutas 28 februari 2019.

Under 2018 hamnade projektet sedermera i en situation med underfinansiering på grund av att Almi Företagspartner Mitt AB meddelat att den ”in natura-finansiering” som bolaget skulle leverera inte kommer att kunna verkställas fullt ut (finansiering genom arbetsinsats). Enligt ursprunglig budget skulle finansieringen bestå av 4 800 arbetade timmar vilket motsvarar finansieringsvärdet 1 584 000 kronor. Almi har meddelat att de kommer att kunna verkställa 2 580 av dessa timmar och därigenom finansiera projektet med 851 400 kronor. Med anledning av detta har projektägaren Peak Region AB ställt förfrågan om ökad medfinansiering från Region Jämtland Härjedalen. Denna lösning skulle möjliggöra för projektet att genomföra fullskalig verksamhet enligt plan. De kommuner som enligt ursprungsbeslut medfinansierar projektet genom insats i arbetstid har också bidragit till att kompensera den del av finansieringen som Almi inte levererar till ett värde motsvarande 99 000 kronor jämt fördelat mellan kommunerna.

Ovanstående skulle innebära att Region Jämtland Härjedalens medfinansiering ändras till 33,30%, dock max 3 633 600 kronor.

Förslag till beslut

- Region Jämtland Härjedalen beslutar att ändra medfinansieringen i projektet ”Innovation Champions in Jämtland” till 33,30% av redovisade och godkända kostnader, dock max 3 633 600 kronor.
- Medfinansiering tas från anslag 1:1. Regionala tillväxtåtgärder.
- Beslutet har fattats med stöd av Förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken och gäller under förutsättning att övrig finansiering ordnas enligt reviderad budget.

Beslutsunderlag

- Ansökan om ändring av beslut för projekt "Innovation Champions"
- Tjänsteskrivelse Ändringsbeslut avseende projektet "Innovation Champions"

11. Tillfällig delegering av beslutanderätt gällande projektstöd och företagsstöd (RUN/507/2018)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen tilldelas årligen statliga medel genom anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder. Medlen fördelas ut i form av regionalt företagsstöd, stöd till kommersiell service och stöd till projektverksamhet enligt förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken, förordning (2015:211) om statligt stöd till regionala investeringar, förordning (2015:210) om stöd för att regionalt främja små och medelstora företag, och förordning (2000:284) om stöd till kommersiell service. Regionfullmäktige har delegerat beslutanderätten gällande fördelning av dessa medel till regionala utvecklingsnämnden. För år 2018 är Region Jämtland Härjedalens totala anslagskredit 11 390 000 kronor och bemyndiganderamen uppgår till 220 000 000 kronor.

1:1-medlen administreras via Tillväxtverket, och regionala utvecklingsnämndens beslut om medfinansiering verkställs i det nationella ärendehanteringssystemet (Nyps). Nya beslut kan senast registreras i ärendehanteringssystemet den 19 december, vilket är något tidigare än normalt med anledning av omställning till ny version av ärendehanteringssystemet. För att uppnå årets anslagsnivå och bemyndiganderam behöver såväl medel betalas ut till stödmottagare som nya medfinansieringsbeslut tas. Ordinarie möte för regionala utvecklingsnämnden hålls 18 december och det blir för nära inpå årets stängning av ärendehanteringssystemet och besluten måste hinna verkställas för att Region Jämtland Härjedalen ska uppnå kravet på årets bemyndiganderam. Därför föreslås att beslutanderätt gällande projektstöd och företagsstöd delegeras till regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott.

Förslag till beslut

- Beslut om medfinansiering av projektverksamhet genom anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder överstigande 2 miljoner kronor delegeras till regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott under perioden 2018-11-14 till och med 2018-12-17.
- Beslut om regionalt investeringsstöd ur anslaget för regionala tillväxtåtgärder (1:1-medel) överstigande 5 miljoner kronor delegeras till regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott under perioden 2018-11-14 till och med 2018-12-17.

Expedieras till
Områdeschef Näringsliv
Regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse Tillfällig delegering av beslutanderätt gällande projektstöd och företagsstöd

12. Ombudsinstruktion Extra bolagsstämma Peak Region AB, 20 november 2018 (RUN/415/2018)

Ärendebeskrivning
Peak Region har kallat till extra årsstämma den 20 november 2018. Ombud för Region Jämtland Härjedalen ska delges Region Jämtland Härjedalens ställningstaganden till ärenden på stämmans dagordning.

Region Jämtland Härjedalens ombud för Peak Region AB är Anders Frimert, och ombudsersättare är Eva Hellstrand.

Den extra årsstämman har följande punkter på sin dagordning:
1. Val av ordförande vid stämman
2. Val av sekreterare vid stämman
3. Upprättande och godkännande av röstlängd
4. Godkännande av förslag till dagordning
5. Val av en justeringsman
6. Prövning om stämman blivit behörigen sammankallad
7. Beslut om ny bolagsordning
8. Val av styrelseledamöter
9. Anmälan av Ägardirektiv
10. Information om nytt aktieägaravtal
11. Val av ledamöter till valberedning
12. Övriga frågor

Bilagd till kallelsen finns aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv. Dessa har godkänts av regionfullmäktige den 9 oktober 2018, § 127.

I aktieägaravtalets § 5 framgår det hur styrelsens ska vara sammansatt:
”*Styrelsen skall bestå av lägst tre (3) och högst nio (9) ledamöter och inga suppleanter såvida inte annat mellan parterna överenskommits.*
Av styrelsens medlemmar skall 1 ledamot utses av Samling Näringsliv Jämtlands Län Ekonomisk Förening. 1 gemensam ledamot för Region Jämtland Härjedalen, Östersunds Kommun, Krokoms Kommun samt Åre Kommun. Övriga ledamöter utses av MIUN Holding AB.
Styrelsens ordförande och eventuell vice ordförande ska utses på årsstämman.”

Region Jämtland Härjedalen ska tillsammans med ovan nämnda kommuner utse en gemensam ledamot till styrelsen.

I varken ägardirektiv eller i bolagsordningens § 6 Styrelse framgår det något om att styrelsen ska var jämställd, vilket är ett krav som Region Jämtland Härjedalen eftersträvar.

Förslag till beslut

- Region Jämtland Härjedalens ombud ska påtala att styrelsen i Peak Region AB ska vara jämställd gällande könsfördelning bland styrelsens medlemmar, och även framföra att följande text bör införas i styrdokumenten för Peak Region AB:
  ”*Styrelse och ledning ska eftersträva en jämställd verksamhet där makt och inflytande ska analyseras genom representation på/ i ledande befattningar. Vid nyrekrytering eller när ersättare ska utses ska det underrepresenterade könet ges företräde om kvalifikationerna är lika.*”
- Region Jämtland Härjedalens ombud ska rösta för att xxx xxxx utses till Region Jämtland Härjedalens, Krokoms kommuns, Åre kommuns och Östersunds kommuns gemensamma representant i styrelsen för Peak Region AB, samt för övriga styrelseledamöter enligt valberedningens förslag.
- Region Jämtland Härjedalens ombud ska i övrigt rösta för godkännande av föreslagna och framlagda styrdokument till den extra årsstämman.

Expedieras till

Ombud
Ombudsersättare

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Ombudsinstruktion Extra bolagsstämma Peak Region AB, 20 november 2018
- Kallelse till extra bolagsstämma Peak Region AB, 20 november 2018
- Dagordning extra bolagsstämma 20181002
- NYTT Förslag till ny bolagsordning
- NYTT Förslag till nya ägardirektiv
- NYTT Förslag till nytt aktieägaravtal

13. Letter of support: Trafikverkets projekt grön omställning för flyg (RUN/539/2018)

Ärendebeskrivning

Trafikverket har fått i uppdrag att arbeta med grön omställning för flyg. Tillsammans med forskningsinstitutet RISE håller de nu på att skriva en projektansökan inom Norra Periferiprogrammet för att utreda och driva på utvecklingen för produktion av biobränsle för flyg. Projektet beräknas pågå från maj 2019 - april 2022.

De fyra nordligaste länen har tillfrågats att skriva under ansökan via ett så kallat "Letter of support". Det innebär att Region Jämtland Härjedalen skriver under ett brev som förklarar att vi stödjer detta projekt, samt anger varför projektet är viktigt för Jämtland Härjedalen. Trafikverket kommer att vara "lead-partner" och projektet kräver ingen medfinansiering från Region Jämtland Härjedalen. Däremot kan organisationen välja att delta med visst arbete vid punktinsatser, löneersättning kommer då att vara möjlig. Inbjudan till seminarier etc. ingår.

Förslag till beslut

- Region Jämtland Härjedalen ställer sig positiv till Trafikverkets projekt för grön omställning för flyg, och har för avsikt att delta.
- Letter of support gällande Trafikverkets projekt för grön omställning för flyg skickas till Trafikverket enligt upprättat förslag.

Expedieras till

Trafikverket

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Letter of support: Trafikverkets projekt grön omställning för flyg
- GreenFly Project Presentation

14. Samarbets- och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län (RUN/455/2018)

Ärendebeskrivning

Länets kommuner och landstinget/regionen har sedan 2008 samarbetat om den särskilda kollektivtrafiken och anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken. Målet med samarbetet mellan parterna är att gemensamt och kostnadseffektivt svara för särskild kollektivtrafik. Parterna är överens om att samarbeta så att effektivast möjliga samordning inom den särskilda kollektivtrafiken och mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken uppnås. Resenär ska kunna uppleva en bra kvalitet och en god service från att resan beställs till den är genomförd. Partena förbinder sig att verka för en harmonisering av regelverk och taxa för att effektivisera en resesamordning.

Avtalen har uppdaterats så att begrepp och formuleringar är uppdaterade och stämmer med dagens förhållanden. Uppdateringen har skett genom arbetsmöten där samtliga parter haft möjlighet att delta.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

- Samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län antas.
- Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län antas.

Expedieras till

Länets kommuner, Länstrafiken i Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- §40 Utskottet för infrastruktur Samarbets- och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län
- Samarbetsavtal
- Uppdragsavtal med bilagor
- Bilaga 6 Information sjukresor

15. Revidering av mål i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 (RUN/1082/2015)

Ärendebeskrivning

Det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet antogs av regionfullmäktige 2016-04-11—12, §59. Programmet utarbetades under 2015, och mål för trafikens utveckling är satta för åren 2016, 2018 och 2020.

I kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) 2 kap 8 § framgår att *Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras*.

Målen och utfallet för 2016 följdes upp vid regionala utvecklingsnämndens sammanträde i september 2017, § 126. Utifrån utfallet för såväl 2016 som 2017 föreslås att ett antal av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet revideras. Anledning till att målen behöver revideras är flera. Mål om självfinansieringsgrad är satt innan den felaktiga fördelningen mellan Norrlandslänen upptäcktes, vilket innebär att självfinansieringsgraden är lägre än vad som angivits och antagits. Mål som är satta utifrån värden i kundbarometern KOLBAR har fått förändrade värden på grund av att mätmetoden har förändrats. Miljömålet formulerat som minskade nettoutsläpp av CO2 har med råge uppfyllts, tack vare att fordonen körs på HVO i större utsträckning än vad som tidigare antagits.

Ärendet behandlades av regionala utvecklingsnämnden den 16 oktober 2018, § 161, nämnden beslutade då att återremittera ärendet med följande motivering: ”*Regionen måste ha en målsättning att Länstrafiken ska ha så hög självfinansieringsgrad som möjligt. Om de mål som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet inte nås kan inte lösningen vara att ta bort målet. Målet bör istället revideras.* ”

Trafikförsörjningsprogram ska ha mål för verksamheten – den regionala kollektivtrafiken. Självfinansieringsgraden är ett mått på hur bolaget bedriver verksamheten. Förslaget är att målet utgår ur Trafikförsörjningsprogrammet och läggs till i ägardirektivet.

Utskottet för infrastruktur behandlade ärendet den 26 oktober 2018, § 41, och utifrån utskottets beslut har justeringar gjorts i beslutsunderlaget. Reviderade mål sätts för år 2020.

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

Reviderat *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020* antas.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Revidering av mål i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

- PM Reviderade mål i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 (med förslag till reviderade mål 2020)
- §41 Utskottet för infrastruktur Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020
- §161 Regionala utvecklingsnämnden Revidering av mål i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

16. Deltagande kurs/konferens förtroendevalda (RUN/1/2018)

Ärendebeskrivning

- Naboerkonferens, Åre 30-31 januari 2019

Beslutsunderlag

- Naboerkonferens 30-31 januari 2019

17. Anmälan av delegationsbeslut

Delegeringsbeslut

- RUN/235:8/2018 Delegationsbeslut Fördelning av medel för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar 2018
- RUN/448:4/2018 Delegationsbeslut Remiss: Tillgänglighetsstrategi för skyddade natur- och kulturområden i Jämtlands län
- RUN/448:5/2018 Yttrande över remiss Tillgänglighetsstrategi för skyddade natur- och kulturområden i Jämtlands län
- RUN/469:6/2018 Delegationsbeslut Projektbidrag för kulturskapare
- RUN/488:2/2018 Delegationsbeslut Projektbidrag Umeå sameförening
- RUN/428:4/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd Gravenfors & Co AB
- RUN/427:4/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd Gravenfors & Co AB
- RUN/475:7/2018 Delegationsbeslut Samråd gällande en utbyggd flygledning på distans - regionala effekter
- RUN/484:3/2018 Delegationsbeslut 6th Northern Regionla Session of EYP Sweden
- RUN/339:4/2018 Delegationsbeslut Ändringsbeslut avseende Ramprogram Jämtland Härjedalen - Att främja energieffektivitet och användning av förnybar energi i företag
- RUN/481:5/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd Jemtab Systems AB
- RUN/32:8/2018 Delegationsbeslut fattade av chefer - Anställningar 20180912-2018101
- RUN/490:2/2018 Delegationsbeslut Ansökan från Åredalens folkhögskola om stöd till konstutbildningen
- RUN/473:4/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd Tandsbyns Mekaniska Verkstad AB
- RUN/2:8/2018 Delegationsbeslut färdtjänst/riksfärdtjänst 20180701-20180731
- RUN/2:9/2018 Delegationsbeslut färdtjänst/riksfärdtjänst 20180801-20180831
- RUN/2:10/2018 Delegationsbeslut färdtjänst/riksfärdtjänst 20180901-20180930
- RUN/288:32/2018 Delegationsbeslut Projektbidrag för kulturskapare
- RUN/449:5/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd - Recondoil Sweden AB

- RUN/426:5/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd/Mikrostöd Naturturism - Renen Elsa
- RUN/535:1/2018 Delegationsbeslut Upphandlingsuppdrag Strukturanalys Jämtlands län
- RUN/479:2/2018 Delegationsbeslut Bidrag Korpen SDF Jämtland Härjedalen
- RUN/623:5/2017 Delegationsbeslut Projektbidrag Heimbygda
- RUN/303:4/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd Yuva of Åre AB

18. Anmälan av inkomna handlingar

Ärendet i korthet

- Protokoll: Utskottet för infrastruktur 2018-10-26
- Protokoll: Arbetsutskottet 2018-10-26

Samtliga protokoll finns tillgängliga via https://meetingsplus.regionjh.se/.

Anmälningar

- RUN/167:7/2018 Minnesanteckningar Partnerskapet Atlantbanans styrgruppsmöte (#3) den 3 oktober 2018
- RUN/218:4/2018 VD brev Naboer AB för kvartal 3 2018
- RUN/167:9/2018 Missiv Utvärdering av Partnerskapet Atlantbanans första tre verksamhetsår 2016 – 2018
- RUN/445:2/2018 Protokollsutdrag Östersunds kommun Ks § 267/2018 Jämtland Härjedalen - A Business Region on the Move
- RS/1867:2/2018 Svar till Luftfartsverket_2018-09-26 Samråd gällande en utbyggd flygledning på distans (regeringsuppdrag N2018/02442/SUBT) – regionala effekter
- RUN/270:5/2018 Protokoll från ordinarie årsstämma 2018-05-17
- RUN/201:4/2018 Styrelseprotkoll nr 144 2018-09-13 - AB Transitio
- RUN/1157:30/2015 Slutversion - En handbok i normkritik och HBTQ
- RUN/516:1/2018 Inbjudan Naboer-träff 30-31 januari, 2019
- RUN/463:5/2018 Beslut om projektmedel Tillväxtverket

1

Program för regionala utvecklingsnämnden den 13 november 2018

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Sekretariatet
Emma Borg
Tfn: 063-14 76 47
E-post: emma.borg@regionjh.se

2018-10-22

43637

Program för regionala utvecklingsnämnden den 13 november 2018

Tid: **kl. 09.00 – 16.00 Öppet sammanträde**
kl. 13.30 – 13.45 Allmänhetens frågestund
Plats: **Styrelserummet, Regionens hus**

	Informationer:	
09.00	Revidering av den regionala utvecklingsstrategin	Maria Kumpula
09.20	Revidering av mål i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016–2020	Ruth Eriksson
09.40	Paus	
	Regionala utvecklingsnämndens uppföljning av projekt	
10.00	• Jämställd regional tillväxt	Dan Humble
10.40	• Etableringsfrämjande samverkan	Fredrik Blom
11.00	Ändringsbeslut avseende projektet "Innovation Champions" Tillfällig delegering av beslutanderätt gällande projektstöd och företagsstöd Ombudsinstruktion Extra bolagsstämma Peak Region AB Letter of support: Trafikverkets projekt grön omställning för flyg	Anders Byström
	Informationer:	
11.30	Framtiden	Elin Nirjens

12.00	Lunch	
13.00	Partigrupper	
13.30	Allmänhetens frågestund	
13.45	Förvaltningschefens rapport	Anders Byström
14.00	Beslutsärenden	

Offentligt sammanträde
Från och med regionala utvecklingsnämndens beslut den 3 februari 2015 är regionala utvecklingsnämndens möten delvis offentliga. Det betyder att medborgare, media och medarbetare är välkomna att lyssna på föredragningar i frågor där nämnden fattar beslut eller där beslut går vidare till regionfullmäktige.

Frågor från allmänheten
Frågan får inte avse myndighetsutövning mot enskild person. En fråga ska besvaras under det sammanträde som frågan ställts.

Frågor ska vara skriftliga och undertecknade av frågeställaren. Frågorna lämnas in minst en dag före sammanträdet och ska besvaras vid en särskilt angiven tidpunkt under sammanträdet.

Respektive ledamot eller parti ansvarar för att frågeställaren samt övriga partier i nämnden får skriftliga svar vid eller efter sammanträdet.

Nämndens presidium bestämmer hur frågestunden ska genomföras och bestämmer vilka förtroendevalda eller anställda som behöver kallas för att lämna upplysningar.

Åhörarna har i övrigt ingen yttranderätt under den del av sammanträdet som är offentligt.

7

Uppföljning av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2018

RUN/21/2018

§78

Uppföljning av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2018 (RUN/21/2018)

Sammanfattning

Regionala utvecklingsnämnden beslutade godkänna internkontrollplan 2018 den 19 december 2017, § 181. Denna plan i sju punkter ska följas upp av nämnden i maj och december.

Föreliggande uppföljning visar att allvarlighetsgrad och sannolikhet för minskning av EU:s nästa långtidsbudget och dess påverkan på sammanhållningspolitiken samt nedskärning av regionbidraget till statsbidragsberättigad verksamhet är fortsatt höga.

Ett metodiskt arbete fortgår för att minska risken för våld eller hot om våld i samband med publika arrangemang samt för att öka säkerheten i samband med arrangemang i andras lokaler.

Med införandet av Office 365 har den digitala kommunikationen och den gemensamma dokumentationen förbättrats avsevärt.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden

Uppföljningen av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2018 godkänns.

Beslut

Arbetsutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden

Uppföljningen av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2018 godkänns.

Expedieras till

Regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Uppföljning av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2018
- Uppföljning av regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2018, november

Identifiera och värdera risker						Ta fram och besluta åtgärder			
Beskrivning av risk (risken att något händer)	Beskrivning av konsekven (kan leda till att följande händer)	Allvarlighetsåtgärd	Sannolikhet	Riskpoäng	Hantering av risk (kvarstå, begränsa, eliminera)	Beskrivning av bakomliggande orsaken till risken (varför..? Därför att…)	Åtgärd för att hantera risken	Åtgärd genomförd - datum	Ansvarig för genomförande
Minskning av EU:s nästa långtidsbudget (för perioden efter år 2020).	Påverkar troligen sammanhållningspolitiken ens struktur- och investeringsfonder och därmed även programområdet Mellersta Norrland. Diskussioner som pågår nu innebär allt från ingen förändring till en 30% reducering	4	3	12	Begränsa	Junckerkommissionens politik och Storbritanniens utträde ur EU	Påverkansarbete både politiskt och på tjänstemannanivå		Förvalt-ningschef
Nedskärning av regionbidraget till statsbidragsberättigad verksamhet.	Leder till motsvarande nedskärning av statsbidraget.	4	4	16	Begränsa	Region Jämtland Härjedalens besvärliga ekonomiska läge	Prioritering inom givna budgetramar		Förvalt-ningschef
Förändrade direktiv från regeringen när det gäller statliga anslag och fördelningen av tillväxtmedel.	Minskad tilldelning av medel skulle kunna få förödande konsekvenser för vårt län. Medlen är viktiga för utvecklingen och ger våra små och medelstora företag	4	3	12	Begränsa	Starka krafter anser att bland annat vår region får för stor andel av kakan.	Påverkans- och lobbyarbete.	########	Områdes-chef Näringsliv
Våld eller hot om våld i samband med publika arrangemang	Kan leda till begränsning av yttrandefriheten. Fykisk och/ eller psysisk skada på person.	3	4	12	Begränsa	Vara anställda befinner sig ofta i olika sammanhang där risk finns för möte med instabila personer eller personer med tex politisk	Utbildning i konflikt-hantering och risk-bedömning inför varje evenemang	Löpande på APT	Områdes-cheferna
Säkerhet i samband med arrangemang i andras lokaler	Skada på såväl sak som person.	4	3	12	Eliminera	Vi befinner oss i lokaler som vi inte har full kunskap om vad gäller bland annat brandsäkerhet, nödutgångar etc.	Checklistor, säkerhetsutbildning		Områdes-cheferna

Beskrivning av risk (risken att något händer)	Beskrivning av konsekven (kan leda till att följande händer)	Allvarlighetsåtgärd	Sannolikhet	Riskpoäng	Hantering av risk (kvarstå, begränsa, eliminera)	Beskrivning av bakomliggande orsaken till risken (varför..? Därför att…)	Åtgärd för att hantera risken	Åtgärd genomförd - datum	Ansvarig för genomförande
Påverkan, påtryckningar och viljor när det gäller tillväxtmedlen.	Kan uppstå svårigheter om personalen utsätts.	3	3	9	Begränsa	Region Jämtland Härjedalen beviljar årligen betydande belopp som projekt- och företagsstöd.	Strikta regelverk (finns) och handlingsplaner för hur medlen ska användas. Regelbundna genomgångar, utbildning och stöd till personalen. Uppföljning och kontroll.	Delvis	Områdes-chef Näringsliv
Bristfälliga digitala verktyg och rutiner innebär ineffektivt arbete	Sloserier. Vid brand försvinner viktigt material. Tungarbetat för personalen. Tar tid att hitta i arkiv gentemot att det digitaliserats och ligger på digitalt lagringsmedia, går snabbare att återsöka. Papper kan idag ligga hos olika medarbetar dvs bara en kan jobba	3	4	12	Begränsa		Utbildning i de verktyg och möjligheter som vi har tillgång til. Styr om ansökningar om projekt- och företagsstöd till den digitala "min ansökan". Scanna in övrigt pappersmaterial		Områdes-cheferna

Följa upp och utvärdera genomförda åtgärder				
Är åtgärden genomförd?	Allvarlighetsåtgärd	Sannolikhet	Riskpoäng	Ska risken ingå i näst-kommande års riskanalys?
Pågående. Tjänstemän har påtalat risker med omföring av medel från eruffonderna till socialfonderna.	4	4	16	Ja
Till 2018 genomförd förvaltningen besparingar motsvarande 7,4 mnkr för att klara beslutade inpriortiteringar, utan tillskott av medel.	4	4	16	Ja - det ekonomisk a läget är fortsatt bekymmer samt.
Tjänstemän har påtalat risker med omföring av medel från eruffonderna till socialfonderna.			0	
riskbedömning genomförs före varje föreställning och workshop			0	Ja
riskbedömning genomförs före varje föreställning och workshop			0	Ja

Är åtgärden genomförd?	Allvarlighetsåtgärd	Sannolikhet	Riskpoäng	Ska risken ingå i näst-kommande års riskanalys?
Projektstöd kommer att börja använda "min ansökan" som ör digital vid årsskiftet. Övrigt material är inte digitaliserat mao fortsatt risk. Kulturen genomför utbildning för berörda			0	Ja
Hos Kulturen genom Kulturdatabasen. Med införandet av Office365 med grupper och teams, har den digitala kommunikationen och gemensamma dokumentationen förbättrats avsevärt. VKK har inventerat för att erbjuda utbildning/stöd för olika system, såsom Office365 och Platina			0	Nej

8

Regionala utvecklingsnämndens uppföljning jämlik och jämställd region

RUN/84/2018

Välfärd, klimat och kompetens
Marina Gregorsson
Tfn: 063146619
E-post:
marina.gregorsson@regionjh.se

2018-11-08

RUN/84/2018

Regionala utvecklingsnämndens uppföljning jämlik och jämställd region

Ärendebeskrivning

Enligt regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan för 2018 ska arbetet för en jämlik och jämställd region följas upp vid nämndens sammanträde i november. Uppföljningen utgår från de mål som enligt regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan finns för verksamheten, och redogör för måluppfyllelse samt planerade åtgärder för att nå målen.

Regionala utvecklingsnämndens arbete för en jämlik och jämställd region styrs också av de villkor regeringen beslutat om gällande riksdagens fördelade anslag inom utgiftsområde 1 Rikets styrelse, 19 Regional tillväxt och 22 Kommunikationer. Även dessa kommenteras i uppföljningen.

Förvaltningschefens förslag

Uppföljningen av arbetet för en jämlik och jämställd region läggs till handlingarna.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Marina Gregorsson
Områdeschef Välfärd, klimat och kompetens

Utdrag till

Organisation/person som protokollsutdrag och/eller yttrande ska skickas till.

Välfärd, klimat och kompetens
Marina Gregorsson
Tfn: 063146619
E-post: marina.gregorsson@regionjh.se

2018-11-05

RUN/84/2018

Regionala utvecklingsnämndens uppföljning 2018 - Jämlik och jämställd region

Mål för arbetet för en jämlik och jämställd region

I den här rapporteringen redovisas måluppfyllelsen för regionfullmäktiges mål

- Fullmäktiges samhällsmål
    - Jämlik och jämställd region

Arbetet har även följande mål, fokusområden och uppdrag att förhålla sig till

- Villkorsbeslut 2018
    - Strategiskt och långsiktigt arbeta för en jämställd regional tillväxt

Under året har stora delar av regionala utvecklingsnämndens arbete för jämställd och jämlik region genomförts inom ramen för projektet Jämställd regional tillväxt Jämtland Härjedalen 2016-2018. Projektet har finansierats av Tillväxtverket.

Regeringsuppdraget har genomförts inom projektet genom framtagande och genomförande av *Handlingsplan Jämställd regional tillväxt Jämtland Härjedalen*. Handlingsplanen har utgjorts av tre huvudsakliga prioriteringar. Under 2018 har bland annat det Regionala tillväxtprogrammet utvärderats, CEMR-deklarationen lyfts i form av workshops och en grundutbildning (webbaserad)/introduktion kopplat till Jämställdhet och jämlikhet är under framtagande. Ambitionen är att alla – oavsett uppdrag/funktion – inom Region Jämtland Härjedalen skall ges en grund i ord och begrepp samt något praktiskt verktyg för analyser av verksamhet (4R). Mittuniversitetet har genomfört en utvärdering av hela uppdraget där de bland annat beskriver den ”tröghet” som finns vid förändringsarbete.

Mer information finns i projektets slutrapport, RUN/272/2017.

Måluppfyllelse

Fullmäktiges strategiska samhällsmål

- Jämlik och jämställd region

Framgångsfaktorer

- Jämställdhetsintegrera regionens tillväxtarbete med ett intersektionellt perspektiv

Indikatorer	Måluppfyllnad/kommentar
För förvaltningens medarbetare och politiker ska det genomföras 15 utbildningstillfällen 2018	Totalt har det under 2018, med Birka och Bäckedal inkluderade, genomförts 30 olika utbildningstillfällen till den sista oktober. Av dessa har Tillväxtdagen den 26 april 2018 samt personaldagen den 25 oktober 2018 varit öppen för kommuner, bolag mfl. Utöver dessa 30 tillfällen har område Kultur särskilt arbetat med HBTQ-frågor.
Genomförda kvantitativa mätningar visar på en ökad kunskap i jämställdhet hos medarbetare och politiska representanter	Med avseende på medarbetare inom regional utveckling har en större mätning genomförts under oktober 2018. Den påvisar jämfört med de tidigare enkäterna som genomförts på ökat kunskap och insikt i frågorna. Se ett axplock av kommentarer nedanför tabellen. Någon riktad mätning kopplat till politiker har ej genomförts. Jämställdhet och jämlikhet är inkluderad i kommande förtroendemannautbildning som kommer att genomföras under våren 2019.
Framtagen rutin för jämställdhets-, jämlikhets och barnrättsperspektiv ska nyttjas vid 100 % av besluts-ärenden. Mätning görs av ärenden vid två slumpvis valda månader	Den enkät som genomfördes i oktober påvisar att nästan 45% av svarande (95 personer) säger att hen helt eller delvis tillämpar framtagen rutin. Under 2019 kommer ansvariga chefer att efterfråga och kartlägga nyttjandegraden. I det kommande arbetet med revidering av den regionala utvecklingsstrategin kommer en inkluderad arbetsprocess att eftersträvas, strategin kommer också att implementera jämställdhet med ett intersektionellt perspektiv.
Samtliga reviderade och nyproducerade policys ska vara jämställdhets-, jämlikhets- och barnrättsintegrerade	Har medverkat kring en policy (revidering). ***Policy om jämställdhet och jämlikhet*** som regionfullmäktige antog i februari 2018.
Samtliga bolag/medlems-organisationer ska ha ägardirektiv som beaktar jämställdhet ur ett intersektionellt perspektiv	Totalt har Region Jämtland Härjedalen inkluderat jämställdhet i ägardirektiv till Länstrafiken och Jamtli. Torsta AB har arbetat med jämställdhet på eget initiativ och för ALMI Mitt ingår bland annat att beakta jämställdhet i grunduppdraget.

	På ledningsgrupp för regional utveckling 29 oktober 2018 beslutades det om en generell formulering som skall införas i övriga ägardirektiv under 2019.

Kommentarer (några) hämtade ur den senaste enkäten

- Att påminna mig själv och andra om att ALLTID observera hur hänsyn tas till jämställdheten mm
- Väldigt mycket. Jag tycker att jag tänker på ett helt annat sätt nu, både i det lilla och i det stora. Inte minst när vi planerar aktiviteter och projekt. Och det handlar definitivt inte "bara" om kvinnor och män utan även om unga/gamla samt resursstarka/resurssvagare när det gäller ekonomi.
- Oförmågan och viljan i organisationen att tillämpa gällande Rutin för ett jämlikhet- och jämställdhetsperspektiv. Men även ansvariga chefers oförmåga att ställa frågan kopplat till medarbetare - Har du/ni tillämpat Rutinen i beredningen?
- Att alltid ha med mig det perspektivet i vårt arbete, internt och externt. Även om en själv är medveten, behöver vi vara nytänkande och ifrågasätta gamla mönster för att vara mer inkluderande. Att ställa sig frågan i projekten HUR jobbar vi mer jämställt, inte bara ATT.
- Ökad kunskap och att vara mer normkritisk. Det bästa under projektet har varit Genusfotografen och Gertrud Åström.
- 4 R som kan vara grund för att analysera och kartlägga verksamheter, ge en översiktlig bild av hur verksamheten styrs och finansieras samt hur den bör förändras för att minska ojämställdheten
- Det konkreta arbetet i grupp kring projektet GRIPEN- kopplingen till CEMR
- Gertrud Åströms föreläsning och att hela tiden ha med mig "vad är mitt uppdrag"
- Det behövs långa projekt/ processer för att få en djupare medvetandenivå, vilket projektet har bidragit till.
- En helt ny syn på omvärlden
- Den positiva attityd som frambringats ur arbetet
- Att det finns perspektiv som jag inte tänkt på eller uppmärksammat, trots att jag tror att jag är medveten
- Att jämställdhet har betydelse för länets utveckling och att det kan ge en hävstång, som vi tidigare aldrig ens anat

Åtgärder om målen inte ser ut att uppfyllas

Saker som påverkar

- För att jämställdhetsintegera samtliga ärende som behandlas inom förvaltningen behöver ansvariga chefer mer frekvent och tydligt efterfråga en tillämpning av fastställd rutin.
- Kännedomen om rutinen har ökat avsevärt under projektperioden men bör betraktas som ett stöd för en bredare tillämpning än ärendeberedning. Rutinen skulle kunna utgöra ett stöd för genomförande av exempelvis utbildningsdagar, seminarier och kommunikationsaktiviteter.
- Revidering av Regionala tillväxtprogrammet har inte genomförts under projektperioden då dialog och diskussion om Regionala tillväxtprogrammets vara eller icke vara samt hur det ska förhållas till regionala utvecklingsstrategin har behövt genomföras. Utvärdering av nuvarande Regionala tillväxtprogrammet ger

bra inspel till revidering av Regionala utvecklingsstrategin och även ev. nytt Regionalt tillväxtprogram

- Samtliga ägardirektiv har inte jämställdhetsintegrerats under projektperioden vilket delvis beror på att det är få gånger under perioden som varje ägardirektiv har setts över, ett visst motstånd/okunskap i frågan har funnits samt att uppföljning/återrapportering också har behövt processas och mognat.
- Mittuniversitetet har genomfört en utvärdering av hela regeringsuppdraget där de identifierar och beskriver bland annat den ”tröghet” som finns vid förändringsarbete. Arbete med jämställdhet, normer och värderingar är ett stort förändringsarbetet som kräver tid, mod, engagemang och uthållighet. Vi har tagit stora kliv framåt och behöver nu fortsätta arbetet i den riktningen.

Slutrapport

Projektnamn	*Ärende-ID*
Jämställd Regional Tillväxt Jämtland Härjedalen 2016-2018	00197487
Stödmottagare	*Organisationsnummer*
Region Jämtland Härjedalen	232100-0214
Datum för slutrapport	*Beslutad projekttid*
20181108	20161004-20181108

Slutrapporten bifogas i Min ansökan när du skickar in din ansökan om slututbetalning. Rapporten ska skickas in enligt datum i beslut om stöd. Rapporten ska beskriva hur projektet har genomförts under hela projektperioden. Aktiviteterna ska dock beskrivas utifrån aktuell period. Utfall och eventuella avvikelser ska kommenteras tillsammans med en redogörelse av vilka åtgärder som har vidtagits.

Tillsammans med slutrapporten ska en ekonomisk slutredovisning lämnas för projektet. Du skickar slutrapporten via tjänsten Min ansökan tillsammans med Ansökan om utbetalning inklusive huvudbok med resultatrapport för aktuell slutredovisningsperiod.

Slututbetalning sker efter Tillväxtverkets godkännande av slutredovisningen och slutrapporten.

Mer detaljerade krav på innehållet i slutrapporten kan förekomma inom olika program och framgår då i beslutet.

Sammanfatta det slutliga resultatet av projektet i förhållande till ursprunglig plan
Beskriv projektets slutliga resultat i jämförelse med ursprunglig plan.

Projektets syfte var att bidra till en jämställd regional tillväxt där kvinnor och män har samma makt och förutsättningar att nå inflytande i det regionala tillväxtarbetet samt på likvärdiga villkor få tillgång till de resurser som finns för regionala satsningar för hållbar tillväxt. För att jämställdhet skulle integreras i det ordinarie arbetet har kompetenshöjande insatser genomförts tillsammans med verkstäder som utgår ifrån medarbetares dagsaktuella frågor, som exempelvis revidering av en strategi, beredning av ett remissvar eller planering av en seminariedag. Målgrupper för arbetet har varit ledningsgrupp för regional utveckling, medarbetare (främst handläggare), politiker och bolag och medlemsorganisationer som ägs helt eller till del av Region Jämtland Härjedalen och erhåller verksamhetsbidrag knuten till regionala utvecklingsnämndens rambudget.

Arbetet strukturerades i följande tre prioriteringar, baserat på en tidigare genomförd nuläges- och behovsanalys:

Prioritering 1: Arbets- och beslutsprocesserna för regionens tillväxtarbete ska jämställdhetsintegreras med ett intersektionellt perspektiv

Här har workshops genomförts där deltagarna kritiskt fått reflektera kring jämställdhetspolitiska mål och tidigare framtagen rutin för att bereda ett ärende med ett jämställdhets-, jämlikhets- samt barnrättsperspektiv. Hur tillämpningen av rutinen med stöd av olika metoder vid exempelvis framtagande av en projektansökan har också diskuterats under workshops. För många var rutinen okänd, men vid projektavslut uppger ca 45% av de anställda att de helt eller delvis tillämpa rutinen. Under 2019 kommer ansvariga chefer - att stärka efterfrågan av tillämpningen.
Insatsen har lett till en ökad kompetens bland förvaltningens medarbetare och politiker.
Det påvisar enkät 3 i oktober 2018 att så har skett. Jämfört med tidigare enkäter visar resultatet att medarbetare (inkl chefer) idag har en högre insikt om sin egen kompetensnivå i jämställdhetsfrågor. Detta är en tydlig indikator på att medarbetare idag förstår komplexiteten i utmaningen. Många har också i enkäten 2018 uttryck i ord deras personliga resa/utveckling samt organisationens.

Vidare var målet att ett ökat antal ärenden som har bereds utifrån framtagen rutin för jämställdhet och jämlikhet. Idag hanterar ca 45% av personalen helt eller delvis framtagen rutin. Det finns möjlighet att öka denna andel ytterligare. Därför följs detta upp även under 2019. Det är av största vikt att chefer efterfrågar kommentarer kopplat till framtagen rutin och att medarbetare gör ärendeanalyser och reflektion utifrån jämställdhet och intersektionalitet.

Prioritering 2: Regionen ska integrera ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv i det regionala tillväxtprogrammet och säkerställa att jämställdhetsintegrering med intersektionell analys tillämpas vid genomförandet av programmet.

Då det efter projektstart uppstod en diskussion inom organisationen om syftet och utformningen av ett regionalt tillväxtprogram har denna prioritering inte genomförts i sin helhet. Det nuvarande regionala tillväxtprogrammet utvärderades våren 2018, senare än ursprungliga aktivitetsplanen. Dock har den ökade kunskapen, insikter och förståelse för jämställdhetsarbete bidragit till att innehållet och rekommendationer i utvärderingen kan förvaltas och användas vid framtida framtagande och revideringar av program och strategier.

Målet att fastställa ett reviderat regionalt tillväxtprogram där jämställhet med ett intersektionellt perspektiv integrerats i alla programområden har inte införlivats under projekttiden. Här finns i skrivande stund en viss osäkerhet om styrdokumentet som sådant.

Prioritering 3: Utveckla regionens förmåga att styra, ställa krav och följa upp andra tillväxtaktörers jämställdhetsarbete.
Som belyses senare i slutrapporten - och som bekräftas av Mittuniversitetet (Miun) - fanns en viss tröghet i organisationen kopplat till detta. Till det ska även det faktum att svårigheten med nyckeltal föll helt då det inte fanns något underlag att utgå ifrån. En mer generell skrivning har tagits fram och kommer att tillämpas framgent i ägardirektiv. Den skrivningen bidrar till att bolagen i årsredovisningen ska återge hur de har arbetat med jämställdhet internt och externt. Samtidigt lyfts även frågan om anställning, vid lika kompetens skall det underrepresenterade könet ges företräde. Det gäller såväl styrelse som ledning. Studieförfund och andra organisationer som erhåller medel för sin verksamhet skall återkopppla med en 4R-analys.

Målet att alla bolag/medlemsorganisationer ska ha ägardirektiv som beaktar jämställdhet m m. är inte helt uppnått. Länstrafiken och Stiftelsen Jamtli har i sina ägardirektiv/uppdragsavtal jämställdhet villkorat via oss om ägare. Vidare har Torsta AB med stöd av denna insats aktivt påbörjat ett arbete för jämställdhet i sina verksamheter. Almi Företagspartner Mitt AB arbetar också aktivt med jämställdhet utifrån sitt grunduppdrag. Under 2019 kommer arbete att fortlöpa till att omfatta alla bolag/medlemsorganisationer samt att arbetet med uppföljning och återredovisning av genomfört arbete hos dessa aktörer kommer att ske.

Beskriv genomförda och pågående aktiviteter under perioden Använd tabellen nedan för att beskriva aktiviteterna under perioden. Ange periodens kostnad för aktiviteten samt vilket/vilka kostnadsslag som använts. Kommentera eventuella avvikelser från beslutad budget.			
Aktivitet	**Periodens kostnad för aktiviteten**	**Kostnadsslag (exkl. personalkost.)**	**Kommentera status i genomförandet och eventuella avvikelser från beslutad budget**
Webbutbildning, dialoger			Prio 1, genomfördes under 2018, senare än planerat då förändringar i den egna organisationen skedde och sedan utreddes möjlighet att uppdatera och nyttja Normstorm.
Verkstäder internt			Prio 1, har genomförts enlig plan och anpassats/utvecklats efter önskemål
Utbildning personal			Prio 1, bra deltagande på gemensamma personaldagar, något lägre deltagande på vissa interna workshops än förväntat
Utbildning ledningsgrupp			Prio 1, genomförd enligt plan (fokus på år 2017)
Utbildning Politik			Prio 1, genomförd enligt plan
Utvärdering Regionalt tillväxtprogram (RTP)			Prio 2, genomförd 2018, en intern diskussion om syfte och behovet av en RTP har försenat revideringsarbetet.
Mål och indikatorer Regionalt tillväxtprogram			Prio 2, - oklart om behov i enlighet med ovan - anges delvis i Verksamhetsplan samt ev i kommande RUS
Verkstäder internt			Prio 2, genomfört internt, dialogen med omvärld och olika intressenter har det påbörjats bla med Tillväxtdagen

Mål och indikatorer ägardirektiv			Prio 3, svårigheter att formulera detta pga att underlag (läs nuläget) saknas. Kommentar se rutin.
Framtagnde av rutin			Prio 3 Ägardirektiven utvecklas i syfte att erhålla årliga (i årsredovisning) redovisningar över hur jämställdhet har berikat ledning, personal och verksamheten.
Dialog med bolag och medlemsföreningar			Prio 3 har skett genom riktade utbildningsinsatser och inbjudningar till olika evenemag/föreläsningar
Projektredovisning, nationella träffar mm			Prio 3 - genomförts enligt åtagande såväl med representation som dokumentation
Kostnad för perioden Prio 1 Kostnad för perioden Prio 2 Kostnad för perioden Prio 3 Summa totalt	2 137 839 586 349 1 043 439 3 767 626		Det finns en svårighet att fördela kostnaderna per Prio. Det beror på att vissa kosnader såsom gemensamma träffar kan beröra fler Prioriteringar. Tagna kostnader följer i stort framtagen mall för prioriteringar.

Rapportera utfall av indikatorer

Om indikatorer finns med i beslut om stöd så ska dessa följas upp i tabellen nedan.

Indikator	Ackumulerat utfall	Kommentera ackumulerat utfall utifrån uppsatt målvärde

Hur har projektets resultat uppfyllts?					
Bedöm utifrån vilka mål (effekter på kort sikt) som har uppnåtts enligt beslut om stöd. Effekter på kort sikt kan exempelvis vara att målgruppen förvärvat ny kunskap som ett resultat av att projektet genomfört utbildningar.					
Effekter på kort sikt	Har till största del uppnåtts	Har till hälften uppnåtts	Bara vissa delar har uppnåtts	Har ej uppnåtts	Kommentar
Antalet ärenden vars beslutsunderlag tillämpar framtagen rutin för att bereda ett ärende med jämställdhets-, jämlikhets- och barnrättsperspektiv inom förvaltningen för regional utveckling ska ha ökat.	☐	☒	☐		Ca 45% av medarbetare anger att de tillämpar rutinen helt eller delvis i deras arbete.
Ökad kunskap om jämställdhet och jämlikhet i regionala utvecklingsnämnden	☐	☒	☐		Utbildningen av Regionala utvecklingsnämnden har genomförts enligt plan. Högt deltagande initialt, dock visade det sig att ju närmare valet vi kom så påverkade det deltagandet.
Metod 4R nyttjas för analyser	☐	☒	☐		Nyttjas såväl som krav på extena som i egna projekt
Medvetenhet om vilka bildval (normer) som görs	☒	☐	☐		Ökad medvetenhet inom RUF i extern dialog Folkhögskolan Birka genomförde i dagarna två (7--8/5) konserter där kvinnor genomgående var kompositörer (1600-1900 tal). Inspirerat av projektet var målet att lyfta kvinnor inom musiken som tyvärr får för lite uppmärksamhet.
Ledningsgruppens och medarbetarnas kompetens och medvetenhet om jämställdhet, jämlikhet, makt	☒	☐	☐		Senaste enkäten påvisar detta med all tydlighet.

och normer och hur det påverkar och inverkar på det regionala tillväxtarbetet ska ha ökat under programperioden samt hur det påverkar de beslut, samtal, möten och verkställanden som de genomför i vardagen och fått kunskap för att agera mer normvidgande.					Föreläsningar har filmas och de nyttjas också av personer som ej deltog vid föreläsningstillfället, vilket möjliggör en bred och jämn kunskapsnivå inom regional utveckling.
Ledningsgruppen ska ha fått ökad förståelse, insikt och kraft i att leda förvaltningen mot en mer jämställd och jämlik verksamhet.	☒	☐	☐		Framkommer med tydlighet att insikt och kunnande har fördjupats inom ledningsgruppen
Ökad efterfrågan av strategens kun-skap genom kollegor vid möten m m	☐	☐	☒		Intresset för stöd (på slutet) påvisar en insikt om behov och förståelse för strukturer/normer
Birka folkhögskola nominerad till nationellt jämställdhetspris	☒	☐	☐		Det målmedvetna för-ändringsarbetet ger resultat
Organisationer mfl som erhåller bidrag utvecklar sin verksamhet genom analysarbete (bla 4R), återkopplar årligen till regional utveckling om vilka insikter som skall utvecklas och/eller förändras	☐	☐	☒		Genom en workshop för studieförbund och organisationer som erhåller bidrag/medel för verksamheten kopplat till 4R - vem tilltalas av verksamheten inspirerades redan samma kväll några att reflektera över verksamheten
	☐	☐	☐		

Har det funnits några utmaningar och hur har i så fall projektet arbetat med att överbrygga dessa
Insikt och förändring av individ, organisation och samhället i stort tar generellt längre tid än vad projekt tillåter (läs finansiären kan bevilja vilket oftas är styrande). Dessutom så finns det en benägenhet att just förändring av normer och strukturer och kopplat till dessa ska just projektfinansieras och ej "belasta" ordinarie verksamhet. Rådande normer är så starka att de placerar förändring i projektform. Genom ständiga dialoger, inspirationsföreläsningar, kompetensutvecklingsinsatser och uppmuntran bland medarbetare och chefer har projektet arbetat med att stötta förändringsarbetet och synliggjort utmaningar.

Vad kommer projektet att bidra till på längre sikt?
Beskriv projektets mål på lång sikt (effekter på lång sikt) och kommentera möjligheter att nå dessa. Beskriv utifrån målen som finns angivna enligt beslut om stöd. Exempel på effekter på längre sikt kan vara beteendeförändringar hos målgruppen.

Effekter på lång sikt	Kommentar
Ökad efterlevnad av framtagen rutin (Rutin för att bereda ett ärende ur ett Jämställdhet-, jämlikhet och barnrättsperspektiv) för ärendeberedning inom	Rutinen för ärendeberedning fastställdes 2016. Kunskapen om tillämpning samt vetskapen om densamma var obefintlig vid projektstart. Vid senaste

regional utveckling. Detta i sig innebär en region och en verksamhet som ansvarar för den regionala tillväxten och utvecklar den i linje med gällande målsättning och ambition.	kartläggningen (oktober 2018) svarar över 45% (av över 95 svarande) att den tillämpas helt deller delvis. Handlingsplanen för 2019 lyfter ambitionen ytterligare då tillämpningen skall mätas och kontrolleras av respektive chef.
RTP:n blev analyserad och kommenterad i enlighet med handlingsplanen - ökad insik och förståelse i slutet av projekttiden gav en ökad och breddad insikt i den analysen som genomfördes av RTP.	Kunskapen kommer att föras vidare till kommande revidering av den regionala utvecklingsstrategin. Ökad kunskap och insikt hos medarbetare och ledningsgrupp kommer mycket troligt att bidra till en inkluderande arbetsprocess och slutprodukt samt att motstånd och hinder framgent kommer att vara betydligt mindre än för 3 år sedan.
Regionen har tagit fram kvantitativa och kvalitativa mål för jämställdhets- och jämlikhetsarbetet för bolagen och föreningar att arbeta utifrån.	Svårigheten att utveckla nyckeltal påverkades av avsaknaden av underlag eller statistik för de olika verksamheternas frågor. Det påbörjade arbetet med bolagen och föreningar har troligt ökat kunskapen och insikten hos aktörerna som kan leda till en mer jämställd och jämlik region framgent.
Regionen har utvecklat och börjat tillämpa en rutin för uppföljning av delägda bolag och medlemsföreningars arbete med jämställdhet ur ett intersektionellt perspektiv.	De påbörjade arbetet att arbeta med ägardirektiven kommer att bidra till en lärandeprocess som kommer att utveckla det fortsatta arbete med uppföljning och kravställan.
Framtagande av verksamhetsplaner - VP - sker i en breddad process där medarbetare och chefer får koppla verksamhet/mål till egna åtaganden, tid ges till reflektion, eftertanke och helheten formas gemensamt.	Tidigare saknades eller var det svårt att koppla nivå och mål och följa den röda tråden mellan nivåerna. Inkludering i processer är en del i en mer jämställd och jämlik organisation/verksamhet. Tidigare skedde detta mer slutet. Var och en sammanställde sitt till chef som i sin tur gav en bild av avdelningen/uppdragen

Beskriv eventuella utmaningar och hur projektet har arbetat med att överbrygga dessa.
I takt med att de funktioner/personer som berörs av direkta insatser genom handlingsplanen ökar sin insikt och förmåga att diskutera/reflektera kring och över strukturella utmaningar. Tar tag i detta och lyfter dem internt. Synliggörs nya utmaningar. Nämligen hur ska man kommunicera med kollegor som kanske inte har samma insikt och förståelse. Några funktioner som berördes internt var kommunikatörer och ekonomer - vilka ej var en uttalad målgrupp - men berörs indirekt av förändringar/utmaningar. De har en viktig roll för ett lyckat resultat på sikt och blir inkluderade i genomförandet.
Om de inte har samma förståelse och inte ser andras behov av insats/stöd börjar en tyngre process internt än nödvändigt är. I syfte att förbättra och underlätta processen inkluderades dessa funktioner på slutet. De blev inbjudna att delta tillsammans med handlingsplanens uttalade målgrupper, dock först under sista halvåret. Insikten kom försent, det hade kunnat ske tidigare. Önskvärt hade varit att de inkluderats från start. Alla ska med mao och ingens funktion bör utelämnas, vi är beroende av varandra. Strukturella

förändringar berör många fler än vi kanske inser initialt när arbetet påbörjas.

En insikt som synliggjorts än en gång är att det har betydelse var i hirarkin projketet placeras, ju närmare ledningen dessto bättre. Nu gavs projketet plats i ledningsgrupen och det skall ansvarig chef ha beröm för. Önskvärt hade dock varit att placeringen av projektet kopplats direkt under högst ansvarig chef. Nu blev det i medverkan ledningsgrupp utan den möjligheten hade resultatet och förändringstempot försenats ytterligare. Detta behov eller faktum om placeringens betydelse var ju ej utttalat initialt utan det var en erfarenhet som fanns sedan tidigare - av förändringsarbete - som gav detta inspel när möjlighet gavs. Huruvida deltagande i ledningsgrupp är tillräckligt eller placering direkt under Biträdande Regiondirektör är att föredra. Kan vi citera Miun:s utvärdering, citat "Flera av intervjupersonerna tror att förändringsarbetet kopplat till projektet hade fått en högre prioritering om konsulten hade placerats närmare förvaltningschefen i organisationen och tilldelats mandat att företräda frågorna. Med stöd i tidigare forskning ser vi att detta möjligen gett konsulten ett större mandat under projekttiden men det kan även ha ökat risken för återställning då projektet tar slut och ingen person längre är anställd för att företräda projektet". Slut citat.
Det visade sig också att fysiskt placering av strateg kopplat till projektet har betydelse. Det gav snabbare effekt i "den korridor eller samanhang" där den fysiska närvaron var hög. Tid för frågor och samtal över en kopp kaffe - på tex fika - eller inspel på ett APT berikar och ger bra förutsättningar för insikt och förståelse i gruppen i stort eller smått.

Har projektet nått fram till andra resultat än förväntat?
Beskriv om det finns andra resultat.

Vid ett flertal tillfällen senast den 24/9 2018 när område Välfärd, Klimat och kompetens inom regional utveckling lyfter medarbetare och chefer att arbetsklimatet förbättrats. En respekt för individen kopplat till insikt i bland annat värdegrund och härskartekniker. Det har medfört en mer öppen, accepterande och reflekterande arbetsgrupp och därmed ett bättre arbetsklimat där inkluderingen - grupptillhörigheten lyfts av väldigt många. Vid enkäten som genomfördes oktober 2018 påtalas just detta att de känner sig mindre osynliggjord och mer inkluderad. Ofta antas att de strukturella utmaningarna ligger i styrdokumnet, policys etc för ett lyckat resultat. Därmed missas betydelsen av samtalet/reflektionen som ges när individer avätter tid, ges föreläsningar/utbildningar och den förståelse som växer fram med tiden - hos deltagarna och i hela gruppen.

Inom energiområdet har - förutom i region Jämtland Härjedalen - även påverkan skett på infrastruktuern i Region Västerbotten, kopplat till Laddstolpar. De kolleger som jobbar och verkar inom detta område har bollat sina tankar/ìdéer och insikter (jämlikhet/tillgänglihet) med dem och fått respons för detta synsätt.
Kollegorna har även ändrat sina olika informationsinsatser baserat på en enkel 4R analys. Vilka kommer och vilka når vi inte? Det har numer föranlett information tex på lunch.

Region Jämtland Härjedalen beslutade under projekttiden att en grupp skulle tillsättas för att jobba med och värdegrund. Genom den gruppen formades olika dileman som alla avdelningar skulle diskutera på APT:n. Insikten och förståelsen kopplat till Jämställd regional tillväxt och då framförallt normkritik gav värdefulla inspel i detta dileman. Där då all personal (även vården inkuderas i detta) lyfter dem på APT.

Ett resultat av projektet och den ökade medvetenheten som nu finns i organisationen är det faktum att våra statisktiker efterfrågar bättre underlag för olika länanalyser. Den data som normalt har funnits (SCB) visade sig inte tillräcklig när frågor om länet kopplat till kön är av ökat intresse. Även intersektionella analyser blev mer intressanta. Numer finns det och det kommer att vara av stort värde för framtida analyser och bidra till en mer jämställd (Jämlik?) region. Förhoppningen är att kunna marknadsföra denna möjlighet på den årliga träffen som har temat "Läget i Länet". Den data som nu finns tillgänglig kommer att berika enskilda medarbetare och

länsanalyser tillsammans med andra intressenter i hela länet.

En tydlig effekt av ökad insikt och kunskap var det faktum att medarbetare blev utsatt för härskartekniker av politiker eller kollegor. Det förekom även tidigare, men med ökad insikt hos medarbetare och chefer ökade även deras intresse för olika processer/beteenden. Detta medförde en utbildninggserie om Härskartekniker-, Mot- och Bekräftarstrategier. Efter genomförandet av dessa utbildningar minimerades även poblemen då medarbetare kunde sätta ord på det som skedde. Ökad medvetenhet hos utsatta och de som utsätter andra för detta bidrog till ett bättre arbetsklimat och därmed resultat på kort och lång sikt. Energi frigörs till att skapa mervärde i stället för det omvända.

Hösten 2017 anställdes en Utvecklingsstrateg för jämställd och jämlik verksamhet inom Region Jämtland Härjedalen. Den funktionen och för projektets ansvarige Jämställdhetsstrateg har under mer än ett år haft stöd i och av varandra. Men även tillsammans skissat på den webbutbildning som projektet möjliggjort. Detta bla i syfte att erhålla en mer - och bredare - webbutbildning som lägger grund kopplat till kön och genus.

Inom regional utveckling drivs två folkhögskolor. Insatserna i dessa två har varierat. Den ena mer driven kopplat till förändringsprocessen och jämställdhet/jämlikhet. Det intressanta är dock den modell som utvecklats under projekttiden. I dialog med ansvarig Rektor formades en ny modell som bygger på att lärare och elever erhåller gemensamma utbildningsinsatser tex 4R i syfte att tillsammas ifrågasätta och synlliggöra ev normer och utmaningar inom skolan. Givetvis utfördes även andra gemensamma satsningar eller sådana som var riktade till respektive målgrupp. Modellen och viljan till förändring - hela processen - ledde senare till attt Folkhögskolan nominerades till det Nationella Jämställdhetspris som årligen uttdelas på Forum Jämställdhet (i år i Luleå). Den andra folkhögskolan genomförde även den olika insatser. Omfattningen var dock mindre och en förklaring är byte av Rektor (pension).

Beskriv vad som varit framgångsrikt och mindre framgångsrikt i projektet

Vad har varit framgångsrikt i projektet och vilka faktorer är främst bidragande till detta?
En fördel och styrka i satsningen har varit processen innan skrivning/ansökan att den var väl genomtänkt och förankrad i organisationen. Sedan har nivån på beviljade medel varit en bidragande orsak till att genomföra tex internat för samtliga anställda. Det har bidragit till sammanhållning och ökad förståelse mellan såväl individer som olika verksamheter inom regional utveckling. Rent fysiskt finns ett avstånd då bla Kulturen är placerad ca 5 km från annan verksamhet. Nu gavs möjlighet - inte minst kopplat till de olika utmaningar som finns kring målen att inkludera varandra i respektive verksamhets utmaningar.

De som verkar inom kulturen har generellt en mer fördjupad kunskap kopplat till bla jämställdhet, jämlikhet mångfald etc. De har i många år haft tydligare krav på sig att verka mer inkluderande i sina åtaganden.

Tack vare att handlingsplanen haft olika prioriteringar har det varit enklare att genomföra riktade insatser i stället för generella lösningar beroende på målgrupp. Vid genomförandet av två av totalt 10 personaldagar har även samarbetspartners blivit inbjudna - öppet hus - Tillväxtdagen den 26/4 2018 med Pär Lärkeryd mfl var en sådan dag. Medvetet kallades det Tillväxtdagen och inte Jämställdhetsdagen även om inriktningen var just jämställdhet. Det innebär även en ökad insikt/förståelse för horistontella kriterier, vid företagsstöd m m. När jämställdhetsarbetet så tydligt bidrar till ökad lönsamhet. Den 25/10 2018 genomfördes en föreläsning kopplat till mångfald, integration och inkludering (Milad Mohammadi) även där var det en öppen föreläsning. Tanken med detta var även att öka intresset inför framtagande av kommande regionala utvecklingsstrategi, RUS.

Kopplat till Näringsliv och då intresenter av projekt - och företagsstöd utvecklades en modell att genomföra workshops där såväl egen personal som externa (ur målgruppen) gavs tillträde. Det var en lyckad satsning och konceptet utökas till nya kommande aktiviteter efter avslut. Bla planeras det för en tankesmedja för olika intressenter framgent där nätverkande sker och idéer/ inspel ges till deltagarna. Första tillfället gav ett tydligt mervärde i dialogen mellan olika verksamheter som kollegornas reflektioner/inspel. Vi får hoppas att fortsättningen gör detsamma.

Totalt genomfördes över 40 olika utbildningsinsatser i form av workshops eller föreläsningar. I antal timmar räknat så blir det över 5300 timmar kompetensutveckling för chefer, medarbetare och externa deltagare i alla dessa aktiviteter. Att det pågått under en längre tid och att det varit återkommande med olika teman har verkligen berika organisationen.

Under projekttiden genomfördes tre enkäter för alla medarbetare, den första i mars -17. Tyvärr så fick den första för stort fokus på individen och ej regional utveckling eller egen avdelning. Det som framkommer av enkäten är den överskattning som sker av individens egen förmåga. Det som dock framkommer med tydlighet initialt är även att kvinnor som grupp generellt anser sig någon gång, ganska ofta eller ofta sig uppleva att de ignoreras och andra ges högre påverkansmöjlighet.

Nästa stora enkät genomfördes hösten -17 som då anpassades för att fråga mer generellt om gruppens förmåga kring jämställdhet och intersektionallitet. Här är det färre som menar att kompetensen är hög eller mycket hög.
Det framkommer att frågorna diskuteras och ventileras i ökad omfattning på förvaltningen Andelen som ansåg sig ignorerade hade minskat.

Sista enkäten genomfördes i oktober -18 och blir på så sätt en värdemätare i syfte att utvärdera effekter och projektet i stort. Där framkommer det att frågor om jämställdhet och jämlikhet diskuteras oftare inom regional utveckling. De svarade anser att kompetensen har ökat inom organisationen. Generellt kan nämnas att de förläsare som anlitats är bland de bästa i Sverige och dessa förelsäsare som grupp - kvinnor och män - får hög uppskattning i enkäten. Det är fler som anger sig könsmedveten i den sista enkäten och färre genusmedveten. Vilket ytterligare stärker det faktum att insikt och förståelse finns i ökad omfattning. Glädjande är även att se ledningsgruppens kunskap om de sju diskrimineringsgrunder som gäller sedan 2009. Jämför vi med andra organisationer så är utfallet mycket glädjande och imponerande.

Det finns många kommentarer i den sista enkäten som skulle kunna återges, nedan presenteras några som beskriver insikt och förändring, på individ- eller organisatorisknivå.

- Jag tar med mig att det har varit väldigt intressant och upplysande. Men också att det här kommer vara något som vi aktivt måste jobba med i varje handling vi utför, i varje tanke vi tänker om vi vill kunna se en skillnad i framtiden.

- Den positiva attityd som frambringats ur arbetet!

- En helt ny syn på min omväld!

- Väldigt mycket. Jag tycker att jag tänker på ett annat sätt nu, både i det lilla och i det stora. Inte minst när vi planerar aktivitter och projekt. Och det handlar definitivt inte "bara" om kvinnor och män utan även om unga/gamla resursstark/resurssvagare när det gäller ekonomi.

- Att organisationen är mer medveten och ser när en aktivitet skulle kunna arrangeras mer jämställt. Den normkritisk medvetenhetn har ökat.

Vad har varit mindre framgångsrikt i projektet och vilka faktorer är främst bidragande till detta?
Som projektledare/strateg för insatsen har möjlighet till insyn och rådgivning varit möjlig men i slutänden måste likväl ansvarig chef påtala och efterfråga förändring. Ett exempel på just detta är de förändringar som skulle ske i ägadirektiven. Ansvarig chef - som så många av cheferna - var hårt arbetsbelastad och förändringsarbetet gavs inte högsta prioritet. Vilket i sig är mänskligt - det kräver ytterligare energi, i form av eftertanke, engagemang och uppföljning.

Då det tyvärr fanns en tydlig tröghet och ett tydligt motstånd mot Handlingsplanen och förändring (hos någon funktion kring detta som även belyses av Mittuniversitetet och deras utvärdering) lyftes ånyo detta faktum inom ledningsgruppen.

Vissa medarbetare har konsekvent valt att inte delta på de utbildningar eller workshops som erbjudits. Uppföljning har skett (av deltagande på dessa insatserna) och nya tillfällen - på begäran av chef - har erbjudits men det har inte hjälpt. Deras stolar har varit tomma genom hela projekttiden. Tyvärr så uppstår i och med detta en större motkraft än nödvändigt är. Dessa personer utvecklas ej tillsammans med övrig personal. Att det finns ett visst motstånd mot förändringar och en risk att återgå till "gamla hjulspår" om ingen efterfrågan sker belyser Mittuniversitetet i sin utvärdering. Även det faktum att ett intersektionellt perspektiv på förändringsarbete behöver stärkas och stödjas/synliggörs. Stöd finns i tidigare framtagen rutin som möjliggör att fortsätta att implementera de nya kunskaperna och insikterna.

I fall då motstånd eller hinder har identifierats och har biträdande regiondirektör uttalat ett tydligt uppdrag - och förtydligande - till de funktioner som bäst var lämpad att säkerställa denna förändring. Det som sedan saknas är uppföljning och styrning och eventuella åtgärder om så ej sker. Erfarenheten är tyvärr att just offentliga förvaltningar har brister i detta moment.

Sammantaget är de bidragande faktorerna till mindre framgångsrika delar av projektet:
Placering av projektets genomförande har varit av betydelse för resultatet och det gemensamma ansvaret för genomförandet.

Samverkan och samsyn mellan områden och funktioner inom regional utveckling. Om en upparbetad struktur för samverkan och samsyn hade funnits hade den fysiska placeringen av projektet varit av mindre betydelse.

Begränsade resurser till genomförandet av andra uppdrag och verksamheter bidrar till en hög arbetsbelasting hos chefer och medarbetare, vilket leder till att förändringsarbeten och att göra annorlunda än tidigare får sämre genomslag.

Uppföljning och styrning hade behövt vara mer utvecklad för att utgöra ett stöd i denna förändringsprocess där alla medarbetare omfattas.

Hur har information om projektet spridits externt?
Beskriv hur projektet planerat/genomfört aktiviteter för att sprida information om projektet externt.

Information om projektet har delgets externt genom ett antal gemensamma inbjudningar till aktiviteter. Hel- och delägda bolag har fått information vid flertalet tillfällen. Vid arrangemang såsom Regiondagar, seminariedagar och i representationssammanhang har insatsen presenterats både vad gäller regeringsuppdraget och vilket arbete som görs och har gjorts inom insatsen. Presentation av projekt, mål m m har också skett till bland andra Länsstyrelsen samt referensgruppen för den regionala jämställdhetsstrategin, Midsweden European Office.

Informtion har också funnits och finns tillgänglig på organisationens externa webbsida: www.regionjh.se

Presentation av projekt, mål m m har skett i Färvaltningskommitén, AU, Länsstyrelsen, Midsweden office m fl. I övrigt har Jämställd regional tillväxt delgivits andra regioner/län inom ramen för de nationella träffarna.

Ange eventuella konkreta förbättringsförslag för Tillväxtverket i att utveckla processer, verktyg, kontakter etc.

Samtliga ingående Handlingsplaner för jämställd regional tillväxt, dvs alla regionala satsningar skulle haft egen tid på en eller flera gemensamma erfa-träffar. De största satsningarna skulle haft kanske 2 timmar var. Där då samtliga representanter dels fick lyssna in deras idéer och tankar men även utgöra ett bollplank kopplat till de utmaningar som finns. Mellanstora satsningar likt den i Region Jämtland Härjdalen lite mindre tid ca 1 timme. De minsta satsningarna ca 45 min var. Effekten av detta skulle ha varit att dels har vi bättre förstått varandra och bättre fått kännedom om var vi kunnat knyta djupare samarbeten. Många utmaningar finns i alla regioner, tillsammans har vi varit starkare och inte minst kreativare. En form av kollegial feedback som genomgående tema vid erfa-träffar. Vid samtliga temadagar - eller några nya - skulle vi även kunnat ha temastund kopplat till varje region. Det hade säkert även bidragit till att även berika med möjligheter som finansieringen möjliggjorde och som aldrig blev av. Medel blev över även fast vi justerade budget. Även den risken hade minimerats med en mer transparant dialog mellan alla aktörer.

Stödet av SWECO som gavs under steg 1 av insatsen med reigonala workshops för att presentera nuläge och processa fram exempelvis prioriteringar för genomförandet var väldigt bra och uppskattat. Kanske hade det varit givande och ett tydligt uttryck för vikten av genomförandet om något liknande i form av en halvtidsavstämning hade genomförts med extern processledning och expertis.

9

Remiss: Naturvårdsverkets skrivelse om landsbygdsutveckling i strandnära läge

RUN/400/2018

Berit Eriksson
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063-14 66 07
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

2018-11-05

RUN/400/2018

Remiss: Naturvårdsverkets skrivelse om landsbygdsutveckling i strandnära läge

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har getts möjlighet att svara på Miljö- och energidepartementets remiss gällande Naturvårdsverkets skrivelse Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge. Förslaget har även remitterats till länets kommuner och Region Jämtland Härjedalen har tagit in dessa synpunkter och sammanställt huvuddragen i remissvaret. Yttrandet ska vara Miljö- och energidepartementet tillhanda senast den 16 november 2018.

Region Jämtland Härjedalen konstaterar att översynen föreslår relativt små förändringar och att förtydliganden behövs i flera av förslagen. Systemet upplevs av kommunerna inte tillräckligt flexibelt och kopplingen till översiktsplanerna svår, förslaget ger här ingen direkt lösning. En kompletterande utredning kring bostadsbyggande och landsbygdsutveckling i strandnära läge välkomnas.

Förvaltningschefens förslag

Svar på remiss av Naturvårdsverkets skrivelse *Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge* skickas till Miljö- och energidepartementet enligt upprättat förslag.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Utdrag till

Miljö- och energidepartementet

2018-11-02 RUN/400/2018

Ert dnr: M2017/02054/Nm

Berit Eriksson
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063-14 66 07
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

Miljö- och energidepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
m.naturmiljöenheten@regeringskansliet.se

Förslag till remissvar Naturvårdsverkets skrivelse – Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen ställer sig positiv till översynen av systemet för Landsbygdsutveckling i strandnära läge, LIS för att främja landsbygdsutveckling i områden med god tillgång till stränder. Region Jämtland Härjedalen konstaterar att översynen föreslår relativt små förändringar och att förtydliganden behövs i flera av förslagen. Systemet upplevs av kommunerna inte tillräckligt flexibelt och kopplingen till översiktsplanerna svår, förslaget ger här ingen direkt lösning. En kompletterande utredning kring bostadsbyggande och landsbygdsutveckling i strandnära läge välkomnas.

Bakgrund

Naturvårdsverket fick 2017 i uppdrag av regeringen att se över LIS-reglerna för att ytterligare främja landsbygdsutveckling utan att äventyra de värden som strandskyddet långsiktigt syftar till.

År 2009 infördes nya regler för strandskyddet i miljöbalken och plan- och bygglagen, bland annat regler om landsbygdsutveckling i strandnära lägen, LIS.

LIS reglerna innebär att kommunerna kan peka ut områden lämpliga för landsbygdsutveckling.

Inom dessa områden är det möjligt att bevilja dispens från strandskyddet eller upphäva strandskyddet i detaljplan genom att tillämpa det särskilda skälet för landsbygdsutveckling.

Synpunkter på reglerna och tillämpningen har framförts, både fördelar och nackdelar. Landsbygdsutveckling tolkas på olika sätt. LIS-verktyget upplevs inte tillräckligt flexibelt.

Remissvar

Jämtland utgör 12% av Sveriges yta. Ett stort län med geografiskt stora kommuner med många sjöar och vattendrag. Utveckling och attraktion är viktiga frågor inte minst för de mer glesbefolkade kommunerna. Därför är det av största betydelse att regelverken för etablering och byggande på landsbygden i strandnära lägen görs så pass smidiga och flexibla att det verkligen ger de effekter som förespråkas. Att i översiktsplaner i förväg förutse och peka ut områden i hela kommunen i geografiskt stora kommuner, där det kan komma intressenter som vill utveckla och bygga är svårt. Inventering för ändamålet blir alldeles för resurskrävande, åtminstone för skattemässigt små kommuner. Kopplingen till översiktsplanen är inte enkel, det blir lätt stelbent då det kan dyka upp önskemål som kommunen inte kunnat förutse men som ändå bedöms lämpliga. Det nuvarande systemet är med andra ord mycket svårt att genomföra på ett bra sätt i geografiskt stora kommuner.

Definitionen landsbygdsutveckling har varit oklar. Att nu utredningen föreslår att ”upprätthålla och förhindra en tillbakagång” ska utgöra LIS-skäl blir en ändring en ändring som kan öppna för fler prövningar. Men även där blir kopplingen till översiktsplanen svår.

Enklare sätt att hantera dispenserna efterfrågas. Vilka utredningar som behöver göras bör förtydligas, tidsåtgång och nivå samt möjligheter att genom taxa ta betalt för dessa.

Region Jämtland Härjedalen ser en kompletterande utredning när det gäller bostadsbyggande i LIS-områden som viktig. För landsbygdsutvecklingen kan det vara betydande att kunna ta tillvara möjligheter och intressen som kan uppstå för en plats eller ett område. Dock är de strandområden som är attraktiva för bostadsbebyggelse ofta samma områden som är viktiga att bevara för bland annat det rörliga friluftslivet. Det handlar om en avvägning av olika intressen och vilka intressen som kan finnas i framtiden. När det gäller attraktionskraften hos strandnära lägen är också utformningen av ny bebyggelse av betydelse. Detta hanteras inte i nuvarande LIS, men kan behöva finnas med i en revidering om vi ska ha nytta av de värden som stränderna har för många.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Robert Uitto
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Anders Byström
Förvaltningschef regional utveckling

Regeringskansliet

Remiss

2018-08-08
M2017/02054/Nm

Miljö- och energidepartementet
Naturmiljöenheten, Gruppchef Landmiljö
Magnus Bergström
08-405 28 47
magnus.bergstrom@regeringskansliet.se

Remiss av Naturvårdsverkets skrivelse Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge

Arjeplogs kommun
ArtDatabanken, SLU
Arvidsjaurs kommun
Bengtsfors kommun
Bollebygds kommun
Boverket
Centrum för biologisk mångfald, CBM
Dals Eds kommun
Domstolsverket
Ekoturismföreningen
Ekerö kommun
Eksjö kommun
Faluns kommun
Fastighetsägarna Sverige
Finspångs kommun
Flens kommun
Fortifikationsverket
Friluftsfrämjandet
Fältbiologerna
Gnesta kommun
Gotlands kommun
Gävle kommun
Göteborgs universitet
Habo kommun
Havs- och vattenmyndigheten

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-24 16 29
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Malmtorgsgatan 3
E-post: m.registrator@regeringskansliet.se

Hela Sverige ska leva
Hudiksvalls kommun
Hylte kommun
Hällefors kommun
Kammarkollegiet
Karlstad kommun
Kils kommun
Kramfors kommun
Krokoms kommun
Lantbrukarnas Riksförbund
Lantmäteriet
LRF Skogsägarna
Lycksele kommun
Länsstyrelsen Blekinge
Länsstyrelsen Dalarna
Länsstyrelsen Gotland
Länsstyrelsen i Gävleborgs län
Länsstyrelsen i Jämtlands län
Länsstyrelsen i Kronobergs län
Länsstyrelsen i Norrbottens län
Länsstyrelsen Skåne
Länsstyrelsen Stockholm
Länsstyrelsen Uppsala
Länsstyrelsen i Värmlands län
Länsstyrelsen i Västerbottens län
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Mittuniversitetet
Munkedals kommun
Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
Naturhistoriska riksmuseet
Naturskyddsföreningen
Norsjö kommun
Pajala kommun
Region Blekinge
Region Dalarna
Region Gotland
Region Gävleborg
Region Halland
Region Jämtland Härjedalen

Region Jönköpings län
Region Kronoberg
Region Norrbotten
Region Skåne
Region Uppsala
Region Värmland
Region Västerbotten
Region Västernorrland
Region Västmanland
Region Örebro
Region Östergötland
Regionförbundet i Kalmar län
Regionförbundet Sörmland
Riksantikvarieämbetet
Riksrevisionen
Sametinget
Samhällsbyggarna
Scouterna
Sjöbo kommun
Skellefteå kommun
Skogsstyrelsen
Skärgårdarnas riksförbund
SmåKom
Sportfiskarna
Statens Energimyndighet
Statens fastighetsverk
Statens geotekniska institut
Statens Jordbruksverk
Statskontoret
Stockholms läns landsting
Stockholms universitet
Storumans kommun
Strängnäs kommun
Strömsunds kommun
Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen
Svensk Turism AB
Svenska Botaniska föreningen
Svenska Kanotförbundet
Svenska Kryssarklubben
Svenska samernas riksförbund (SSR)

Svenska Seglarförbundet
Svenska skridskoförbundet
Svenska Turistföreningen
Svenskt Friluftsliv
Sveriges Entomologiska Förening
Sveriges Fiskares Riksförbund
Sveriges Fiskevattenägareförbund
Sveriges Hembygdsförbund
Sveriges Jordägareförbund
Sveriges Kommuner och Landsting
Sveriges lantbruksuniversitet
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
Sveriges Ornitologiska förening
Tillväxtverket
Tingsryds kommun
Trafikverket
Valdemarsviks kommun
Vansbro kommun
Villaägarnas riksförbund
Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen
Världsnaturfonden i Sverige WWF
Västerviks kommun
Västra Götalandsregionen
Växjö kommun
Årjängs kommun
Åsele kommun
Älvdalens kommun
Östersunds tingsrätt, mark- och miljödomstolen
Östhammars kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Miljö- och energidepartementet **senast den 16 november 2018**. Svaren bör skickas i både i word- och pdf-format till m.remissvar@regeringskansliet.se med kopia till m.naturmiljoenheten@regeringskansliet.se. Ange diarienummer M2017/02054/Nm och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen i Naturvårdsverkets skrivelse "Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge".

I Naturvårdsverkets uppdrag ingick frågan om att utöka möjligheterna att bygga permanentbostäder. Regeringen konstaterar att Naturvårdsverkets skrivelse är begränsad i denna del. Regeringen avser därför att utreda frågan ytterligare. Inom ramen för denna remittering ges därför även möjlighet att inkomma med kompletterande förslag till åtgärder (t.ex. författningsändringar) när det gäller att utöka möjligheterna att bygga permanentbostäder för landsbygdsutveckling i strandnära lägen i områden med god tillgång till stränder samtidigt som de värden som strandskyddet syftar till inte äventyras.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden bör utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Frågor under remisstiden besvaras av Magnus Bergström, 08-405 28 47, magnus.bergstrom@regeringskansliet.se

Magnus Bergström
Ämnesråd

Kopia för kännedom

Naturvårdsverket

SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

SKRIVELSE
2017-08-28 Ärendenr:
NV-02386-17

Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge

BESÖK: STOCKHOLM -VALHALLAVÄGEN 195
ÖSTERSUND – FORSKARENS VÄG 5, HUS UB
POST: 106 48 STOCKHOLM
TEL: 010-698 10 00
FAX: 010-698 16 00
E-POST: REGISTRATOR@NATURVARDSVERKET.SE
INTERNET: WWW.NATURVARDSVERKET.SE

Innehåll

1	**SAMMANFATTNING**	**5**
1.1	Bakgrund	5
1.2	Överväganden och förslag	6
2	**NATURVÅRDSVERKETS FÖRSLAG**	**8**
3	**FÖRSLAG TILL FÖRFATTNINGSFÖRÄNDRINGAR**	**9**
3.1	Förslag på ändring av 7 kap. 18 d § miljöbalken	9
3.1.1	Författningsförslag	9
3.1.2	Skäl till förslaget	9
3.1.3	Författningskommentar	13
3.2	Förslag på ändring av 7 kap. 18 e § miljöbalken	14
3.2.1	Författningsförslag	14
3.2.2	Skäl till förslaget	15
3.2.3	Författningskommentar	18
3.3	Förslag till övergångsbestämmelser	19
3.3.1	Författningsförslag	19
3.3.2	Författningskommentar	19
4	**BAKGRUND**	**20**
4.1	Kort om strandskydd och LIS	20
4.2	Om hur LIS har fungerat	21
4.2.1	Tidigare utredningar om LIS	21
4.2.2	LIS-statistik	22
4.3	Synpunkter från intressentmöte	24
5	**UPPDRAGET, GENOMFÖRANDE OCH AVGRÄNSNINGAR**	**27**
5.1	Uppdraget	27
5.2	Genomförande	27
5.3	Avgränsningar	28
6	**ÖVERVÄGANDEN**	**30**
6.1	LIS-reglernas utfall i förhållande till utvecklingsbehovet för landsbygden	30
6.2	Är LIS ett tillräckligt flexibelt verktyg?	30
6.2.1	LIS och kopplingen till översiktsplaneringen	30
6.2.2	Möjligheten att tillämpa LIS-reglerna i avsaknad av redovisning i översiktsplanen	32

6.3 Begreppen landsbygd och landsbygdsutveckling 34

7 ANDRA UTVECKLINGSMÖJLIGHETER 36

7.1 LIS-reglerna 36

7.1.1 Geografiska begränsningar för tillämpning av LIS-reglerna 36

7.2 Strandskyddsreglerna 36

7.2.1 Strandskydd vid små sjöar och vattendrag 37

7.2.2 Strandskydd och anläggande av dammar/våtmarker 37

7.3 Vägledning och samverkan 38

8 KONSEKVENSUTREDNING AV FÖRESLAGNA FÖRFATTNINGSÄNDRINGAR 39

8.1 Samhällsekonomiska konsekvenser 39

8.2 Konsekvenser för enskilda och näringslivet 40

8.3 Budgetkonsekvenser 41

8.3.1 Statsfinansiella konsekvenser 41

8.3.2 Länsstyrelser 41

8.3.3 Kommuner 41

9 KÄLLFÖRTECKNING 43

BILAGA 1. UPPDRAGET 45

1 Sammanfattning

1.1 Bakgrund

2009 infördes nya regler för strandskyddet i miljöbalken och plan- och bygglagen, bland annat reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS). Inriktningen var att utveckla ett ändamålsenligt strandskydd som beaktar behovet av utveckling i hela Sverige, särskilt i många landsbygder, samtidigt som ett långsiktigt skydd av strändernas natur- och friluftsvärden inte äventyras (prop. 2008/09:119).

LIS-reglerna innebär att kommunerna i sin översiktsplan kan peka ut områden som de bedömer lämpliga för landsbygdsutveckling. Inom dessa områden blir det möjligt att bevilja dispens från strandskyddet eller upphäva strandskyddet i detaljplan genom att tillämpa det särskilda skälet för landsbygdsutveckling (7 kap. 18 d § miljöbalken). I vissa delar av Sverige, framförallt längs de södra kusterna, får kommunerna inte peka ut LIS-områden. I andra delar av landet ska kommunerna vara restriktiva med LIS-områden, såsom i tätorter och vid de största sjöarna.

Nuvarande bestämmelser om LIS har tillämpats i allt större utsträckning sedan de infördes. Vid utgången av 2016 hade 133 översiktsplaner eller tillägg till översiktsplaner med angivna områden för LIS antagits. Antalet gånger som kommunerna har beviljat dispens för med tillämpning av det särskilda skälet för LIS har ökat från ca 70 stycken år 2011 till nästan 300 stycken år 2016.

Sedan LIS infördes har olika synpunkter på reglerna och tillämpningen av LIS framförts, både fördelar med systemet, som att det kan leda till avsedda lättnader och landsbygdsutveckling, men också svårigheter. Naturvårdsverket och Boverket har tidigare konstaterat att landsbygdsutveckling tolkas och definieras på olika sätt och att LIS-verktyget inte upplevs som tillräckligt flexibelt (Naturvårdsverket och Boverket, 2013). Strandskyddsdelegationen påpekade i sitt slutbetänkande att geografiska begränsningar för LIS kan vara motiverade, men i högre grad bör beakta platsspecifika förutsättningar. Delegationen lyfte också problemet med att det är svårt att i översiktsplaneringen förutse var landsbygdsutveckling i form av småföretagande och lokalt engagemang kommer att uppstå och att LIS-verktyget då kan upplevas som alltför stelbent (SOU 2015:108). Länsstyrelserna har i sin gemensamma rapport bland annat redovisat att genomförandet av åtgärder inom LIS-områden inte har gått i den takt som kommunerna har önskat, att länsstyrelserna ställer olika krav på kommunerna i samband med tillämpningen av LIS, men också att LIS inneburit en välkommen kompensation för landsbygden i förhållande till övriga särskilda skäl för dispens/upphävande (Länsstyrelserna, 2015).

Naturvårdsverket fick i mars 2017 i uppdrag av regeringen att se över LIS-reglerna i syfte att föreslå författningsändringar och eventuella andra åtgärder för att ytterligare främja landsbygdsutveckling i områden med god tillgång till stränder, utan att de

värden som strandskyddet långsiktigt syftar till att skydda äventyras. Fokus skulle ligga på att utveckla möjligheterna att bygga permanentbostäder.

1.2 Överväganden och förslag

Naturvårdsverket har inom ramen för detta uppdrag övervägt förfaranden som skulle kunna möjliggöra att LIS-systemet blir mer flexibelt för sådana åtgärder som är svåra att förutse i en översiktsplanering. Naturvårdsverket har då bland annat sett över LIS-systemets koppling till översiktsplaneringen och övervägt om LIS-frågorna istället borde hanteras på något annat sätt. Naturvårdsverket har funnit att översiktsplaneprocessen innebär stora fördelar genom att utgöra en naturlig form för långsiktig planering och avvägning mellan olika intressen och den samlade markanvändningen i kommunen. För översiktsplaneprocessen finns det även ett etablerat system för statlig granskning och medborgerlig insyn. Även om översiktsplaneprocessen är resurskrävande och innebär vissa begränsningar när det gäller att fånga upp enskilda initiativ som uppkommer efterhand bedömer Naturvårdsverket att fördelarna med LIS-reglernas koppling till översiktsplaneringen ändå överväger de nackdelar som detta är förenat med. Vi har därför bedömt att den nuvarande ordningen med LIS-reglernas koppling till översiktsplaneringen bör bibehållas.

I detta uppdrag har Naturvårdsverket även övervägt om formerna för hur LIS-områden anges i översiktsplaneringen bör förändras för att öka systemets flexibilitet. Detta skulle exempelvis kunna vara möjligt genom att LIS-områden, istället för geografiskt angivna områden, definieras genom kriterier i översiktsplanen. Ett sådant förfarande har dock bedömts medföra svårigheter när det gäller bland annat länsstyrelsernas möjlighet att granska översiktsplanen och medborgarnas möjlighet att förutse konsekvenserna av den. Naturvårdsverket har därför bedömt att det inte är lämpligt att ändra regelverket på detta sätt.

Utifrån de överväganden som Naturvårdsverket har gjort föreslås huvuddragen i LIS-systemet bevaras oförändrade. Naturvårdsverket föreslår dock vissa förändringar vad gäller de bedömningsgrunder som ska ligga till grund för vad som är att anse som ett LIS-område. Naturvårdsverkets förslag innebär att ett LIS-område inte behöver ha en ”begränsad omfattning” utan istället en ”sådan omfattning” att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses. Naturvårdsverket föreslår även att den nuvarande restriktivitet som gäller för att tillämpa LIS-reglerna i eller i närheten av tätorter specificeras gälla enbart för ”större tätorter”.

För att tydliggöra och underlätta möjligheterna till upphävande av och dispens från strandskyddet för åtgärder inom LIS-områden föreslår Naturvårdsverket vissa förändringar av vad som får beaktas som särskilda skäl inom sådana områden. Naturvårdsverket föreslår att det, i tillägg till att det som särskilda skäl får beaktas om ett strandnära läge för en byggnad, verksamhet, anläggning eller åtgärd bidrar till utvecklingen av landsbygden, även får beaktas om ett sådant strandnära läge kan bidra

till att ”upprätthålla” landsbygdsutvecklingen. Med detta avses åtgärder som kan bidra till att förhindra en försämring eller tillbakagång. Naturvårdsverket föreslår även att det i bestämmelsen tydliggörs vilken nivå på utredning som krävs avseende en åtgärds bidrag till landsbygdsutvecklingen på så sätt att särskilda skäl ska anses föreligga om det ”kan antas” att åtgärden har den åsyftade effekten.

Vad gäller prövning av dispens för att uppföra enstaka en- eller tvåbostadshus föreslår Naturvårdsverket att samlokalisering till befintligt bostadshus även fortsättningsvis ska få beaktas som ett skäl för dispens. Förslaget innebär dock att bestämmelsens nuvarande lydelse omformuleras för att i något större mån kunna ta hänsyn till förhållandena på platsen och skillnader i bebyggelsestruktur mellan olika delar av landet. Naturvårdsverkets förslag innebär att det som särskilda skäl för sådana åtgärder får beaktas om huset eller husen avses att uppföras ”med närhet till” ett befintligt bostadshus. För enstaka en- eller tvåbostadshus föreslås även, i likhet med vad som gäller för övriga åtgärder inom LIS-områden, att det som särskilda skäl för dispens även ska få beaktas om det strandnära läget kan antas bidra till eller upprätthålla utvecklingen av landsbygden.

2 Naturvårdsverkets förslag

Naturvårdsverkets förslag innebär att huvuddragen i regelverket om landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS) bevaras oförändrade. För att tydliggöra och underlätta möjligheterna till dispens för åtgärder inom LIS-områden föreslår dock Naturvårdsverket vissa förändringar av vad som får beaktas som särskilda skäl inom sådana områden. Naturvårdsverket föreslår även vissa förändringar vad gäller de kriterier som ett område ska uppfylla för att anses vara ett LIS-område och vad gäller den begränsning som råder i och i närheten av tätorter.

Naturvårdsverket föreslår att det vid en prövning enligt 7 kap. 18 d § miljöbalken av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet inom ett LIS-område, i tillägg till att det får beaktas om ett strandnära läge för en byggnad, verksamhet, anläggning eller åtgärd bidrar till utvecklingen av landsbygden, även får beaktas om ett sådant strandnära läge kan bidra till att ”upprätthålla” landsbygdsutvecklingen. För att bland annat åstadkomma en mer likartad tillämpning föreslår Naturvårdsverket även att det i bestämmelsen tydliggörs vilken nivå på utredning som krävs avseende en åtgärds bidrag till landsbygdsutvecklingen. Naturvårdsverket föreslår att skäl för dispens föreligger om det ”kan antas” att åtgärden har en sådan effekt.

Vad gäller prövning av dispens för att uppföra enstaka en- eller tvåbostadshus föreslår Naturvårdsverket att samlokalisering till befintligt bostadshus även fortsättningsvis ska få beaktas som ett skäl för dispens men att bestämmelsens nuvarande lydelse omformuleras. Naturvårdsverkets förslag innebär att det som särskilda skäl för sådana åtgärder får beaktas om huset eller husen avses att uppföras ”med närhet till” ett befintligt bostadshus. Naturvårdsverket förslår vidare att det för dessa åtgärder, i likhet med vad som gäller för övriga åtgärder inom LIS-områden, även får beaktas om det strandnära läget kan antas bidra till eller upprätthålla utvecklingen av landsbygden.

För att förenkla utpekandet av LIS-områden i översiktsplaneringen och för att, i högre grad än tidigare, möjliggöra en anpassning av områdenas omfattning utifrån förutsättningarna i olika delar av landet föreslår Naturvårdsverket att kravet enligt 7 kap. 18 e § första stycket 2 på att ett LIS-område ska ha begränsad omfattning tas bort. Naturvårdsverket föreslår istället att det med LIS-område avses ett område som är lämpligt för utvecklingen av landsbygden och som är av sådant slag och har ”en sådan omfattning” att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses.

Vad gäller det nuvarande kravet på att ett LIS-område endast får ha en liten betydelse för att tillgodose strandskyddets syften i eller i närheten av tätorter föreslår Naturvårdsverket att den begränsningen ska specificeras gälla för ”större tätorter”.

För att underlätta läsbarheten av 7 kap. 18 e § miljöbalken föreslår Naturvårdsverket även en ny styckesindelning och en anpassad ordalydelse som följer den nya styckesindelningen.

3 Förslag till författningsförändringar

3.1 Förslag på ändring av 7 kap. 18 d § miljöbalken

3.1.1 Författningsförslag

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet inom ett område för landsbygdsutveckling i strandnära lägen får man också beakta om ett strandnära läge för en byggnad, verksamhet, anläggning eller åtgärd bidrar till utvecklingen av landsbygden. Om prövningen gäller en dispens för att uppföra enstaka en- eller tvåbostadshus med tillhörande komplementbyggnader och andra åtgärder får man i stället beakta om huset eller husen avses att uppföras i anslutning till ett befintligt bostadshus.	Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet inom ett område för landsbygdsutveckling i strandnära lägen får man också beakta om ett strandnära läge för en byggnad, verksamhet, anläggning eller åtgärd *kan antas bidra till eller upprätthålla* utvecklingen av landsbygden. Om prövningen gäller en dispens för att uppföra enstaka en- eller tvåbostadshus med tillhörande komplementbyggnader och andra åtgärder får man *även* beakta om huset eller husen avses att uppföras *med närhet till* ett befintligt bostadshus.

3.1.2 Skäl till förslaget

7 kap. 18 d § första meningen

De nuvarande LIS-reglerna med tillhörande propositionstext ger utrymme för olika tolkning av vad som menas med landsbygdsutveckling och vilken utredning som krävs för att en exploatering ska kunna sägas utgöra landsbygdsutveckling.

I förarbetena till de nuvarande bestämmelserna anges att det med ”åtgärder som främjar landsbygdsutveckling” avses bland annat sådana åtgärder som långsiktigt kan antas ge positiva sysselsättningseffekter och som kan bidra till att upprätthålla serviceunderlaget i landsbygder. Sådana situationer kan exempelvis uppstå i samband med etablering av en turistanläggning för en verksamhet där tillgång till stränder är en förutsättning eller åtminstone en avsevärd fördel. Vidare anges att det även kan tänkas handla om tillkomst av bostäder för permanent- och fritidsboende i syfte att upprätthålla ett ekonomiskt och personellt underlag för olika former av kommersiell och offentlig service (prop. 2008/09:119 s. 64). Enligt författningskommentaren till den nuvarande lydelsen av 7 kap. 18 d § miljöbalken anges att det strandnära läget bör

innebära en sådan fördel för åtgärden att den främjar utvecklingen av landsbygden. Avsikten är inte att utgå från det strandnära lägets fördel för en enskild persons ekonomiska förhållanden, utan det ska vara fråga om en mer långsiktig ekonomisk påverkan i ett lokalt eller regionalt perspektiv. Förutom att det kan vara fråga om bland annat mindre anläggningar för turism eller näringsverksamhet kan det också handla om byggnader som inrymmer exempelvis bostäder, affärer eller andra servicefunktioner. Enligt författningskommentaren bör det inte ställas orimligt höga krav på utredning som visar att åtgärden långsiktigt bidrar till utvecklingen av landsbygden. En övergripande bedömning får göras av hur den planerade åtgärden kan bidra till ökad ekonomisk aktivitet på orten eller i bygden på längre sikt. Det bör dock inte vara ett tillräckligt skäl för en dispens att uppförandet av en ny bebyggelse eller en åtgärd tillfälligt skapar arbetstillfällen på orten eller i bygden (prop. 2008/09:119 s. 107).

Av propositionen framgår alltså att åtgärder som främjar landsbygdsutveckling bland annat kan avse åtgärder som syftar till att upprätthålla ett ekonomiskt och personellt underlag för olika former av kommersiell och offentlig service. En genomgång av det underlag som har legat till grund för Naturvårdsverkets genomförande av detta uppdrag visar dock att det finns olika synsätt avseende begreppet landsbygdsutveckling. Detta framgår bland annat av de regionala vägledningar som flera länsstyrelser har tagit fram för tillämpningen av LIS-reglerna. I en av vägledningarna beskrivs LIS som en möjlighet till utveckling liksom ett sätt att förhindra tillbakagång. I en annan av vägledningarna kopplas utvecklingen snarare till en förändring från ett lägre eller sämre tillstånd till ett högre och bättre. Vad som är landsbygdsutveckling kan inte definieras på ett entydigt sätt utan att det riskerar att bli ett stelt verktyg. Enligt Naturvårdsverkets bedömning handlar dock landsbygdsutveckling i praktiken många gånger inte om en direkt utvecklande riktning utan snarare om behov av bland annat personellt underlag för att behålla ett kvarstående värde, för att till exempel inte förlora existerande service. Mot bakgrund av det anser Naturvårdsverket att det som särskilt skäl även bör kunna beaktas en åtgärds bidrag av mer uppehållande karaktär för landsbygden men att detta inte kommer till tydligt uttryck i den nuvarande lydelsen av 7 kap. 18 d §. Naturvårdsverket föreslår därför att bestämmelsen ändras i detta avseende och att det därmed till den nuvarande lydelsen läggs till att det som särskilt skäl även får beaktas en funktion av uppehållande karaktär för landsbygden.

Vad gäller nivån på den utredning som bör krävas avseende en åtgärds bidrag till ekonomisk aktivitet på orten finns det i propositionen till de nuvarande reglerna viss vägledning. Trots detta kan konstateras att de krav som ställs skiljer sig åt mellan olika delar av landet och det är oklart om lagstiftarens avsikt att det inte bör ställas orimligt höga krav på utredning har fått genomslag i praktiken. För att tillämpningen ska bli mer enhetlig föreslår Naturvårdsverket därför att det direkt av lagtexten ska framgå vilken styrka på utredning som krävs på så sätt att det ska anses föreligga särskilda skäl för dispens om åtgärden ”kan antas” ha den åsyftade effekten.

Mot bakgrund av detta föreslår Naturvårdsverket därmed att 7 kap. 18 d § första meningen ska ändras på så sätt att det som särskilda skäl inom ett LIS-område får beaktas om ett strandnära läge för en byggnad, verksamhet, anläggning eller åtgärd kan antas bidra till eller upprätthålla utvecklingen av landsbygden.

7 kap. 18 d § andra meningen

Vid prövningen av dispens för att uppföra enstaka en- eller tvåbostadshus med tillhörande komplementbyggnader och andra åtgärder gäller enligt den nuvarande lydelsen av 7 kap. 18 d § andra meningen att det som särskilda skäl får beaktas om huset eller husen avses att uppföras i anslutning till ett befintligt bostadshus. Även om det särskilda skälet är tillämpligt endast inom områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge får man alltså med dagens regler inte beakta om ett strandnära läge för ett enstaka en- eller tvåbostadshus bidrar till utvecklingen av landsbygden, även om det skulle vara möjligt att visa det. Syftet med den bestämmelsen är att enstaka ny bebyggelse ska utvecklas i ansamlingar istället för att spridas på många platser vid ett vattenområde. I propositionen anges att det endast är i undantagsfall, huvudsakligen i glest bebyggda delar av landet, som ett hus kan anses ligga i anslutning till ett befintligt bostadshus om avståndet är tvåhundra meter. Vidare anges att avståndet i större delen av södra Sverige i allmänhet bör vara klart mindre än så för att bestämmelsen ska vara tillämplig (prop. 2008/09:119 s. 108). Naturvårdsverket ska enligt regeringsuppdraget överväga om detta krav på anslutning till befintligt bostadshus bör tas bort.

Om kravet på att enstaka en- eller tvåbostadshus måste uppföras i anslutning till ett befintligt bostadshus tas bort skulle det även för dessa åtgärder krävas att det strandnära läget för byggnaden ska bidra till utvecklingen av landsbygden. Det skulle då för varje dispensprövning som rör ett enstaka en- eller tvåbostadshus behöva göras en bedömning av den enskilda byggnadens bidrag till landsbygdsutvecklingen. Det finns uppfattningar som hävdar att varje tillkommande byggnad är positiv för utvecklingen av en glesbygdskommun. Men det kan också hävdas att ett enstaka en- eller tvåbostadshus har så marginell påverkan på serviceunderlaget att den inte kan anses långsiktigt bidra till landsbygdsutvecklingen. En enstaka byggnads påverkan på serviceunderlaget är också beroende av faktorer som inte kan styras genom författning. Det gäller t.ex. vilka som bor i huset eller i vilken omfattning och på vilket sätt byggnaden används (Naturvårdsverket och Boverket, 2013, s. 87-88).

Det krav på närhet till befintligt bostadshus som finns idag tillsammans med uttalandena i propositionen innebär att prövningen av om det finns särskilda skäl för dispens för ett enstaka en- eller tvåbostadshus blir relativt enkel. Eftersom dessa åtgärder inte behöver leva upp till det krav som gäller för övriga åtgärder om att bidra till utvecklingen av landsbygden anser Naturvårdsverket att kravet på samlokalisering i första hand bör ses som en lättnad. Naturvårdsverket och Boverket har tidigare utrett konsekvenserna av att ta bort kravet på anslutning till befintligt bostadshus och har då bland annat funnit att det i många fall sannolikt skulle bli svårt att visa att ett

strandnära läge för en sådan åtgärd bidrar till utvecklingen av landsbygden (Naturvårdsverket och Boverket, 2013, s. 89). Det är alltså tveksamt om en sådan ändring skulle utöka möjligheterna att bygga permanentbostäder, vilket är en aspekt som det ska läggas särskilt fokus på enligt det nu aktuella regeringsuppdraget. För att inte begränsa möjligheten att bygga enstaka en- eller tvåbostadshus inom LIS-områden anser Naturvårdsverket därför att samlokalisering även fortsättningsvis ska få beaktas som särskilt skäl för dispens för sådana åtgärder.

Naturvårdsverket anser dock att det inte bör vara uteslutet att även för dessa åtgärder kunna beakta om ett strandnära läge kan antas bidra till eller upprätthålla utvecklingen av landsbygden. Även om det i de flesta fall sannolikt kan vara svårt att visa detta föreslår Naturvårdsverket att den möjligheten ändå ska finnas då detta åtminstone i någon mån skulle kunna utöka möjligheten att bygga bostäder i LIS-områden. Mot den utökade möjligheten att bygga bostäder måste dock ställas risken för att enstaka en- eller tvåbostadshus, med en sådan möjlighet, uppförs enskilt och utan direkt koppling till befintlig bebyggelse. En sådan spridd bebyggelse innebär i allmänhet en större inverkan på strandskyddets syften än om bebyggelsen utvecklas i ansamlingar. Sådana negativa konsekvenser motverkas dock i viss mån genom övriga begränsningar i LIS-regelverket. En förutsättning för att tillämpa det särskilda skälet i 7 kap. 18 d § är nämligen, liksom tidigare, att platsen ligger inom ett LIS-område. Att ett område uppfyller kriterierna för vad som är ett LIS-område innebär att området i sig bedöms vara sådant att lättnader kan komma i fråga utan att det hindrar att strandskyddets syften tillgodoses långsiktigt. Vidare gäller enligt 7 kap. 26 § miljöbalken att en dispens från strandskyddsbestämmelserna endast får ges om det är förenligt med strandskyddets syften. Även om denna syftesprövning enligt förarbetena ska påverkas av LIS-reglernas exploateringsinriktade karaktär (prop. 2008/09:119 s. 113) anser Naturvårdsverket att det ändå finns ett visst utrymme att beakta risken för alltför spridd bebyggelse vid den bedömningen. Mot bakgrund av detta bedömer Naturvårdsverket att den föreslagna ändringen kan genomföras utan att de värden som strandskyddet långsiktigt syftar till att skydda äventyras.

Utöver detta bör det, såsom ovan angetts, som särskilda skäl för enstaka en- eller tvåbostadshus även fortsättningsvis få beaktas närhet till befintligt bostadshus. Naturvårdsverket anser dock att det finns skäl att förändra den nuvarande formuleringen i 7 kap. 18 d § andra meningen. Vad gäller bestämmelsens nuvarande lydelse ger den visserligen visst utrymme för tolkning när det gäller hur nära ett nytt hus måste placeras i förhållande till ett befintligt hus för att det ska anses vara ”i anslutning till”. I och med detta kan bedömningen anpassas utifrån förhållandena i olika delar av landet. Genom förarbetsuttalandet om maximalt tvåhundra meter finns dock en begränsning för hur stort tolkningsutrymmet är och av det underlag som har legat till grund för Naturvårdsverkets genomförande av detta uppdrag framgår också att detta förarbetsuttalande har bedömts hindrande, inte minst i de norra länen. Bebyggelsestrukturen på landsbygden i de delarna av landet gör nämligen att gårdar och hus sällan faller inom denna gräns (SOU 2015:108 s. 117). Liknande synpunkter framfördes även vid det intressentmöte som har genomförts under detta uppdrag där

representanter från en länsstyrelse i norra Sverige angav att syftet med strandskyddet inte bedömdes påverkas negativt om avståndet mellan enskilda hus var något större i vissa glesbebyggda områden om det följde bebyggelsestrukturen i övrigt.

Även om förarbetsuttalandet om maximalt tvåhundra meter gör att dispensprövningen för enskilda en- eller tvåbostadshus blir enkel så har alltså detta samtidigt inneburit att bestämmelsen kan vara svår att tillämpa i vissa delar av landet. Då fastslagna avståndsbegränsningar inte heller kan anses nödvändiga för att motverka negativ påverkan på strandskyddets syften anser Naturvårdsverket därför att det finns skäl att förändra bestämmelsens lydelse vad gäller kravet på ”i anslutning till befintligt bostadshus”. Att motverka spridd bebyggelse är dock ofta av stor vikt för att inte strandskyddets syften ska äventyras på lång sikt och Naturvårdsverket anser därför att en sådan intention även fortsatt bör finnas. Mot bakgrund av detta föreslår Naturvårdsverket att det som särskilt skäl vid prövningen av dispens för att uppföra enstaka en- eller tvåbostadshus med tillhörande komplementbyggnader och andra åtgärder får beaktas om huset eller husen avses att uppföras ”med närhet till” ett befintligt bostadshus. Med detta begrepp avses i huvudsak detsamma som i den nuvarande lydelsen av bestämmelsen. Avsikten är dock att i något större mån kunna ta hänsyn till förhållandena på platsen och att kunna beakta skillnader mellan olika delar av landet. En sådan förändring av bestämmelsens lydelse skapar även möjlighet till nya motivtexter.

3.1.3 Författningskommentar

I första meningen anges vad man får beakta som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet inom ett område för landsbygdsutveckling i strandnära läge. Vad som avses med att bidra till utvecklingen av landsbygden motsvarar det som gällt enligt den tidigare lydelsen av 7 kap. 18 d § miljöbalken. Till skillnad från bestämmelsens tidigare lydelse anges dock nu att det är tillräckligt om det strandnära läget för en byggnad, verksamhet, anläggning eller åtgärd ”kan antas” bidra till sådan utveckling. Det behöver alltså inte vara helt utrett att åtgärden har en sådan effekt utan det får göras en övergripande bedömning av hur den planerade åtgärden kan antas bidra på längre sikt. Till skillnad från den tidigare lydelsen är det nu också möjligt att som särskilda skäl beakta om åtgärden kan antas bidra till att upprätthålla landsbygdsutvecklingen. Med detta avses exempelvis tillkomst av bostäder för att vidmakthålla underlag för att inte förlora olika former av lokal eller regional service. Det kan alltså vara fråga om åtgärder som förhindrar en försämring eller tillbakagång.

Ändringarna i andra meningen innebär att det, till skillnad från den tidigare lydelsen, även för enstaka en- eller tvåbostadshus får beaktas om ett strandnära läge kan antas bidra till eller upprätthålla utvecklingen av landsbygden. Ändringarna innebär även att det nu får beaktas om sådana hus avses uppföras ”med närhet till” ett befintligt bostadshus, istället för ”i anslutning till”. Begreppet ”med närhet till” motsvarar i huvudsak det som gällt enligt den tidigare lydelsen av 7 kap. 18 d § andra meningen. Avsikten med ändringen är dock att i något större mån kunna ta hänsyn till skillnader

mellan olika delar av landet och till förutsättningarna på platsen. Bedömningen av om ett hus avses uppföras med närhet till ett befintligt bostadshus får således göras från fall till fall. Vad uttrycket ”med närhet till” innebär kan, beroende på förutsättningarna på platsen och bebyggelsestrukturen i övrigt, skilja sig mellan olika delar av landet. I glest bebyggda delar av landet kan ett större avstånd godtas än i mer tätbebyggda delar. Syftet med bestämmelsen är, liksom den tidigare lydelsen, att ny bebyggelse bör utvecklas i ansamlingar istället för att spridas på många platser vid ett vattenområde. Det syftet bör fortfarande beaktas.

3.2 Förslag på ändring av 7 kap. 18 e § miljöbalken

3.2.1 Författningsförslag

Nuvarande lydelse	**Föreslagen lydelse**
Med område för landsbygdsutveckling i strandnära lägen avses vid tillämpningen av 18 d § ett område som 1. är lämpligt för utvecklingen av landsbygden, 2. är av ett sådant slag och har en så begränsad omfattning att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses långsiktigt, 3. endast har en liten betydelse för att tillgodose strandskyddets syften, a) i eller i närheten av tätorter, b) i ett kust- eller kustskärgårdsområde från Forsmark till Klockestrand vid Ångermanälven eller från Skataudden vid Näskefjärden till gränsen mot Finland, c) på Gotland, eller d) vid Vänern, Vättern, Mälaren, Siljan, Orsasjön, Skattungen, Oresjön eller Oreälven mellan Orsasjön och Skattungen, om det råder stor efterfrågan på mark för bebyggelse i området, och 4. inte är ett kust- eller kustskärgårdsområde från gränsen mot Norge till Forsmark, utmed	Med område för landsbygdsutveckling i strandnära lägen avses vid tillämpningen av 18 d § ett område som 1. är lämpligt för utvecklingen av landsbygden *och* 2. är av ett sådant slag och har en *sådan* omfattning att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses långsiktigt. Områden enligt första stycket får endast ha en liten betydelse för att tillgodose strandskyddets syften, a) i eller i närheten av *större* tätorter, b) i ett kust- eller kustskärgårdsområde från Forsmark till Klockestrand vid Ångermanälven eller från Skataudden vid Näskefjärden till gränsen mot Finland, c) på Gotland, eller d) vid Vänern, Vättern, Mälaren, Siljan, Orsasjön, Skattungen, Oresjön eller Oreälven mellan Orsasjön och Skattungen, om det råder stor efterfrågan på mark för bebyggelse i området. Områden enligt första stycket får inte

Ölands kust eller i Ångermanland från Klockestrand vid Ångermanälven till Skataudden vid Näskefjärden. En översiktsplan enligt 3 kap. 1 § plan- och bygglagen (2010:900) ska ge vägledning vid bedömningen av om en plats ligger inom ett sådant område som avses i första stycket. Översiktsplanen är inte bindande.	avse ett kust- eller kustskärgårdsområde från gränsen mot Norge till Forsmark, utmed Ölands kust eller i Ångermanland från Klockestrand vid Ångermanälven till Skataudden vid Näskefjärden. En översiktsplan enligt 3 kap. 1 § plan- och bygglagen (2010:900) ska ge vägledning vid bedömningen av om en plats ligger inom ett sådant område som avses i första stycket. Översiktsplanen är inte bindande.

3.2.2 Skäl till förslaget

7 kap. 18 e § första stycket 2

Många kommuner upplever att LIS-systemet på grund av dess koppling till översiktsplaneringen är för trubbigt och omständligt för att kunna tillämpa på ett effektivt sätt. Eftersom man inte vet var eventuella exploateringsintressen kan tänkas uppkomma upplevs det svårt att i översiktsplaneringen peka ut tydligt geografiskt avgränsade områden i översiktsplaneringen. Att peka ut lämpliga exploateringsområden i en översiktsplan upplevs särskilt svårt i landsbygdsområden utan bebyggelsetryck.

Inom ramen för detta uppdrag har Naturvårdsverket övervägt förfaranden som möjliggör att systemet blir mer flexibelt för behov som är svåra att förutse vid en översiktsplanering. Naturvårdsverket har då övervägt om LIS-frågorna lämpligen bör hanteras på något annat sätt än genom översiktsplaneringen. Det har även övervägts om flexibiliteten kan ökas inom ramen för översiktsplaneprocessen genom att kommunen, istället för geografiskt utpekade områden, anger LIS-områden genom kriterier i översiktsplanen. Mot bakgrund av de negativa konsekvenser som förändringar i linje med dessa överväganden har bedömts medföra anser Naturvårdsverket dock att den nuvarande ordningen med LIS-systemets koppling till översiktsplaneringen bör bibehållas. Av samma skäl anser Naturvårdsverket att det inte heller är lämpligt att ersätta geografiskt angivna LIS-områden med icke-geografiska kriterier (se mer om Naturvårdsverkets överväganden i kapitel 6).

Naturvårdsverket anser dock att det krav som uppställs i den nuvarande lydelsen av 7 kap. 18 e § första stycket 2 på att ett LIS-område ska ha en ”begränsad omfattning” kan leda till att LIS-områden anges på ett så snävt sätt att det begränsar LIS-verktyget mer än vad som är nödvändigt för att tillgodose strandskyddets syften. Ett sådant krav kan också innebära att detaljeringsgraden vid angivande av LIS-områden blir sådan att den allt för mycket avviker från annan mer övergripande planering som

översiktsplanen omfattar. Därutöver kan detta leda till pedagogiska problem eftersom en detaljerad avgränsning kan göra att det framstår som att lämpligheten av området är helt utklarad i översiktsplanen (Länsstyrelserna, 2015, s. 14). Naturvårdsverket anser därför att kravet på ”begränsad omfattning” istället bör ändras till att LIS-områden ska ha ”en sådan omfattning” att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses långsiktigt. Detta innebär att omfattningen av LIS-områdena får styras av strandskyddets syften och att storleken på områdena därmed kan variera på ett tydligare sätt än vad som framgår av det nuvarande regelverket. Hela det angivna området ska i sig vara lämpligt för utvecklingen av landsbygden och kommunen måste alltså även med den föreslagna ändringen göra en genomtänkt planering i det avseendet. Vid bedömningen av om området har en sådan omfattning att strandskyddets syften fortfarande kan tillgodoses långsiktigt bör det dock, utifrån hur stor efterfrågan det är på mark för bebyggelse i området, kunna beaktas hur omfattande exploatering som sammantaget kan förväntas ske. I områden där det inte finns god tillgång till oexploaterade stränder, eller där det finns ett högt bebyggelsetryck, krävs det sannolikt att LIS-områdena har en mer snäv omfattning för att strandskyddets syften ska kunna tillgodoses. I områden med lågt bebyggelsetryck och god tillgång till orörda stränder bör det istället finnas utrymme för att LIS-områden kan ha en större omfattning utan att det förhindrar att strandskyddets syften tillgodoses långsiktigt. I sådana områden kan det också finnas utrymme för ett större antal LIS-områden än vad som kan antas ianspråktas under en översiktsplaneperiod. Risken för kumulativa effekter måste dock beaktas.

Att ett LIS-område inte behöver vara av begränsad omfattning kan innebära att bedömningen av ett områdes lämplighet och påverkan på strandskyddets syften blir mer komplicerad. Hur omfattande utredningar som i översiktsplaneskedet behövs för denna bedömning får dock avgöras från fall till fall. Liksom tidigare ska översiktsplanen ge vägledning vid bedömningen av om en plats ligger inom ett LIS-område. Normalt bör det inte finnas anledning att frångå den bedömning som kommunen har gjort genom redovisningen i översiktsplanen, särskilt om länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande inte har anmärkt mot redovisningen (prop. 2008/09:119 s. 58). Eftersom en översiktsplan endast är vägledande är det dock först vid prövningen av ett enskilt ärende som det avgörs om en plats ligger inom ett område som uppfyller kriterierna i 7 kap. 18 e §. Styrkan i den vägledning som översiktsplanen kan ge vid bedömningen av om en plats ligger inom ett LIS-område kan då variera bland annat beroende på hur omfattande underlag som har legat till grund för utpekandet. Många gånger görs mer detaljerade utredningar, exempelvis vad gäller påverkan på djur- och växtliv, i samband med prövning av dispens för en åtgärd eller upphävande av strandskydd i en detaljplan. Detta gör att en del LIS-områden redan med dagens regler faller bort i samband med att detaljerade utredningar görs (Länsstyrelserna, 2015, s. 14). Om LIS-områden, såsom föreslagits, inte behöver ha en begränsad omfattning kan det antas att det blir mer vanligt förekommande att LIS-områdenas lämplighet inte är helt utredda i översiktsplaneprocessen. Naturvårdsverket bedömer dock att dessa konsekvenser inte är så påtagliga att det inte finns skäl att införa en möjlighet till mer lokalt anpassad omfattning av LIS-områden.

7 kap. 18 e § andra stycket

Avseende den begränsning som enligt den nuvarande lydelsen av 7 kap. 18 e § första stycket 3 gäller i eller i närheten av tätorter framgår av förarbetena att LIS kan användas för tätortsutveckling i landsbygdsområden så till vida detta inte hindrar att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses långsiktigt. Däremot anges att det inte bör vara möjligt att redovisa områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen i de delar av de tre storstadsområdena som karaktäriseras av tätbebyggelse och i andra större tätortsområden, bl.a. länscentra, där det inte finns god tillgång till orörda stränder (prop. 2008/09:119 s. 64). Dessa förarbetsuttalanden talar för att det redan idag finns relativt stora möjligheter att använda LIS i och omkring de flesta tätorter så till vida området har en liten betydelse för att tillgodose strandskyddets syften. Under utredningens gång har det dock påtalats att det kan finnas en pedagogisk svårighet när det gäller att betrakta även mindre tätorter i en kommun som landsbygdsområden där LIS-reglerna kan användas och att begränsningen därför kan ha lett till en restriktivare tillämpning än vad lagstiftaren avsett. Någon heltäckande bild över hur stor begränsningen är i praktiken har dock inte kunnat tas fram inom ramen för detta uppdrag.

Det femte särskilda skälet i 7 kap. 18 c § miljöbalken avseende *angeläget allmänt intresse* används i viss utsträckning i större tätorter för att möjliggöra tätortsutveckling i de fall detta inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet. I mindre tätorter på landsbygden har det dock påtalats att det femte särskilda skälet är svårt att tillämpa eftersom ett angeläget allmänt intresse i form av tätortsutveckling ofta förutsätts handla om större projekt medan tätortsutveckling i mindre orter ofta är av mer småskalig karaktär och sker genom succesiv exploatering (Länsstyrelserna, 2015, s. 12). Att utrymmet för att tillämpa det femte särskilda skälet för tätortsutveckling på landsbygden ofta är litet kan göra att behovet av att använda LIS-reglerna för sådan tätortsutveckling blir desto större.

Genom vägledning kan det vara möjligt att förtydliga hur den begränsning som enligt den nuvarande lydelsen av 7 kap. 18 e § första stycket 3 gäller i eller i närheten av tätorter bör tillämpas. På så sätt kan det gå att komma till rätta med de pedagogiska problem som begränsningen är förknippad med. För att tydliggöra och minska den begränsning som ändå finns anser dock Naturvårdsverket att det även är lämpligt att i bestämmelsen specificera vilken typ av tätort som ska omfattas av begränsningen. Eftersom tillgången till oexploaterade stränder i allmänhet får anses vara av särskilt stor betydelse i närheten av större tätorter anser Naturvårdsverket att det fortsatt bör finnas en restriktivitet mot att använda LIS i sådana områden. Det är inte heller för sådana områden som LIS-systemet främst är avsett utan behovet av att stimulera landsbygdsutveckling anses framförallt finnas i de landsbygdsområden som inte är belägna i närheten av stora tätorter (prop. 2008/09:119 s. 63). Vad gäller mindre tätorter på landsbygden ser Naturvårdsverket vidare att LIS-systemet har potential att bidra till en faktisk utveckling av landsbygden och att det därför främst är i sådana områden som LIS bör främjas. Mot bakgrund av detta anser Naturvårdsverket att den restriktivitet som enligt den nuvarande lydelsen gäller i eller i närheten av tätorter bör

specificeras gälla för ”större tätorter”. Möjligheterna att tillämpa LIS-reglerna i övriga tätorter får istället styras av de övriga bedömningsgrunderna i 7 kap. 18 e §. En sådan förändring kan, enligt Naturvårdsverkets mening, bidra till att utöka möjligheterna att bygga permanentbostäder i sådana tätorter som inte kan anses vara ”större tätorter”.

Bestämmelsens nya styckesindelning

För att underlätta läsbarheten av 7 kap. 18 e § föreslår Naturvårdsverket en ny styckesindelning. Ordalydelsen behöver i viss mån också anpassas efter den nya styckesindelningen.

3.2.3 Författningskommentar

Bestämmelsen motsvarar i huvudsak det som gällt enligt den tidigare lydelsen men har en ny styckesindelning. I det första stycket anges vad som avses med ett område för landsbygdsutveckling i strandnära läge. Samtliga kriterier i första stycket ska vara uppfyllda för att det ska vara fråga om ett område för landsbygdsutveckling i strandnära läge. Av *första punkten* följer att man vid bedömningen måste kunna konstatera att det rör sig om ett område som verkligen lämpar sig för en landsbygdsutveckling med sådana byggnader, verksamheter och annat som anges i 18 d §. Detta innebär ingen skillnad i förhållande till vad som har gällt tidigare. Liksom tidigare ska det också, enligt *den andra punkten*, vara fråga om ett område som är av ett sådant slag att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses långsiktigt. Det betyder, liksom tidigare, en begränsning i kvalitativt hänseende. Den andra punkten har dock ändrats avseende den begränsning som gäller i kvantitativt hänseende. Av den andra punkten följer nu att det ska vara fråga om ett område som är av sådan omfattning att strandskyddets syften fortfarande tillgodoses långsiktigt. Detta innebär att områdenas omfattning får styras av strandskyddets syften och att storleken på områdena därmed kan variera beroende på strandskyddsområdenas utbredning och karaktär i varje kommun. Förhållandena i angränsande kommuner bör även beaktas. Hur stor del av en kommuns samlade strandskyddsområden som kan omfattas av LIS får således avgöras från fall till fall, strandskyddets syften ska dock fortfarande tillgodoses långsiktigt. Avsikten får inte vara att allmänt försvaga strandskyddet. Vid bedömningen av om omfattningen är sådan att strandskyddets syften fortfarande kan tillgodoses långsiktigt bör det dock, utifrån hur stor efterfrågan det är på mark för bebyggelse i området, kunna beaktas hur omfattande exploatering som sammantaget kan förväntas ske. I områden med lågt bebyggelsetryck och mycket god tillgång till orörda stränder bör det således finnas utrymme för att områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge är av större omfattning och antal utan att det förhindrar att strandskyddets syften tillgodoses långsiktigt. I områden där det inte finns god tillgång till oexploaterade stränder eller där det finns ett högt bebyggelsetryck krävs det istället att områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge har en mer snäv omfattning för att strandskyddets syften ska kunna tillgodoses.

I *andra stycket* anges nu den begränsning som gällt enligt tredje punkten i bestämmelsens tidigare lydelse. Bestämmelsen innebär, liksom tidigare, att områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen endast får ha en liten betydelse för att tillgodose strandskyddets syften i de angivna områdena. I dessa områden ska det således råda en mer restriktiv syn. Till skillnad från tidigare anges nu i punkten a) att begränsningen gäller i eller i närheten av ”större tätorter”. I detta begrepp ingår exempelvis storstadsområden, länscentra och andra större tätortsområden. Vad som är en stor tätort är dock inte definierat utan det får göras en bedömning från fall till fall utifrån bland annat invånarantal, exploateringstryck och de regionala förutsättningarna i olika delar av landet.

I det *tredje stycket* anges det som gällt enligt fjärde punkten i den tidigare bestämmelsens första stycke. I det *fjärde stycket* anges detsamma som i det tidigare andra stycket.

3.3 Förslag till övergångsbestämmelser

3.3.1 Författningsförslag

1. Denna lag träder i kraft den xx xx 2018.
2. Områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som angetts i översiktsplan enligt äldre bestämmelser ska gälla som om de antagits enligt nu gällande bestämmelser.
3. Äldre bestämmelser gäller för ärenden om dispens eller upphävande enligt 18 d § som har inletts före den xx xx 2018.

3.3.2 Författningskommentar

Enligt *första punkten* träder lagen i kraft den xx xx 2018.

Enligt *andra punkten* ska områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som innan lagens ikraftträdande har pekats ut i en översiktsplan gälla som om de har antagits enligt de nya bestämmelserna. För prövning av upphävande av eller dispens från strandskyddet för åtgärder inom sådana områden kommer den nya lydelsen av 7 kap. 18 d § att tillämpas för ärenden som har inletts efter den xx xx 2018. Även om kommunen i en översiktsplan har pekat ut områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen utifrån förutsättningarna i de äldre bestämmelserna kan områdenas lämplighet för landsbygdsutveckling inte anses påverkas på något avgörande sätt av de förändringar som har trätt i kraft avseende vad som får beaktas som särskilda skäl.

Den *tredje punkten* innebär att ärenden om upphävande av eller dispens från strandskyddet inom områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som har inletts före den xx xx 2018 ska prövas enligt äldre bestämmelser.

4 Bakgrund

4.1 Kort om strandskydd och LIS

År 1950 tillkom en provisorisk strandlag (1950:639) som följdes av 1952 års strandlag (1952:382). Strandlagen gav länsstyrelsen möjlighet att utse områden med strandskydd för att trygga allmänhetens tillgång till platser för bad och friluftsliv. Strandlagen ersattes av naturvårdslagen (1964:822). Det generella strandskyddet kom till 1975 och sträcker sig 100 meter ut i vattnet och 100 meter upp på land vid havet, insjöar och vattendrag. Strandskyddet innebär i korthet ett förbud mot att bygga inom strandskyddsområdet. Strandskyddets syften är att långsiktigt 1) trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och 2) bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten (7 kap. 13 § miljöbalken). Det senare syftet tillkom genom en ändring i naturvårdslagen 1994 (prop.1993/94:229). Strandskyddsbestämmelserna överfördes till miljöbalken 1999.

Strandskyddet har idag stor betydelse för att uppnå flera av Sveriges miljökvalitetsmål och friluftsmål. Strandskyddsområden utgör en viktig del av den gröna infrastrukturen och förser oss med en rad ekosystemtjänster vad gäller till exempel rekreation, biologisk mångfald och vattenrening.

År 2009-2010 trädde nya regler för strandskyddet i kraft. Bland annat infördes reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS). Inriktningen var att utveckla ett ändamålsenligt strandskydd som beaktar behovet av utveckling i hela Sverige, särskilt i många landsbygder, samtidigt som ett långsiktigt skydd av strändernas natur- och friluftsvärden inte äventyras (prop. 2008/09:119).

LIS-reglerna innebär att det inom områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen gäller vissa lättnader i strandskyddet. Vilka kriterier som ska vara uppfyllda för att ett område ska anses som ett LIS-område framgår av 7 kap. 18 e § miljöbalken. Kommunerna ska enligt 3 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900) i sin översiktsplan peka ut områden som de bedömer lämpliga för landsbygdsutveckling och vid bedömningen av om en plats ligger inom ett LIS-område ska översiktsplanen ge vägledning. Om ett område uppfyller kriterierna i 7 kap. 18 e § miljöbalken kan sedan det särskilda skälet för landsbygdsutveckling användas (7 kap. 18 d § miljöbalken), för att ge dispens från strandskyddet eller för att upphäva strandskyddet i detaljplan. I vissa delar av Sverige, framförallt längs västkusten och södra delen av östkusten får dock LIS-reglerna inte tillämpas. I andra delar av landet, såsom i tätorter och vid de största sjöarna, ska kommunerna vara restriktiva med LIS-områden.

För att få dispens eller kunna upphäva strandskyddet enligt LIS-reglerna ska den sökta åtgärden inom LIS-områden bidra till landsbygdsutveckling, exempelvis genom att åtgärden bidrar till arbetstillfällen eller befintligt serviceunderlag. Om åtgärden handlar om uppförande av enstaka en- eller tvåbostadshus sker bedömningen inte utifrån om huset bidrar till landsbygdsutveckling, istället behöver endast avstånd till

befintligt bostadshus beaktas. Särskilda skäl för dispens föreligger för ett tillkommande en- eller tvåbostadhus inom LIS-områden om de byggs i anslutning till ett befintligt bostadshus. Dispens får endast ges om det är förenligt med strandskyddets syften (7 kap. 26 § miljöbalken).

4.2 Om hur LIS har fungerat

4.2.1 Tidigare utredningar om LIS

Naturvårdsverket och Boverket redovisade 2013 ett regeringsuppdrag som var en utvärdering och översyn av utfall och tillämpning av de strandskyddsregler som trädde ikraft 2009 och 2010. I uppdraget ingick att analysera tillämpningen och utfallet av LIS-reglerna. I redovisningen av uppdraget framförde Naturvårdsverket och Boverket bland annat att det var för tidigt att avgöra om LIS-reglerna lett till landsbygdsutveckling. Genom uppgifter från kommuner och länsstyrelser kunde dock konstateras att landsbygdsutveckling definieras och tolkas på olika sätt och att LIS inte upplevdes som tillräckligt flexibelt. Många kommuner upplevde svårigheter i att peka ut och avgränsa LIS-områden. Av redovisningen framgår också att det främst var bostäder och fritidshusbebyggelse som varit i fokus inom LIS-områden. Det framfördes även att det fanns en risk att kommunerna fokuserar allt för mycket på landsbygdsutveckling i strandnära lägen framför landsbygdsutveckling i ett vidare regionalt perspektiv (Naturvårdsverket och Boverket, 2013).

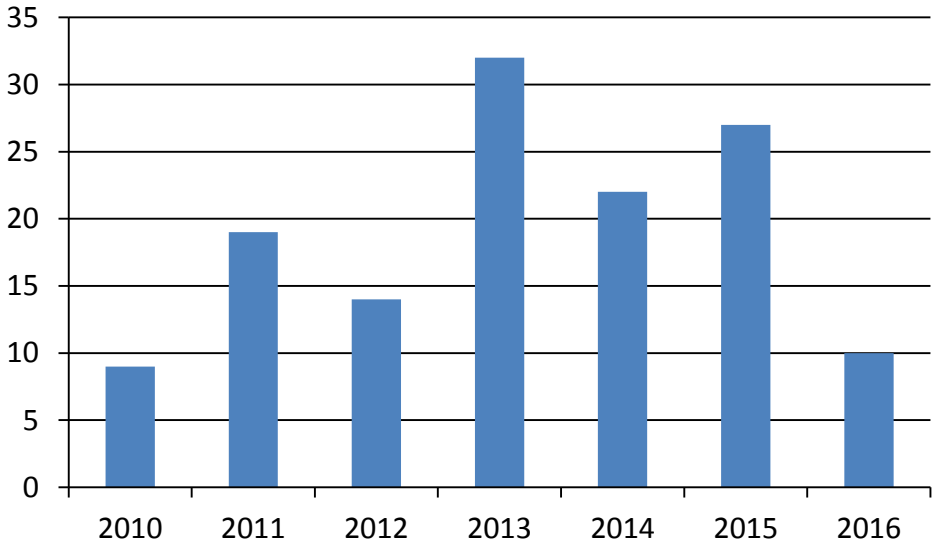
Strandskyddsdelegationen tillsattes 2013 och hade i uppdrag att vara en arena för erfarenhetsutbyte och dialog samt utföra och samordna en informations- och kunskapsinsats kring tillämpningen av strandskyddsreglerna. I delegationens slutbetänkande (SOU 2015:108) konstateras bland annat att LIS-reglerna kan ge avsedda lättnader och skapa förutsättningar för attraktivt boende och lokalt entreprenörskap. Ett underifrånperspektiv med bred uppsökande medborgardialog och involvering av olika kompetenser hos såväl kommun som länsstyrelse beskrivs som särskilt viktigt vid framtagande av LIS-områden. Delegationen identifierar även svårigheter med LIS-reglerna och deras tillämpning. De geografiska begränsningar för var LIS-verktyget får användas beskrivs som förhållandevis svepande. Delegationen anser att det kan finnas områden där LIS-verktyget inte får användas, men där de lokala förutsättningarna i övrigt överensstämmer med motiven till lättnader genom LIS och att en geografisk begränsning av LIS kan vara motiverat, men i högre grad bör beakta platsspecifika förutsättningar. Strandskyddsdelegationen lyfter problemet att det är svårt att i översiktsplaneringen förutse var landsbygdsutveckling i form av småföretagande och lokalt engagemang kommer uppstå, att LIS-verktyget då kan upplevas som allt för stelbent. Delegationen skriver också om möjligheten att använda LIS som skäl för dispens även utanför i översiktsplanen utpekade LIS-områden. Att som komplement kunna använda LIS även utan föregående fysisk planering anges innebära ökad flexibilitet. De framför även att begränsningen att enstaka bostadshus inom LIS-områden endast får uppföras upp till 200 meter från befintliga hus kan vara

mer relevant i mer bebyggda landsbygder och mindre relevant i glesbygder med många och stora obebyggda ytor.

Länsstyrelserna har sedan 2012 haft ett årligen återkommande regleringsbrevsuppdrag att bland annat analysera vilket genomslag LIS-reglerna har fått i kommunernas plan- och byggverksamhet. Länsstyrelserna anförde i sin redovisning för 2015 bland annat att genomförandet av åtgärder inom LIS-områden inte har gått i den takt som kommunerna har önskat, att många kommuner har förbisett att föreslå LIS-områden när sjöar eller vattendrag inte är den främsta attraktionen samt att LIS-reglerna inte har varit en mirakelkur för landsbygden, men att reglerna ändå fyller en viktig roll för landsbygdens exploateringsmöjligheter, att LIS inneburit en välkommen kompensation för landsbygden i förhållande till övriga särskilda skäl för dispens/upphävande. Länsstyrelserna pekar vidare på ett antal oklarheter och problem i tillämpningen av LIS-reglerna, exempelvis att reglerna ger utrymme för olika tolkningar, att det saknas en definition av landsbygdsutveckling, att bevisbördan för att en viss åtgärd ska anses leda till landsbygdsutveckling är oklar, att länsstyrelserna ställer olika krav på kommunerna i samband med tillämpningen av LIS, att det är osäkert hur gränsen mot enskilda intressen ska dras när LIS-områden ska pekas ut i en översiktsplan, om klimatfrågan kan vara en faktor som bör beaktas när LIS-områden pekas ut och vilka möjligheter det finns att åberopa LIS-reglerna utan stöd i en översiktsplan.

4.2.2 LIS-statistik

Många kommuner har redan pekat ut LIS-områden inom sin översiktsplanering. Vid utgången av 2016 hade 133 översiktsplaner eller tillägg till översiktsplaner med angivna områden för LIS antagits. Figur 1 visar antal översiktsplaner eller tillägg till översiktsplaner med LIS-områden som antagits respektive år.



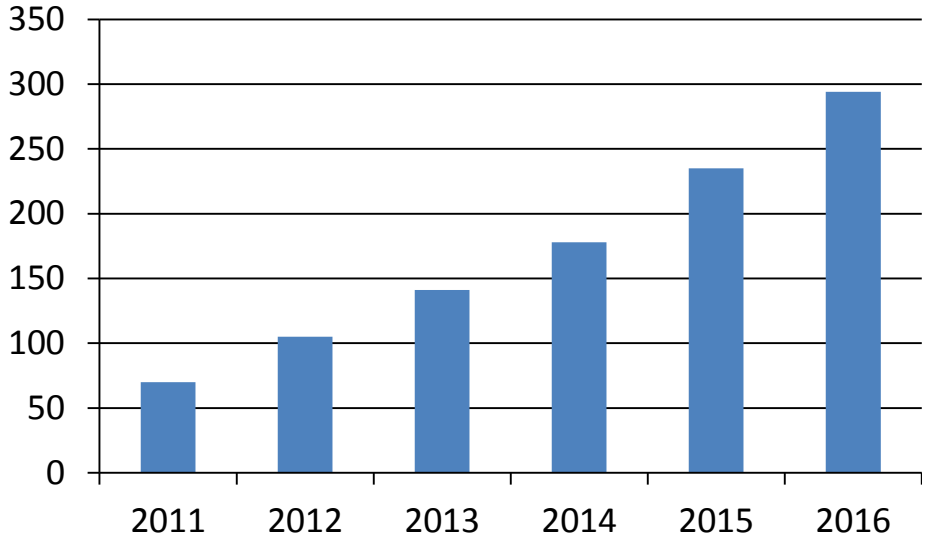
Figur 1. Antal översiktsplaner eller tillägg till översiktsplaner med angivna områden för LIS som antagits respektive år. Totalt antal vid utgången av 2016 var 133. Källa: Boverket 2017.

Under flera år har kommuner, länsstyrelser, kommunala samverkansorgan och regionala självstyrelseorgan kunnat söka bidrag från Boverket för planeringsåtgärder för att kartlägga om det finns lämpliga områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inom kommunerna. Stödet har nu avvecklats och de sista utbetalningarna gjordes under 2016. Tabell 1 visar antal utbetalningar som gjorts samt utbetalat belopp under respektive år som stödet funnits. Sammanlagt har 12,9 miljoner kronor betalats ut.

Tabell 1. Stöd till planeringsåtgärder för landsbygdsutveckling i strandnära lägen[1]. Källa: Boverkets årsredovisningar 2014, 2015, 2016.

	2012	2013	2014	2015	2016
Antal utbetalningar	0	12	24	18	6
Utbetalat belopp mnkr	0	3,7	3,6	3,2	2,4

Antalet åtgärder som beviljats dispens med tillämpning av det särskilda skälet för LIS (7 kap. 18 d § miljöbalken) har ökat. Figur 2 visar antalet gånger kommunerna har tillämpat det särskilda skälet för LIS för åtgärder som beviljats dispens under respektive år. Antalet understiger 5 % av det totala antalet åtgärder som kommunerna beviljat dispens för varje år (ca 1,5 % 2011 och 4,7 % 2016).



Figur 2. Antalet gånger kommunerna har tillämpat det särskilda skälet för LIS (7 kap. 18 d § mb) för åtgärder som beviljats dispens. (Det totala antalet kommunalt beslutade strandskyddsdispenser 2016 var 4870 stycken för sammanlagt 6280 åtgärder.) Källa: Naturvårdsverket.

2016 toppar Västerbotten (53), Jämtland (50), Dalarna (45) och Värmland (41) listan över antalet åtgärder som beviljats dispens med tillämpning av LIS-skälet, medan ett län som Stockholm visar noll åtgärder med hänvisning till LIS. Detta kan initialt tala

[1] Stöd har lämnats enligt förordning (2012:545) om stöd till planeringsinsatser för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som trädde i kraft 1 oktober 2012.

för att verktyget appliceras i de län där landsbygdsutveckling är aktuellt. Enligt länsstyrelserna kan länen delas in i tre lika stora grupper med avseende på hur många LIS-dispenser som medgivits: i en grupp har inga LIS-dispenser beviljats, i den andra har enstaka medgivits och i den tredje gruppen har många dispenser kunnat medges (Länsstyrelserna, 2015, s 11).

Ovanstående figurer visar att nuvarande bestämmelser för LIS har tillämpats i allt större utsträckning, se vidare avsnitt 6.1.

4.3 Synpunkter från intressentmöte

Naturvårdsverket har under genomförandet av detta uppdrag bjudit in nationella myndigheter, länsstyrelser, regioner, kommuner och NGO:s till ett intressentmöte (se även 5.2). Nedan redogörs för synpunkter på LIS som deltagarna framförde, redogörelsen är dock inte heltäckande.

Utpekande i översiktsplanen

En av huvudfrågorna på mötet var LIS-bestämmelsernas koppling till kommunens översiktsplan. Flera deltagare ansåg att översiktsplanen ger en god helhetssyn över kommunens bebyggelseutveckling och att översiktsplaneprocessen är den demokratiska process där frågorna om lämpliga LIS-områden kan diskuteras och förankras såväl med medborgarna som med andra myndigheter. Mot detta kan ställas att översiktsplanering är en resurskrävande process, att det är svårt att på översiktsplanenivå peka ut de områden där intresse för boende och/eller verksamhet kan uppstå, att områdena snabbt kan bli inaktuella och att utpekande ändå inte är en garanti för kommande dispens. Översiktsplanen uppfattas som ett alltför oprecist verktyg då ianspråktagandet av byggmöjligheter i stor utsträckning är beroende av enskilda markägares behov vid denna tidpunkt. Kravet på att först ta fram ett tillägg till översiktsplanen eller en ny översiktsplan för att ange nya LIS-områden ansågs också som ett stort hinder.

Vid intressentmötet diskuterades möjliga lösningar på den angivna problematiken. Några förslag som kom upp handlade om att införa en valmöjlighet för kommunerna att antingen ange LIS-områden i en översiktsplan eller ”på annat likvärdigt sätt”. Andra förslag handlade om att göra utpekandet av LIS-områden mer flexibelt genom att i översiktsplanen eller i ett politiskt antaget policydokument ange kriterier för LIS-områden istället för, eller som alternativ till, geografiskt utpekade områden i översiktsplanen. Detta skulle kunna kombineras med angivande av sådana områden som anses olämpliga för LIS. Några förslag handlade om att i översiktsplanen göra en indelning av kommunen i zoner efter hur stort exploateringstrycket är och att för respektive zon ange generella kriterier för vad ett specifikt område ska uppfylla för att anses vara ett LIS-område i en senare prövning. Länsstyrelsens uppgift i samband med översiktsplanesamrådet skulle då bland annat vara att bevaka att de av kommunen angivna kriterierna är tillräckliga för att tillgodose strandskyddets syften och att den sammanlagda arealen där LIS-reglerna skulle kunna tillämpas inte blir för stor. Vid

mötet framfördes även tankar om att kommunen, efter att en översiktsplan antagits med utpekade LIS-områden, genom ett enklare förfarande skulle kunna lägga till ytterligare områden utan att behöva revidera översiktsplanen.

Begreppen landsbygd, landsbygdsutveckling och tätort

En annan fråga som diskuterades var hur termerna landsbygd, landsbygdsutveckling och tätort fungerar i LIS-sammanhang och om de styr så att ny bebyggelse hamnar på ”rätt ställen”. Generellt ansåg deltagarna på mötet att det var bra med en flexibilitet i begreppen då dessa begrepp har olika innebörd i olika delar av landet. Det framfördes att begreppen fungerar bra i anslutning till mindre tätorter och tätorter i landsbygd. Samtidigt angavs att det rådde stor osäkerhet kring begreppen, att det skapade oförutsägbarhet, skilda tolkningar mellan länsstyrelse och kommun och ledde till rättsosäkerhet.

Det efterfrågades tydligare skrivningar från nationell nivå om landsbygdsbegreppet och landsbygdsutveckling i detta sammanhang och att dessa skrivningar sedan regionaliseras av länsstyrelser eller regioner. Kommunen bör sedan beskriva vilken typ av utveckling som önskas i olika områden.

Särskilt lyftes behovet av att kunna tillämpa LIS inom mindre tätorter och i tätorter generellt med stagnerande eller minskande befolkning. Frågan om tillämpning av LIS inom skärgårdsområden ansågs också angelägen och det ansågs finnas ett behov av förändring av de bestämmelserna. Det framkom också synpunkter på att det behöver ges en realistisk bild av vad LIS-reglerna kan åstadkomma vad gäller landsbygdsutveckling och att LIS måste ses som ett verktyg i kommunernas övriga planering av mark- och vattenanvändning och bebyggelseutveckling.

Resurseffektivitet, tillämpning och rättsäkerhet

På mötet diskuterades även om LIS-reglerna är resurseffektiva, tillämpningsvänliga och rättssäkra. Det framkom att syftet med LIS-bestämmelserna ansågs bra och att de är effektiva om LIS-områdena planeras till rätt platser. Samtidigt uppfattas LIS-tillämpningen som resurskrävande för såväl kommun som enskilda. Underifrånperspektivet ansågs viktigt vid utpekande av LIS, men det träffar ändå inte alltid rätt. Starka markägare kan ha resurser att driva utpekande vilket medför att likabehandling frångås. Det kan vara svårt för den enskilde att förstå tillämpningen och varför processerna tar så lång tid. Utredningsbördan för den enskilde uppfattas som ett problem som även skulle kunna öka om generella kriterier tillämpas vid utpekandet. Behovet och nivån på utredningar vid exempelvis byggande av en- och tvåbostadshus behöver minskas/diskuteras.

Tillämpningen ansågs av en del ha blivit restriktivare än lagstiftarens intentioner. Det lyftes även fram att länsstyrelserna gör olika bedömningar och att de har stort inflytande genom överprövningen. Det framfördes att enbart generella kriterier för LIS-områden skulle kunna försvåra kontrollen av att strandskyddets syften långsiktigt

tillgodoses. Ett par deltagare menade att LIS-bestämmelserna har gjort strandskyddslagstiftningen svårförstådd och svåröverskådlig och att hela strandskyddslagstiftningen behöver ses över.

5 Uppdraget, genomförande och avgränsningar

5.1 Uppdraget

”Regeringen uppdrar åt Naturvårdsverket att se över reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge i miljöbalken och plan- och bygglagen (2010:900). Naturvårdsverket ska även föreslå de författningsändringar och eventuella andra åtgärder som behövs för att ytterligare främja landsbygdsutveckling i områden med god tillgång till stränder. Boende och arbetstillfällen är en viktig del för landsbygdens utveckling. De värden som strandskyddet långsiktigt syftar till att skydda, bl.a. allemansrättslig tillgång till strandområden, ska inte äventyras. Särskilt fokus ska läggas på att utöka möjligheterna att bygga permanentbostäder.

Förslag om ändringar i regelverket ska lämnas i form av författningsförslag och författningskommentarer. Till författningsförslagen ska det finnas en konsekvensutredning som ska utformas i enlighet med 6-8 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Miljö- och energidepartementet) senast den 31 augusti 2017.”

Uppdraget finns att läsa i sin helhet i Bilaga 1.

5.2 Genomförande

Intressentmöte

Under uppdragets genomförande har Naturvårdsverket träffat myndigheter och intressenter. Mötet hölls den 29 maj 2017 på Naturvårdsverket. Vid mötet deltog nationella myndigheter, länsstyrelser, regioner, kommuner och NGO:s, sammantaget var det ett 30-tal personer. Myndigheter och intressenter har även haft möjlighet att lämna in synpunkter skriftligen.

De övergripande frågorna som mötet hade fokus på var:

- Ska LIS pekas ut i översiktsplanen?
- Förhållandet mellan LIS och termerna landsbygd, landsbygdsutveckling och tätort – hur får vi rätt åtgärder på rätt ställen?
- Hur blir LIS-reglerna resurseffektiva, tillämpningsvänliga och samtidigt rättssäkra?

Synpunkter som framkom redovisas i avsnittet 4.3 och tas även upp under andra rubriker i rapporten. Naturvårdsverket vill tacka dem som har medverkat och konstruktivt bidragit med synpunkter.

Projektets genomförande

I ett tidigt skede uppdrog Naturvårdsverket till Enetjärn Natur AB, Johanna Ersborg med flera, att ta fram ett underlagsmaterial som bland annat beskrev möjliga författningsförändringar som ytterligare främjar landsbygdsutveckling.

Boverket, särskilt genom Hanna Olin Petersson, har medverkat vid flertalet arbetsgruppsmöten. Naturvårdsverket vill tacka för konstruktiva bidrag till vårt arbete.

Den arbetsgrupp som har arbetat med redovisningen har bestått av Lisa Forsberg, Cecilia Persson, Egon Enocksson och Marie Larsson, projektledare för uppdraget.

5.3 Avgränsningar

Vid starten av uppdraget hade Naturvårdsverket och regeringskansliet (N- och M-departementen) en muntlig dialog om uppdraget. Uppdraget till Naturvårdsverket är en del av regeringens 22-punktersprogram för att öka bostadsbyggandet i Sverige. Syftet med uppdraget är att ytterligare främja landsbygdsutveckling i områden med god tillgång till stränder, med fokus på möjligheterna att bygga permanentbostäder. Vid den muntliga dialogen om uppdraget framgick att regeringskansliet först och främst var intresserade av författningsförändringar för att åstadkomma detta syfte.

LIS-reglerna

Naturvårdsverket har inte kunnat entydigt definiera orden landsbygd, landsbygdsutveckling och tätort men har fört ett resonemang om dessa begrepp, se bland annat avsnitt 6.3. Avsaknaden av en definition anses av många intressenter bidragande till osäkerheter i tolkningen av regelverket. I proposition 2008/09:119 s. 62 finns en genomgång av olika definitioner av begreppen och varför det är en nackdel att försöka definiera dem. Det finns dock ett fortsatt tryck från intressenterna att definiera och utveckla begreppen.

Permanentbostäder och näringsverksamheter

Enligt regeringens uppdrag ska Naturvårdsverket föreslå de ändringar som behövs för att utöka möjligheterna att bygga permanentbostäder. Syftet med LIS-regelverket är dock inte i första hand att underlätta byggandet av bostäder utan att möjliggöra en utveckling av landsbygden. Fler bostäder, och då främst permanentbostäder, kan bidra till att upprätthålla ett ekonomiskt och personellt underlag för olika former av kommersiell och offentlig service, och på så vis bidra indirekt till landsbygdsutveckling. Det går dock inte att styra eller begränsa användningen av en bostad till permanentbostad eller fritidshus, varken genom LIS-instrumentet eller genom plan- och bygglagen. Vidare får bättre förutsättningar för näringsverksamheter anses vara minst lika viktigt för att främja utvecklingen av landsbygden. Utifrån detta har Naturvårdsverket i sitt arbete fokuserat främst på syftet att främja landsbygdsutveckling, vilket har inkluderat såväl bostäder som olika typer av verksamheter.

Allmänt

Naturvårdsverket har inom ramen för detta uppdrag inte tagit in ny statistik om landsbygdsutveckling i strandnära läge utan skrivelsen bygger på sedan tidigare publicerat bakgrundsmaterial. Statistiken kommer från Boverket och Naturvårdsverket, merparten publicerat på myndigheternas webbplatser.

6 Överväganden

6.1 LIS-reglernas utfall i förhållande till utvecklingsbehovet för landsbygden

Enligt uppdraget ska Naturvårdsverket redovisa vilket utfall reglerna har fått i förhållande till utvecklingsbehovet för landsbygden i de enskilda länen och i landet som helhet.

Någon heltäckande bild av i vilken utsträckning LIS-reglerna har lett till landsbygdsutveckling har inte tagits fram inom ramen för detta uppdrag. Vilket utfall reglerna kan anses ha fått i förhållande till utvecklingsbehovet i de enskilda länen och i landet som helhet kan till viss del även bero på vilka förväntningar som har funnits på LIS-reglernas möjlighet att bidra till landsbygdsutveckling. Enligt Naturvårdsverkets mening bör LIS-reglerna endast ses som en komponent, bland flera, som kan främja landsbygdsutveckling. Om man vill främja landsbygdsutveckling och underlätta för byggandet av fler permanentbostäder på landsbygden behövs sannolikt även andra incitament än lättnader i strandskyddet.

Av den statistik som har redovisats i avsnitt 4.2.2 framgår att de nuvarande LIS-reglerna har tillämpats i allt större utsträckning sedan reglerna infördes. Av statistiken framgår att det har skett en ökning av såväl antalet översiktsplaner med utpekade LIS-områden som antalet dispenser för åtgärder inom LIS-områden. Även om åtgärder som har genomförts med stöd av LIS-bestämmelserna fortfarande står för en relativt liten andel av den totala andelen strandskyddsrelaterad bebyggelse så ökar således utfallet av LIS-reglerna i stadig takt.

En viss fördröjning av utfallet ligger även i linje med vad som är att förvänta då tillämpningen av LIS sker stegvis, med utpekande av LIS-områden i översiktsplan i ett första skede och därefter möjlig prövning av dispens eller upphävande i detaljplan genom tillämpning av det särskilda skälet för LIS.

6.2 Är LIS ett tillräckligt flexibelt verktyg?

Enligt uppdraget ska Naturvårdsverket överväga förfaranden som möjliggör att systemet blir mer flexibelt för behov som inte kan förutses bland annat vid en översiktsplanering.

6.2.1 LIS och kopplingen till översiktsplaneringen

Såsom framgår av tidigare utredningar om hur LIS-regelverket har fungerat upplever många kommuner att LIS-verktyget är för trubbigt och omständligt för att tillämpa på ett effektivt sätt (se avsnitt 4.2.1).

Vid det intressentmöte med myndigheter och intressenter som Naturvårdsverket har genomfört inom ramen för detta uppdrag ansåg många av deltagarna att kopplingen till

översiktsplaneringen har stora fördelar. Samtidigt bekräftades dock den problembild som har framkommit i tidigare utredningar. Det anses, särskilt i landsbygdsområden utan bebyggelsetryck, svårt att peka ut tydligt geografiskt avgränsade områden när man inte vet var eventuella exploateringsintressen kan uppkomma. Vid intressentmötet diskuterades möjliga lösningar på denna problematik. Några förslag som kom upp handlade om att göra LIS-reglernas koppling till översiktsplaneringen mindre strikt. Andra förslag handlade om att LIS-områden inte skulle behöva anges i form av geografiskt avgränsade områden utan att kommunerna istället skulle ange generella kriterier för vad ett område ska uppfylla för att anses vara ett LIS-område. Vidare diskuterades förslag om hur revideringsbehov skulle kunna omhändertas genom att tillkomst av ytterligare LIS-områden skulle kunna hanteras genom ett mer förenklat förfarande än en revidering av översiktsplanen.

Naturvårdsverket och Boverket har i samband med tidigare regeringsuppdrag (Naturvårdsverket och Boverket 2013) övervägt problemet med att LIS-verktyget inte anses tillräckligt flexibelt. I redovisningen av det uppdraget redogjorde myndigheterna för att LIS är en del av den kommunala översiktsplanen och därmed ett uttryck för ett kommunalt allmänt intresse. LIS ska vara ett definierat område med en angiven viljeriktning från kommunens sida. LIS är därför inte generellt sett tillräckligt flexibelt för att svara upp mot en förfrågan som kan dyka upp ”var som helst” om att t.ex. få bygga ett enskilt hus på landsbygden. I första hand är en önskan att uppföra enstaka bostadshus i sådana lägen ett uttryck för en fastighetsägares enskilda intresse. Att LIS uppfattas som oflexibelt kan bero på att LIS inte är utformat för att tillgodose ett enskilt intresse. Boverket och Naturvårdsverket såg därför ett behov av att komplettera vägledningen och att föra en gemensam diskussion kring vad LIS är utifrån befintlig lagstiftning (Naturvårdsverket och Boverket, 2013, s. 83).

De synpunkter som angavs i det tidigare regeringsuppdraget kvarstår fortfarande. Naturvårdsverket har dock förståelse för att en fastighetsägares enskilda intresse i vissa fall också kan sammanfalla med det kommunala intresset av landsbygdsutveckling och att det i en översiktsplan många gånger kan vara svårt att identifiera alla sådana strandnära områden som skulle kunna vara lämpliga och intressanta för sådan utveckling. För att kunna fånga upp enskilda initiativ som uppkommer efter hand skulle det dock krävas en mer flexibel process än vad översiktsplaneprocessen erbjuder. Att frikoppla LIS-systemet från översiktsplaneringen på så sätt att kommunen istället skulle hantera LIS-frågan genom någon annan beslutsform skulle även det vara förenat med vissa negativa konsekvenser. Att kommunerna skulle tillämpa en mer kortsiktig planering avseende LIS skulle kunna leda till att strandskyddets syften äventyras på sikt. En kortsiktig planering skulle också kunna medföra en mer spridd bebyggelse vilket generellt fördyrar och försvårar offentliga servicefunktioner. Att frikoppla LIS från översiktsplaneringen skulle också riskera att leda till att det arbete som många kommuner redan har lagt ner på att peka ut LIS-områden i översiktsplanerna till viss del går förlorat. För översiktsplaneringen finns även en etablerad process för dialog mellan kommuner och länsstyrelser samt med kommunens medlemmar vilket

möjliggör förankring av LIS-områden. Översiktsplaneprocessen säkerställer medborgarnas insyn i planeringen och länsstyrelsens roll som granskare är också tydligt reglerad. Vidare utgör översiktsplaneringen en naturlig form för avvägning mellan olika intressen och ger möjlighet till en helhetsbild av kommunens samlade syn på mark- och vattenanvändningen. Naturvårdsverket anser att de fördelar som översiktsplaneprocessen erbjuder i dessa avseenden överväger de nackdelar som processen är förenad med. Naturvårdsverket anser därför att den nuvarande ordningen med LIS-reglernas koppling till översiktsplaneringen bör bibehållas.

De begränsningar och den problembild som kopplingen mellan LIS och översiktsplaneringen innebär skulle till viss del kunna hanteras genom att öka flexibiliteten inom ramen för översiktsplaneringen. Genom att, istället för geografiskt utpekade områden, definiera LIS-områden genom kriterier i översiktsplanen skulle det vara lättare att hantera sådan småskalig, successiv utveckling som är svår att förutse i en översiktsplanering. Geografiskt utpekade områden utgör dock en grund för översiktsplaneringen i stort och ger tydliga förutsättningar för en genomtänkt kommunal styrning av mark- och vattenanvändningen. Beroende på hur kommunen skulle utforma kriterierna i översiktsplanen skulle det också vara mer eller mindre svårt att förutse var LIS kan komma att tillämpas. Detta skulle försvåra länsstyrelsernas möjlighet att vid samråd och granskning bedöma om kommunens redovisning av LIS-områden är förenligt med regelverket. Om LIS-områden inte är geografiskt avgränsade skulle det också bli svårare för medborgarna att bedöma konsekvenserna av översiktsplaneringen. Vidare skulle det medföra en risk för att det inom ramen för översiktsplaneringen blir svårare att göra en avvägning mellan olika intressen och att sådana avvägningar istället skulle förskjutas till dispensärenden där talerätten för enskilda är mycket begränsad. Av dessa skäl anser Naturvårdsverket att det inte är lämpligt att ersätta geografiskt angivna LIS-områden med icke-geografiska kriterier. Naturvårdsverket anser dock att det finns behov av att se över det krav som uppställs i 7 kap. 18 e § första stycket 2 miljöbalken på att ett LIS-område ska ha en ”begränsad omfattning” och föreslår även författningsändringar i det avseendet (se avsnitt 3).

Genom översiktsplaneringen kan utpekandet av LIS-områden göras så att värdefulla strandområden som är tillgängliga för alla inte byggs bort. Attraktiva, tillgängliga strandmiljöer kan locka nya invånare till kommunen och utgör också en förutsättning för vissa verksamheter, såsom olika former av naturturism. Obebyggda strandområden kan därmed på många sätt bidra till landsbygdsutvecklingen.

6.2.2 Möjligheten att tillämpa LIS-reglerna i avsaknad av redovisning i översiktsplanen

Vad gäller möjligheten att tillämpa LIS-bestämmelserna i avsaknad av redovisning i översiktsplanen anses det finnas ett behov av vägledning (Länsstyrelserna, 2015, s. 15). Såsom framgår av förarbetena till de nuvarande LIS-reglerna är de utformade så att det ska vara möjligt att i det enskilda fallet, till exempel i ett dispensärende, pröva

om den sökta åtgärden ligger inom ett område för landsbygdsutveckling i strandnära läge. För tillämpningen av kriterierna i 7 kap. 18 e § i ett enskilt fall behövs det dock ett underlag som visar om det aktuella området är lämpligt för åtgärder som främjar landsbygdsutvecklingen, vilken inverkan en tillämpning skulle få på strandskyddets syften och andra omständigheter som har betydelse för prövningen. I förarbetena till de nuvarande bestämmelserna anges att det i avsaknad av en redovisning i översiktsplanen istället bör finnas något slags policydokument som anger riktlinjer för vad som är områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (prop. 2008/09:119 s. 58).

Av förarbetena framgår således att det ”i avsaknad av en redovisning i översiktsplanen” kan hämtas ledning från någon form av policydokument för prövning i enskilda fall. Även om det har skett ett utpekande av LIS-områden i översiktsplanen kan det dock uppstå situationer då till exempel en entreprenör vill etablera en verksamhet inom ett område som inte finns med bland de utpekade områdena men där kriterierna i 7 kap. 18 e § ändå skulle kunna vara tillämpliga. Enligt Naturvårdsverkets mening är det viktigt att översiktsplaneinstitutet inte kringgås och sådana revideringsbehov bör därför i normalfallet genomföras i samband med att översiktsplanen, eller ett eventuellt tillägg till planen, aktualiseras. Enligt Naturvårdsverkets mening utgör dock regelverkets utformning i sig inget hinder mot att genom ett mer förenklat förfarande pröva om en sökt åtgärd ligger inom ett område för landsbygdsutveckling i strandnära läge. Av praxis framgår dock att det ställs höga krav på utredningen i sådana fall (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens dom 2016-12-22 i mål nr M 4270-16).

Strandskyddsdelegationen hänvisar i sin utredning till att det i vissa län finns rutiner för hur enstaka nytillkomna områden kan hanteras både om kommunen har en antagen LIS-plan och om kommunen ännu inte har det. Detta har uppfattats som en lättnad i hanteringen av LIS-verktyget (SOU 2015:108 s. 180). Bland de regionala vägledningar som vissa länsstyrelser har tagit fram för tillämpningen av LIS-reglerna finns ett exempel på en sådan förenklad process. Naturvårdsverket anser att det kan finnas behov av en fortsatt dialog mellan kommuner och länsstyrelser vad gäller möjliga metoder för att åstadkomma ett sådant utförligt och väl förankrat underlag som bör krävas för att tillämpa de lättnader i strandskyddslagstiftningen som LIS-reglerna erbjuder. Det är dock viktigt att sådana metoder inte utvecklas på ett alltför olikartat sätt i olika delar av landet. Risken för att LIS-reglerna tillämpas på ett sätt som kan leda till att strandskyddets syften äventyras på sikt måste också särskilt beaktas.

Även om dagens regler alltså inte kan anses utesluta en tillämpning av LIS-bestämmelserna i avsaknad av en redovisning i översiktsplanen kvarstår dock det förhållandet att LIS-systemet generellt sett inte är tillräckligt flexibelt för att svara upp mot en förfrågan som kan dyka upp ”var som helst”. Mycket talar alltså för att LIS-systemet inte är rätt verktyg för att hantera sådana enstaka åtgärder som i många fall snarare kan anses vara ett enskilt intresse än ett allmänt intresse av att främja

landsbygdsutveckling. Möjligen bör det problemet därför istället hanteras på något annat sätt än genom förändringar i LIS-regelverket. Naturvårdsverket föreslår dock inte i detta uppdrag några sådana andra förändringar

6.3 Begreppen landsbygd och landsbygdsutveckling

Enligt regeringsuppdraget ska Naturvårdsverket föreslå lösningar på problem i tolkningen och tillämpningen av LIS-reglerna.

Av det underlag som har legat till grund för Naturvårdsverkets genomförande av uppdraget framkommer att kommunerna sinsemellan arbetar olika när det gäller utpekande av LIS-områden. Detta behöver i sig inte utgöra ett problem eftersom förutsättningarna mellan landets kommuner också skiljer sig åt. Av underlaget framkommer dock att det faktum att de centrala begreppen landsbygd och landsbygdsutveckling inte är definierade har lett till osäkerheter i tillämpningen. Detta kommer bland annat till uttryck på så sätt att synen på vilka åtgärder som kan anses bidra till landsbygdsutveckling varierar. Det föreligger även osäkerhet gällande kravet på den utredning som bedöms behövas för att visa om en exploatering kan anses utgöra underlag för service på landsbygden. Olika länsstyrelser ställer olika krav i det avseendet (Länsstyrelserna, 2015, s 14).

Det finns inte en vedertagen definition av begreppet landsbygd. Såsom framgår av propositionen finns det istället flera olika definitioner och hur stor andel av befolkningen som anses bo på landsbygden skiljer sig mycket åt beroende på vilken definition som används. Eftersom en enhetlig definition skulle riskera att bli ett stelt verktyg lämnade regeringen medvetet över till kommunerna att bedöma vilka områden som har en sådan karaktär att de kan vara lämpliga för utveckling av landsbygden. Samtidigt gavs länsstyrelserna en viktig roll att ge råd och stöd samt granska kommunernas förslag (prop. 2008/09:119 s. 64).

För att komma till rätta med det tolkningsutrymme som finns vad gäller begreppen landsbygd och landsbygdsutveckling har det under arbetet med detta uppdrag framkommit förslag om att begreppen bör definieras direkt i lagstiftningen eller av de centrala vägledningsmyndigheterna. Naturvårdsverket och Boverket har i redovisning av tidigare regeringsuppdrag angett att en fastslagen definition troligen inte är någon bra lösning för att komma åt problemet med tolkningsutrymmet men att det finns behov av vägledning och gemensam diskussion kring dessa begrepp (Naturvårdsverket och Boverket, 2013, s. 82). Naturvårdsverket tror inte heller nu att en fastslagen definition är någon bra lösning eftersom det skulle riskera att motverka det lokala och regionala inflytandet och den differentiering som var ett av huvudsyftena med införandet av LIS-reglerna. En definition av begreppen utesluter inte heller att gränsdragningsproblem ändå uppkommer.

Inom ramen för detta uppdrag har dock övervägts om den nuvarande terminologin i lagstiftningen borde ersättas av några andra termer som på ett bättre sätt skulle kunna beskriva vilka områden och för vilka åtgärder som regelsystemet kan tillämpas för. Eftersom en helt ny terminologi också skulle kunna leda till oklarheter anser dock Naturvårdsverket att inte heller det skulle leda till att lösa de nuvarande tolkningsproblemen. I takt med att, såsom statistiken visar, tillämpningen av det nuvarande LIS-regelverket ökar allt mer bedömer Naturvårdsverket istället att otydligheterna i viss mån kan överbryggas genom att kommuner och länsstyrelser kan hitta bra former för detta arbete och en gemensam syn på de centrala begreppen. I takt med att LIS-reglerna tillämpas allt mer kan det antal ärenden som prövas i domstol också antas öka. Sådan vägledande praxis från domstolarna kan också bidra till att tillämpningen av regelverket blir mer enhetligt.

Mot bakgrund av detta föreslår Naturvårdsverket således varken en definition av begreppen eller införande av någon helt ny terminologi. För att tydliggöra gränsdragningen mot ”landsbygd” föreslår dock Naturvårdsverket vissa ändringar vad gäller regelverkets förhållande till tätorter (se Naturvårdsverkets förslag under avsnitt 3). Naturvårdsverket föreslår även vissa ändringar avseende vad landsbygdsutveckling kan inkludera för slags åtgärder och även vad gäller vilken nivå på utredning som bör krävas för att en åtgärd ska anses ha den effekten. Syftet med de föreslagna ändringarna är att bidra till en större tydlighet och en mer likartad syn på regelverket.

7 Andra utvecklingsmöjligheter

7.1 LIS-reglerna

7.1.1 Geografiska begränsningar för tillämpning av LIS-reglerna

På grund av uppdragets korta tid och då det inte heller särskilt efterfrågats av regeringen har Naturvårdsverket inte närmare utrett de geografiska begränsningar som enligt 7 kap. 18 e § gäller för kust- och skärgårdsområden samt vid några namngivna sjöar. Av förarbetena till de nuvarande bestämmelserna framgår att avsikten var att begränsa möjligheterna att tillämpa LIS-reglerna vid vissa kustområden och sjöar där det råder ett högt bebyggelsetryck eller där strandskyddsvärdena är särskilt höga. Det framgår också att motivet till att helt undanta vissa delar av kusten och skärgårdarna var att dessa områden hör till de från strandskyddssynpunkt mest värdefulla strandområdena i landet. Dessa områden har stora värden för naturvård, kulturminnesvård, friluftsliv och turism. Områdena omfattas även av de särskilda bestämmelserna om hushållning med mark och vatten i 4 kap. 3 och 4 §§ miljöbalken (prop. 2008/09:119 s. 66).

De geografiska begränsningarna som gäller för tillämpningen av LIS-reglerna ses dock av en del intressenter som för onyanserad. För att öka flexibiliteten och möjligheten till regionala och lokala anpassningar kan därmed en översyn av de geografiska undantagen för landsbygdsutveckling i strandnära läge vara befogad. Intressenter som på olika sätt har koppling till områdena har framfört att det nationella perspektivet på vilka områden som har ett lågt bebyggelsetryck och ett behov av landsbygdsutveckling inte tillvaratar det faktiska behovet av landsbygdsutveckling. Mot bakgrund av detta kan det alltså finnas skäl att överväga om avgränsningen av de områden som är helt undantagna från tillämpningen av LIS-reglerna bör omarbetas på så sätt att möjligheten att tillämpa reglerna i och för sig bör finnas inom dessa områden men med motsvarande restriktivitet som gäller för de områden som anges i den nuvarande punkten 3 b-d) i 7 kap. 18 e §. Vid en sådan översyn kan det också övervägas om den restriktivitet som gäller för de områden som i dagsläget anges i punkten 3 b-d) i alla delar är motiverad.

7.2 Strandskyddsreglerna

I den länsstyrelsegemensamma rapporten om LIS-reglernas genomslag anges att LIS många gånger är den enda möjligheten att få bygga på en plats som bara råkar ligga vid ett vattendrag. Vidare framgår att många kommuner i LIS-planeringen har förbisett att föreslå LIS-områden vid sjöar och vattendrag där det strandnära läget inte är den främsta attraktionen. Det gäller bland annat vid mindre vattendrag som helt saknar attraktionskraft (Länsstyrelserna, 2015, s. 12). Mycket tyder på att dessa problem är svåra att hantera i LIS-systemet och att LIS-systemet inte heller främst är avsett för den typen av åtgärder. I detta sammanhang vill Naturvårdsverket därför lyfta fram överväganden som har gjorts i tidigare utredningar och som, åtminstone delvis, skulle kunna bidra till att lösa den beskrivna problematiken och utöka möjligheterna

att bygga på landsbygden. Naturvårdsverket har dock inte inom ramen för detta uppdrag utrett dessa utvecklingsmöjligheter närmare.

7.2.1 Strandskydd vid små sjöar och vattendrag

Strandskyddet gäller vid alla sjöar och vattendrag, oavsett storlek. Sedan 2014 har länsstyrelsen möjlighet att i det enskilda fallet upphäva strandskyddet vid en liten sjö eller ett litet vattendrag om områdets betydelse för att tillgodose strandskyddets syften är liten (7 kap. 18 § miljöbalken).

I ungefär hälften av länen finns gamla beslut om generella undantag från strandskyddet, vilket betyder att till exempel små vattendrag, diken, små sjöar eller dammar inte omfattas av strandskydd. Den typen av generella beslut går inte att fatta med stöd av nu gällande lagstiftning men de gamla besluten gäller i allmänhet fortfarande. Det bidrar till att strandskyddets omfattning skiljer sig i hög grad mellan olika län.

2014 redovisade Naturvårdsverket ett regeringsuppdrag angående upphävande av strandskyddet vid små sjöar och vattendrag, men framförde att ett generellt upphävande vid alla små sjöar och vattendrag skulle innebära många negativa konsekvenser. Naturvårdsverket anser dock att det skulle kunna vara befogat att i ett sammanhang överväga ändringar i lagstiftningen beträffande de länsvisa generella undantagen i kombination med andra ändringar avseende strandskyddets omfattning vid små sjöar och vattendrag.

7.2.2 Strandskydd och anläggande av dammar/våtmarker

Även artificiella, av människan skapade, sjöar och vattendrag kan omfattas av strandskydd. Artificiella vatten kan ha lika höga biologiska värden som naturliga vatten och också ha höga värden för friluftslivet. Ofta är det svårt att skilja på vad som är artificiellt respektive naturligt. Många, kanske merparten, av naturliga sjöar och vattendrag har påverkats av människan genom att dämmas, rätas ut eller på andra sätt anpassas.

Det är mycket värdefullt att nya vatten skapas i landskapet, bland annat för den biologiska mångfalden, för att jämna ut vattenflöden och för vattenrening. När någon vill anlägga ett nytt vatten, såsom en damm, en våtmark med vattenspegel eller ett slingrande flöde, som kan definieras som sjö eller vattendrag, kan det nya vattnet generera ett strandskydd som markägaren kanske inte är intresserad av. Det kan leda till att färre vatten anläggs och att strandskyddet i dessa fall blir kontraproduktivt. De värden som skapas genom att anlägga nya vatten är ju ofta samma värden som strandskyddet syftar till att bevara.

Naturvårdsverket har i tidigare regeringsuppdrag om små sjöar och vattendrag (Naturvårdsverket, 2014) föreslagit att det bör vara möjligt för prövningsmyndigheten

att undanta nya artificiella sjöar och vattendrag från strandskydd, om sökanden yrkar på detta i samband med prövning av ny vattenverksamhet.

7.3 Vägledning och samverkan

För att tillämpningen av strandskyddsreglerna ska fungera bra krävs vägledning och samverkan. Strandskyddsdelegationen, som verkade år 2013-2015, utgjorde en nationell arena för erfarenhetsutbyte, dialog och samverkan. Tillsammans med vägledning från myndigheterna utgör den typen av samverkan en viktig grund för tillämpningen på nationell, regional och lokal nivå.

8 Konsekvensutredning av föreslagna författningsändringar

Konsekvensutredningen bygger på de konsekvenser som uppstår som en följd av de föreslagna författningsändringarna och följer förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Detta innebär att den påverkan som kan ske av tidigare bestämmelser kring LIS inte lyfts upp i denna konsekvensutredning. Många av de konsekvenser som kan kopplas till den nuvarande LIS-lagstiftningen redogörs för i proposition 2008/09:119.

Konsekvenserna av de föreslagna författningsförändringarna i denna utredning analyseras utifrån tre perspektiv. Inledningsvis analyseras *samhällsekonomiska effekter* av förslagen, följt av en analys av *konsekvenser för enskilda och näringslivet* och slutligen *finansiella konsekvenser* för stat, länsstyrelser och kommuner. Konsekvensutredningen baseras på de föreslagna författningsändringarna och de syften dessa har, det vill säga att ytterligare främja landsbygdsutveckling i områden med god tillgång till stränder utan att de värden som strandskyddet syftar till att skydda äventyras.

8.1 Samhällsekonomiska konsekvenser

De föreslagna författningsförändringarna syftar till att främja landsbygdsutveckling i områden med god tillgång på stränder. Huvudsyftet med förslagen som läggs fram i denna rapport är att främja möjligheterna till exploatering så länge nyttan av dessa, som i detta fall bedöms i termer av främjad landsbygdsutveckling, är större än de kostnader som uppstår till följd av exploateringarna. De samhällsekonomiska nyttor som kan uppstå av förslagen är att landsbygdsutveckling kan främjas. De samhällsekonomiska kostnaderna som primärt kan uppstå som ett resultat av förslagen är att områden som idag, eller potentiellt i framtiden, är viktiga för friluftsliv eller viktiga habitat för djur- och växtliv, kan påverkas negativt. De strandskyddade områdena producerar ett antal ekosystemtjänster som bidrar till att skapa värden för människor genom rekreations- och friluftslivmöjligheter samt bidrar till att den biologiska mångfalden bevaras. Det finns ett flertal studier som monetärt värderat tillgången till stränder för rekreation, och också studier som värderat effekterna av en förändrad mångfald. Dessa studier visar att det finns reella värden som kan gå förlorade om dessa områden exploateras. Dessa förlorade värden måste dock vägas mot nyttorna av exploateringarna, som i detta sammanhang handlar om förbättrade förutsättningar för landsbygdsutveckling.

Även om specifika beräkningar inte genomförts följer förslagen ett samhällsekonomiskt tänkande för att utnyttja resurser på ett lönsamt och effektivt sätt. Resonemangen baseras på att: givet samma kvalitet på stränderna är värdet stränderna bidrar med för att uppfylla strandskyddets syften generellt lägre för en given area i

områden med god strandtillgång, jämfört med områden där strandtillgången är lägre och efterfrågan på dessa områden, både för friluftsliv och som habitat för arter är hög. Värdet för varje strandområde, givet samma kvalitet, är generellt lägre i områden med god tillgång på stränder eftersom det finns fler tillgängliga substitut. Generellt sett är värdet som går förlorat av en marginell förändring på tillgången av stränder är därför lägre i landsbygdsområden med god tillgång på stränder än i områden där strandytan är mer begränsad. Detta medför att det i områden med god tillgång kan tillåtas en högre grad av exploateringar utan att äventyra strandskyddets syften.

Det har inte genomförts någon samhällsekonomisk beräkning med syfte att beräkna om förslagen är samhällsekonomiskt lönsamma, det vill säga att nyttorna av de konsekvenser förslagen medför är större än kostnaderna. De föreslagna författningsförändringarna förväntas bidra till fördelningskonsekvenser, då förutsättningarna att bosätta sig eller etablera näringsverksamhet på landsbygden underlättas. Om detta skapar ett högre värde för samhällsekonomin jämfört med om dessa personer eller verksamheter lokaliserat sig någon annanstans är oklart. Om författningsändringarna däremot bidrar till att etableringar skapas som inte annars skulle genomförts kan dock en ökad samhällsekonomisk nytta uppstå, om etableringen i sin tur bidrar till ökat välstånd.

8.2 Konsekvenser för enskilda och näringslivet

Förslagen syftar till att underlätta exploateringar i områden med potential för landsbygdsutveckling. Detta innebär att näringsliv i landsbygdsområden kan få en förbättrad situation jämfört med dagens läge, då förutsättningar att få tillgång till kompetent arbetskraft kan stärkas i dessa områden samt då förutsättningar för att bedriva näringsverksamhet kan förbättras.

Förslagen kan innebära att arbetskraft väljer att bosätta sig i landsbygdsområden om de anser att dessa boendens attraktivitet blir större än de möjligheter som finns i större städer eller centralt i tätorter. Detta kan medföra en ökad tillgång på kompetent arbetskraft, alternativt en ökning av entreprenörer i landsbygdsområden.

Hur stor denna effekt blir är dock svår att förutsäga, och det är svårt att bedöma om förslagen bidrar till att entreprenörer som en följd av förslagen väljer att lokalisera sina verksamheter i landsbygdsområden framför andra områden. Att arbetskraft bosätter sig i landsbygdsområden ger också främst en fördel för näringslivet om deras kompetens för arbetsmarknaden efterfrågas idag, kommer att efterfrågas i framtiden, alternativt att det idag finns en brist på arbetskraft generellt i områdena. Ett ökat bostadsbyggande, och därmed större valmöjligheter kring val av boendeort, kan också ge ökade förutsättningar för en mer effektiv matchning på arbetsmarknaden.

8.3 Budgetkonsekvenser

8.3.1 Statsfinansiella konsekvenser

De direkta statsfinansiella konsekvenserna är små. Ändringarna medföra ett visst ökat behov av vägledning från myndigheterna.

En mer indirekt statsfinansiell konsekvens som kan ske till följd av förslagen är om landsbygdsområden kan bli mer självförsörjande gällande service och välfärd, vilket på lång sikt kan innebära minskade utgifter för staten då behovet av riktat stöd till kommuner kan minska eller undvikas.

8.3.2 Länsstyrelser

Administrativa konsekvenser:
Förslagen bedöms inte ha några större konsekvenser för länsstyrelserna. En mindre förändring i arbetsbörda kan ske genom förslagen till ändringar. Länsstyrelserna kan behöva vägleda kommunerna om de nya bestämmelserna. De föreslagna förändringarna leder till att något fler dispenser möjliggörs, vilket kan innebära en marginell ökning av ärenden för länsstyrelserna att granska.

Finansiella konsekvenser:
Förslagen bedöms inte få några finansiella konsekvenser för länsstyrelserna, varken gällande ökningar i kostnader eller intäkter.

8.3.3 Kommuner

Administrativa konsekvenser:
Förändringarna innebär att översiktsplaner kan beskriva fler/större LIS-områden. Att arbeta fram dessa kan innebära extra utredningsarbete för kommunerna, till exempel att ta fram underlag för avvägning mellan nytta (regional utveckling) och kostnad (negativ påverkan på strandskyddets syften). Samtidigt kan fler/större LIS-områden bidra till att översiktsplanernas aktualitet förlängs vilket på lång sikt kan minska arbetsbördan för kommunerna.

Finansiella konsekvenser:
Som nämns i proposition 2008/09:119 så är det svårt att bedöma om förslagen innebär ökade kostnader som en följd av ett ökat antal dispensprövningar då kommunerna själva har rätt att besluta om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Det är därför svårt att bedöma, för det första, om regeländringarna kommer leda till fler dispensprövningar, och för det andra, om ett ökat antal ärenden medför en ökad kostnad för kommunerna eller om avgifterna kan täcka dessa. Detta kan i stora delar beslutas av kommunerna själva. I övrigt bedöms inga ökade utgifter ske som en konsekvens av förslagen.

Kommuner med stor potential för landsbygdsutveckling kan få positiva finansiella konsekvenser som en följd av inflyttning och etablerande av nya näringsverksamheter i kommunen, vilket kan skapa nya skatteintäkter. Inflyttning till landsbygdsområden kan också bidra till att skalfördelar kan utnyttjas för kommunal service och att en mer effektiv planering av den kommunala servicen möjliggörs. Hur stora dessa effekter blir är svåra att säga eftersom effekterna av förslagen än så länge är oklara.

9 Källförteckning

Boverket 2014. Årsredovisning

Boverket 2015. Årsredovisning

Boverket 2016. Årsredovisning

Boverket 2017. Antagna översiktsplaner med LIS tom år 2016. Ej publicerat.

Länsstyrelserna 2015. LIS – Genomslaget av reglerna om strandskydd och områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen. Länsstyrelsegemensam rapportering av regleringsbrevsuppdrag.

Miljöbalk (1998:808).

Naturvårdslagen 1964:822.

Naturvårdsverket 2014. Strandskydd vid små sjöar och vattendrag. (M2014/1093/Nm). NV-03353-14. http://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/miljoarbete-i-sverige/regeringsuppdrag/2014/strandskydd-sma-sjoar-vattendrag/regeringsuppdr-redovisning-strandskydd-2014-10-31.pdf

Naturvårdsverket och Boverket 2012. Strandskydd – en vägledning för planering och prövning. Handbok 2009:4, utgåva 2, 2012. ISBN 978-91-620-0175-9

Naturvårdsverket och Boverket 2013. Strandskydd – redovisning av ett regeringsuppdrag – En utvärdering och översyn av utfall och tillämpning av de nya strandskyddsreglerna. ISBN 978-91-620-0175-9

Plan- och bygglag (2010:900). .

Proposition 2008/09:119. Strandskyddet och utvecklingen av landsbygden.

Provisorisk strandlag 1950:639.

SOU 2015:108. Strandskyddsdelegationen 2015. Strandskyddet i praktiken – slutrapport från Strandskyddsdelegationen, nationell arena för samverkan.

Strandlagen 1952:382.

Bilaga 1. Uppdraget

Regeringen

Regeringsbeslut I:7

2017-03-23
M2017/00778/Nm, M2017/00712/Nm
(delvis)

Miljö- och energidepartementet

Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

Uppdrag att se över och föreslå ändringar i reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Naturvårdsverket att se över reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge i miljöbalken och plan- och bygglagen (2010:900). Naturvårdsverket ska även föreslå de författningsändringar och eventuella andra åtgärder som behövs för att ytterligare främja landsbygdsutveckling i områden med god tillgång till stränder. Boende och arbetstillfällen är en viktig del för landsbygdens utveckling. De värden som strandskyddet långsiktigt syftar till att skydda, bl.a. allemansrättslig tillgång till strandområden, ska inte äventyras. Särskilt fokus ska läggas på att utöka möjligheterna att bygga permanentbostäder.

Förslag om ändringar i regelverket ska lämnas i form av författningsförslag och författningskommentarer. Till författningsförslagen ska det finnas en konsekvensutredning som ska utformas i enlighet med 6-8 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Miljö- och energi-departementet) senast den 31 augusti 2017.

Bakgrund

Reglerna om landsbygdsutveckling i strandnära läge (de s.k. LIS-reglerna) trädde i kraft i februari 2010 och var en del av en större reform av strandskyddet (prop. 2008/09:119, bet. 2008/09:MJU13, rskr. 2008/09:227). Syftet med LIS-reglerna är att ge förutsättningar för utveckling av landsbygden samtidigt som ett långsiktigt skydd av strändernas natur- och friluftsvärden inte äventyras.

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-24 16 29
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Malmtorgsgatan 3
E-post: m.registrator@regeringskansliet.se

Naturvårdsverket och Boverket fick 2012 i uppdrag att utvärdera och se över utfall och tillämpning av de nya strandskyddsregler som trädde i kraft 2009 och 2010 (dnr M2012/03437/Nm). I uppdraget ingick att analysera tillämpningen och utfallet av LIS-reglerna. Enligt myndigheternas redovisning av uppdraget, som presenterades i september 2013, var det för tidigt att avgöra om LIS-reglerna hade lett till landsbygdsutveckling (dnr M2013/02429/Nm).

Strandskyddsdelegationen tillsattes 2013 och hade i uppdrag att vara en arena för erfarenhetsutbyte och dialog samt utföra och samordna en informations- och kunskapsinsats kring tillämpningen av strandskyddsreglerna. I delegationens slutbetänkande (SOU 2015:108) konstateras bland annat att LIS-reglerna kan ge avsedda lättnader och skapa förutsättningar för attraktivt boende och lokalt entreprenörskap. Delegationen identifierar emellertid även svårigheter i reglerna och deras tillämpning.

Länsstyrelserna har sedan 2012 haft ett årligen återkommande regleringsbrevsuppdrag att bl.a. analysera vilket genomslag LIS-reglerna har fått i kommunernas plan- och byggverksamhet. Länsstyrelserna anförde i sin redovisning för 2015 bl.a. att genomförandet av planer för områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS-områden) inte har gått i den takt som kommunerna har önskat, att många kommuner har förbisett att föreslå LIS-områden när sjöar eller vattendrag inte är den främsta attraktionen samt att LIS-reglerna inte har varit en mirakelkur för landsbygden, men att reglerna ändå fyller en viktig roll för landsbygdens exploateringsmöjligheter. Länsstyrelserna pekar vidare på ett antal oklarheter och problem i tillämpningen av LIS-reglerna, t.ex. att reglerna ger utrymme för olika tolkningar, att det saknas en definition av landsbygdsutveckling, att bevisbördan för att en viss åtgärd ska anses leda till landsbygdsutveckling är oklar, att det är osäkert hur gränsen mot enskilda intressen ska dras när LIS-områden ska pekas ut i en översiktsplan, om klimatfrågan kan vara en faktor som bör beaktas när LIS-områden pekas ut och vilka möjligheter det finns att åberopa LIS-reglerna utan stöd i en översiktsplan.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1, utgiftsområde 18 och 23) att LIS-regelverket skulle ses över. Översynen är en del av regeringens bostadspolitiska paket med förslag till 22 steg för fler bostäder, vilket presenterades den 21 juni 2016.

Närmare om uppdraget

Naturvårdsverket och Boverket konstaterade i sin analys av utfallet av LIS-reglerna, som presenterades i september 2013, att det hade gått för kort tid sedan reglerna trädde i kraft för att det skulle gå att avgöra om reglerna hade lett till landsbygdsutveckling. Det är nu tre år sedan och regeringen anser att det är dags att se över resultaten av reformen landsbygdsutveckling i strandnära läge.

Regeringen vill se en levande landsbygd som kan utvecklas, samtidigt som ett attraktivt landskap kan bevaras och värdefulla naturmiljöer skyddas. Det finns enligt regeringen potential att utveckla LIS-reglerna i detta syfte.

Naturvårdsverket ska mot denna bakgrund se över LIS-reglerna och deras tillämpning samt föreslå de författningsändringar och eventuella andra åtgärder som behövs. Syftet är att ytterligare främja landsbygdsutveckling i områden med god tillgång till stränder utan att de värden som strandskyddet långsiktigt syftar till att skydda äventyras. Särskild fokus ska läggas på att utöka möjligheterna att bygga permanentbostäder.

I uppdraget ingår bl.a. att Naturvårdsverket ska

- analysera och presentera i vilka delar systemet har, respektive inte har, varit ändamålsenligt,
- redovisa vilket utfall reglerna har fått i förhållande till utvecklingsbehovet för landsbygden i de enskilda länen och i landet som helhet,
- redovisa de svagheter och utvecklingsmöjligheter som finns i LIS-reglerna och deras tillämpning.

Uppdraget att lämna förslag till de författningsändringar och eventuella andra åtgärder som behövs ska genomföras mot bakgrund av utvärderingen av LIS-reglerna och deras tillämpning och med beaktande av nuvarande och kommande behov av landsbygdsutveckling – särskilt behovet av permanentbostäder – utan att äventyra möjligheterna att tillgodose strandskyddets långsiktiga syften. I uppdraget ingår bl.a. att Naturvårdsverket ska

- föreslå lösningar på problem i tolkningen och tillämpningen av LIS-reglerna,

- föreslå de ändringar som behövs för att utöka möjligheterna att bygga permanentbostäder,
- se över kravet på att ett LIS-område ska ha en ”begränsad omfattning” enligt 7 kap. 18 e § första stycket 2 miljöbalken,
- överväga förfaranden som möjliggör att systemet blir mer flexibelt för behov som inte kan förutses bl.a. vid en översiktsplanering,
- överväga om kravet i 7 kap. 18 d § miljöbalken på att bl.a. enstaka en- eller tvåbostadshus ska ha anslutning till ett befintligt bostadshus bör tas bort.

Naturvårdsverket ska utföra uppdraget i samarbete med Boverket som ska hjälpa till med bl.a. sakkunskap och förslag inom sitt ansvarsområde. Naturvårdsverket ska även föra dialog med Havs- och vattenmyndigheten, Statens jordbruksverk, länsstyrelserna, regionalt utvecklingsansvariga aktörer, ett urval kommuner, Sveriges kommuner och landsting och övriga berörda myndigheter och organisationer.

På regeringens vägnar

Karolina Skog

Stefan Berggren

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Finansdepartementet/BA/SFÖ/K
Justitiedepartementet/L1
Näringsdepartementet/PBB/FJR/RTS/HL/SK/JM
Kulturdepartementet/KA
Boverket
Havs- och vattenmyndigheten
Statens jordbruksverk
Länsstyrelserna
Sveriges kommuner och landsting

10

Ändringsbeslut avseende projektet ”Innovation Champions in Jämtland”

RUN/27/2016

Juliana Gardahl Wettersten

Från: Kerstin Dahlberg <kerstin.dahlberg@peakregionsciencepark.se>
Skickat: den 22 oktober 2018 15:26
Till: Juliana Gardahl Wettersten
Ämne: Ansökan om ändring av beslut för projektet Innovation Champions RUN/27/2016
Bifogade filer: Reviderad budgetförslag Innovation Champions.pdf

Ansökan om ändring av beslut för projektet Innovation Champions Diarienummer Region Jämtland Härjedalen: RUN/27/2016

Förfrågan om ökad kontant medfinansiering från Region Jämtland Härjedalen.

På grund av att ALMI företagspartner Mitt AB har dragit tillbaka en del av sin medfinansiering i tid är projektet underfinansierat. Därför ställer vi som projektägare frågan om det finns möjlighet att Region Jämtland Härjedalen ökar sin kontanta medfinansiering med 633 610 kr.

ALMI företagspartner Mitt AB har minskat sin medfinansiering i tid motsvarande 732 610 kr. Kommunernas medfinansiering i tid har ökat i förhållande till ursprungsbeslutet. De sex deltagande kommunerna har tillsammans överlevererat 300 timmar vilket motsvarar 99 000 kr.
Utifrån beloppen ovan och ursprungligt projektbeslut saknas 633 610 kr i finansiering.

Vårt önskemål är även att Region Jämtland Härjedalen förlänger sluttiden för projektet till 2019-04-30 för slutrapportering. Operativa aktiviteter och kostnader ska kunna tas fram t o m 2019-02-28.

Bifogar reviderat budgetförslag.

Vänlig hälsning
Kerstin Dahlberg
Peak Region AB

Godkända kostnader

Kostnadsslag	År 2016	År 2017	År 2018	År 2019 jan, feb	Summa
Egen personal	1 172 000	1 584 400	1 522 585	352 510	4 631 495
Externa tjänster	247 159	125 285	552 365	232 500	1 157 309
Resekostnader	141 667	75 000	102 565	12 820	332 052
Indirekta kostnader/OH-kostnader	751 041	1 015 315	975 703	225 895	2 967 954
Off dir fin kostnader (in natura finansiering)	253 787	741 920	651 644	0	1 647 351
Privat dir fin kostnad (in natura finansiering)	58 080	58 080	58 080	0	174 240
Summa	2 623 734	3 600 000	3 862 942	823 725	10 910 401

Finansiering

Finansiär	År 2016	År 2017	År 2018		Summa
Region Jämtland Härjedalen	1 000 000	1 000 000	773 476	226 524	3 000 000
Region Jämtland Härjedalen 2018	0	0	565 240	68 370	633 610
Samling Näringsliv	44 240	70 000	60 000	0	174 240
Tillväxtverket	1 311 867	1 800 000	1 814 502	528 831	5 455 200
Östersunds kommun	29 040	29 040	45 540	0	103 620
Krokoms kommun	29 040	29 040	45 540	0	103 620
Ragunda kommun	29 040	29 040	45 540	0	103 620
Åre kommun	29 040	29 040	45 540	0	103 620
Bräcke kommun	29 040	29 040	45 540	0	103 620
Strömsunds kommun	29 040	29 040	45 540	0	103 620
Region Jämtland Härjedalen	58 080	58 080	58 080	0	174 240
Almi Företagspartner Mitt AB	35 308	497 680	318 403	0	851 391
Summa	2 623 735	3 600 000	3 862 941	823 725	10 910 401

Näringsliv och företagande
Juliana Wettersten
Tfn: 063-14 66 60
E-post:
juliana.g.wettersten@regionjh.se

2018-10-23

RUN/27/2016

Ändringsbeslut avseende projektet ”Innovation Champions in Jämtland”

Ärendebeskrivning

Den 1 mars 2016 beviljade Region Jämtland Härjedalen medfinansering till projektet ”Innovation Champions in Jämtland” med 27,50%, motsvarande 3 000 000 kronor. Projektet har sedermera löpt på och en halvtidsutvärdering genomförd av extern utvärderare levererades i december 2017. Den visar att projektet levererar konkreta resultat kopplat till uppställda målsättningar, att verksamheten upplevs fylla ett behov i regionen men att projektet samtidigt brottas med att hitta rätt i samverkan och möta olika partners förväntningar. Projektet avslutas 28 februari 2019.

Under 2018 hamnade projektet sedermera i en situation med underfinansiering på grund av att Almi Företagspartner Mitt AB meddelat att den ”in natura-finansiering” som bolaget skulle leverera inte kommer att kunna verkställas fullt ut (finansiering genom arbetsinsats). Enligt ursprunglig budget skulle finansieringen bestå av 4 800 arbetade timmar vilket motsvarar finansieringsvärdet 1 584 000 kronor. Almi har meddelat att de kommer att kunna verkställa 2 580 av dessa timmar och därigenom finansiera projektet med 851 400 kronor. Med anledning av detta har Peak Region AB ställt förfrågan om ökad medfinansiering från Region Jämtland Härjedalen. Denna lösning skulle möjliggöra för projektet att genomföra fullskalig verksamhet enligt plan. De kommuner som enligt ursprungsbeslut medfinansierar projektet genom insats i arbetstid har också bidragit till att kompensera den del av finansieringen som Almi inte levererar till ett värde motsvarande 99 000 kronor jämt fördelat mellan kommunerna.

Ovanstående skulle innebära att Region Jämtland Härjedalens medfinansiering ändras till 33,30%, dock max 3 633 600 kronor.

Förvaltningschefens förslag

1. Region Jämtland Härjedalen beslutar att ändra medfinansieringen i projektet ”Innovation Champions in Jämtland” till 33,30% av redovisade och godkända kostnader, dock max 3 633 600 kronor.
2. Medfinansiering tas från anslag 1:1. Regionala tillväxtåtgärder.
3. Beslutet har fattats med stöd av Förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken och gäller under förutsättning att övrig finansiering ordnas enligt reviderad budget.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Martina Lundholm
Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

11

Tillfällig delegering av beslutanderätt gällande projektstöd och företagsstöd

RUN/507/2018

Sekretariatet
Emma Borg
Tfn: 063-14 76 47
E-post: emma.borg@regionjh.se

2018-11-05

RUN/507/2018

Tillfällig delegering av beslutanderätt gällande projektstöd och företagsstöd

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen tilldelas årligen statliga medel genom anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder. Medlen fördelas ut i forma av regionalt företagsstöd, stöd till kommersiell service och stöd till projektverksamhet enligt förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken, förordning (2015:211) om statligt stöd till regionala investeringar, förordning (2015:210) om stöd för att regionalt främja små och medelstora företag, och förordning (2000:284) om stöd till kommersiell service. Regionfullmäktige har delegerat beslutanderätten gällande fördelning av dessa medel till regionala utvecklingsnämnden. För år 2018 är Region Jämtland Härjedalens totala anslagskredit 11 390 000 kronor och bemyndiganderamen uppgår till 220 000 000 kronor.

1:1-medlen administreras via Tillväxtverket, och regionala utvecklingsnämndens beslut om medfinansiering verkställs i det nationella ärendehanteringssystemet (Nyps). Nya beslut kan senast registreras i ärendehanteringssystemet den 19 december, vilket är något tidigare än normalt med anledning av omställning till ny version av ärendehanteringssystemet. För att uppnå årets anslagsnivå och bemyndiganderam behöver såväl medel betalas ut till stödmottagare som nya medfinansieringsbeslut tas. Ordinarie möte för regionala utvecklingsnämnden hålls 18 december och det blir för nära inpå årets stängning av ärendehanteringssystemet och besluten måste hinna verkställas för att Region Jämtland Härjedalen uppnå kravet på årets bemyndiganderam. Därför föreslås att beslutanderätt gällande projektstöd och företagsstöd delegeras till regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott.

Förvaltningschefens förslag

1. Beslut om medfinansiering av projektverksamhet genom anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder överstigande 2 miljoner kronor delegeras till regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott under perioden 2018-11-14 till och med 2018-12-17.

2. Beslut om regionalt investeringsstöd ur anslaget för regionala tillväxtåtgärder (1:1-medel) överstigande 5 miljoner kronor delegeras till regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott under perioden 2018-11-14 till och med 2018-12-17.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Martina Lundholm
Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

Organisation/person som protokollsutdrag och/eller yttrande ska skickas till.

12

Ombudsinstruktion Extra bolagsstämma Peak Region AB, 20 november 2018

RUN/415/2018

Näringsliv och företagande
Sven Winemark
Tfn: 063-146584
E-post: sven.winemark@regionjh.se

2018-11-05

RUN/415/2018

Ombudsinstruktion Extra bolagsstämma Peak Region AB, 20 november 2018

Ärendebeskrivning

Peak Region har kallat till extra årsstämma den 20 november 2018. Ombud för Region Jämtland Härjedalen ska delges Region Jämtland Härjedalens ställningstaganden till ärenden på stämmans dagordning.

Region Jämtland Härjedalens ombud för Peak Region AB är Anders Frimert, och ombudsersättare är Eva Hellstrand.

Den extra årsstämman har följande punkter på sin dagordning:
1. Val av ordförande vid stämman
2. Val av sekreterare vid stämman
3. Upprättande och godkännande av röstlängd
4. Godkännande av förslag till dagordning
5. Val av en justeringsman
6. Prövning om stämman blivit behörigen sammankallad
7. Beslut om ny bolagsordning
8. Val av styrelseledamöter
9. Anmälan av Ägardirektiv
10. Information om nytt aktieägaravtal
11. Val av ledamöter till valberedning
12. Övriga frågor

Bilagd till kallelsen finns aktieägaravtal, bolagsordning och ägardirektiv. Dessa har godkänts av regionfullmäktige den 9 oktober 2018, § 127.

I aktieägaravtalets § 5 framgår det hur styrelsens ska vara sammansatt:

”Styrelsen skall bestå av lägst tre (3) och högst nio (9) ledamöter och inga suppleanter såvida inte annat mellan parterna överenskommits.
Av styrelsens medlemmar skall 1 ledamot utses av Samling Näringsliv Jämtlands Län Ekonomisk Förening. 1 gemensam ledamot för Region Jämtland Härjedalen,

Östersunds Kommun, Krokoms Kommun samt Åre Kommun. Övriga ledamöter utses av MIUN Holding AB.
Styrelsens ordförande och eventuell vice ordförande ska utses på årsstämman.”

Region Jämtland Härjedalen ska tillsammans med ovan nämnda kommuner utse en gemensam ledamot till styrelsen.

I varken ägardirektiv eller i bolagsordningens § 6 Styrelse framgår det något om att styrelsen ska var jämställd, vilket är ett krav som Region Jämtland Härjedalen eftersträvar.

Förvaltningschefens förslag

1. Region Jämtland Härjedalens ombud ska påtala att styrelsen i Peak Region AB ska vara jämställd gällande könsfördelning bland styrelsens medlemmar, och även framföra att följande text bör införas i styrdokumenten för Peak Region AB:
   ”*Styrelse och ledning ska eftersträva en jämställd verksamhet där makt och inflytande ska analyseras genom representation på/ i ledande befattningar. Vid nyrekrytering eller när ersättare ska utses ska det underrepresenterade könet ges företräde om kvalifikationerna är lika*”

2. Region Jämtland Härjedalens ombud ska rösta för att xxx xxxx utses till Region Jämtland Härjedalens, Krokoms kommuns, Åre kommuns och Östersunds kommuns gemensamma representant i styrelsen för Peak Region AB, samt för övriga styrelseledamöter enligt valberedningens förslag.

3. Region Jämtland Härjedalens ombud ska i övrigt rösta för godkännande av föreslagna och framlagda styrdokument till den extra årsstämman.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Martina Lundholm
Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

Ombud
Ombudsersättare

Från: FBL Utvecklingsnämnden <regionalutveckling@regionjh.se>
Till: FBL Platina RUN <PlatinaRUN@regionjh.se>
Ärende: VB: ÄNDRING VB: Kallelse till extra bolagsstämma Peak Region AB 2018-11-20
Datum: 2018-09-07 14:48:48

Från: Kerstin Dahlberg <kerstin.dahlberg@peakregionsciencepark.se>
Skickat: den 6 september 2018 07:47
Ämne: ÄNDRING VB: Kallelse till extra bolagsstämma Peak Region AB 2018-11-20

VIKTIG INFORMATION
Den extra bolagsstämman för Peak Region AB 2018-10-02 är INSTÄLLD och framflyttad till **2018-11-20 kl 16.00**

Kallelse till extra bolagsstämma Peak Region AB 2018-11-20
Tid: tisdag 20 november kl 16.00
Plats: Peak Region Science Park, Hus U, Campus

Vänlig hälsning
Styrelsen i Peak Region AB
Kerstin Dahlberg/e. u.

KERSTIN DAHLBERG

PEAK REGION AB

Akademigatan 3 | Campus | SE-831 40 Östersund
Mobiltelefon: +46(0)70 680 53 99

Från: Kerstin Dahlberg
Skickat: den 30 augusti 2018 14:17
Ämne: VB: Kallelse till extra bolagsstämma Peak Region AB 2018-10-02

Dagordning och möteshandlingar till extra bolagsstämma för Peak Region AB 2018-10-02.
Se bifogade filer.

Vänlig hälsning
Styrelsen i Peak Region AB
Kerstin Dahlberg/e. u.

KERSTIN DAHLBERG

PEAK REGION AB

Akademigatan 3 | Campus | SE-831 40 Östersund
Mobiltelefon: +46(0)70 680 53 99

Från: Kerstin Dahlberg
Skickat: den 29 juni 2018 09:19
Ämne: Kallelse till extra bolagsstämma Peak Region AB 2018-10-02

Kallelse till extra bolagsstämma Peak Region AB 2018-10-02
Tid: tisdag 2 oktober kl 15.00
Plats: Peak Region Science Park, Hus U, Campus
Tänkta ärenden är ägardirektiv, aktieägaravtal, bolagsordning samt val av styrelse.
Dagordning och möteshandlingar kommer att skickas ut senare.

Vänlig hälsning
Styrelsen i Peak Region AB
Kerstin Dahlberg/e. u.

KERSTIN DAHLBERG

PEAK REGION AB

Akademigatan 3 | Campus | SE-831 40 Östersund
Mobiltelefon: +46(0)70 680 53 99

Dagordning vid extra årsstämma den 2 oktober 2018 i Peak Region AB, 556730-0727. Plats Hus U Akademigatan 3 i Östersund

1. Val av ordförande vid stämman
2. Val av sekreterare vid stämman
3. Upprättande och godkännande av röstlängd
4. Godkännande av förslag till dagordning
5. Val av en justeringsman
6. Prövning om stämman blivit behörigen sammankallad
7. Beslut om ny bolagsordning
8. Val av styrelseledamöter
9. Anmälan av Ägardirektiv
10. Information om nytt aktieägaravtal
11. Val av ledamöter till valberedning
12. Övriga frågor

BOLAGSORDNING

§ 1 Firma
Bolagets firma är Peak Region AB, organisationsnummer 556730-0727.

§ 2 Styrelsens säte
Styrelsen skall ha sitt säte i Östersunds kommun.

§ 3 Verksamhet

Bolaget ska utifrån en samskapande värdegrund stödja och driva utveckling som möter framtida samhällsutmaningar inom främst FoU, kompetensförsörjning, globalisering, finansiering, innovation, inkubation och samverkan samt därmed förenlig verksamhet.

§ 4 Aktiekapital

Aktiekapitalet skall utgöra lägst 400.000 kronor och högst 1.600.000 kronor.

§ 5 Antal aktier

Antal aktier skall vara lägst 400 000 och högst 1 600 000 stycken.

§ 6 Styrelse

Styrelsen skall bestå av högst 9 ledamöter och lägst 3 ledamöter. Inga suppleanter

§ 7 Revisorer

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaper samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utse en revisor.
Revisors mandattid är ett år. Om revisor avgår innan mandattidens utgång får annan revisor väljas för den återstående tiden.

§ 8 Kallelse till årsstämma

Kallelse till årsstämman skall ske genom e-post eller brev med posten till aktieägarna tidigast åtta veckor och senast sex veckor före stämman.

Vid ordinarie årsstämma skall följande ärenden förekomma till behandling:

1. Styrelseordförande i bolaget öppnar och leder stämman.
2. Upprättande och godkännande av röstlängd.
3. Godkännande av förslaget till dagordningen.
4. Val av en justeringsman.

5. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad.
6. Framläggande av årsredovisning och revisionsberättelse
7. Beslut om
   a. fastställande av resultaträkning och balansräkning
   b. dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen,
   c. beslut om ansvarsfrihet för styrelseledamöter och verkställande direktör.
8. Fastställande av arvoden för styrelsen och, i förekommande fall, revisorerna.
9. Val av styrelseledamöter och revisor.
10. Val av valberedning
11. Annat ärende som ankommer på stämman enligt Aktiebolagslag (2005:551) eller bolagsordningen.

§ 9 Räkenskapsår

Bolagets räkenskapsår skall vara 1/1-31/12.

§ 10 Ägarnas inflytande och insyn

Bolaget skall bereda delägarna i bolaget möjlighet att ta ställning innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell betydelse eller annars av större vikt fattas.

Delägarna har rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder inte möter på grund av författningsreglerad sekretess.

§ 11 Allmänhetens insyn

Bolaget ska låta allmänheten ta del av bolagets handlingar enligt de grunder som gäller för allmänna handlingars offentlighet enligt 2 kap tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen (2009:447).

§ 12 Hembudsförbehåll

Har aktie övergått till annan, ska aktien genast hembjudas övriga aktieägare genom skriftlig anmälan hos bolagets styrelse. Åtkomsten av aktien skall styrkas samt, då aktien övergått genom köp, uppgift lämnas om den betingande köpeskillingen.

Ett erbjudande om hembud kan utnyttjas för ett mindre antal aktier än erbjudandet omfattar.

När anmälan gjorts om aktien övergång, ska styrelsen genast skriftligen meddela detta till varje lösningsberättigad, vars postadress finns införd i aktieboken eller annars är känd för bolaget. Lösningsberättigad ska anmodas att, om denne önskar begagna sig av lösningsrätten, skriftligen framställa lösningsanspråk hos bolaget inom två månader, räknat från anmälan till styrelsen om aktiens övergång. Anmäler sig flera lösningsberättigade, ska företrädesrätten dem emellan bestämmas genom lottning, verkställd av notarius publicus. Om flera aktier utbjudits samtidigt ska dock aktierna först, så lång som möjligt, i proportion till tidigare innehav fördelas bland dem, som framställt lösningsanspråk.

Har aktien övergått genom köp, ska lösenbeloppet utgöras av köpeskillingen.

Tvist om lösningsrätt och om lösningsbeloppets storlek skall avgöras av allmän domstol.
Talan skall väckas inom två månader från det att lösningsanspråket framställs hos bolaget.

Lösenbeloppet skall betalas inom en månad från den tidpunkt, då lösenbeloppet blev bestämt.

Om inte någon lösningsberättigad framställer lösningsanspråk inom stadgad tid eller lösen inte erläggs inom föreskriven tid, har den som gjort hembudet, rätt att bli registrerad för aktien.

Överlåtaren skall ha rätt att rösta för aktierna under hembudstiden.

Denna bolagsordning har antagits på extra bolagsstämma den 20 november 2018

ÄGARDIREKTIV
för

Peak Region AB (org. nr. 556730-0727)
Kunskapens väg 3
831 40 Östersund

Ägardirektivet gäller from 2 oktober 2018 och tillsvidare

1. *Verksamhet enligt bolagsordningen*

Bolaget ska utifrån en samskapande värdegrund stödja och driva utveckling som möter ~~framtida~~ samhällsutmaningar inom främst FoU, Kompetensförsörjning, globalisering, hållbarhet, finansiering, innovation, inkubation och samverkan samt därmed förenlig verksamhet.

2. Affärsidé

Bolaget skall främja en hållbar tillväxt genom utveckling av en kreativ och innovativ miljö för utveckling av samhälle, människor och företag. Bolaget gör det genom att utifrån en samskapande värdegrund stödja befintliga och nya företag, forskningsmiljöer på Mittuniversitetet samt offentlig verksamhet där utvecklingsinsatser krävs. Bolaget ska verka för en ökad försörjning av spetskompetens samt för utbyggd infrastruktur som är att hänföra till bolagets verksamhet. Bolaget skall ha fokus på att främja utvecklingen i Jämtland Härjedalen. Bolaget ska sälja tjänster och produkter som är relevanta för regionens gemensamma innovationssystem där särskilt fokus läggs på kunskaps- och forskningsbaserad verksamhet utifrån behovs- och omvärldsanalys.

Peak Region har tre integrerade verksamhetsområden; i) Innovation, ii) Inkubation och iii) Samskapande miljöer och nätverk.

3. Verksamhetsområden

3.1 Innovation

Verksamhetsområdet Innovation skall vara ett centralt område för bolaget.

Under perioden 2018 till 2020 ska bolaget driva Vinnväxtinitiativet Peak Innovation som startade 2008. Initiativet har sin grund i områdena Turism, Sport och Friluftsliv men ska verka branschöverskridande.

Peak Innovation ska drivas i syfte att skapa en långsiktig innovativ miljö i nära samarbete med ägare och övriga intressenter. Initiativet ska drivas resurseffektivt och ha en affärsinriktad samt samhällsutvecklande inriktning där kompetens och utrustning förpackas och erbjuds i en innovativ miljö.

Området ska verka för att öka Jämtlands innovationsstyrka genom att skapa ett starkt innovationsnätverk i hela regionen och med fortsatt decentralisering och samverkan mellan kommunerna

3.2 Inkubation

Inkubatorns övergripande uppdrag är att säkerställa att det finns en kvalificerad rådgivningsprocess till ambitiösa tillväxtföretag (etablerade företag och startups) i Jämtlands län samt bygga en stark startup scen och en stark innovationskultur i Jämtlands län. Inkubatorn ska sprida kunskap om vad Innovation är och att Inkubatorn finns som en tillgång för hela regionen.

Inkubatorn skall initiera och samverka med andra projekt för att på bästa sätt säkerställa det övergripande uppdraget.

3.3 Samskapande miljöer och nätverk

Samskapande miljöer är en förutsättning för att möta dagens och framtidens samhällsutmaningar på ett hållbart sätt. Verksamhetsområdet skall samla regionens aktörer och utveckla nya initiativ och idéer i en global, affärs- och samhällsutvecklande anda.

Området ska arbeta med att arbeta upp ett så kallat Grants and Innovation Office (GIO), som på uppdrag ska fungera som ett stöd i frågor om forskningssamarbeten mellan universitetet och företag, organisationer och myndigheter. GIO ska även jobba med utvecklingsfinansiering mot akademi, näringsliv och företag i regionen.

Verksamheten ska genomsyras av att Peak Region AB är en neutral fristående aktör som kan agera kraftfullt genom att vara en operativ nod för länets utveckling. Verksamheten ska attrahera spetskompetens och verka affärs- och samhällsutvecklande.

4. Verksamhetsmål

4.1 Övergripande mål

Bolaget ska utifrån en samskapande värdegrund stödja och driva utveckling som möter ~~framtida~~ samhällsutmaningar. För respektive verksamhetsområde innebär detta:

- Innovation: Området ska utvecklas för att bli ett initiativ för aktörerna i innovationssystemet, med gemensamt ägda verktyg för systemets utveckling. Det regionala åtagandet kring innovationssystemet ska vara långsiktigt, och ska sträcka sig bortom vinnväxtinitiativet Peak Innovation. Området ska fortsätta arbeta med tidigare och nya spetsområden där regionen kan vara nationellt och internationellt framgångsrika.
- Inkubation: Inom området ges stöd till bolag i tidiga utvecklingsskeden (startup). Bolagen erbjuds affärsutveckling, rådgivning, nätverk och en kreativ arbetsmiljö med tillhörande kontorsservice.
- Samskapande miljöer: Inom området ska en funktion för finansiering kopplat till innovation utvecklas (*Grants and innovation office*). Funktionen ska tillhandahålla tjänster som finansiering av utvecklingsprojekt, förstudier, utredningar, rådgivning och stöd för innovations- och utvecklingsprojekt kopplat till en triple-helix struktur. En

campuslokaliserad Science Park med lokala noder ska fortsätta utvecklas i nära samarbete med universitetets forsknings-, utbildnings- och samverkansmiljöer. Miljön ska erbjuda attraktiva fysiska mötesplatser väl lämpade för möten, konferenser och kreativt samskapande.

4.2 Finansiering och ekonomiska mål

Finansiering av bolaget kan ske enligt följande:

- Tjänsteleveranser till ägarorganisationerna
- Självständiga externa projektansökningar i enlighet med verksamhetsbeskrivningen för bolaget
- Ägarna skapar finansiella förutsättningar för projektansökningar (medfinansiering)
- Försäljning av tjänster på kommersiell basis
- Finansiering av basresurs via ägarna (ca 1.5 mkr)
- Sponsring
- Bidrag (mot resultat)

Ekonomiska mål:

Samtliga verksamhetsområden och bolagets som helhet skall årligen upprätta budgetar. Budgets skall alltid ha god kostnadstäckning.

Överskott i verksamheten skall återinvesteras och inte utdelas till ägarna.

Bolaget skall över tid kunna bygga upp en god soliditet för att därigenom bli ett ekonomiskt stabilt företag.

5. Informationskrav

5.1 Årsredovisning

Utöver de krav som finns i aktiebolagslagen skall årsredovisning och bokslut delges ägarkommunerna och Region Jämtland Härjedalen så att de kan samordnas de informationskrav som följer respektive fullmäktige.

5.2 Övrig information

Bolaget skall under löpande år vid minst två tillfällen informera ägarna om verksamheten och dess utveckling. Bolaget skall i principiellt viktiga frågor informera kommun och regionfullmäktige.

6. Övrigt

Styrelsen skall verka för att god intern kontroll präglar organisationen och driften av verksamheten. Styrelsen skall tillse att verksamheten i alla lägen har en uppdaterad arbetsordning för styrelse och vd.
Till styrelsens ledamöter och ordförande skall inga arvoden utgå

7. Aktieägaravtalet

Aktieägaravtalet daterat den 2 oktober 2018 utgör en integrerad del av detta ägardirektiv.

Ägardirektivet antaget vid ägarmöte den 20 november 2018

För ägarna i Peak Region AB, 556730-0727;

Krokoms kommun

_____/Namnförtydligande_____

Region Jämtland Härjedalen

_____/Namnförtydligande_____

Samling Näringsliv Jämtlands Län Ek. Förening

_____/Namnförtydligande _____

Åre kommun

_____/Namnförtydligande_____

Östersunds kommun

_____/Namnförtydligande_____

Miun Holding AB

_____/Namnförtydligande_____

AKTIEÄGARAVTAL

Aktieägare		**Aktieägare**	
Firma	**Östersunds Kommun**	Firma	**Krokoms Kommun**
Org.nummer:	212000-2528	Org.nummer:	212000-2478
Aktieägare		**Aktieägare**	
Firma:	**Åre Kommun**	Firma:	**Region Jämtland Härjedalen**
Org.nummer:	212000-2494	Org.nummer:	232100-0214
Aktieägare		**Aktieägare**	
Firma:	**Samling Näringsliv Jämtlands Län Ek. Förening**	Firma:	**MIUN Holding AB**
Org.nummer:	769629-0340	Org.nummer:	556884–4749

Aktiebolagets firmanamn: Peak Region AB nedan kallat Bolaget
Organisationsnummer: 556730-0727.
Bolagets säte är Östersunds kommun.

Detta avtal ersätter tidigare aktieägaravtal från år 2015

Mellan undertecknade aktieägare i Bolaget har träffats följande avtal:

§ 1 Bolaget och dess verksamhet

Parterna har överenskommit att genom detta avtal reglera förhållandena dem emellan och gentemot Bolaget. Parterna skall därför framåt driva verksamheten i Bolaget i enlighet med såväl det i bolagsordningen angivna föremålet för verksamheten som föreskrifterna i detta avtal. Parterna är överens om att eventuella överskott skall användas i verksamheten och sålunda inte delas ut till aktieägarna.

Bolaget ska utifrån en samskapande värdegrund stödja och driva utveckling som möter framtida samhällsutmaningar inom främst FoU, kompetensförsörjning, globalisering, finansiering, innovation, inkubation och samverkan samt därmed förenlig verksamhet.

Parterna skall from detta avtals undertecknande och tills vidare äga aktierna i Bolaget som framgår nedan. Aktieägaravtalet omfattar parternas samtliga nuvarande och framtida aktier i Bolaget.

Vid detta avtals undertecknande ska Bolaget ägas av Parterna enligt följande fördelning:

MIUN Holding AB	55,0 %
Samling Näringslivet Jämtlands Län Ek. Förening	30,0 %
Region Jämtland Härjedalen	7,5 %
Östersunds Kommun	2,5 %
Krokoms Kommun	2,5 %
Åre Kommun	2,5 %

§ 2 Samråd före ordinarie årsstämma

Minst åtta veckor före ordinarie årsstämma, skall parterna sammanträda för diskussion om riktlinjerna för årsredovisningen och disposition av årets resultat samt samråda om ägardirektiv till Bolaget.

§ 3 Samråd före beslut i viktigare frågor

På parts eller styrelsens via styrelsens ordförandes begäran skall parterna samråda beträffande frågor som är av principiell karaktär eller av stor ekonomisk betydelse för Bolaget. Samrådet skall ske i god tid före frågans behandling på styrelsesammanträde eller årsstämma.
Med beslut i viktiga frågor avses bl.a. investeringar och ekonomiska åtaganden utöver årlig fastställd budget överstigande 20 inkomstbasbelopp, förvärv av fast egendom eller aktier i andra bolag, förändringar i befintlig bolagsordning.

§ 4 Ägarnas och allmänhetens insyn

Parterna äger rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolagets och dess verksamhet. Detta gäller i den mån hinder inte möter på grund för av författningsreglerad sekretess. Parterna äger rätt att använda revisor eller annat biträde vid granskningen.

Allmänheten ska ha rätt att ta del av handlingar hos bolaget enligt grunder som gäller för allmänna handlingars offentlighet enligt tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen (2009:447)

§ 5 Styrelse

Styrelsen skall bestå av lägst tre (3) och högst nio (9) ledamöter och inga suppleanter såvida inte annat mellan parterna överenskommits.
Av styrelsens medlemmar skall 1 ledamot utses av Samling Näringsliv Jämtlands Län Ekonomisk Förening. 1 gemensam ledamot för Region Jämtland Härjedalen, Östersunds Kommun, Krokoms Kommun samt Åre Kommun. Övriga ledamöter utses av MIUN Holding AB.
Styrelsens ordförande och eventuell vice ordförande ska utses på årsstämman.
Som styrelsens beslut gäller den mening för vilken mer än hälften av de närvarande röstar eller vid lika röstetal, den mening vilken ordföranden företräder.

§ 6 Årsstämma

Styrelsens ordförande skall vara ordförande på årsstämma.

§ 7 Bolagsordning

Parterna är ense om att Bolagets bolagsordning skall ha lydelse enligt bilaga 1. Vid bristande överensstämmelse mellan bolagsordning och detta aktieägaravtal skall avtalets bestämmelser ha företräde.

§ 8 Tystnadsplikt

Aktieägarna förbinder sig att inte för utomstående avslöja konfidentiell information, som regleras under §4, avseende innehållet i detta avtal eller förhållandena i övrigt rörande Bolaget, dess kunder och personal eller aktieägarna.

§ 9 Samtyckesförbehåll

Den som avser att överlåta en aktie genom försäljning, byte eller gåva skall ansöka om samtycke hos bolagets aktieägare. Frågan om samtycke skall prövas av årsstämman.
Av ansökan skall framgå vem som är tilltänkte förvärvare, och om överlåtaren vill att bolaget skall anvisa någon annan förvärvare om samtycke vägras. Överlåtaren skall då ange samtliga villkor för överlåtelsen.
Om aktieägare vägrar samtycke skall aktieägaren ange skäl för det, och om överlåtaren begär det, anvisa en annan förvärvare som är beredd att överta aktierna.
Aktieägare skall meddela beslut i fråga om samtycke inom tre månader från behörig ansökan om samtycke.
I det fall att samtycke lämnats i enlighet med detta avtal gäller inte hembudsklausulen i bolagsordningen

§ 10 Pant och deponering

Bolaget har för närvande ej utgivet aktiebrev. I det fall att bolaget i framtiden kommer att utgiva aktiebrev gäller följande;
Till säkerhet för sina förpliktelser enligt detta avtal skall samtliga nuvarande och tillkommande aktier deponeras hos Notarius Publicus med instruktion till denne att utlämna aktierna endast efter aktieägarnas gemensamma instruktion eller lagakraftvunnen dom. Bolagets aktiebok skall förvaras tillsammans med aktierna.
Aktie får inte pantförskrivas utan medgivande från övriga aktieägare.

§ 11 Hävning

Hävning av avtalet kan med omedelbar verkan ske gentemot aktieägare som gör sig skyldig till väsentligt avtalsbrott eller

- försätts i konkurs
- upptar förhandling om ackord
- på grund av utmätning, betalningsinställelse eller annan omständighet kan antas vara på obestånd, eller
- förfogar över sina aktier i strid med detta avtal

Hävning får inte ske om part efter skriftlig anmaning omgående vidtar rättelse.
Vid hävning av avtalet enligt denna paragraf har övriga parter rätt att lösa in felande parts aktier.
Vid inlösen skall bolagsordningens villkor i hembudsklausulen tillämpas.

§ 12 Skadestånd

Part, som gör sig skyldig till väsentligt avtalsbrott skall betala skadestånd till den skadelidande parten. Skadeståndet skall motsvara den skada den skadelidande parten åsamkats genom avtalsbrottet. Skadeståndet skall dock aldrig understiga ett belopp som motsvarar det vid avtalsbrottet gällande prisbasbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring.

§ 13 Ansvarsbefrielse

Part, vars aktier inlösts, skall befrias från borgen eller annan ansvarsförbindelse.

§ 14 Tvister

Tvist angående tolkning eller tillämpning av detta avtal skall avgöras av svensk domstol.

§ 15 Avtalstid

Detta avtal träder i kraft dagen för undertecknandet och gäller tills vidare och upphör sex månader efter av part gjord uppsägning. Uppsägning skall ske skriftligen.

Bilaga

Bolagsordning

Underskrifter

Detta avtal har upprättats och undertecknats i 6 likalydande exemplar, av vilka parterna tagit var sitt.

Östersund den	Krokom den
Ort och datum	
Namnteckning, Östersunds Kommun	Namnteckning, Krokoms Kommun
Namnförtydligande	Namnförtydligande
Åre den	Östersund den
Ort och datum	Ort och datum
Namnteckning, Åre Kommun	Namnteckning, Region Jämtland Härjedalen
Namnförtydligande	Namnförtydligande

Östersund den

Ort och datum

Namnteckning, Samling Näringsliv Jämtlands Län Ek.För

Namnförtydligande

Östersund den

Ort och datum

Namnteckning, MIUN Holding AB

Namnförtydligande

13

Letter of support: Trafikverkets projekt grön omställning för flyg

RUN/539/2018

Infrastruktur och kommunikationer
Berit Eriksson
Tfn: 063-14 66 07
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

2018-11-06

RUN/539/2018

Letter of support: Trafikverkets projekt grön omställning för flyg

Ärendebeskrivning

Trafikverket har fått i uppdrag att arbeta med grön omställning för flyg. Tillsammans med forskningsinstitutet RISE håller de nu på att skriva en projektansökan inom Norra Periferiprogrammet för att utreda och driva på utvecklingen för produktion av biobränsle för flyg. Projektet beräknas pågå från maj 2019 - april 2022.

De fyra nordligaste länen har tillfrågats att skriva under ansökan via ett så kallat "Letter of support". Det innebär att Region Jämtland Härjedalen skriver under ett brev som förklarar att vi stödjer detta projekt, samt anger varför projektet är viktigt för Jämtland Härjedalen. Trafikverket kommer att vara "lead-partner" och projektet kräver ingen medfinansiering från Region Jämtland Härjedalen. Däremot kan organisationen välja att delta med visst arbete vid punktinsatser, löneersättning kommer då att vara möjlig. Inbjudan till seminarier etc. ingår.

Förvaltningschefens förslag

1. Region Jämtland Härjedalen ställer sig positiv till Trafikverkets projekt för grön omställning för flyg, och har för avsikt att delta.
2. Letter of support gällande Trafikverkets projekt för grön omställning för flyg skickas till Trafikverket enligt upprättat förslag.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Utdrag till

Trafikverket

RI.
SE

Northern Periphery and Arctic Programme
2014-2020

EUROPEAN UNION
Investing in your future
European Regional Development Fund

TRAFIKVERKET

international resources and recycling institute

GREENFLY

RISE Research Institutes of Sweden

Division Built Environment
Energy and Circular economy

Vision for the project

- **Greenfly is an EU/Northern Periphery and Arctic Programme (NPA) funded feasibility study** about Sustainable Aviation Fuel with the **aim of designing a main project co-funded by the NPA** involving key stakeholders in the business. The main project, if approved, will kick off mid 2019. The purpose of the main project is to fit hand in glove with on-going or planned initiatives for accelerating uptake of SAF in the aviation sector.
- The project's vision is to help to **generate vibrant, competitive and sustainable communities**, by harnessing **innovation,** expanding the capacity for entrepreneurship and seizing the **unique growth initiatives and opportunities** of the Northern and Arctic regions in a resource efficient way.
- Our vision is that many **SME opportunities will be spawned as SAF production is developed**. SMEs will need to **find ways to work with larger enterprises** that specialize in forestry or marine resources.
- The connection with aviation and the potential benefits for regional airports is an additional benefit, especially as this sector needs to make efforts to become more sustainable (both environmentally and financially).

WP - Structure

WP - Market development

- Market assessment
- Policy instruments
- SME business models
- Market instruments – Eco tourism, Regional green order book

WP - Technical development

- NN partner/s - Recycling waste carbon emissions
- NN partner/s - HVO/HEFA
- NN partner/s Gasification + FT
- Bio-Share/Thermal power stations - Co-pyrolysis or co-gasification

WP - Project development

- Raw material supply
- Sites
- Financing
- Product certification and standards

Project members pre-study

- Trafikverket – Lead Partner; Johan Holmér johan.holmer@trafikverket.se

- International Resources and Recycling Institute and IRRI (Global) Limited – Partner; Ewan Ramsay Ewan.Ramsay@EstorilNet.com

- RISE – Partner; Maria Fiskerud, Maria.Fiskerud@ri.se

14

Samarbets- och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

RUN/455/2018

§40

Samarbets- och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län (RUN/455/2018)

Sammanfattning

Länets kommuner och landstinget/regionen har sedan 2008 samarbetat om den särskilda kollektivtrafiken och anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken. Målet med samarbetet mellan parterna är att gemensamt och kostnadseffektivt svara för särskild kollektivtrafik. Parterna är överens om att samarbeta så att effektivast möjliga samordning inom den särskilda kollektivtrafiken och mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken uppnås. Resenär ska kunna uppleva en bra kvalitet och en god service från att resan beställs till den är genomförd. Partena förbinder sig att verka för en harmonisering av regelverk och taxa för att effektivisera en resesamordning.

Avtalen har uppdaterats så att begrepp och formuleringar är uppdaterade och stämmer med dagens förhållanden. Uppdateringen har skett genom arbetsmöten där samtliga parter haft möjlighet att delta.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

1. Samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län antas.

2. Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län antas.

Beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

1. Samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län antas.

2. Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län antas.

Expedieras till

Länets kommuner, Länstrafiken i Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- Samarbetsavtal

- Bilaga 6 Information sjukresor
- Uppdragsavtal med bilagor

2019-01-01

Samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Parter Region Jämtland Härjedalen, Bräcke, Ragunda, Åre, Berg, Härjedalens, Strömsund, Östersund och Krokoms kommuner

Samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

1. Inledning

Allmän kollektivtrafik är öppen för alla och utgörs av linjetrafik och närtrafik som är tidtabellagd, den kan vara anropsstyrd och den har en fastställd taxa.

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, omsorgsresor, sjukresor, skolskjutsar och särskoleskjutsar, även smågods kan förekomma.

Tillsammans utgör allmän och särskild kollektivtrafik den *samlade kollektivtrafiken*. Ansvaret för de olika trafikformerna regleras i olika lagar.

All allmän och särskild kollektivtrafik kan inordnas i ett system. En ökad grad av integrering kan då uppnås. Samordning sker genom gemensam upphandling av trafikutövare för olika resor (exempelvis färdtjänst, skolskjuts, sjukresor, närtrafik, linje- och anropsstyrd linjetrafik), och att alla förbeställda resor bokas genom *en* beställningscentral (BC). Taxorna samordnas och blir mer enhetliga med länstrafiktaxan som norm. Syftet är också att sänka samhällets kostnad för resorna.

Region Jämtland Härjedalen och kommunerna Bräcke, Ragunda, Åre, Berg, Härjedalens, Strömsund, Östersund och Krokoms kommuner - nedan kallad parterna – tecknar följande samarbetsavtal.

2. Parternas ansvarsområde

Parterna har det politiska och ekonomiska ansvaret för särskild kollektivtrafik inom sina respektive verksamhetsområden. De kommunala verksamhetsområden som omfattas är färdtjänst och riksfärdtjänst, skolskjutsar och särskoleresor samt eventuellt övriga resformer (exempelvis handikapp- och äldreomsorgsresor). Region Jämtland Härjedalens ansvarsområde är sjukresor. Region Jämtland Härjedalen i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) har ansvar för den allmänna kollektivtrafiken.

3. Samarbetsförklaring

Målet med samarbetet mellan parterna är att gemensamt och kostnadseffektivt svara för särskild kollektivtrafik. Parterna är överens om att samarbeta så att effektivast möjliga samordning inom den särskilda kollektivtrafiken och mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken uppnås. Resenären skall kunna uppleva en bra kvalité och en god service från att resan beställts till den är genomförd. Parterna förbinder sig att verka för en harmonisering av regelverket och taxa för att effektivisera en resesamordning.

4. Avtal med Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM), Region Jämtland Härjedalen

Parterna skall med RKM ingå ett uppdragsavtal som reglerar det vidare arbetet med särskild kollektivtrafik i länet. I uppdragsavtalet ges RKM, eller den RKM utser, i uppdrag att verkställa Region Jämtland Härjedalens och kommunernas uppgifter som ansvarig för särskild kollektivtrafik och att tillhandahålla/upphandla beställningscentral- och persontransporttjänster för sådana resformer som parterna har ansvar för.

Med beställningscentral avses verksamhet för att ta emot beställningar av resor, organisera och administrera återkommande schemalagda resor, samordna dessa beställningar till transportuppdrag och vidarebefordra uppdragen till avtalsbundna transportörer, samordna riksfärdtjänst samt sjuk- och behandlingsresor utanför länet. BC:s uppdrag kan utökas med andra uppgifter ex vis behovsbedömning och information kring sjukresor.

Parterna skall inför varje upphandling av BC/uppdrag till BC, samordningsprogram och transporttjänster träffa överenskommelse om fördelningsnycklar, funktionskrav, kvalitetskrav, miljökrav och andra krav på verksamheten.

5. Parternas ekonomiska ansvar

Kostnad för drift och administration av BC skall fördelas för närtrafik, anropsstyrd linjetrafik, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor och eventuella övriga uppdrag och viktas utifrån resursåtgång per samtal.

Under innevarande avtal (oktober 2018) med Beställningscentralen Jämtland Härjedalen gäller att kostnad för drift och administration av BC skall fördelas för närtrafik, anropsstyrd linjetrafik, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor och eventuella övriga resformer utifrån antalet förmedlade resor. Kostnadsfördelningen skall ske enligt principen att färdtjänstresor viktas 1,0, sjukresor 1,0, riksfärdtjänstresor 10,0, sjukresor med tåg och flyg 10,0, närtrafik och anropsstyrd linjetrafik 1,0, eventuella övriga resformer 1,0 ~~arbetsresor (inom färdtjänsten) 0,5, särskoleresor 1,0.~~

Trafikkostnaden betalas av den part som är ansvarig för den aktuella trafiken.

Administrationskostnader som inte direkt kan hänföras till BC eller trafik fördelas enligt nyckel för drift och administration av BC.

Kostnad för legitimering av färdtjänst ska bekostas av respektive kommun.

6. Lagstiftning

Parterna ska följa gällande lagstiftning avseende särskild kollektivtrafik.

7. Informationsskyldighet

Om någon part vidtar förändring som väsentligt kan komma att påverka övrigas ekonomiska utfall skall samtliga parter snarast underrättas om det.

8. Tillkommande part

Kommun inom Jämtlands län äger rätt, utan särskilt beslut hos varje avtalspart, att ansluta sig till detta avtal i enlighet med dess villkor och intentioner. Begäran om att ansluta sig skall vara skriftlig och lämnas till RKM som delger samtliga parter samt Länstrafiken i Jämtlands län AB som är utförare av uppdraget. Anslutning regleras i skriftligt tillägg till detta avtal. RKM ges i uppdrag att för samtliga till avtalet anslutna parter godkänna anslutning på de villkor som anges i detta avtal. Anslutning kan enbart ske med minst sex månaders framförhållning och bör ske vid årsskifte om parterna inte överenskommer om annat.
Om ny part (kommun) ansluter sig till detta avtal ska parten även ansluta sig till de gemensamma regler, taxor och kvalitetskrav som finns för tillfället.

9. Samrådsgrupp för särskild kollektivtrafik

Det ska finnas en gemensam samrådsgrupp för särskild kollektivtrafik. Samrådsgruppen skall bestå av en representant för respektive part i detta avtal och RKM.

Samrådsgruppen ska vara ett organ för parterna att, på tjänstemannaplanet, få ett ömsesidigt informationsutbyte och forum för utvecklingsarbete samt utgöra en kontaktlänk mellan parterna och länstrafiken. Samrådsgruppens arbete regleras närmare i Uppdragsavtalet punkt 4.
Parterna i samrådsgruppen ansvarar för att gruppens förslag förs in för beslut i respektive organisation.

10. Tvist

Tvist angående tolkning av detta avtal skall i första hand avgöras genom förhandling mellan parterna. I andra hand skall tvist avgöras av svensk domstol enligt svensk lag.

11. Ändringar

Ändringar och tillägg till detta avtal skall vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

12. Avtalstid/uppsägning

Detta avtal gäller fr.o.m. 2019-01-01 t.o.m. 2021-12-31*, eller den tidigare tidpunkt som parterna kommer överens om. Uppsägningstiden ska vara ett år. Uppsägning ska vara skriftlig och delges samtliga parter och Länstrafiken i Jämtlandslän AB. Om avtalet inte sägs upp ska det förlängas tre år med samma uppsägningstid.

Om någon part säger upp avtalet skall övriga parter ha rätt att påkalla omförhandling om en förlängning av avtalet i justerad form.

Avtalet finns upprättat i 9 exemplar, parterna har tagit varsitt exemplar.

**anm Tidigare avtal omfattade 2012-01-01 - - 2015-12-31 + 3 års förlängning*

Östersund 2018-

Region Jämtland Härjedalen

…….

Bräcke kommun

……..

Ragunda kommun

……

Åre kommun

……

Strömsunds kommun

……

Härjedalens kommun

……

Bergs kommun

…….

Krokoms kommun

……

Östersunds kommun

……

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

Parter Region Jämtland Härjedalen, Bergs kommun, Bräcke kommun, Härjedalens kommun, Ragunda kommun, Krokoms kommun, Åre kommun, Strömsunds kommun och Östersunds kommun.

Avtalsbilagor

Bilaga 1 – uppdrag per part i avtalet
- A- Region Jämtland Härjedalen
- B- Bergs kommun
- C- Bräcke kommun
- D- Härjedalens kommun
- E- Ragunda kommun
- F- Krokoms kommun
- G- Åre kommun
- H- Strömsunds kommun
- I- Östersunds kommun

Bilaga 2 – taxor
Bilaga 3 – servicenivåer
Bilaga 4 – regelverk färdtjänst
Bilaga 5 – skolskjutsar
Bilaga 6 – regelverk och ersättningsgrunder för sjukresor

Region Jämtland Härjedalen och kommunerna Berg, Bräcke, Härjedalen, Ragunda, Krokom, Strömsun, Östersund och Åre har tecknat ett samarbetsavtal. Till samarbetsavtalet fogas detta uppdragsavtal mellan parterna.

Region Jämtland Härjedalen i egenskap av Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) uppdrar till Länstrafiken i Jämtlands Län AB att verkställa detta avtal i tillämpliga delar.

1. Regionala kollektivtrafikmyndighetens (RKM) uppdrag

I överensstämmelse med det av kommunerna och Region Jämtland Härjedalen ingångna Samarbetsavtalet samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län ges RKM i uppdrag att verkställa Region Jämtland Härjedalens och kommunernas uppgifter som ansvariga för särskild kollektivtrafik i nedanstående omfattning.
För varje part tecknas en särskild avtalsbilaga, av den framgår vilka resformer och ansvar (legitimering) som överlåtits. Resformer/uppdrag kan läggas till under löpande avtalsperiod efter överenskommelse mellan RKM och respektive part.

2. Uppdragsbeskrivning

RKM:s uppdrag är att samordna allmän och särskild kollektivtrafik oavsett om det är kommunerna eller Region Jämtland Härjedalen som har ansvaret för dessa. Detta sker genom att RKM (eller den RKM utser) bedriver

- beställnings- och samordningsfunktion (BC) för allmän och särskild kollektivtrafik
- transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik.

Verksamheten ska bedrivas med hjälp av entreprenörer som upphandlas i konkurrens, alternativt i egen regi.

Verksamheten ska bedrivas så att
- samordning och planering av resor minimerar kostnaden för verksamheten
- överenskommen kvalitet på resor och tjänster upprätthålls.
- i övrigt i enlighet med vad parterna enligt 4. tredje stycket Samarbetsavtalet kommit överens om.

RKM ska vidare
- aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik genom att fler skall kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken.

- biträda med planeringsarbete i den utsträckning som parterna kommer överens om.

3. Myndighetsutövning

Lagen om färdtjänst (SFS 1997:736) respektive riksfärdtjänst (SFS 1997:735) ger möjlighet för kommun att överlåta samtliga uppgifter för handläggning av färdtjänst respektive riksfärdtjänst till den RKM d v s även myndighetsutövningen. Samtliga kommuner som ingår i Samarbetsavtalet-uppdragsavtalet och har överlåtit ansvar för färdtjänst/riksfärdtjänst överlåter även myndighetsutövningen enligt gällande lagar.

4. Samrådsgrupp för särskild kollektivtrafik

RKM ska svara för den gemensamma samrådsgruppen enligt samarbetsavtalet, punkt 9, där RKM (eller den RKM utser) ska vara sammankallande och leda sammanträdet.
Protokoll ska föras vid gruppens sammanträden.
Samrådsgruppen är ett organ för parterna att på tjänstemannaplanet få ett ömsesidigt informationsutbyte och forum för utvecklingsarbete samt utgöra en kontaktlänk mellan parterna. Exempelvis skall samrådsgruppen initiera förändringar av mål, regler, tillämpningsanvisningar och ekonomiska villkor för hur resenären får nyttja den särskilda kollektivtrafiken.
Samrådsgruppen skall kunna utse arbetsgrupper och adjungera deltagare för att bereda verksamhetsspecifika frågor.
Samrådsgruppen sammanträder vid minst två tillfällen per år.

5. Regelverk och kundtillstånd

För uppdraget gäller de gemensamma mål, regler, tillämpningsanvisningar och ekonomiska villkor för hur resenären får nyttja den särskilda kollektivtrafiken. Se bilagorna
2 Taxor,
3 Servicenivåer,
4 Regelverk Färdtjänst,
5 Skolskjutsar och
6 Sjukresor.
Kommunerna uppdrar till RKM att fatta beslut om färdtjänsttaxan, enligt de principer som redovisas i bilaga 2 Taxor, samt ansvara för och besluta om eventuella regeländringar avseende bilaga 4 Regelverk färdtjänst.

6. Ekonomi

Ersättning

De faktiska kostnaderna som verksamheten medför ska fördelas mellan parterna. RKM, eller den RKM utser, ska i efterskott dock senast den 15:e i varje månad fakturera parterna för ersättning till entreprenörer, administrationskostnader och

andra kostnader som kan hänföras till respektive uppdragsgivare. Kostnadsfördelningen framgår av Samarbetsavtalet.

Slutlig reglering av parternas ersättning enligt fastställd kostnadsfördelning för innevarande år skall ske senast 31 mars nästkommande år.

Budget

RKM (eller den RKM utser) ska i överenskommelse med respektive uppdragsgivare, fastställa en budget för nästkommande år och i övrigt lämna de uppgifter till parterna som efterfrågas.

Budgeten skall innehålla

- verksamhetens erforderliga gemensamma kostnader och investeringar,
- budgetunderlag till respektive uppdragsgivare.
- alla kostnader och ersättningar till anlitade entreprenörer,
- ekonomisk redovisning

7. Rapporter

RKM ska följa upp verksamheten och minst kvartalsvis tillsända respektive uppdragsgivare en resultatrapport.
RKM ska månadsvis redovisa generell statistik över resande och kostnader. Mer specifik statistik ur datasystemet tillhandahålls av RKM enligt särskild överenskommelse.

RKM ska i övrigt följa upp verksamheten i enlighet med vad parterna enligt 4. tredje stycket Samarbetsavtalet kommit överens om.

8. Nya uppdragsgivare

Inträde av nya uppdragsgivare regleras i skriftligt tillägg till detta avtal mellan uppdragsgivaren och RKM, och ska vara undertecknat av båda parter.

Uppdragsgivare som ansluter sig till detta uppdragsavtal ska till RKM betala en initialavgift som motsvarar de faktiska kostnader som uppstår för att administrera inträdet av en tillkommande uppdragsgivare.

9. Tvist

Tvist angående tolkning av detta uppdragsavtal ska i första hand avgöras genom förhandling mellan parterna. I andra hand ska tvist avgöras av svensk domstol enligt svensk lag.

10. Ändringar

Ändringar och tillägg till detta uppdragsavtal ska vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

12. Avtalstid/uppsägning

Detta uppdragsavtal gäller från och med 2019-01-01 så länge som samarbetsavtalet mellan kommunerna och Region Jämtland Härjedalen gäller. Uppsägningstiden skall vara ett år. Uppsägning skall vara skriftlig och delges samtliga parter och RKM. Om uppdragsavtalet inte sägs upp skall det förlängas tre år med samma uppsägningstid.

Om någon part säger upp uppdragsavtalet ska övriga parter ha rätt att påkalla diskussioner om en förlängning av uppdragsavtalet i justerad from.

Uppdragsavtalet finns upprättat i 9 exemplar, parterna har tagit varsitt exemplar.

Östersund 2018- -

Region Jämtland Härjedalen

…….	……..
Berg kommun	Bräcke kommun
……..	……
Härjedalens kommun	Ragunda kommun
……	……
Strömsunds kommun	Åre kommun
……	……..
Krokoms kommun	Östersund kommun
……	……..

Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län (Regionförbundet Jämtlands län)

…….. …….

Bilaga 1 A

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

för Region Jämtland Härjedalen ansvarsområde sjukresor

Region Jämtland Härjedalen ansvarsområde sjukresor uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtlands Härjedalen att utföra nedanstående tjänster för regionens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

Region Jämtland Härjedalen, ansvarsområde sjukresor, ger Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen i uppdrag att verkställa regionens uppgift som huvudman för sjukresor i enlighet med p.2 i detta avtal.

Ort och datum……

……

Bilaga 1 B

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

A kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr om xx-xx utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Omfattning

- ☐ A kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

- ☐ A kommun uppdrar till Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Jämtland Härjedalen att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Gemensamt planeringsverktyg ska användas och de kommunala skolskjutsarna ska planeras i nära koppling till allmän linjetrafik.

Ort och datum……

……

Bilaga 2

Taxor 2018-09-01

Taxesättning

Länstrafiktaxan för allmän kollektivtrafik är normerande för hur taxan i särskild kollektivtrafik och anropsstyrd trafik ska sättas.
Närtrafik och särskild kollektivtrafik har en högre taxa än länstrafiktaxan. Det motiveras med att de reformerna är sällanresor, har en högre servicegrad samt som ett incitament för att styra över en del av resandet till allmän linjetrafik (Anropsstyrd linjetrafik och närtrafik) i länet. Den trafik som regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar för.

Krontalsändringar i Länstrafik- och Närtrafiktaxan beslutas av Länstrafiken AB. Principiella ändringar beslutas av Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län. Färdtjänsttaxan är knuten till Länstrafiktaxan, krontalsförändringar beslutas av Länstrafiken AB, principiella ändringar beslutas av Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län.

Taxa fr om 2017-12-01 redovisas nedan.

Länstrafiktaxan

Länstrafikens kontanttaxa är svagt degressiv (vid en lång resa är kostnaden i kr/km lägre än vid en kort resa) avståndet mellan de olika taxestegen är 2-4 km på korta avstånd och 4-10 km på längre avstånd.
Det högsta priset för en enkelresa är 290 kr och en dagbiljett 383 kr. Dagbiljett gäller för obegränsat resande under en dag. Rabatter ges till vissa ålderskategorier.

Närtrafiktaxan

Närtrafiken har kontanttaxa enligt ovan. Närtrafiken är anropsstyrda sällanresor med högre servicegrad än linjelagd trafik. Periodkort, Länskort, Seniorkort, 20-resors rabattkort, Ungdomskort och Elevkort gäller inte.

Färdtjänsttaxan

Färdtjänsttaxan skall vara högre än länstrafikens kontanttaxa, ca 150%.
Det högsta priset för en färdtjänstresa är 435 kr och infinner sig vid 170 km, (resor längre än 170 km kostar således 435 kr).

Färdtjänstresor skall bokas senast kl. 17.00 dag före resdag, detta för att öka möjligheten till samordning. Vid senare beställning samma dag som färdtjänstresan företas, tillkommer en bokningsavgift med 20 kr.

För **Riksfärdtjänstresor** finns särskild taxa fastlagd.

Sjukresetaxan

Utgångspunkten för taxesättningen är att kostnaden för att resa till sjukvård inte får kosta så mycket att den enskilde avstår från sjukvård av det skälet. Egenavgiften (taxa) för enkelresa är 100 kr, (avser september 2018).
Vid resa med Länstrafiken på resa som är ersättningsgrundande som sjukresa ersätts den enskilde för kostnad överstigande 100 kr.

Sjukresetaxan beslutas av Regionfullmäktige i Region Jämtland Härjedalen.

TAXA

from 2017-12-01

avstånd km	Länstrafik taxa	Färdtjänst-taxa	Färdtjänst direktbeställd +20 kr	Sjuk resor[1]
0	31	50	70	50
11	31	50	70	50
14	36	60	80	60
16	41	70	90	70
18	47	75	95	75
20	52	80	100	80
22	57	90	110	90
26	62	100	120	100
30	67	101	121	100
34	72	108	128	100
38	83	125	145	100
42	98	147	167	100
46	103	154	174	100
50	114	171	191	100
54	124	186	206	100
58	129	194	214	100
62	140	210	230	100
66	150	225	245	100
70	155	232	252	100
74	160	240	260	100
78	171	257	277	100
86	181	271	291	100
94	191	286	306	100
102	207	310	330	100
110	217	326	346	100
120	228	341	361	100
130	243	364	384	100
140	254	380	400	100
150	269	403	423	100
160	279	419	439	100
170	290	435	455	100

[1] Sjukresetaxa understigande 100:- gäller endast färdtjänstinnehavare i Samarbetsavtalets kommuner, taxan harmoniserad med färdtjänttaxan.

Bilaga 3

Servicenivåer

Servicenivåer för olika samhällsbetalda resor redovisas nedan.

Nivå	Servicegrad	Restyp	Resenär	Kommentar
1	Tidtabellagd linjetrafik Fasta hållplatser	Kollektivtrafik Skolskjutsar	Allmänheten Skolbarn Sjukresa utan särskilda behov Färdtjänst utan särskilda behov	Ingen ledsagning eller hjälp med bagage Buss (ev med lågentré), mindre fordon
2	Tidtabellagd anropsstyrd trafik Hämtning/lämning vid adress Samåkning	Anropsstyrd kollektivtrafik Plustrafik	Allmänheten Sjukresa utan behov av ledsagning et c	Ingen ledsagning ”dörr till dörr och/eller hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol
3	Förbeställd anropsstyrd trafik Ej tidtabellagd Fasta avgångstider Samåkning	Färdtjänst Sjukresor	Färdtjänstresenär som enligt tillstånd inte klarar att åka enligt enl nivå 1-2. Sjukresa - planerat besök- med medicinska skäl (intyg) som enl tillstånd inte klarar att åka enligt nivå 1-2.	Ledsagning dörr till dörr Hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol eller bår Väntetid kan förekomma för resa. Uppehåll under resa medges ej **Omvägstid** * 0-60 min restid, max 100% påslag på restiden Mer än 60 min restid, max 50% påslag på restiden.
4	Direktbeställd anropsstyrd trafik Ej tidtabellagd Fasta avgångstider Samåkning	Färdtjänst Sjukresor	Färdtjänstresenär som enligt tillstånd och behov av resa inte klarar att åka enligt nivå 1-3. Sjukresa - akut besök- med medicinska skäl (intyg) som enl tillstånd inte klarar att åka enligt nivå 1-3.	Ledsagning dörr till dörr. Hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol eller bår. Väntetid kan förekomma för resa. Uppehåll under resa medges ej **Omvägstid** * 0-60 min restid, max 100% påslag på restiden Mer än 60 min restid, max 50% påslag på restiden
5	För- och direktbeställd anropsstyrd trafik Ej tidtabellagd Ej samåkning	Färdtjänst Sjukresor	Färdtjänstresenär som enligt tillstånd och behov av resa inte klarar att åka enligt nivå 1-4. Sjukresa - akut eller planerat besök- med medicinska skäl (intyg) som enl tillstånd inte klarar att åka enligt nivå 1-4 (ex vis infektionskänslighet).	Ledsagning dörr till dörr. Hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol eller bår. Väntetid kan förekomma för resa. Uppehåll under resa medges ej Direkttransport

*Med omvägstid avses förlängd restid för aktuell resväg. Restid definieras som den planerade tiden det tar för transporten att färdas med resenär i bilen från punkt A till B. Restiden är beräknad utifrån vägstandard, hastighetsbegränsningar och väderlek och kan därigenom variera över året. I begreppet innefattas inte tillkommande tid för hjälp till/från bilen.

Bilaga 4

Regelverk färdtjänst

Allmänt

Mål

Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform, som efter behovsprövning får användas av personer som på grund av funktionshinder, som inte endast är kortvarigt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer.

Färdtjänst kan aldrig användas som ersättning för avsaknad av allmänna kommunikationer.

Ansvar

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län ansvarar för färdtjänsten enligt de avtal som träffats med kommunerna.

Ansökan

Ansökan om färdtjänst görs till Regional kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län.

Ansökan görs skriftligt. Vissa personuppgifter måste då lämnas av den sökande. Läkarintyg är ej obligatoriskt, men kan komma att infordras. Läkarintyg bekostas av sökanden.

Beslut om tillstånd

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands beslutar om tillstånd.
Beslut om beviljande av färdtjänst fattas enligt gällande delegationsordning.
Beslut om beviljad färdtjänst eller avslag om densamma meddelas skriftligt till den sökande.
Efter beslut om beviljande av färdtjänst utfärdas färdtjänsttillstånd. Av detta ska färdtjänstresenärens särskilda behov framgå ex vis ledsagare, specialfordon eller hjälpmedel.
Tvist om färdtjänsttillstånd skall i första hand hanteras mellan den sökande och berörd ~~kommun~~/Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Formellt besvär över beslut handläggs av förvaltningsrätten. I beslut ska besvärshänvisning ske.

Färdtjänst beviljas
A Tillsvidare i det fall funktionshindret p g a dess art eller personens ålder beräknas bli bestående.
B Tidsbegränsat för

- Person vars funktionshinder inte bedöms som varaktigt men anses blir bestående minst 3 månader.
- Person som under vinterhalvåret har svårt att förflytta sig eller vistas ute i kyla och halt väglag.
- Person med sådant funktionshinder som i vissa situationer är beroende av fordon för särskilda persontransporter.

Tillfällig svårighet förorsakad av olycksfall eller sjukdomstillstånd berättigar inte till anlitande av färdtjänsten.

Omprövning - förlängning
Omprövning av tidsbegränsat färdtjänsttillstånd skall göras när tillståndets giltighet upphör eller när förhållandena ändrats.
Om förhållandena ändras är den färdtjänstberättigade skyldig att meddela detta för att omprövning skall ske.
För tidsbegränsat färdtjänsttillstånd ansvarar den färdtjänstberättigade för att göra ny ansökan om nytt färdtjänsttillstånd, när tiden för färdtjänsttillståndet går ut.

Regler för färdtjänst

Samordning av resor
Färdtjänsten igår som en del i ett samordnat trafiksystem av anropsstyrd trafik, tillsammans med sjukresor, skolskjutsar, närtrafik och anropsstyrd linjetrafik. Det innebär att färdtjänstresenär kan få samåka med andra resenärer, eller att färdtjänstresenär blir erbjuden att åka Närtrafik.
Val av fordon eller transportform för resan avgörs utifrån funktionshindrets art och resenärens hjälpbehov.

Resor och resmål
Beslut om färdtjänst gäller för obegränsat antal resor inom Jämtlands län. Andra resor är riksfärdtjänst.
Färdtjänstresa får göras dygnet runt.

Begränsningar
Färdtjänst får ej anlitas för sjuk- och läkarvårdsresor eller resor som ersätts av exempelvis försäkringsbolag, arbetsgivare, eller eget företag, reseersättning från arbetsvård et c.

Resor i annan kommun (annat län)
Ansökan om färdtjänst i annan kommun prövas och beviljas i antal enkelresor vid varje enskilt restillfälle. Färdtjänst i annan kommun avser tillfällig vistelse på annan ort och beviljas i perioder om maximalt 14 dagar. Färdtjänst i annan kommun kan beviljas med maximalt 24 enkelresor/kalenderår.

Uppehåll under resan
Uppehåll under resa medges ej, då det kan medföra problem vid samordning av andra resenärers resor.

Ledsagare / medresenär
Ledsagare: Om den färdtjänstberättigade har behov av hjälp under resan, kan tillstånd beviljas för ledsagare utan extra kostnad för den enskilde.
Medresenär: Den som inte har tillstånd till ledsagare kan ta med sig en medresenär på färdtjänstresan. Medresenären betalar färdtjänsttaxa.
Eget barn 0-6 år: Utöver ovanstående får ett eget barn medfölja under färdtjänstresan, barnet är avgiftsbefriat.

Avgifter
Färdtjänstresenär skall betala vid varje restillfälle fastställd avgift för färdtjänsten.

Färdtjänstfordon och service
Färdtjänsten utföres av trafikutövare med vilken Länstrafiken i Jämtlands län AB har tecknat avtal om sådana resor.
Färdtjänstfordon skall vid varje restillfälle vara väl anpassat för den enskildes behov, och särskild hänsyn skall tas till den färdtjänstberättigades säkerhet och bekvämlighet.

Om taxiutövaren har fordon där husdjur tillåts, kan husdjur få medföras. Med husdjur avses hund, katt eller annat sällskapsdjur. Resenären ansvarar för erforderlig uppsikt över medförda husdjur.

Resenär ska om möjligt vara klar för avresa när färdtjänstfordon anländer.

Förare av färdtjänstfordon är skyldig att vid behov hjälpa färdtjänstberättigad från bostad till fordon och vice versa samt från fordon till resmål (butik, serviceinrättning et c) föraren hjälper även till med bagage, rullstol eller annat hjälpmedel. Bagaget får maximalt väga 25 kg eller ha en volym av 50 liter. För större bagage har transportören rätt att ta ut extra ersättning.

Bokning av resa
Resa beställes via avtalad beställningscentral, senast klockan 17:00 dagen före avresa. Vid senare beställning uttages extra bokningsavgift.
Om möjligt beställes tur- och returresa vid samma tillfälle.
Inställd resa avbeställes så fort som möjligt. Vid avbokning senare än 2 timmar före utsatt avresetid uttages avgift av den färdtjänstberättigade motsvarande bomkörning (enligt avtal med resp transportör).

Bilaga 5

Skolskjutsar och särskoleskjutsar

Av skollagen 2010:800 framgår att en elev i förskoleklass, grundskola, grundsärskola eller specialskola med offentlig huvudman har rätt till kostnadsfri skolskjuts från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka, om sådan skjuts behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet.

Denna rätt gäller dock inte för elever som väljer att gå i en annan skolenhet än den där kommunen annars skulle ha placerat dem eller som går i en annan kommuns skola med stöd av 13 §. Om det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter ska kommunen anordna skolskjuts även i dessa fall.

Elevens hemkommun ansvarar för att skolskjuts anordnas. Lag (2017:1115).

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (RKM) har givit Länstrafiken i Jämtlands län AB uppdraget att utföra upphandling och samordning av skolskjutsar och av skolskjutsar och allmän kollektivtrafik.

Planering ska göras elektroniskt i gemensamt planeringsprogram. Respektive kommun beviljar skolskjutsar, Länstrafiken planerar skolskjutsar utifrån allmän kollektivtrafik och tillgängliga fordon. Syftet med denna hantering är att möjliggöra en optimal och effektiv planering av skolskjutsar.

Årshjul för skolskjutsplanering har gemensamt tagits fram ska följas så långt möjligt.

Kommunen ska utse en kontaktperson för de skolskjutsar som omfattas.
Kontaktpersonen ska

- verka för att skolplaneringen gynnar en optimal skolskjutsning och att skolskjutsarna ses som en del av de allmänna kommunikationerna.
- initiera förändringar av skolskjutsar ex vis att skolskjutsar med få resande kan användas för anropsstyrd trafik.
- meddela Länstrafiken kontinuerligt de förändringar (barnantal, fordon, regler m m) som påverkar skjutsbehovet.
- hålla kontakt med Länstrafiken i de frågor som rör skolskjutsarna (ex vis drift-, kvalitets-, utrednings- och ekonomiska frågor).
- Delta i de planeringsmöten som Länstrafiken kallar till för att planera och genomföra skolskjutsar utifrån allmän kollektivtrafik kommunala skolskjutsar och tillgängliga fordon.

Vid stora förändringar som kan komma att påverka den allmänna kollektivtrafiken ska förändringen aviseras av kommunen senast i april året innan det läsår som förändringen avser, d v s ca 1 år och 5 månader innan förändringen träder i kraft.

Årlig uppdatering av skolskjutsschema ska lämnas till Länstrafiken under maj månad inför skolstart i augusti, vid mindre förändringar (uppdatering) ska Länstrafiken ha informationen 14 dagar före skolstart.

Länstrafiken håller kontakten med trafikutövaren beträffande planering, förändringar, kvalitet i utförandet m m.

Länstrafiken upprättar en produktionsberäkning för kommunens skolskjutsar och sköter utbetalningar, faktureringar till kommunen, redovisningar, etc.

Information om sjukresor

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Sjukresor i Region Jämtland Härjedalen

Om du bor i Jämtlands län kan du få bidrag för resa i samband med läkarvård, sjukvårdande behandling och tandvård. Det gäller mellan din folkbokföringsadress och närmaste vårdgivare som Region Jämtland Härjedalen har anvisat. Vid resor i samband med förebyggande hälsovård (till exempel hälsoundersökningar och vaccinationer) får du inget bidrag.

Resan kan ske med buss, tåg eller privat bil. Resa med taxi, flyg eller AMBUSS får bara ske om vårdgivaren bedömer att det är medicinskt motiverat.

Det är **alltid ditt eget ansvar** att kontrollera att tiden vid bokning eller kallelse passar och fundera över hur du ska ta dig till och från sjukbesöket. Se därför till att få en besökstid som passar med allmänna kommunikationer. Region Jämtland Härjedalen ansvarar inte för hur du tar dig till eller från ett planerat sjukbesök.

För billigaste färdsätt (buss, tåg eller egen bil) måste du ha ett vårdintyg som styrker att du besökt vården. Bidraget för sjukresan betalas ut i efterhand. **För att få bidrag för dyrare färdsätt (taxi och flyg) krävs att det finns ett medicinskt intyg från vårdpersonal**.

Du får inte ersättning för parkeringsavgift, förlorad arbetsinkomst eller kost.

Beställningscentralen (BC Jämtland) hjälper till med bokning av resor. Information om resor och bidrag får du av Länstrafiken. Telefonnummer hittar du på sista sidan. Där finns också en sammanfattande tabell om vad som gäller.

Du kan få bidrag för resor till och från:

- Sjukhusvård, även förlossning.
- Sjukbesök vid *närmaste* offentliga vårdinrättning, till exempel läkare, sjukgymnast eller tandläkare inom länet.
- Utprovning/ anpassning av hjälpmedel.
- Preventivmedels-, abort- eller steriliseringsåtgärd.
- En besöksresa per vecka för anhörig till barn fram till 18-årsdagen.
- Besök vid vårdinrättning när besöket ingår som led i behandling av sjukt barn fram till 18-årsdagen. Gäller för anhörig, speciellt intyg krävs.

Hantering av personuppgifter

När du gör en sjukresa behöver vi registrera vissa personuppgifter. Vi följer dataskyddsförordningens regler för insamling, användande, lagring och gallring av uppgifterna.

Buss, tåg och egen bil

Du får **bidrag** för det **billigaste färdsättet (buss, tåg 2:a klass eller egen bil).** Bidraget betalas ut i efterhand. Skicka in **sjukresebidrags-blanketten** och **originalbiljetter** (Buss/ Tåg) till Länstrafiken. Blanketten får du på mottagningen.

Vid utomlänsresor krävs originalbiljetter och vårdgivarintyg från aktuellt (besökt) sjukhus som styrker ditt besök.

Om du själv absolut inte klarar av att boka tågbiljetter kan beställningscentralen, BC Jämtland hjälpa dig. De behöver i så fall först ha kopia på kallelsen.

Taxi

Resa med taxi räknas som dyrare färdsätt och **kräver medicinskt intyg**. Om vårdgivaren bedömer att det finns medicinska orsaker som skapar väsentliga svårigheter för dig att förflytta dig eller att resa med den allmänna kollektivtrafiken utfärdar vårdgivaren ett intyg. **Långt avstånd, obekväm tidpunkt, kollektivtrafik som inte passar i tid eller dålig ekonomi är <u>inte</u> giltiga skäl**.

Om du har färdtjänsttillstånd – och kan styrka det – får du åka taxi utan särskilt intyg.

Taxi beställs via beställningscentralen, BC Jämtland, senast 2 vardagar innan resa vid planerade besök. Beställs taxi på annat sätt får du själv stå för merkostnader. Om hälsocentralen är stängd när du blir sjuk ska du kontakta 1177 Vårdguiden på telefon 1177, så får en telefonsjuksköterska bedöma om ditt hälsotillstånd ger dig rätt till taxiresa.

Observera att **även om resan till sjukbesöket berättigat dig till taxi är det inte säkert att du också får hemresan godkänd**. Vårdpersonalen avgör om du är berättigad till hemresa med taxi och beställer i sådana fall resan åt dig.

Flyg

Resa med flyg, **räknas som dyrare färdsätt** och kräver medicinskt intyg från din remitterande läkare på Östersunds sjukhus. Boka resan så fort du får intyget. Flygbiljetten kan du boka själv eller via BC Jämtland. Bokar du själv och kostnaden överstiger biljettpriset som BC Jämtland skulle ha kunnat boka för, får du inte ersättning för mellanskillnaden.

Ambuss

Är en vårdutrustad buss som går mellan Östersund-Umeå varje helgfri vardag. Den har tolv sittplatser som bokas via BC Jämtland, och fyra liggande platser för patienter med vårdbehov. Ambuss är i första hand till för dem som behöver det av medicinska skäl. Patienter med intyg från remitterande läkare har därför förtur. I mån av plats kan sjukresenärer utan intyg åka med.

Beställningscentral (BC Jämtland)

Beställningscentralen samplanerar resorna för att kostnaden ska bli så låg som möjligt. För taxiresor till och från Östersunds sjukhus tillämpas fasta ankomst- och avgångstider.

De fasta ankomsttiderna är 07:45, 09:30 och 13:00.
De fasta avgångstiderna är 11:00, 14:00 och 17:00.

Under särskilda omständigheter kan resor medges under andra tider men då krävs alltid ett särskilt intyg från vårdpersonal.

Egenavgift

Som patient betalar du alltid 100 kronor per enkel resa, oavsett färdsätt. Det kallas för egenavgift. Barn fram till 18-årsdagen betalar ingen egenavgift[1].

Högkostnadsskydd

Högkostnadsskyddet är 1600 kronor per tolvmånadersperiod. Det innebär att när du betalat 1600 kronor för sjukresor är du befriad från avgifter under den tid som återstår av tolv månader räknat från första besöksdatum. Du ansvarar själv för att bevaka din rätt till frikort för sjukresor.

Följeslagare/vårdare

Om det är medicinskt motiverat och du behöver hjälp av en följeslagare/ vårdare ges bidrag för dennes resa. Följeslagaren/ vårdaren måste vara med under hela besöket. Det är vårdgivaren som bedömer behovet av hjälp och utfärdar i så fall ett **intyg som styrker behovet**. Barn fram till 18-årsdagen har rätt att ta med sig en anhörig utan intyg.

Permissionsresor

Patienter från Jämtlands län som vårdas på sjukhus utanför länet längre än 30 dagar kan få bidrag för en permissionsresa. Vänd dig i så fall till vårdpersonalen för hjälp med ansökan.

[1] För färdtjänstberättigade i Berg, Bräcke, Krokom, Härjedalen, Ragunda och Åre kommun är egenavgiften för taxi harmoniserad med färdtjänsttaxan, dock högst 100 kronor per enkelresa.

Fritt vårdval

Observera att du endast får bidrag från din folkbokföringsadress till närmaste vårdinrättning. Vid vård utomläns då du själv valt vårdgivare får du inget bidrag.

Akuta sjukresor

Om du blir akut sjuk eller skadad och behöver hjälp ringer du 112.

Turister

Om du är på besök i länet ska du kontakta ditt hemlandsting/-region för att få hjälp med hemresan.

Ersättning, villkor med mera för sjukresor

FÄRDSÄTT	VILLKOR	BESTÄLLNING	BIDRAG	UTBETALNING AV BIDRAG	EGEN-AVGIFT*
Buss /Tåg	Kallelse till sjukvårdande behandling.	Boka själv. (Tåg kan i särskilda fall bokas av BC Jämtland)	Kostnaden för biljett/ tågbiljett i 2:a klass.	Sjukresebidragsblankett fås på mottagning/ reception. Skickas till Länstrafiken**.	100 kr
Ambuss	Intyg på att resan är medicinskt berättigad krävs. Övriga i mån av plats.	BC Jämtland			100 kr
Taxi	Intyg på att resan är medicinskt berättigad krävs.	BC Jämtland			100 kr
Privat bil	Kallelse till sjukvårdande behandling.		1,20 kr/km	Sjukresebidragsblankett fås på mottagning/ reception. Skickas till Länstrafiken**.	100 kr
Flyg	Intyg på att resan är medicinskt berättigad krävs.	BC Jämtland, alt boka själv.	Kostnaden för reguljär biljett.	Vid egen bokning skicka in biljett/ bokningsbekräftelse och intyg till Länstrafiken**	100 kr

OBS: Vid utomlänsvård krävs originalbiljetter (Buss/ Tåg) och vårdgivarintyg från aktuellt sjukhus som styrker ditt besök.

* Högkostnadsskydd om 1600 kr per tolvmånadersperiod, originalbiljett krävs för ersättning.
** Senast ett år efter besöksdatum.

Adress för bidragsansökning

Länstrafiken, Särskild kollektivtrafik
Hamngatan 14, 831 34 Östersund

Information om sjukresor

Länstrafiken, vardagar 10-12
Telefon 063-554 13 35

Beställning av resor

BC Jämtland
Telefon 0771-82 00 83
Tåg och flyg vardagar 8-17, telefon 063-19 91 32
Brådskande ärenden övrig tid, telefon 0771-82 00 83

Länstrafikens reseplanerare

www.reseplaneraren.lanstrafiken-z.se

15

Revidering av mål i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

RUN/1082/2015

Infrastruktur och kommunikationer
Ruth Eriksson
Tfn: 063-146561
E-post:
ruth.eriksson@regionjh.seregionjh.se

2018-11-01

RUN/1082/2015

Revidering av mål i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

Ärendebeskrivning

Det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet antogs av regionfullmäktige 2016-04-11—12, §59. Programmet utarbetades under 2015, och mål för trafikens utveckling är satta för åren 2016, 2018 och 2020.

I kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) 2 kap 8 § framgår att *Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.*

Målen och utfallet för 2016 följdes upp vid regionala utvecklingsnämndens sammanträde i september 2017, § 126. Utifrån utfallet för såväl 2016 som 2017 föreslås att ett antal av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet revideras. Anledning till att målen behöver revideras är flera. Mål om <u>självfinansieringsgrad</u> är satt innan den felaktiga fördelningen mellan Norrlandslänen upptäcktes, vilket innebär att självfinansieringsgraden är lägre än vad som angivits och antagits. Mål som är satta utifrån <u>värden i kundbarometern</u> KOLBAR har fått förändrade värden på grund av att mätmetoden har förändrats. <u>Miljömålet</u> formulerat som minskade nettoutsläpp av CO2 har med råge uppfyllts, tack vare att fordonen körs på HVO i större utsträckning än vad som tidigare antagits.

Ärendet behandlades av regionala utvecklingsnämnden den 16 oktober 2018, § 161, nämnden beslutade då att återremittera ärendet med följande motivering: *”Regionen måste ha en målsättning att Länstrafiken ska ha så hög självfinansieringsgrad som möjligt. Om de mål som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet inte nås kan inte lösningen vara att ta bort målet. Målet bör istället revideras. ”*

Trafikförsörjningsprogram ska ha mål för verksamheten – den regionala kollektivtrafiken. Självfinansieringsgraden är ett mått på hur bolaget bedriver

verksamheten. Förslaget är att målet utgår ur Trafikförsörjningsprogrammet och läggs till i ägardirektivet.

Utskottet för infrastruktur behandlade ärendet den 26 oktober 2018, § 41, och utifrån utskottets beslut har justeringar gjorts i beslutsunderlaget. Reviderade mål sätts för år 2020.

Förvaltningschefens förslag

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

Reviderat *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020* antas.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef Infrastruktur och kommunikationer

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Ruth Eriksson
Regional Utveckling
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

Datum:2018-10-29
Dnr: RUN/1082/2015

PM REVIDRERING AV MÅL I REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2016-2020

Inledning

Sedan 2012 gäller en ny lagstiftning (SFS 2010:1065) för den allmänna kollektivtrafiken. I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). Sedan 2015 är Region Jämtland Härjedalen RKM. Region Jämtland Härjedalen har det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i länet och för dess framtida utveckling.

Det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet antogs av regionfullmäktige 2016-04-11—12 §59. Programmet utarbetades under 2015, mål för trafikens utveckling är satta för åren 2016, 2018 och 2020.

Årligen genomförs trafiksamråd med länets kommuner där verksamheten och förändrade behov av kollektivtrafik diskuteras. Regelbundna samrådsmöten, på tjänstemannanivå, genomförs kvartalsvis. Där diskuteras främst frågor av gemensamt intresse ex vis ekonomi, ungdomskort, taxor och produkter, tilläggsavtal och upphandlingar.

I kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) 2 kap 8 § framgår att
Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Anledning till att målen behöver revideras är flera. Mål om <u>självfinansieringsgrad</u> är satt innan den felaktiga fördelningen mellan Norrlandslänen upptäcktes, vilket innebär att självfinansieringsgraden är lägre än vad som angivits och antagits. Mål som är satta utifrån <u>värden i kundbarometern</u> KOLBAR har fått förändrade värden p g a att mätmetoden har förändrats. <u>Miljömålet</u> formulerat som minskade nettoutsläpp av CO2 har med råge uppfyllts, tack vare att fordonen körs på HVO i större utsträckning än vad som tidigare antagits. Sedan mars 2018 har elbussar införts i tätortstrafiken.

Målen revideras för 2020.

Förslag till revidering av målen i regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

Nedan redovisas målen och förslag till revidering.

Mål
Restideskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8

		Utfall	Utfall
	2015	**2017**	**2018**
Östersund – Storlien	0,88	0,88	0,86
Östersund – Duved	0,89	0,89	0,90
Östersund – Sundsvall	0,95	0,95	0,93

Kommentar
Små förändringar kan noteras. De kan bero på att restid med bil enligt ENIRO eller tåg har förändrats.
Restidskvoten förbättras av de infrastrukturåtgärder som pågår inom ramen för projektet Mittstråket. Projektet pågår till och med 2019, varför effekter förvänts från 2020.
Målet restidskvot tåg-bil 0,8 har inte uppnåtts.

Förslag
Målet restidskvot tåg-bil 0,8 kvarstår.

Mål
Länstrafikens självfinansieringsgrad skall öka

			Utfall	Utfall
År	**2014**	**2016**	**2016**	**2017**
Självfinansieringsgrad	42 %	46 %	37 %	37 %

Anm
Självfinansieringsgraden påverkas av upphandlingar, resandeutveckling, organisationsform hur Norrtåg AB redovisas m m. Länstrafikens självfinansieringsgrad exklusive Norrtåg skulle 2014 ha varit 45 %, varför det fick utgöra grund för målserien.

Kommentar
2016 och 2017 har det uppdagats att fördelningen av biljettintäkter för Norrlandsresan har varit felaktig. Biljettintäkterna för Jämtland är lägre än budgeterat. Den faktiska självfinansieringsgraden är därför lägre än vad som antogs när målserien fastställdes.

Nedläggning av Bussgods kommer att påverka självfinansieringsgraden. Länstrafikens självfinansieringsgrad. Trafikförsörjningsprogram ska ha mål för verksamheten - den regionala kollektivtrafiken. Självfinansieringsgraden är ett mått på hur bolaget bedriver verksamheten. Förslaget är att målet utgår ur Trafikförsörjningsprogrammet och läggs till i ägardirektivet. Ägardirektivet revideras i anslutning till frågan om Länstrafiken ska bedrivas i bolag eller förvaltning.

Förslag
Mål för självförsörjning utgår.

Mål
Antal resor med länstrafikens och tätortstrafikens färdbevis ska öka med 5 % 2016 och därefter 1 % per år (tåg och buss)

			Utfall	
	2014	**2016**	**2016**	**2017**
Länstrafiken	2 298 000	2 412 900	2 619 300	2 582 000
Tätortstrafiken	3 258 000	3 420 900	3 704 100	3 820 000

Anm
2014 är basår för beräkning av resandeutvecklingen. Ungdomskorten, som finns i de flesta kommuner från hösten 2015, påverkar resandet 2014-2016 därefter antas en långsammare ökningstakt. Mål för 2018 är 2 458 900 resor resp 3 489 000.

Kommentar
Utvecklingen från 2016 till 2017 har för Länstrafikens del varit svag resandeminskning, för första tertialet 2018 redovisas ett oförändrat resande jämfört med motsvarande period 2017. I tätortstrafiken är utvecklingen från 2016 till 2017 en ökning med ca 3 %, för första tertialet 2018 är ökningen 3,5 % jämfört med 2017. Linjenätsförändringar har gjorts linje 6 Brittsbo-Torvalla är förlängd till Sånghusvallen-Brittsbo, linje 14 Torvalla -Centrum går via Remonthagen - Fyrvalla och är förlängd till Norr och Arenaområdet och linje 2 Odensala-Solliden som trafikerar Norr och Arenaområdet vid vissa tider. Förändringarna genomfördes 10 december 2017.

Förslag
För Länstrafiken tycks effekten av ungdomskorten ha kulminerat. Det nya trafikavtal för stora delar av länet som skulle ha startat december 2018 är försenat, preliminärt blir trafikstarten i augusti 2019. Detta och borttag av bussgods kan ge en mer resenärsanpassad och mer attraktiv trafik. Ett ökat s k konsumentresande är önskvärt. Förslag till mål, resandet ska öka med 1 % per år med utgångspunkt från 2017 för Länstrafiken.

I tätortstrafiken har linjenätsutvecklingen gett en positiv resandeutveckling. Utredning och utveckling av trafiken fortsätter, nu med fokus på Frösön. Det kan därför vara rimligt att anta att den positiva resandeutvecklingen fortsätter i tätortstrafiken. Förslag till mål, resandet ska öka med 2 % per år med utgångpunkt från 2017.

Förslag
Antal resor med länstrafikens färdbevis (tåg och buss) ska öka med 1 % per år och antal resor med tätortstrafikens färdbevis ska öka med 2 % per år med 2017 som startvärde.

	2017	**2020**
Länstrafiken	2 582 000	2 658 900
Tätortstrafiken	3 820 000	4 049 200

Mål
Länstrafiken erbjuder resealternativ som passar mina behov
Andelen av alla tillfrågade som instämmer helt eller delvis skall öka, mäts i kundenkät. Frågan är formulerad ”avgångstider passar mina behov”.

	2015	**2016**	Utfall **2016**	Utfall **2017**
Länstrafiken	21 %	21,5 %	**17 %**	**35 %**
Tätortstrafik	45 %	45,5 %	**43 %**	**57 %**

Anm
Ökningstakt 0,5 procentenhet per år. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala.

Kommentar
En ny mätmetod infördes 2016, vilket framgår då utfallet 2017 avviker från tidigare värden.

Förslag
Nya måltal sätts, med utgångspunkt från utfallet 2017 Utvecklingen ökningstakten 0,5 procentenheter per år bibehålls.

	2017	**2020**
Länstrafiken	**35 %**	**36,5 %**
Tätortstrafik	**57 %**	**58,5 %**

Mål
Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den. Andel fordon med låggolv eller hiss skall öka.

	2014	2016	2018	2020
Tågtrafik, Norrtåg	100 %	100 %	100 %	100 %
Interregional trafik	100 %	100 %	100 %	100 %
Tätortstrafik Östersund	100 %	100 %	100 %	100 %
Stomlinjetrafik	49 %	49 %	49 %	60 %

Anm
F n finns 25 stomlinjefordon med låggolv/hiss, dessa fordon beräknas vara i trafik till slutet av 2018 då en ny avtalsperiod börjar. Det nya trafikavtal för stora delar av länet som skulle ha startat december 2018 är försenad, preliminärt blir trafikstarten i augusti 2019. Fordonsförändringar försenas p g a detta.

Kommentar
Vid samrådsmöten med kommunerna har vikten av tillgänglighetsanpassning av busstationer diskuterats.
Ledsagning har införts 2017 http://ltr.se/din-resa/ledsagning/ .

Förslag
Målet bibehålls.

Mål
Nöjdhet med färdtjänstresa skall uppgå till minst 90 % nöjdhet, under hela programperioden.
Mäts genom ANBARO Svensk Kollektivtrafiks barometer för anropsstyrd trafik.

	2014	2016	2018	2020
Uppföljning Jämtlands län	94 %	**97 %**		

Anm
Avser de kommuner som har överlåtit sitt ansvar för färdtjänsten till RKM. 2014 är det alla kommuner utom Östersunds kommun, fr o m 2015 alla kommuner utom Östersund och Strömsunds kommuner. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala. Målet ställs högre, utifrån det faktiska utfallet.

Förslag
Nöjdhet med färdtjänstresa ska uppgå till minst 95 % år 2020.

Mål
Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka

En ökad marknadsandel, där ökningen tas från privatbilismen ger en positiv miljöeffekt.

			Utfall	
	2015	**2016**	**2016**	**2017**
Länstrafik	8 %	8,5 %	**7 %**	**12 %**
Tätortstrafik	15 %	15,5 %	**16 %**	**29 %**

Anm

Ökningstakt 0,5 procentenhet per år. I marknadsandel ingår även resa med taxi, här ingår flygtaxi och taxi till tåget som vanligen är delade resor. Det är uppgift om dagens första resa som mäts.

Kommentar

Ny mätmetod har införts 2017 (digital enkät i stället för telefonintervjuer).

Förslag

Nya måltal sätts, med utgångspunkt från utfallet 2017 Utvecklingen ökningstakten 0,5 procentenheter per år bibehålls.

	2017	**2020**
Länstrafik	**12 %**	**13,5 %**
Tätortstrafik	**29 %**	**30,5 %**

Mål
Minskade nettoutsläpp av CO2

I den allmänna kollektivtrafiken ska utsläppen minska. 2014 uppgick utsläppen av CO_2 till 6 633 ton i busstrafiken, vilket motsvarar 0,67 kg/km.

			Utfall	
	2014	**2016**	**2016**	**2017**
CO_2 utsläpp kg per km, busstrafik	0,67	0,66	0,46	0,32

Anm

CO_2-utsläppen är ett globalt problem, förändring sker främst vid upphandlingstillfället.

Kommentar
2015-10-13 § 152 beslöt regionala utvecklingsnämnden att trafiken i högre grad ska köras på HVO. Från 2018 finns tre elbussar i trafik i tätortstrafiken, de ersätter etanoldrivna fordon. Andelen förnybara drivmedel har ökat från 30 % 2014 till 45 % 2016. 2016 var 23 % av de förnybara drivmedlen HVO, 2014 var 0 % av de förnyelsebara drivmedlen HVO.
Tillgången på HVO kan komma att minska om reduktionsplikt införs, d v s HVO generellt ska blandas i diesel till en viss del. Det ger på totalen minskade CO_2 utsläpp, men högre utsläpp för kollektivtrafiken.

Förslag	
	2020
CO_2 utsläpp kg per km, busstrafik	0,25

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016 – 2020

Med reviderade mål för 2020

Beslutad av: Regionfullmäktige 2016-04-11—12, § 59
Reviderad av regionfullmäktige 2018-xx-xx, § xx

Förord

Sedan lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) trädde i kraft 2012 ska det i varje region finnas ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är det strategiska styrdokumentet som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas, det ska omfatta vardagsresandet inom regionen samt till angränsande län.

Trafikförsörjningsprogrammet för Region Jämtland Härjdalen har utarbetats under 2015. Av remissvaren framgår att kollketivtrafik både intresserar och engagerar många. Det är viktigt att trafiken får utvecklas enligt programmet för att motsvara de behov och förväntningar finns. Det gäller såväl trafikutbud, som miljöprestanda och tillgänglighet för personer med funktionshinder och andra faktorer.

I arbetet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet framkommer också ett stort engagemang för mer lågväga resor. Det är en viktig fråga i ett län där turismen är en basnäring. Arbetet med dessa frågor ligger utanför det regionala trafikförsörjningsprogrammet men behöver intensifieras.

Östersund 12 april 2016

Robert Uitto (S)
Regionråd

Innehåll

Förord 3
Sammanfattning 7
Förutsättningar och ramverk 8
Kollektivtrafiklagen 8
Trafikförsörjningsprogrammet 8
Samhällsplanering 8
Begrepp 9
Nuläge 10
Befolkning 10
Sysselsättning 11
Regionförstoring 12
Bilinnehav 12
Trafikutbud och resande 12
Trafikutbud 12
Tågtrafik 15
Länstrafik 16
Tätortstrafik 17
Närtrafik 17
Särskild kollektivtrafik 17
Taxor och produkter 20
Tillgänglighet för personer med funktionshinder 21
Miljö 21
Kostnads- och intäktsutveckling 24
Kommersiell trafik 24
Bussgods 25
Mål och strategier 25
Övergripande mål för kollektivtrafiken 25
Regional utvecklingsstrategi (RUS) 25
Avgränsningar och strategiska val 26
Realistiska och mätbara mål 26
Kollektivtrafikens utveckling 28
Norrlandssamarbetet 28
Tågtrafik 29
Länstrafik och tätortstrafik 29

Närtrafik....30
Tillgänglighet och särskild kollektivtrafik....30
Taxor och produkter....30
Miljö....30
Kostnads- och intäktsutveckling....31
Kommersiell trafik....31
Samband mellan regionaltrafik och fjärrtrafik....31
Genomförande och ekonomi....32
Samråd och dialog....32
Ekonomi....34
Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet....35
Bilaga 1 – Trafikavtal....36
Bilaga 2 – Trafikutbud....38
Bilaga 3 - Tillgänglighet i prioriterade stråk....66
Bilaga 5 – Remissvar....74

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen är regional kollektivtrafikmyndighet, med politiskt och ekonomiskt ansvar för den samhällsfinansierade, allmänna kollketivtrafiken i länet. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har ansvar för att upprätta ett trafikförsörjningsprogram. I programmet ska mål fastställas, inriktning och strategier för trafiken beskrivas. Tillsammans är budget och trafikförsörjningsprogramm de viktigaste styrdokumenten för den regionala kollektivtrafiken. Trafiken ska svara mot den önskade utvecklingen av länet som beskrivs i regional utvecklingsstrategi - Jämtland/Härjedalen 2030 Innovativt och Attraktivt. Visionen är att *Jämtlands län är en region att längta till och växa i.* En viktig förutsättning för det är goda kommunikationer och en god service.

Länet är förhållandevis stort och har en liten befolkning, trafikförsörjningen är därför en utmaning i sig. Trafikutbudet har de senaste åren förändrats genom att tågtrafik i Norrtågs regi har etablerats i länet. Det har mefört att busstrafik i stråket Duved-Östersund-Bräcke minskat. Norrtågstrafiken ersätter vissa turer, antalet resor med Norrtåg ökar och resenärerna har fått ett snabbare och bekvämare resalternativ, något som bidrar till en regionförstoring. Norrtågstrafiken innebär också fler och bekvämare förbindelser till Sundsvall och vidare därifrån. I Östersund finns en tätortstrafik med förhållandevis bra trafikutbud och resande. Linjenätet behöver förändras, så att det bättre svarar mot resenärernas behov.

Får att nå Region Jämtland Härjedalens vision och övergripande mål bedömer RKM att följande frågor är strategiska för kollektivtrafiken i länet.

- Det regionala tågsystemet i Norrland, Norrtåg, utgör grunden för det interregionala trafikutbudet i Norrlandslänen (Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten)
- Prioriterade stråk – stomlinjetrafik mellan kommuncentra och Östersund
- Tätortstrafiken i Östersund, trafikutbud i närområdet ca 3-mil runt Östersund och Åredalen
- En yttäckande närtrafik ska värnas, initiativ för utveckling av otraditionella och kostnadseffektiva lösningar för kollektivtrafik i glesbygd uppmuntras.

Delmål - en ekonomiskt hållbar utveckling

Restideskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8

Länstrafikens självfinansieringsgrad skall öka

Antal resor med länstrafikens och tätortstrafikens färdbevis ska öka

Delmål - en socialt hållbar utveckling

Länstrafiken erbjuder resealternativ som passar mina behov

Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den. Det mäts genom andel fordon med låggolv eller hiss skall öka

Nöjdhet med färdtjänstresa skall uppgå till minst 90 % nöjdhet.

Delmål - en miljömässigt hållbar utveckling

Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka

Minskade nettoutsläpp av CO_2

Förutsättningar och ramverk

Kollektivtrafiklagen

2012 trädde en ny lagstiftning för kollektivtrafiken (SFS 2010:1065) i landet i kraft. Enligt lagen skall det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i varje län. I Jämtlands län är Region Jämtland Härjedalen RKM och har det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken i länet.

RKM skall upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram, i programmet ska mål för den regionala trafiken fastställas. Med regional kollektivtrafik avses all allmän kollektivtrafik inom ett län samt trafik som sträcker sig över fler län men avser att tillgodose allmänhetens behov av arbetspendling eller annat vardagsresande. Programmet skall vara strategiskt och långsiktigt. Det skall vara trafikslagsövergripande, utgå från ett resenärsperspektiv samt föregås av samråd. Trafikförsörjningsprogrammet ska ta sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och vara samordnat med den regionala utvecklingsplaneringen och annan planering som kan vara av betydelse för kollektivtrafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet utgör utgångspunkt för RKM:s beslut om allmän trafikplikt. Med allmän trafikplikt avses det trafikutbud som samhället garanterar sina medborgare genom avtal.

I och med kollektivtrafiklagen från 2012 är marknaden avreglerad och kommersiell trafik kan etableras inom eller genom samma område som den allmänna trafiken. För att bedriva kommersiell trafik krävs en anmälan till RKM.

Trafikförsörjningsprogrammet

Beslut om Trafikförsörjningsprogram för Jämtlands län och beslut om allmän trafikplikt fattas av Region Jämtland Härjedalen. Region Jämtland Härjedalen äger Länstrafiken i Jämtlands län AB, som har uppdraget att verkställa den trafik som RKM beslutat om i regionalt trafikförsörjningsprogram och i beslut om allmän trafikplikt. Utredning pågår om verksamheten i länstrafikbolaget ska organiseras som en förvaltning inom Region Jämtland Härjedalen.

I kollektivtrafiklagen betonas vikten av samråd när ett trafikförsörjningsprogram tas fram. Samråd ska ske med motsvarande myndigheter i angränsande län, berörda myndigheter, kollektivtrafikföretag, företrädare för näringsliv och resenärer. Det viktigaste samråden sker med kommunerna. De ska företräda sina invånare, näringslivets och den egna verksamhetens intressen. I bilaga 4 redovisas vilka samråd som har skett. Trafikförsörjningsprogrammet har remissbehandlats och i bilaga 5 redovisas vilka som har svarat på remissen.

Kollektivtrafiken ingår i Regionala utvecklingsnämndens ansvarsområde. Utskottet för infrastruktur och kommunikationer har varit styrgrupp för framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet. Slutligen ska programmet antas av Regionfullmäktige.

Samhällsplanering

1 januari 2015 bildades Region Jämtland Härjedalen av Regionförbundet Jämtlands län och Jämtlands läns landsting. Syftet är att både utveckla länet och att samordna insatserna för att göra detta. Tanken är att arbetet ska göras effektivare och med större kompetens i en mer samlad organisation. Region Jämtland Härjedalen får en tydlig roll som en samlande regional aktör.

Resande över kommungränserna i länet och även över länsgränsen är omfattande. Det ökar kraven på samarbete med grannlänen för kollektivtrafiken. I det arbetet har Region Jämtland Härjedalen en tydlig roll som samlande aktör.

Region Jämtland Härjedalen svarar för andra regionala planer och strategier som Regional utvecklingsstrategi (RUS) och Länstrasportplanen som omfattat det regionala vägnätet. RUS anger de övergripande målen som ska kunna uppnås genom att olika verksamheter strävar mot samma mål. Kollektivtrafiken är ett medel att nå de övergripande samhällsmålen. Länstransportplanen har en nära koppling till kollektivtrafikens infrastruktur och villkor. Där avsätts medel för kollektivtrafik och trafiksäkerhet, exempelvis hållplatser och åtgärder på kommunala gator, vägar och terminaler.

Kommunerna har planmonopol, men ska samråda med Region Jämtland Härjedalen när förslag till översiktsplaner upprättas eller när ändringar i planen görs. Region Jämtland Härjedalen granskar planerna med utgångspunkt från det regionala utvecklingsansvaret. Kommunernas ansvar för gator och terminaler påverkar kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter. Kommunerna har stort inflytande på investeringar och utformning av den fysiska miljön. Varje kommun ska värna sin egen utveckling men också i samspel med andra bidra till en stärkt regional utveckling. Länets utveckling skapas lokalt, men stärks av en regional samverkan.

Ett exempel på hur planering och samverkan över kommungränsen kan göras är projektet Jämtlandsstråket som syftar till en hållbar näringslivsutveckling i stråket Östersund-Krokom-Åre. Centrala frågor är arbetspendling, bostadsförsörjning, frågor kring näringslivsutveckling och att utveckla former för samverkan mellan kommunerna kring service och tjänster för boende utmed stråket. I projektarbetet ingår Åre, Krokoms och Östersunds kommuner, Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen i Jämtlands län.

Staten ansvarar genom Trafikverket för långsiktig planering i transportsystemet i form av byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket tar fram den nationella planen för transportinfrastruktur i samverkan med landets regionala aktörer, i vårt län E14 och E45 och järnvägen. Den nationella infrastrukturplanen innehåller insatser av stor betydelse för kollektivtrafikens genomförande och utveckling. Insatser i infrastruktur utanför länets gränser kan ibland vara av avgörande betydelse för kollektivtrafikens förutsättningar och utveckling inom länet. Region Jämtland Härjedalen är planupprättare och utarbetar, i nära samarbete med Trafikverket, Länstransportplanen. Det är den långsiktiga planen för länets vägar. Här ingår även åtgärder som hållplatser, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och gång- och cykelbanor. Trafikverket har inrättat Persontransportråd på regional nivå. Persontransportråden är en arena för kunskaps- och erfarenhetsutbyte på strategisk nivå.

Begrepp

Med lagstiftningen följer en del begrepp. Dessa och några andra centrala begrepp förklaras nedan.

Allmän kollektivtrafik – trafik som är öppen för alla, har en bestämd taxa, utförs enligt tidtabell mellan bestämda orter. Trafiken kan utföras med tåg, buss eller bil. **Linjelagd trafik** utförs regelbundet, **anropsstyrd linjetrafik** och **närtrafik** utförs när någon har beställt den. Närtrafik är ofta begränsad till några dagar per vecka och har karaktären av serviceresor. Den allmänna trafiken finansieras delvis av skattemedel.

Allmän trafikplikt – krav på den trafiktjänst som RKM fastställer (trafikutbud, tillgänglighet, miljöprestanda et c), ett offentligt serviceåtagande gentemot invånarna.

Kommersiell trafik – trafik som bedrivs av ett trafikföretag på marknadsmässiga grunder utan inblandning från det offentliga. Trafikföretaget beslutar helt på egen hand om trafikutbud, linjesträckning, prissättning och när trafiken ska etableras eller upphöra.

Länstrafiken i Jämtlands län AB – är det bolag som verkställer RKM:s beslut om allmän och särskild kollektivtrafik. Länstrafiken tecknar avtal, planerar, informerar, sköter biljetthantering et c. Länstrafiken ägs av Region Jämtland Härjedalen.

Norrtåg AB – Norrtåg bildades 2008 av norrlandslänen Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland för att etablera och driva dagtågtrafik på linjer norr om Sundsvall-Ånge-Storlien. Trafiken drivs av en upphandlad operatör, statlig medfinansiering ingår. Norrtåg AB ägs av Region Jämtland Härjedalen i Jämtlands län.

Regional kollektivtrafik – all kollektivtrafik inom länet (både allmän och kommersiell) samt trafik över länsgräns där det huvudsakliga resandet utgörs av vardagsresor. För den allmänna trafiken i Jämtlands län delas begreppet upp i

- **Interregional trafik** = trafik över länsgräns med buss och tåg**.**
- **Stomlinjetrafik** = trafik mellan kommuncentra/större tätorter och Östersund, trafik som ”binder samman länet” trafiken har förhållandevis gena linjedragningar och hög turtäthet.
- **Lokal trafik** = Tätortstrafiken i Östersund och annan inomkommunaltrafik där linjelagda skolskjutsar ofta utgör basen, närtrafik anropsstyrd linjetrafik.

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) – är den strategiska beslutsnivån för frågor som rör den allmänna kollektivtrafiken, ex vis trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt, besluta om färdtjänst och ta emot anmälan om kommersiell trafik. Fr o m 1 januari 2015 är Region Jämtland Härjedalen, regionala utvecklingsnämnden, RKM i Jämtlands län.

Särskild kollektivtrafik – Trafik som är avsedd för särskild person eller grupp, d v s ej öppen för allmänheten ex vis sjukresor, färdtjänst och kommunala skolskjutsar.

Trafikföretag – ett företag som bedriver kollektivtrafik på kommersiell grund, eller genom avtal kör allmän kollektivtrafik.

Nuläge

Befolkning

Jämtlands län är till ytan Sveriges tredje största län och motsvarar 12 % av Sveriges yta. 1,3 % av landets befolkning är bosatt i länets åtta kommuner. I Jämtlands län bodde 34 % av befolkningen utanför tätort, i riket som helhet bodde 15 % utanför tätort 2010. Denna förutsättning är en stor utmaning för ett kollektivt resande i länet.

Befolkningen i länet minskar och blir äldre. Länets befolkning uppgick 2014-12-31 till 126 765 invånare, varav 60 500 i Östersunds kommun. På en 25-års period 1989-2014 är minskningen 8 024 personer, eller 6,0 %. Krokom, Åre och Östersunds kommuner har under denna period ökat sin befolkning med 4-7 %. Andelen personer 65 år och äldre är över riksgenomsnittet 19,6 % i alla kommuner utom Åre.

Den mest påtagliga förändring av befolkningen som skett de senaste åren är en ökad inflyttning av personer från utlandet. Det s k flyttningsnettot mot utlandet var 1 120 personer 2014. Inflyttning från Syrien dominerar. Betydelsen av ett mycket aktivt arbete med attityd, välkomnande, mångkulturellt inkluderande och mottagligare arbetsmarknad är centralt för att länets folkmängd inte ska minska. Att få så många som möjligt att långsiktigt etablera sig i länet är viktigt ur ett flertal aspekter. Kollektivtrafiken är en viktig faktor för att möjliggöra detta.

Sysselsättning

Länet har delats in i tre Lokala Arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) 2013. SCB definierar en lokal arbetsmarknad utifrån pendling över kommungräns. I en LA-region får utpendlingen vara högst 20 % och utpendlingen till en enskild kommun får högst vara 7,5 % av det totala antalet förvärvsarbetande i det lokala centret.

LA-region	landyta	befolkning	inv./km^2
Strömsund	10 465	11 873	1,1
Härjedalen	11 248	10 224	0,9
Östersund	27 187	104 668	3,8
Östersunds LA-region uppdelad på kommun nivå			
Berg	5 710	7 067	1,2
Bräcke	3 408	6 463	1,9
Krokom	6 154	14 648	2,4
Ragunda	2 511	5 440	2,2
Åre	7 195	10 555	1,5
Östersund	2 208	60 495	27,4

Källa: SCB, 2015

Förkortade tidsavstånd stimulerar arbetspendling, vilket bidrar till regionförstoring. Regionförstoring medför att större marknader ger förutsättningar för att nyttja skalekonomier, ökad tillgänglighet och ökad urbanisering driver tillväxt, människor får fler alternativ i sina val av bostadsort och arbetsort. Regionförstoring kan motverka kompetensbortfall, stagnation och utflyttning.
Inom en region finns, naturligtvis, flera arbetsmarknader. Män pendlar inom större områden än kvinnor, vilket innebär att det finns fler LA-regioner för kvinnor än för män. Tendensen är att antalet LA-regioner har minskat, indelningen har varierat över tid.

Arbetspendling inom länet 2013

Bostads-kommun	**Kvinnor och män, Arbetsställekommun**							
	Ragunda	**Bräcke**	**Krokom**	**Strömsund**	**Åre**	**Berg**	**Härjedalen**	**Östersund**
Ragunda	1958	44	9	17	4	8	2	240
Bräcke	140	2058	23	11	9	10	6	517
Krokom	14	16	3794	82	184	19	8	2851
Strömsund	11	2	28	4780	8	2	5	358
Åre	0	3	131	10	4198	42	13	552
Berg	1	11	29	7	21	2507	86	689
Härjedalen	1	4	5	1	2	44	4429	122
Östersund	114	207	930	171	260	294	68	26334

Källa: SCB RAMS

Av arbetspendling över kommungräns dominerar inpendlingen till Östersund. Över tid är det utpendlingen från Östersund som ökar mest. Den största arbetspendlingen från Östersund sker till Krokoms kommun.

Förvärvsfrekvensen (andelen förvärvsarbetande i en åldersgrupp) är högre i länet 79,9 % jämfört med riket 77,1 % (uppgift från 2013). I de yngre åldersgrupperna kan det bero på att färre läser vidare i länet än i riket. I åldersgruppen 55-64 år är förvärvsfrekvensen lägre i Bräcke och Ragunda kommuner än för riket.

Till turismberoende branscher räknas detaljhandel, hotell och restaurang, museer, kulturminnen, djurparker, nöjesparker och skidanläggningar. I riket är 9,3 % sysselsatta i s k turismberoende branscher, i Åre kommun 27,0 %, Härjedalens kommun 18,3 % och i Bergs kommun 10,3 %, för övriga kommuner är andelen under riksgenomsnittet 9,3 %. De senaste åren har stora investeringar gjorts i besöksnäringen i främst Klövsjö-Vemdalen och Funäsdalen. Kapaciteten i dessa destinationer och Lofsdalen har därmed utökats betydligt, vilket även märks i det ökade antalet besökare.

Regionförstoring

Begreppet regionförstoring innebär att funktionella arbetsmarknadsregioner utvidgas geografiskt. Det sker genom att mindre regioner knyts samman genom förbättrade kommunikationer och förkortade restider. Regionförstoring blir härigenom i viss grad ett alternativ till urbanisering. Regionförstoring innebär att flyttning kan undvikas, att befintligt realkapital kan nyttjas bättre och att strukturella förändringar blir mer lättöverkomliga. Förbättrade kommunikationer kan möjliggöra pendling till arbetsmarknader, kulturutbud, föreningsliv m m.

Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs som konkurrenskraftig mot bilen. Tiden det tar att resa kan vara av avgörande betydelse, andra viktiga faktorer är om trafiken är tillförlitlig, avstånd till och standard på hållplats/resecentrum, behov av att byta färdmedel. Restidskvot är det mått som används för att mäta skillnaden i restid mellan bil och kollektivtrafik. Restidskvoten beräknas genom att bussens eller tågets färdtid divideras med bilens färdtid. Vid en kvot på 1,0 går det lika fort. För tåg bör restidskvoten understiga 1,0, för express och stomlinjetrafik med buss bör kvoten uppgå till högst 1,2-1,3. I stomlinjetrafiken uppnås ofta en restidskvot under 1,3, Norrtågs trafik mätt mellan ändstationer på Mittbanan ligger under 1,0.

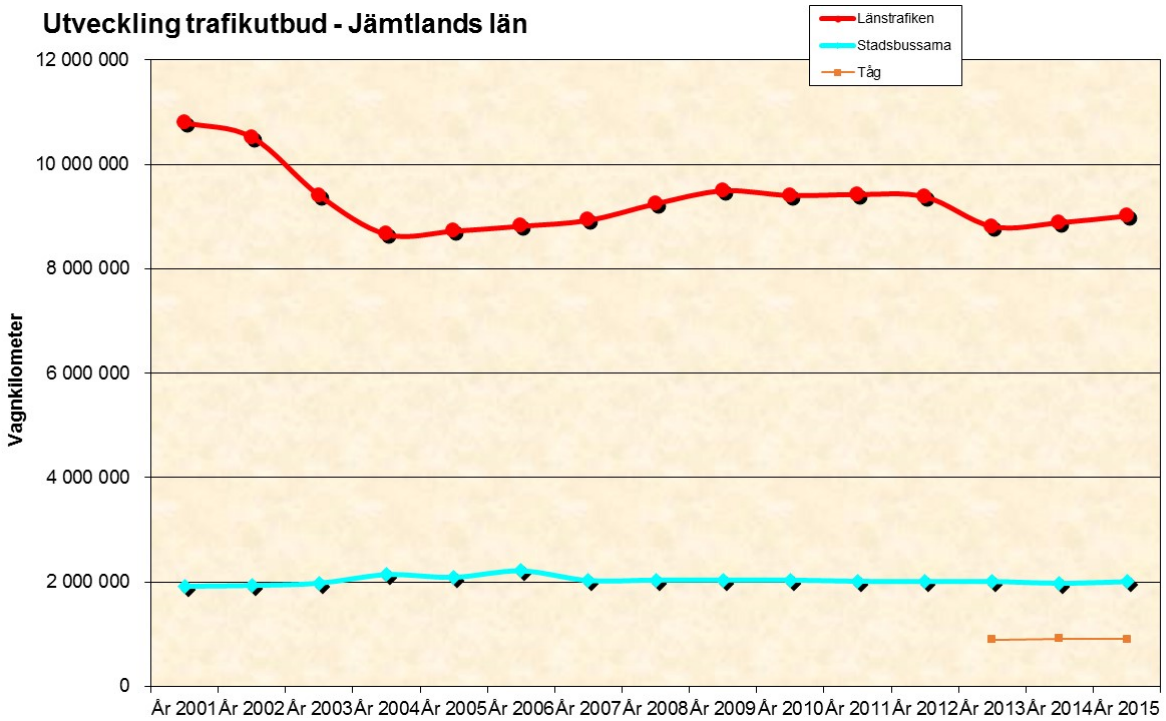
Bilinnehav

Bilinnehavet är stort i länet och fortsätter att öka, trots att befolkningen minskar. 2013 fanns 70 611 personbilar i trafik. Det motsvarar 558 bilar per 1000 inv. i länet, att jämföra med 471 för riket. Klimatpåverkande utsläpp för transporter uppgår till 3 826 kg CO_2/inv. i Jämtlands län (högst i landet) att jämföra med riksgenomsnittet 2 186 kg CO_2/inv. Uppgift från 2010.

Trafikutbud och resande

Trafikutbud

Trafikutbudet mätt i km har varit förhållandevis stabilt under lång tid. Noteras kan att det minskade trafikutbudet i Länstrafiken från 2013 beror på att regional tågtrafik i Norrtåg AB:s regi har ersatt viss linjetrafik med buss.



Trafikutbudet kan beskrivas enligt nedanstående.

Interregional trafik

- Norrtågstrafiken, Sundsvall en viktig nod
- Busstrafik över länsgräns

Stomlinje trafik

- Stomlinjetrafiken kommuncentra – Östersund

Lokal trafik

- Tätortstrafiken i Östersund
- 3-milsradien runt Östersunds tätort
- Trafik i Åredalen
- Inomkommunal trafik där linjelagda skolskjutsar utgör basen
- Närtrafik

Särskild kollektivtrafik

- Färdtjänst

Interregional-, stomlinjetrafik har stor betydelse för arbets- och studieresor, resor till region- och länssjukvård, service-, besöks- och anslutningsresor. Den **lokala trafiken** är anpassad för arbets- och skolpendling, service- och anslutningsresor till stomlinje- och interregionaltrafik, trafiken kan vara anropsstyrd. Närtrafiken är anropsstyrd och yt-täckande, den erbjuder sällanresor från orter med liten eller ingen linjelagd trafik. **Färdtjänst**, är särskild kollektivtrafik, och avsedd för den som g a sitt funktionshinder inte kan åka med allmänna kommunikationer, avsaknad av kollektivtrafik är inte grund för att få färdtjänst.

Stomlinjetrafiken är mycket viktig med Östersund som är den enskilt största målpunkten. Från kommuncentra Strömsund, Hammarstrand, Bräcke, Svenstavik, Krokom, Järpen till Östersund finns ett trafikutbud som minst medger arbetspendling till Östersund i tidslägen 7-16, 8-17 och 9-18, minst 3 senare ankomster under dagen och sen återresa ca kl. 22.00 M-F . Lördagar erbjuds serviceresor med uppehåll i Östersund minst 4 timmar och söndagar trafik på kvällen för veckopendling i båda riktningarna. I andra riktningen finns trafik M-F för uppehåll i respektive kommuncentra minst 8-17. För Bräcke, Svenstavik, Krokom och Järpen finns fler turer i vardera riktningen med ankomst 6.30 – 9.15 och från kommuncentra mot

Östersund finns fler turer i tidsintervallet 15.15 – 18.15. Från Sveg finns förbindelser till Östersund som medger hel- eller halvdagsvistelse i Östersund M-F, serviceresor och veckopendlingsresor lördagar och söndagar.

I Åre, Krokom och Östersund kommuner finns ett trafikutbud i något eller några stråk som erbjuder ett bra trafikutbud för bl. a arbetspendling sju dagar i veckan 14-30 dubbelturer M-F, 7-15 dubbelturer L och 5-10 dubbelturer S. I Åre kommun i stråket Duved-Åre-Undersåker-Järpen-Mörsil, i Krokoms kommun i stråket Nälden-Krokom-Dvärsätt-Ås-Östersund, i Östersunds kommun i stråken Häggenås-Lit-Östersund, Brunflo-Ope/Odenskog-Östersund samt tätortstrafiken. I stråken Brunflo-Marieby-Östersund och Hackås-Orrviken-Östersund finns ett bra trafikutbud för arbetspendling måndag-fredag 7-10 dubbelturer M-F. I övriga delar av dessa kommuner finns ett mer begränsat trafikutbud. Den trafikutökning som gjorts i Härjedalens kommun, med trafikstart hösten 2014 är en ökad samordning av skol- och arbetstider. Det innebär att arbetspendling är möjligt i högre utsträckning.

Den lokala trafiken i Härjedalen, Berg, Strömsund, Bräcke och Ragunda kommuner är främst planerad för resor måndag - fredag, trafikutbudet är mycket litet lördagar och söndagar. Trafikutbudet som är linjelagt eller anroppsstyrt, kan beskrivas enligt nedan

- Linjelagda skolskjutsar utgör basen i trafiknätet
- Serviceresor till närmaste tätort (linjetrafik eller närtrafik)
- Resor för besöksnäringens behov eller hela resan (anslutningsresor)
- Arbetspendling

De senaste åren har inga kvalitetsmätningar gjorts i den allmänna kollektivtrafiken. Orsaken är inbesparingar. Generellt kan sägas att ”relevans” d v s trafiken passar mina behov är den viktigaste faktorn för att människor ska resa. Prisvärdhet kvalité, bemötande och trafikens popularitet är viktiga faktorer men har mindre betydelse för hur människor gör sina val.

Linjenätskarta

Tågtrafik

Riksdagen godkände 2006 ett försök med gemensam trafikeringsrätt för dåvarande trafikhuvudmännen i norrlandslänen (Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten) att driva dagtågtrafik på linjer norr om Sundsvall-Ånge-Storlien. Det s k Norrtågsförsöket, som har organiserats i bolaget Norrtåg AB. Regeringen beslutade om en försöksperiod från aug 2011, den är förlängd till 2021.

Vision

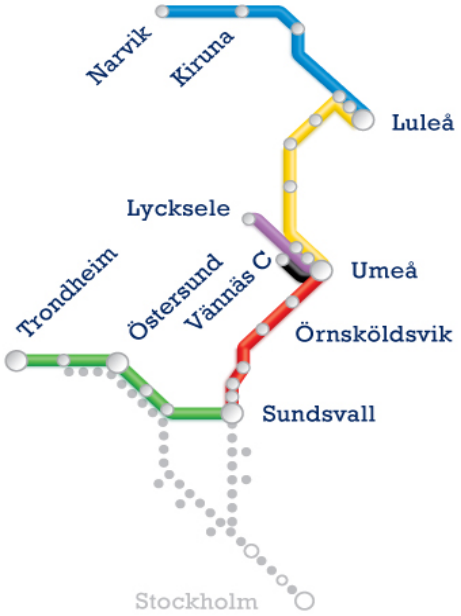
-Visionen för Norrtåg AB:s verksamhet är att när det regionala tågsystemet i Norrland förverkligas under de närmaste 15 åren kommer resenärerna att välja tåget framför andra sätt att resa beroende på dess unika kombination av komfort och snabbhet.

- Tåget kommer att vara en del av ett väl koordinerat och väl sammanhållet kollektivtrafiksystem. Vid alla viktiga knutpunkter kommer resenärerna att kunna byta mellan tåg och buss. Hela resan kommer att kunna göras på en och samma biljett oavsett vart den börjar eller slutar inom Norrtågs verksamhetsområde.

Mål

- Målet är att trafiken ska på affärsmässiga grunder erbjuda snabba, effektiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor i, verkar eller besöker regionen.
- Samarbetet mellan operatören och Norrtåg AB ska präglas av ett aktivt samarbete där båda parter gemensamt ska bidra till en positiv resandeutveckling och en allmän utveckling av trafiksystemet i sig.

Norrtågs linjer



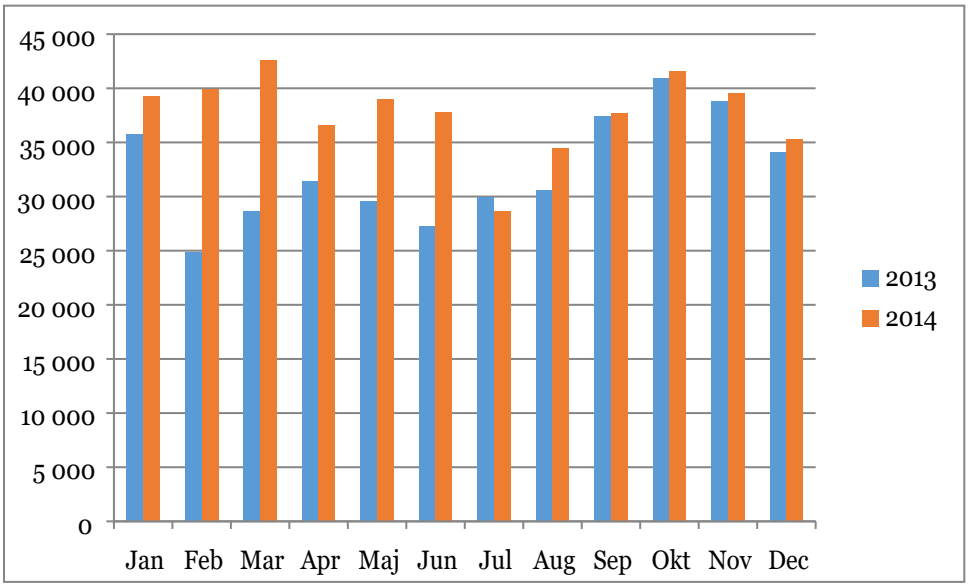
Förutsättningar är

- nya, moderna snabbtåg med låga driftskostnader
- ett enkelt, gemensamt taxesystem för såväl pendlare som sällanresenärer, gällande över hela trafikeringsområdet samt
- att trafiken upphandlas i fri konkurrens mellan operatörer

Norrtåg AB hyr fordon via vagnsbolaget Transitio AB. Vagnparken utgörs av 11 nya fordon av typ Coradia Lirex X62. Samtliga fordonstyper har möjlighet att ta ombord rullstolar. Trafiken på delen Örnsköldsvik-Umeå startade i augusti 2010. Sträckan Storlien-Östersund-Sundsvall trafikeras i planerad omfattning sedan december 2012.

Operatören får sätta taxan för resor med tåget. Inom varje län är länstrafikens kort (elevkort, periodkort, Bestprice-kort eller motsvarande pendlarkort) giltiga färdbevis.
Resandet i stråket Sundsvall-Östersund-Storlien har utvecklats mycket positivt under de två första åren. Tågresor är snabbare och bekvämare och möjliggör arbets- och studiependling över längre avstånd än motsvarande resor med buss. Tågtrafiken har ersatt viss busstrafik i stråken Bräcke-Östersund och Duved-Östersund. Trafikutbud se bilaga 2.

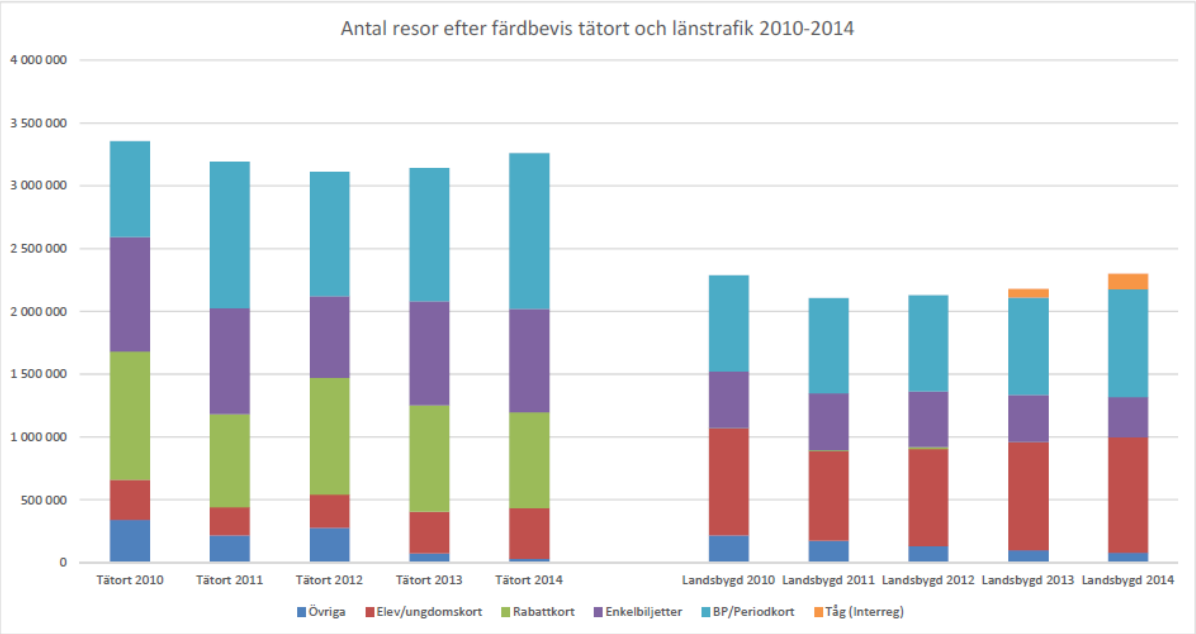
Resandeutveckling 2013-2014 Norrtåg Sundsvall-Östersund-Storlien



2014 gjordes 450 000 resor på sträckan Sundsvall –Östersund-Storlien.

Länstrafik

Av nedanstående diagram framgår att resandet i landsbygdstrafiken (staplarna till höger) har ökat de senaste åren. 2014 gjordes ca 2 300 000 resor på tåg och buss med länstrafikens färdbevis. I tätortstrafiken i Östersund (staplarna till vänster) ökade resandet 2014 och uppgick till ca 3 260 000 resor. Sedan 2013 kan kommunerna byta ut elevkort, med giltighet 2 resor/skoldag mot Ungdomskort. Ungdomskort ger rätt till obegränsat antal resor i hela länet under hela året och ges till ungdomar 6-19 år. Resor med elevkort/ungdomskort har ökat. Den positiva resandeutvecklingen beror på att fler kommuner övergår till ungdomskort, inflyttning och att tågpendling lockar allt fler.
En redovisning av trafikutbud och resande på linjenivå finns i bilaga 2.



Tätortstrafik

Sedan årsskiftet 2001 är tätortstrafiken i Östersund upphandlad med s k tjänstekoncession. Det innebär att trafikutövaren bedriver trafiken självständigt. Trafikutövarens åtaganden bl. a trafikvolym, turtäthet, kvalité, miljö och taxa regleras i trafikeringsavtalet. Trafikutbudet i tätorten är bra med trafik från ca 6.00-23.00 M-L ca 11-23 S, till det kommer till den särskilda sön- och helgdagstrafiken, industri- och nattbusstrafiken. Linjenätet behöver ses över för att bättre täcka in målpunkter som kommit till de senaste åren. Flygbusstrafiken Åre Östersund airport - Östersund bedrivs av trafikutövaren i egen regi och med stor kommersiell frihet.

Närtrafik

Närtrafiken är det trafikutbud som finns på orter med liten eller ingen annan allmän trafik. Trafikutbudet, vanligen 1-3 dagar/vecka, trafiken går till närmaste större ort med affär och annan service.

Särskild kollektivtrafik

Särskild kollektivtrafik är ett samlingsbegrepp för den typ av resor som är riktad till särskild grupp eller kräver särskilt tillstånd att resa med. Resorna kan samordnas på olika sätt.

Gemensam upphandling – **en** trafikutövare får alla uppdrag (färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar, närtrafik, linjetrafik) i det geografiska området. Det ger trafikutövaren trygghet under avtalstiden, samt är en förutsättning för samordning av olika transporter.

En beställningscentral (BC) – samma telefonnummer gör det enklare för resenären. Beställningscentralen är en garant för att endast berättigade resor utföres. Här fördelas kostnaden för en resa mellan olika trafikansvariga.

Samordning av olika resor – resbehov samordnas i beställningscentralen så att ex vis färdtjänstresenärer och sjukresenärer kan samåka. Det ger färre transporter, vilket sänker samhällets kostnad samt gynnar trafiksäkerhet och miljö.

Harmonisering av taxan – i de kommuner (Berg, Bräcke, Ragunda, Åre, Härjedalen och Krokom) som har samordnat sina samhällsbetalda resor är taxan gemensam.

Länstrafiken har getts i uppdrag att verkställa regionens och kommunernas uppgifter som ansvariga för särskild kollektivtrafik i nedanstående omfattning:

- Sjukresor i hela länet, inklusive handläggning av sjukreseersättning till enskilda.
- Utreda färdtjänst och riksfärdtjänst för boende i Berg, Bräcke, Härjedalen, Ragunda, Krokom och Åre kommuner, myndighetsutövningen (beslut om färdtjänsttillstånd, yttranden m m) sker av RKM.
- Upphandling och planering av skolskjutsar i Berg, Bräcke, Härjedalen, Ragunda, Strömsund Krokom och Åre kommuner.

Det sker genom att Länstrafiken bedriver:

- Beställnings- och samordningsfunktion (BC) för samhällsbetalda resor
- Transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik, trafikuppdragen är upphandlade i konkurrens.

Verksamheten skall bedrivas så att:

- Samordning och planering av resor minimerar kostnaden för verksamheten
- Överenskommen kvalitet på resor och tjänster upprätthålls.

Länstrafiken skall vidare aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik. Det kan ske genom att fler kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken.

För att följa upp och utveckla den särskilda kollektivtrafiken görs

- kontroll av att kvalitet på resor och tjänster upprätthålls, undersöks via resenärsintervjuer.
- följa utvecklingen av resmöjligheter i den allmänna trafiken, för att minska behovet av särskild kollektivtrafik.
- ansvara för regler och taxa för färdtjänst, prissättning och ändringar

Färdtjänst

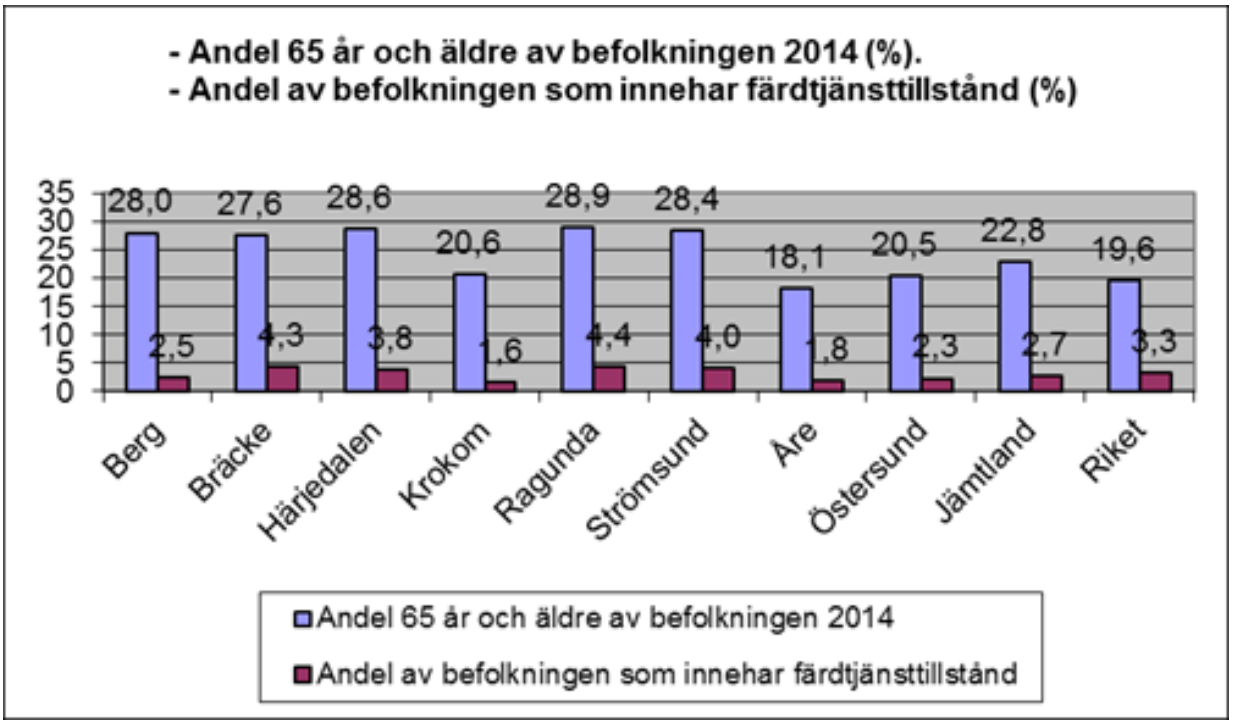
De kommuner som så väljer kan överlåta samtliga uppgifter för handläggningen av färdtjänst respektive riksfärdtjänst även myndighetsutövningen till RKM. Från 2015 ingår kommunerna Åre, Krokom, Ragunda, Bräcke, Berg och Härjedalen i samordnigen av samhällsbetalda resor.

Myndighetsutövningen fungerar väl. Under 2014 har handläggningstiden varierat mellan 1-5 veckor.
Myndighetsutövningen har varit föremål för prövning (överklaganden) av Förvaltningsrätten i 26 fall under 2014, varav 24 ärenden avgjordes till Länstrafikens förmån. De två ärenden som gick till den klagandes favör gällde i bägge fallen vilket färdmedel som skall användas.

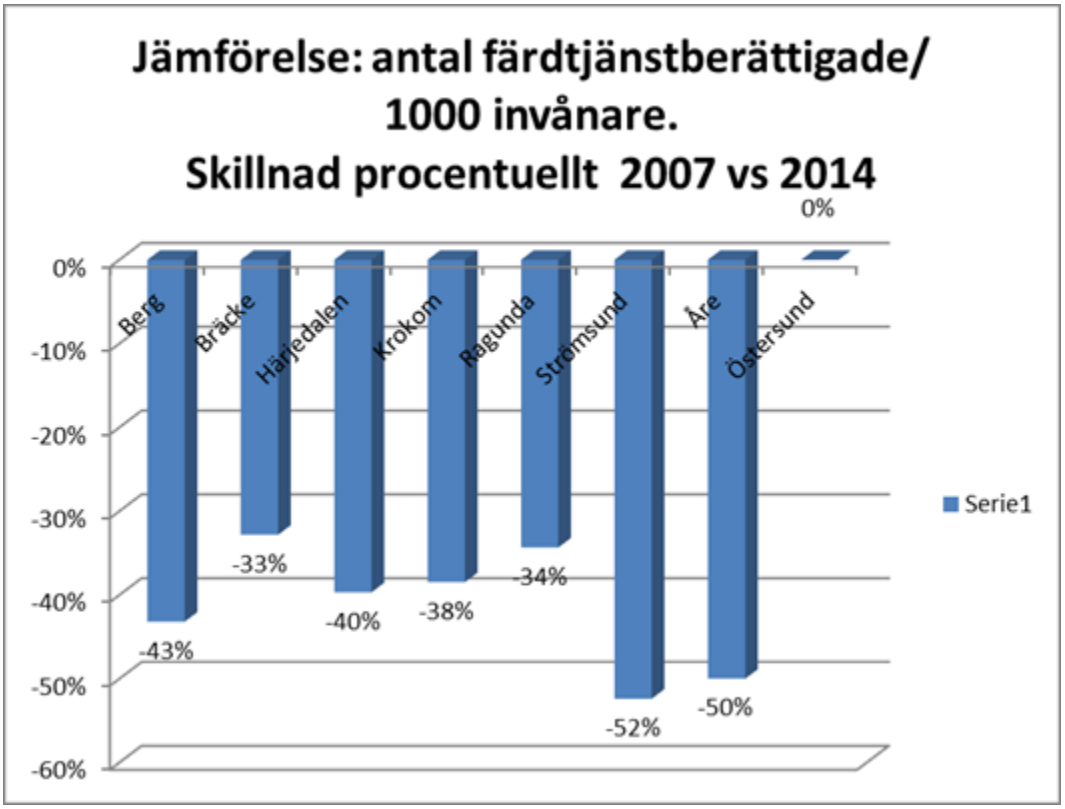
I uppdraget till Länstrafiken ingår att aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik, genom att fler ska kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken.
Det kan ske genom att både fordon och den fysiska miljön (hållplatser etc.) är tillgänglighetsanpassad. Jämtland ligger ej i framkant beträffande fysisk anpassning/tillgänglighetsanpassning av hållplatser eller information om vilka hållplatser som är tillgänglighetsanpassade.
Målsättningen för SÄK:s del i denna fråga får sänkas betydligt, till: -att när det är möjligt, dvs. det finns ett antal anpassade hållplatser samt ett fungerande betalsystem (särskild/allmän), påbörja viss styrning av färdtjänstresenärer till den allmänna kollektivtrafiken. För att det överhuvudtaget skall vara görligt måste det finnas en vilja hos alla parter.

Utvecklingen av antalet färdtjänsttillstånd i de ingående kommunerna (hela länet utom Östersund kommun) fanns 1978 personer med färdtjänsttillstånd i slutet av 2014, att jämföra med 2159 vid ingången av året. Fr o m 2015 lämnar Strömsunds kommun samarbetet, och bedriver sin färdtjänst i egen regi. Ca 2/3 av färdtjänsttillstånden innehas av kvinnor.

Av nedanstående diagram framgår förhållandet mellan ålder och beviljade färdtjänsttillstånd i länet.



Nedanstående diagram visar utvecklingen av antalet färdtjänstberättigade över tid.



För att mäta hur effektiv samordningen är jämförs den faktiska kostnaden för resorna med hur stor kostnaden skulle ha varit om resorna gjordes utan samordning. Differensen däremellan benämns samordningsvinst och blir då ett mått över hur effektiv samordningen varit. Kravet är 25 % samordningsvinst på det totala antalet resor sett över ett år. Samordningsvinsten under 2014 var 25,17 %, i pengar motsvarar det knappt 20 miljoner kr.

Ett instrument för att mäta nöjdheten hos resenärerna (sjuk- och färdtjänstresenärer) är Svensk kollektivtrafiks kvalitetsbarometer. Där jämförs Jämtland med resten av riket. Jämtland har innehaft topplaceringar alltsedan starten 2008, 2014 har länet en andraplats. Under 2014 var det 94 % av resenärerna som gav bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala. Den siffran skall genomföras med riksgenomsnittet 90 %, på den sammanfattande frågan: totalt sett, vilket betyg vill du ge hela resan, dvs. om du tänker på både beställningen och resan sammantaget?

Egenavgiften är kopplad mot Länstrafiktaxan och motsvarar ca 150 % av biljettpriset för en kontantbetalande vuxen i respektive avståndsintervall. Egenfinansieringsgraden för samhällsbetalda resor är låg, huvuddelen av kostnaden är skattefinansierad. (ex på självfinansieringsgrad: färdtjänst 12 %, sjukresor med taxi 6 %).

Riksfärdtjänst

Riksfärd är avsedd för personer med ett stort och varaktigt funktionshinder och som inte till normala resekostnader kan resa med allmänna kommunikationer, eller personer som inte kan resa utan ledsagare. Riksfärdtjänst gäller för resor inom landet utanför Jämtlands län. Antalet färdtjänstresor var drygt 100 stycken 2014.

Kostnad för riksfärdtjänstresor är kopplat till resans längd och resenärens ålder. Taxan är den som regeringen beslutade 1997. Den har sedan dess inte ändrats. Egenavgiften för vuxna är 105 kr vid en resa upp till 100 km, den högsta egenavgifter tas ut för resor längre än 1500 km för närvarande 755 kr .

Sjukresor

I uppdraget till Länstrafiken ingår även att verkställa landstingets ansvar för sjukresor i hela länet, inklusive handläggning av sjukreseersättning. Denna uppgift ingår inte i RKM:s ansvarsområde.
Ett arbete bedrivs kontinuerligt för att minska kostnaden för sjukresor, bl a utbildning av vårdpersonal.

För mer information om särskild kollektivtrafik se SÄK årsrapport 2014, Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Taxor och produkter

Länstrafikens produkter ska kunna erbjuda bra alternativ för olika kundgrupper. Kontantbiljett passar för sällanresenärer, Bestprice- eller länskort för pendlare, elevkort för skolelever i grund- och gymnasieskolan. Bestprice, länskort och elevkort gäller även för resor med Norrtågs trafik inom länet. Flera kommuner har valt att köpa ungdomskort till alla ungdomar 6-19 år. Ungdomskortet erbjuder obegränsat resande i hela länet under hela året, men är inte giltigt på Norrtåg. Ett seniorkort med obegränsat resande finns med låg månatlig kostnad, villkoret är att kunden har det i minst 12 månader. En översyn görs f n av vilka produkter som ska erbjudas. Bestpricekortet ska fasas ut av tekniska skäl. I den utredning som Norrlandslänen gjort framgår att det är önskvärt att priserna på kort och biljetter i länstrafiken i Jämtlands län sänks för resor på korta avstånd och att priset för resor på långa avstånd kan höjas, detta jämfört med bilkostnad för motsvarande resor.

I tätortstrafiken finns förutom enkelbiljett, skolkort och 30-dagarskort även ett tankkort som kan lösas för 7 - 30 resor, med ett lägre á-pris per resa ju fler resor som köps vid samma tillfälle. Taxan får justeras av trafikutövaren utifrån ett givet index. Alla färdbevis i länstrafiken medger övergång till tätortstrafiken.

Närtrafiken som definieras som sällaresor, tillämpas endast enkelbiljettstaxa.
För resor med buss över länsgräns tillämpas Norrlandresan. Den har enkelbiljetter och periodkort.
Länstrafiken och tätortstrafiken i Östersund arbetar för att det ombord på fordonen ska vara kontantfritt senast juni 2016.
Biljettintäkterna utgör i budget 2015 ca 127 mkr, vilket motsvarar ca 38 % av Länstrafikens kostnader.

Tillgänglighet för personer med funktionshinder

Arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning är komplex. Det finns olika typer av funktionsnedsättning och en fungerande kollektivtrafik inbegriper hela resan. De vanligaste funktionshindren är nedsatt hörsel därefter rörelsehinder, nedsatt syn och svårt rörelsehinder. En person kan ha fler funktionsnedsättningar. Funktionshinder är ofta åldersrelaterat. För att trafiken ska betraktas som tillgänglig ställs krav på hållplatsen/väntsalen/bytespunkter, fordon, trafikinformation samt förare och tågvärdar. Vintertid förutsätts dessutom bra snöröjning.

För tågresor är fordonen och perrongerna anpassade så att rullstolsburna enkelt kan komma ombord. Ombord på tågen är tillgängligheten god, det gäller även toaletterna. Sedan något år tillhandahålls kostnadsfri ledsagning vid alla bemannade järnvägsstationer och tjänsten ska utökas till busstationer i länets kommuncentra.

Den interregionala busstrafiken utförs med tillgänglighetsanpassade fordon. I busstrafiken inom länet finns fordon med låggolv eller hiss mellan länets kommuncentra och Östersund, trafiken i Östersunds närområde Krokom-Dvärsätt-Ås/Häggenås-Lit/Orrviken/Brunflo-Ope respektive Brunflo-Marieby utförs med huvudsakligen låggolvsfordon. Alla fordon i tätortstrafiken i Östersund är av typen lågentréfordon och har nigningsfunktion.

RTI realtidsinformation finns i stomlinjetrafiken och tätortstrafiken det ger audiovisuell hållplatsinformation ombord på fordonen. För att utveckla informationen ytterligare krävs att hållplatsernas tillgänglighet beskrivs och att den informationen redovisas i trafikens söksystem.

För rullstolar finns angivet på Länstrafikens webbplats (www.ltr.se) vilka typer av rullstolar som kan rymmas i en buss. Vilka turer som trafikeras med tillgänglighetsanpassade fordon framgår av tidtabell. På längre turer (restid över 1,5 h) skall bussar vara utrustade med toalett.

Väghållaren har ansvar för hållplatser, d v s markyta och stolpe. För hållplatser på det statliga vägnätet är det Trafikverket och på kommunala vägar kommunen. I tätorten Östersund är en stor andel av alla hållplatser tillgänglighetsanpassade med refuger och anslutande gångväg. På det statliga vägnätet är en mindre andel av alla hållplatser är tillgänglighetsanpassade. För väderskydd ansvarar kommunerna och för hållplatstoppar ansvarar Länstrafiken.

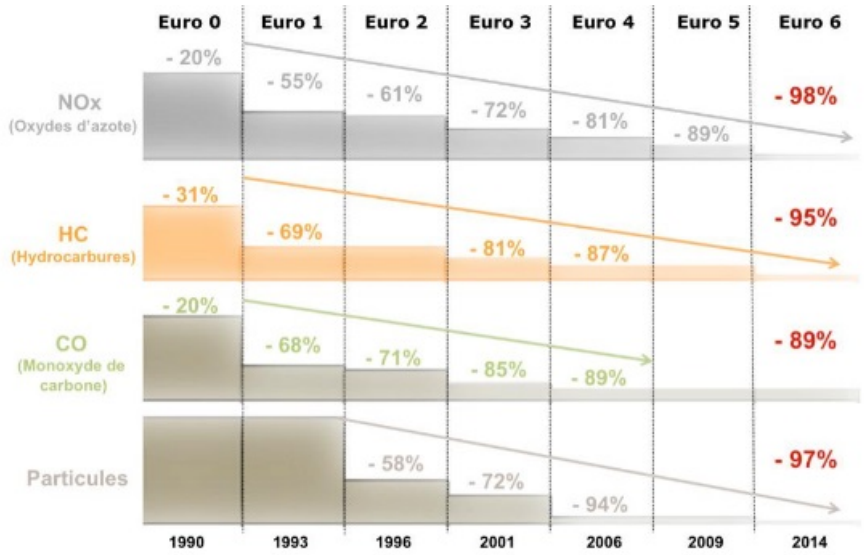
Att öka tillgängligheten koncentreras till trafik med stort resande tågtrafik, tätortstrafik, och regional busstrafik. En stor brist är tillgänglighetsanpassning av hållplatser och till viss del väntsalar. Utbyggnad av hållplatser sker, men i långsam takt och främst i samband med ombyggnad av väg eller hållplats. Hållplatser med mer än 20 påstigande/dag prioriteras. I bilaga 3 redovisas tillgänglighet i fordon och strategiska hållplatser i de prioriterade stråken, kommuncentra-Östersund.

Det är önskvärt att öka tillgängligheten i länets väntsalar, de finns på större bytespunkter och är strategiska. Kommunerna ansvarar för väntsalarna.

Miljö

I Regional utvecklingsstrategi 2014-2030 finns mål för smart tillväxt – resurssnålare och effektivare. De övergripande målen för 2030 är

- Hög energieffektivitet inom boende/byggande, kommunikationer och industri
- Transporter, industri och värme i länet oberoende av fossil energi



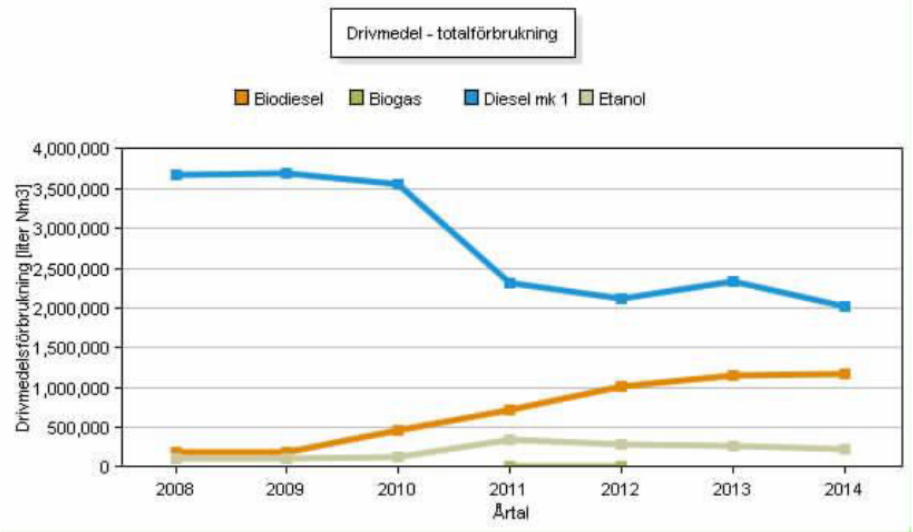
Av tabellen ovan framgår den utveckling som sker av bussmotorer för att de ska släppa ut mindre miljöskadliga ämnen. Dagens bussflotta drivs med diesel eller biodiesel, ett mindre antal bussar i tätorten drivs med etanol.

I samtliga trafikavtal finns miljö- och trafiksäkerhetkrav ställda. Miljökraven skärps kontinuerligt. Buss 2010, det trafikavtal som började gälla i juni 2010 och omfattar Härjedalen, Berg, Bräcke, Krokom, Strömsund och Östersunds landsbygd är miljökraven.

- För trafikområdena Berg, Strömsund, Krokom skall 30 % av vagnkilometerproduktionen, utföras med förnyelsebara drivmedel från och med utgången av 2012 och 50 % av vagnkilometerproduktionen utföras med förnyelsebara drivmedel från och med utgången av 2014.
- För trafikområdena Härjedalen och Bräcke skall 20 % av vagnkilometerproduktionen utföras med förnyelsebara drivmedel från och med utgången av 2012 och 30 % av vagnkilometerproduktionen utföras med förnyelsebara drivmedel från och med utgången av 2014.

RME är det förnyelsebara drivmedel som används.

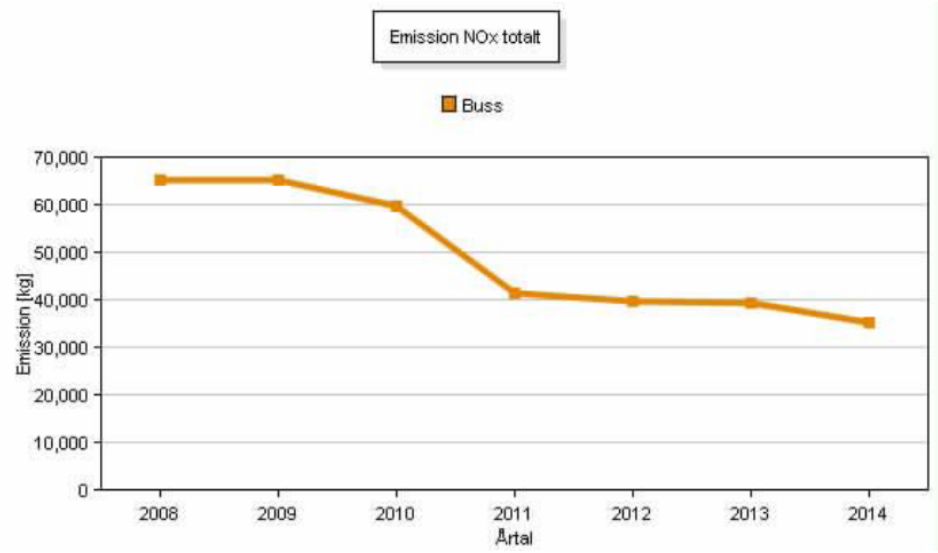
Drivmedelsförbrukning totalt



Källa: fordonsdatabasen FRIDA

I länet minskar förbrukningen av fossildiesel, den ersätts främst av biodiesel RME. Etanolförburkningen är stabil och kopplad till de etanolfordon som finns i tätortstrafiken.

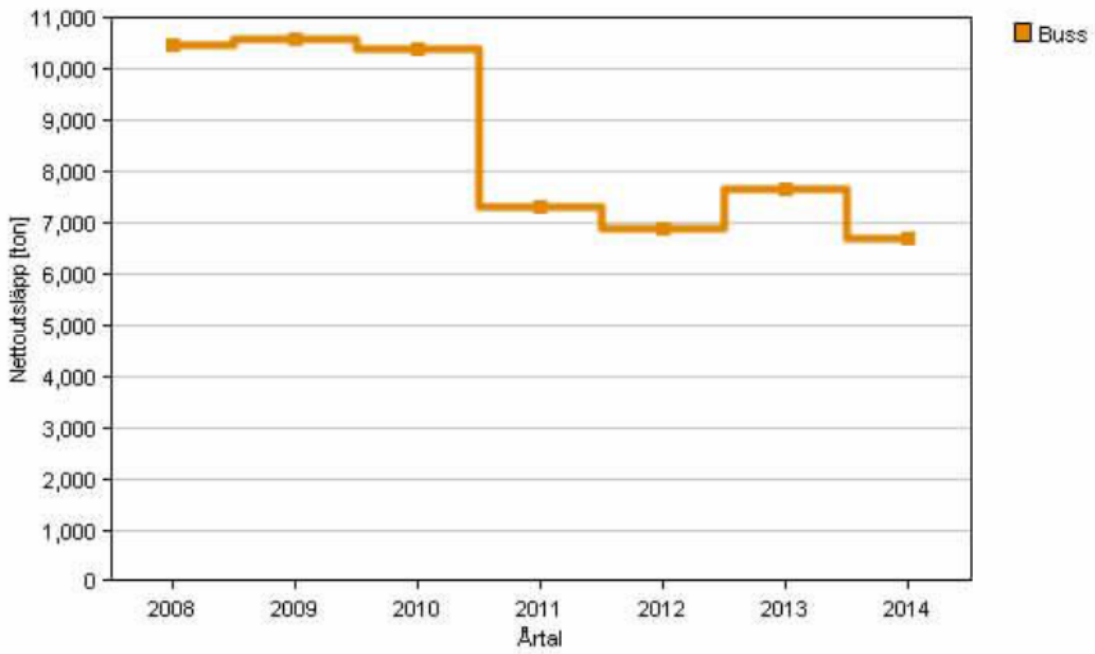
Emission NOx totalt



Källa: fordonsdatabasen FRIDA

NOx, kväveoxider minskningen är kopplad till ålder på fordonen. Sedan 2011 dominerar fordon med Euro 5 motorer.

Nettoutsläpp CO2



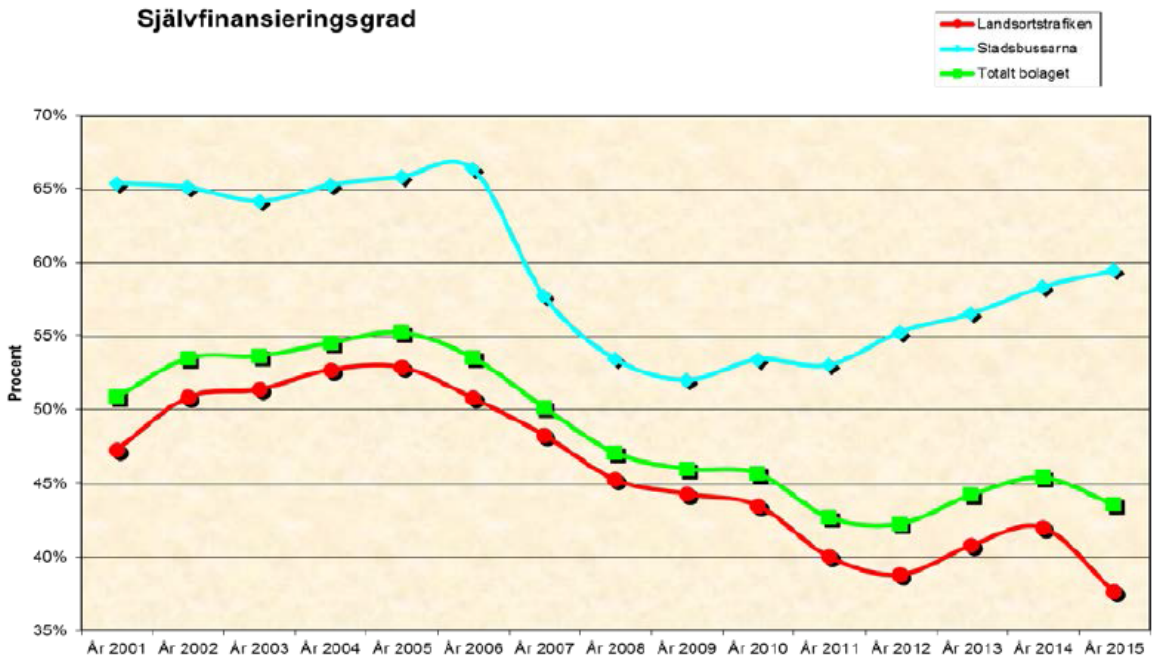
Källa: fordonsdatabasen FRIDA

Nettoutsläppen av koldioxid (CO2) minskar tack vare användning av biodiesel.

Trafiksäkerhetskrav som är högre än lagstadgade krav är brandsläckare i motorrummet, och alkolås.

Kostnads- och intäktsutveckling

Självfinansieringsgraden visar hur stor andel av intäkten som kommer från biljettintäkterna.



Självfinansieringsgraden är ett mått som speglar verksamhetens ekonomi. Den visar hur stor del av verksamheten som finansieras med intäkter från kunder i den allmänna kollektivtrafiken. Om resandet minskar sjunker biljettintäkterna, trafikkostnaden påverkas av trafikutbudet och regleras årligen av ett index som är kopplat till kostnadsutvecklingen för arbetskraft, bränsle och kapitalkostnad för fordon. 2007 började ett nytt trafikavtal för tätortstrafiken i Östersund, trafikkostnaden ökade markant, vilket framgår av diagrammet ovan. Självfinansieringsgraden har ökat de senaste åren.

Kommersiell trafik

En nyhet med nuvarande lag lagstiftning för kollektivtrafiken (SFS 2010:1065) är att den öppnar för kommersiell kollektivtrafik. Det är enkelt att etablera kommersiell trafik, endast en anmälan behöver göras. Det allmänna kollektivtrafiken är skattefinansierad till ca 50 %, vilket gör att kommersiella initiativ har blivi få och väl anpassade för särskilda ändamål ex vis arbetspendling där arbetsgivaren kan medfinansiera eller flygbusstrafik. Det är önskvärt att den kommersiella trafiken kan utvecklas i större omfattning.

Inlandsbanan

Järnvägen Mora - Gällivare ägs och förvaltas av Inlandsbanan AB. Inlandståget AB bedriver trafik på banan. Den huvudsakliga verksamheten är godsbefordran, under sommaren bedrivs turisttrafik och under skidsäsongen Snötåget Mora-Röjan (Klövsjö-Vemdalen)-Östersund på kommersiell basis.

Buss- och taxitrafik

I länet bedrivs regional kommersiell trafik sedan många år. Det är skidbusstrafik i Åre, Funäsdalen och Vemdalen under vintersäsongen jul-påsk.

Härjedalingen bedriver interregional trafik Funäsdalen/Lofsdalen/Östersund-Stockholm. Ett biljettsamarbete finns etablerat som innebär att resor inom Härjedalens kommun kan göras till länstrafikens enkelpris på Härjedalingen. Via Tour bedriver chartertrafik Stockholm-Åre under säsong lokalt resande är möjligt på dessa turer.

Flygtransfer – Flygtaxi - bedrivs av Taxi Östersund mellan Åre/Östersund flygplats och Åre under vintersäsong och fr o m 2015 även sommarsäsong.

Kommersiell trafik skall ha tillgång till offentligt ägd infrastruktur som hållplatser, väntsalar, resecentra och informationssystem på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. I Jämtlands län finns kapacitetsproblem vid busstationer under mycket korta perioder morgon och eftermiddag skoldagar, i övrigt finns god kapacitet.

Bussgods

I Länstrafikens regi bedrivs godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet. I länet finns tre godsterminaler, Östersund, Sveg och Strömsund, samt ett stort antal godsombud på olika orter i länet.
Bussgodsverksamheten ska bära sina egna kostnader, för att konkurrera med andra godstransportörer på lika villkor. Detta sker genom att Bussgods betalar för de faktiska kostnaderna ex vis personal, lokalhyra, ombuden samt för de särskilda kostnader som Bussgods generar i form av godsrumsfordon, extra tid för godshantering och extra körning till godsombud samt kostnad för viss förstärkningskostnad som uppkommer p g a att godsrumsfordon har mindre plats för resenärer.
De senaste åren har verksamhet inte burit sina egna kostnader varför en översyn av verksamheten pågår.

Mål och strategier

Övergripande mål för kollektivtrafiken

Ytterst skall kollektivtrafiken svara mot riksdagens transportpolitiska mål. Det övergripande målet är

- att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till

- att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft för hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, d v s likvärdigt mot kvinnors och mäns transportbehov.
Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till

- att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Regional utvecklingsstrategi (RUS)

I regionen finns en utvecklingsstrategi 2014-2030 ”Jämtland/Härjedalen 2030 Innovativt och attraktivt”. Strategin är ett gemensamt dokument för de organisationer och aktörer som driver länsutvecklingsfrågor. Visionen är att

- ***Jämtlands län är en region att längta till och växa i.***

Strategin ska leda till att länet har en offensiv, modern basindustri där besöksnäringen, energiproduktion, skog och trä, handel och IT dominerar. Länet ska vara fossilbränslefritt. Inflyttning till länet innebär en föryngring och ett mera mångkulturellt samhälle. En viktig förutsättning för detta är **goda kommunikationer**, attraktiva boendemiljöer, god offentlig och kommersiell service och en livaktig ideell sektor. I strategin ingår att underlätta ungdomars övergång till vuxenlivet, god integration och bra utbildningssystem och att den sociala välfärden är jämlik och jämställd i hela länet. Sammantaget ska det ge goda förutsättningar för en bra arbetsmarknad och en aktiv fritid.
Målbilden för utvecklingsområdet tillväxt för alla – infrastruktur och samhällsservice

- Förbättrade kommunikationer överbryggar de långa avstånden
- En god service kan erbjudas alla invånare

Kollektivtrafiken är ett medel för att nå de övergripande samhällsmålen för länet.

Avgränsningar och strategiska val

De avgränsningar som görs för programmet är

- Geografiskt – länet samt relationer över länsgräns som är dagligt resande
- Kollektivtrafik som RKM har att hantera och eventuell kommersiell trafik
- Särskild kollektivtrafik (sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar) som en kommun och regionen har uppdragit åt RKM att ansvara för.

Får att nå Region Jämtland Härjedalens vision och övergripande mål bedömer RKM att följande frågor är strategiska för kollektivtrafiken i länet.

- Det regionala tågsystemet i Norrland, Norrtåg, utgör grunden för det interregionala trafikutbudet i Norrlandslänen (Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten)
- Prioriterade stråk – stomlinjetrafik mellan kommuncentra och Östersund
- Tätortstrafiken i Östersund, trafikutbud i närområdet ca 3-mil runt Östersund och Åredalen
- En yttäckande närtrafik ska värnas, initiativ för utveckling av otraditionella och kostnadseffektiva lösningar för kollektivtrafik i glesbygd uppmuntras.

Realistiska och mätbara mål

Utifrån de övergripande målen för länet och strategierna för kollektivtrafiken har följande mål formulerats. För att uppnå målen krävs många åtgärder som kan ta olika lång tid att genomföra, flera olika aktörer har ansvaret.

Målen delas in i tre områden.

- En ekonomiskt hållbar utveckling – trafikutbudet erbjuder goda förbindelser inom länet och över länsgräns och för arbetspendling inom arbetsmarknadsregionerna
- En socialt hållbar utveckling – resmöjligheter som skapar valfrihet och är säkra, trygga och tillgängliga
- En miljömässigt hållbar utveckling – trafiken skall ge en begränsad påverkan på miljön

Delmål - en ekonomiskt hållbar utveckling

Mål - **Restideskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8**

Reserelation		Avstånd km	Restid, min bil enl Eniro	Restid tåg, min	Restids kvot tåg/bil 2015
Storlien	Östersund	160	132	116	0,88
Duved	Östersund	108	90	80	0,89
Sundsvall	Östersund	188	154	147	0,95

Målet uppfylls f n inte.

~~Mål - **Länstrafikens självfinansieringsgrad skall öka**~~

~~År~~	~~**2014**~~	~~**2016**~~	~~**2018**~~	~~**2020**~~
~~Självfinansieringsgrad~~	~~42 %~~	~~46 %~~	~~47 %~~	~~48 %~~

~~**Anm**~~

~~Självfinansieringsgraden påverkas av upphandlingar, resandeutveckling organisationsform, hur Norrtåg AB redovisas m m. Norrtåg kommer att redovisas skild från Länstrafikens redovisning fr om 2016. Länstrafikens självfinansieringsgrad exklusive Norrtåg skulle 2014 ha varit 45 %, varför det får utgöra grund för målserien.~~

Mål - **Antal resor med länstrafikens färdbevis (tåg och buss) ska öka med 1 % per år och antal resor med tätortstrafikens färdbevis ska öka med 2 % per år med 2017 som startvärde**

	Mål 2016	Utfall 2016	Utfall 2017	Mål 2020
Länstrafiken	2 412 900	2 619 300	2 582 000	2 658 900
Tätortstrafiken	3 420 900	3 704 100	3 820 000	4 049 200

Anm

2014 är basår för beräkning av resandeutvecklingen för 2016. Ungdomskorten, som finns i de flesta kommuner från hösten 2015, påverkar resandet 2014-2016 därefter antas en långsammare ökningstakt. Nya måltal är satta för 2020 med utgångspunkt från utfallet 2017.

Delmål - en socialt hållbar utveckling

Mål - **Länstrafiken erbjuder resealternativ som passar mina behov**

Andelen av alla tillfrågade som instämmer helt eller delvis skall öka, mäts i kundenkät. Frågan är formulerad ”avgångstider passar mina behov”

	Mål 2016	Utfall 2016	Utfall 2017	Mål 2020
Länstrafiken	21,5 %	17 %	35 %	36,5 %
Tätortstrafik	45,5 %	43 %	57 %	58,5 %

Anm

Länstrafiken har anslutit sig till kundbarometern KOLBAR under 2015, startvärde är satt i januari 2016. Ökningstakt 0,5 procentenhet per år. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala. En ny mätmetod infördes 2016. Nya måltal är satta för 2020 med utgångspunkt från utfallet 2017.

Mål - **Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den.**

Andel fordon med låggolv eller hiss skall öka

	2014	2016	2018	2020
Tågtrafik, Norrtåg	100 %	100 %	100 %	100 %
Interregional trafik	100 %	100 %	100 %	100 %
Tätortstrafik Östersund	100 %	100 %	100 %	100 %
Stomlinjetrafik	49 %	49 %	49 %	60 %

F n finns 25 stomlinjefordon med låggolv/hiss, dessa fordon beräknas vara i trafik till slutet av 2018 då en ny avtalsperiod börjar.

Mål - **Nöjdhet med färdtjänstresa ska uppgå till minst 95 % nöjdhet, under hela programperioden.**

Mäts genom ANBARO Svensk Kollektivtrafiks barometer för anropsstyrd trafik.

	Utfall 2014	Utfall 2016	Utfall 2017	2018	2020
Uppföljning Jämtlands län*	94 %	97%	96 %		

* Avser de kommuner som har överlåtit sitt ansvar för färdtjänsten till RKM. 2014 är det alla kommuner utom Östersunds kommun, fr o m 2015 alla kommuner utom Östersund och Strömsunds kommuner. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala. Målet nationellt är satt till 90 %. Det anses vara en rimlig avvägning mellan resuresr och kvalitet. Värdet tendare att sjunka med att nytillkommande grupper ställer allt högre krav.

Målet omformuleras

Nöjdhet med färdtjänstresa ska uppgå till minst 95 % nöjdhet, under hela programperioden.

Delmål - en miljömässigt hållbar utveckling

Mål - Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka

En ökad marknadsandel, där ökningen tas från privatbilismen ger en positiv miljöeffekt.

	Mål 2016	Utfall 2016	Utfall 2017	Mål 2020
Länstrafik	8,5 %	7 %	12 %	13,5 %
Tätortstrafik	15,5 %	16 %	29 %	30,5 %

Anm

Länstrafiken har anslutit sig till kundbarometern KOLBAR under 2015 startvärde är satt i januari 2016. Ökningstakt 0,5 procentenhet per år. I marknadsandel ingår även resa med taxi, här ingår flygtaxi och taxi till tåget som vanligen är delade resor. Det är uppgift om dagens första resa som ingår. Nya måltal är satta för 2020 med utgångspunkt från utfallet 2017.

Mål - Minskade nettoutsläpp av CO_2

I den allmänna kollektivtrafiken ska utsläppen minska. 2014 uppgick utsläppen av CO_2 till 6 633 ton i busstrafiken, vilket motsvarar 0,67 kg/km.

	Mål 2016	Utfall 2016	Utfall 2017	Mål 2020
CO_2 utsläpp kg per km, busstrafik	0,66	0,46	0,32	0,25

Anm

CO2-utsläppen är ett globalt problem, förändring sker främst vid upphandlingstillfället. Från 2018 finns tre elbussar i trafik i tätortstrafiken, de ersätter etanoldrivna fordon. Andelen förnybara drivmedel har ökat från 30 % 2014 till 45 % 2016. Nya måltal är satta för 2020 med utgångspunkt från utfallet 2017.

Kollektivtrafikens utveckling

Kollektivtrafiken är viktig för länets medborgare och för länets utveckling. Region Jämtland Härjedalens ambition är att trafikutbudet ska anpassas i den takt som bedöms nödvändigt för att tillgodose befintliga kunders behov och att attrahera nya kunder och därigenom bidra till att kollektivtrafikresandet ökar.
Viktiga förutsättningar för en positiv utveckling av kollektivtrafiken är, förutom trafikutbudet, stödfunktioner, samverkan och en fungerande och utvecklad infrastruktur. Bättre vägar och järnvägar är grundläggande.

Norrlandssamarbetet

Norrlandssamarbetet omfattar Norrtåg, den interregionala busstrafiken, IT, biljettmaskiner, marknad, upphandling m m. Syftet är att hitta kostnadseffektiva lösningar och upprätthålla kompetens. Samarbetet kring biljettsystemen har bl a

inneburit att fyra parter ställer gemensamma krav på biljettmaskinsleverantören. Det ger en starkare och bättre förutsättning vid förhandlingar och billigare lösningar för respektive län.
- Konkreta resultat av samarbetet kan vara ökad samsyn i trafikfrågor, gemensamma marknadskampanjer, IT-strategier, upphandlingskompetens, samordning av tjänster, jour- och beredskapstjänstgöring.
Den interregionala tåg och busstrafiken är gemensamt upphandlad och har statlig medfinansiering. Trafikverkets krav på utförandet regleras i avtal mellan parterna.

Tågtrafik

Norrtågtrafiken utförs i Jämtlands län i planerad omfattning från december 2012. Resandeutvecklingen från 2013 till 2014 har varit 16 % till 452 000 resor för hela stråket Sundsvall-Östersund-Storlien, för resor inom länet på länstrafikens färdbevis var ökningen hela 74 %, till 122 000 resor. Tågresor är snabba och bekväma. Resandeökningen beror dels på att busstrafiken har minskats ner för att undvika parallell tåg- och busstrafik samt att trafiken har varit stabil, utan stora driftstörningar. Resandeökning förväntas plana ut. Målet är att erbjuda snabba, effektiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor i, verkar eller besöker regionen.
- En förutsättning för att nå målet restidskvot 0,8 är ett fortsatt arbete med infrastrukturen. Det pågår planering för åtgärder inom projekt Funktionella Mittstråket. Där ingår bland annat att minska antalet plankorsningar på banas västra del och att rusta delen Stöde-Sundsvall.
- En strategisk fråga är antalet stopp, från 2018 planeras ett tågstopp i Nälden. Utöver det ska antalet tågstopp inte utökas om det innebär förlängd restid.
- En vision är en tredje dubbeltur Sundsvall-Östersund-Trondheim. Ett ökat trafikutbud ger ett ökat resande. Det förutsätter en positiv syn på utökad trafik i Norge. Frågan aktualiseras av att det ska hållas två VM i länet 2019, men påverkas även av arbetet med elektrifieringen av Meråkerbanan.

Inlandsbanans vision är att den interregionala trafiken längs linje 45 Gällivare-Östersund-Mora upphandlas så att den kan utföras med tåg i stället för buss, åtminstone vissa turer. Det skulle innebära stora förändringar ex vis är linjesträckningen inte helt parallell, förutsättningar för godsbefordran är olika, kostnaden för tågtrafik är ca tre gånger så stor som för busstrafik. Trafiken har i dag statlig medfinansiering.

Länstrafik och tätortstrafik

De allra flesta resor i kollektivtrafiken görs med buss, närmare 5 450 000 resor 2014.
Planering av trafikutbudet utgår från vilken trafik som är strategiskt viktig och hur den ska kunna utvecklas. Övergång till ungdomskort från elevkort i länets kommuner kommer att betyda ett ökat resande. Åre kommun införde ungdomskort 2013, Bräcke och Berg kommuner 2014, Ragunda, Östersund, Härjedalen och Krokoms kommuner inför kortet från höstterminen 2015. Trafik för arbets- och skolpendling har hög prioritet, serviceresor är också viktiga, särskilt i relationen kommuncentra-Östersund.
- Trafikutbudet i prioriterade stråk förändras utifrån tågtrafiken, samt förändringar i resmönster och efterfrågan. Buss- och tågtrafik i parallella tidslägen ska undvikas. Busstrafiken kan bli snabbare, ex vis när det blir ett tågstopp i Nälden. Alla bussturer behöver då inte angöra Nälden, utan kan trafikera E14 och således bli snabbare.
- I tätortstrafiken behöver en linjenätsöversyn genomföras. Fler områden ska trafikeras. Det ska bidra till att trafiken blir mer relevant för flera och att resandet därmed ökar.
- Pendlarparkeringar behöver utvecklas och förbättras.
- Ett ökat resande uppnås om trafiken är relevant för boende och besökare i länet, kunderna är nöjda med information om trafikutbudet och upplevelsen av sina resor. För att uppnå detta ska servicen och fordonen vara bra och tidtabellerna anpassas utifrån efterfrågan.
- Marknadsaktiviterer är betydelsefulla för att behålla och få nya kunder.

Närtrafik

Närtrafiken är yttäckande och anpassas kontinuerligt i utbud och tid utifrån efterfrågan och behov som uppstår, ex vis vid nedläggning av en lanthandel. Anropsstyrd linjetrafik, närtrafik och särskild kollektivtrafik beställs och samordnas i den beställningscentral som länstrafiken upphandlat. Samordning, behörighetskontroll et c sker där.

- Alternativa sätt att bedriva närtrafik som kan ge ett bättre utbud till en oförändrad kostnad ska uppmuntras, exempel Byabussen i Kölsillre, Ånge kommun och projekt i Kalmar län som med teknikstöd höjer kvalitén i anropsstyrd trafik.

Tillgänglighet och särskild kollektivtrafik

Tillgänglighet till kollektivtrafiken är beroende av fler faktorer fordonens utformning, hållplatsernas och busstationernas tillgänglighet samt information om detta. Ledsagning finns vid bemannade järnvägsstationer, och ska utökas till resecentra/busstationer i samtliga kommuncentra.

Fordonens utformning bestäms vid upphandlingstillfället. I tidtabell/digital reseplanerare anges vilka turer som utföres med tillgänglighetsanpassade fordon.

RTI realtidsinformation installeras i stomlinjefordon. Det ska förbättra trafikantinformationen genom att information kan erhållas i mobiltelefonen. Ombord på fordonen ges hållplatsinformation audiovisuellt.

Information om hållplatsens tillgänglighet kräver att uppgifter om kantstenshöjd, taktila plattor m m kartläggs och dokumenteras i länstrafikens planeringsprogram samt att de kan redovisas i reseplaneraren.

- Åtgärderna kräver resurser i form av kartläggning, uppdatering i databaser och programvaruuppdatering.
- Resultatet i form av information om fordon, hållplatser och busstationers tillgänglighet kan ge stöd för att överföra resenärer från särskild kollektivtrafik till allmän kollektivtrafik.
- Arbetet med förbättrad tillgänglighet måste göras systematiskt och utgå från den standard som gäller i varje sammanhang.

För personer med färdtjänst mäts nöjdheten med resa i enkäten ANBARO. Tendensen är att nöjdheten sjunker utan att det går att belägga att kvalitén i tjänsten som helhet d v s i telefonsamtalet till beställningscentralen, punktlighet, bemötandet och service under resan, fordonets komfort har sjunkit. Resenärernas förväntning och krav ökar, varför en fortsatt nöjdhet på minst 90 % är en utmaning.

- Information till resenärer och utbildning av personal i beställningscentral och taxibolag måste fortgå kontinuerligt för att klara det uppsatta målet.

Taxor och produkter

En översyn görs f n av vilka produkter och priser och regler i övrigt som ska gälla vid resor med den allmänna kollektivtrafiken. Under 2015 upphör kontanthanteringen ombord på fordonen i tätortstrafiken i Östersund och under 2016 kommer kontanthantering att upphöra ombord på fordonen i länstrafiken.

- Priser på kort och biljetter ska uppfattas som prisvärda
- Kort och biljetter ska vara lätta att förstå
- Fler sätt att köpa biljett ska erbjudas internet, mobil et c.

Miljö

En fossilbränslefri kollektivtrafik 2030 är ett övergripande mål, formulerat bl a i RUS. Förutsättningarna för detta ökar tack vare att mer kollektivtrafik bedrivs med tåg och den utveckling som sker av fordon och drivmedel. Biodiesel, framställts av vegetabiliska eller animaliska oljor och fetter, har i allt högre grad blandats i fossil diesel och kommer att helt kunna ersätta den fossila dieseln. Andra alternativ som el- eller elhybridfordon kan vara möjliga i tätortstrafiken. En annan viktig förutsättning är att motorerna blir mer energieffektiva, även där är utvecklingen mycket positiv.

- Vid upphandlingar ställs krav på fordonens miljöprestanda.

Kostnads- och intäktsutveckling

Region Jämtland Härjedalen står inför utmaningar om målen för kollektivtrafiken skall kunna infrias, verksamheten har stor betydelse för länets önskade utveckling så som den beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin (RUS 2014-2030). Länets svaga/negativa befolkningsutveckling och trafikkostnadens utveckling är några exempel på detta. Ambitionen är att självfinansieringsgraden skall öka från nuvarande 42 %. Kostnadsutvecklingen för trafikavtal tenderar att vara högre än den allmänna kostnadsutvecklingen (KPI), det index som används är förutom KPI, bränsleprisindex och arbetskraftsindex. Det är därför viktigt att även intäkterna ökar. Det sker genom att fler reser, att intäkten/resa ökar eller att trafikomkostnaden blir lägre. Aktörerna i regionen ansvarar tillsammans för att kollektivtrafiken kan utvecklas positivt, ex vis genom en samhällsplanering som underlättar för ett kollektivt resande.

- Val av drivmedel, trafikutbud, indexutveckling m m påverkar kostnaden. Förändringen sker främst vid ny upphandling.
- Länstrafiken ska genomföra en utredning om att bedriva trafik i egen regi. Den ska ge svar på var kostnadsnivåns ligger, vad som driver kostnaden, rimlighet i anbud et c och om det skulle gå att bedriva verksamheten till en lägre kostnad.
- Intäkterna påverkas främst av att ökat konsumentresande samt val av färdbevis.

Kollektivtrafiken skall utgöra ett strategiskt verktyg för att bidra till en positiv och hållbar samhällsutveckling.
Sedan 2015 är kollektivtrafiken en regional angelägenhet. RKM finns i Region Jämtland Härjedalen som också har det ekonomiska ansvaret, genom att verksamheten är skatteväxlad.

Kommersiell trafik

Upphandlingar förannonseras och trafikföretagen bjuds in till samråd inför upphandling (SIU). Vid SIU:n ges grundlig information om trafiken och dess förutsättningar. Trafikutövare får möjlighet att ta ställning till om trafiken är av intresse för att drivas kommersiellt. Det kan avse hela trafiken eller delar av den.
Inför varje upphandling av trafik fattar Region Jämtland Härjedalen beslut om allmän trafikplikt, d v s en beskrivning av verksamheten som utgör grund för upphandling och information till allmänheten om vilken allmän kollektivtrafik som kommer att erbjudas i det geografiska området.
Generellt sett är allmän kollektivtrafik till ca 50 % finansierad med offentliga medel. Förutsättningen för att bedriva verksamheten, helt på kommersiella grunder, begränsas därmed väsentligt. Kommersiell trafik har bedrivits på sträckan Duved-Ytterån, trafikföretaget fick då tillgång till den infrastruktur de efterfrågade på ett kostnadsneutralt och transparent sätt.

Samband mellan regionaltrafik och fjärrtrafik

Den regionala kollektivtrafiken har stor betydelse för tillgängligheten i ett nationellt och internationellt perspektiv. För en resenär är uppdelningen av trafiken teoretisk, det intressanta är hela resan.
Trafikförsörjningsprogrammet omfattar fyra år men trafikens utveckling bör ses i ett betydligt längre perspektiv.
Kollektivtrafiken är ett medel för att nå de övergripande samhällsmålen för länet, de finns formulerade i regional utvecklingsstrategi 2014-2030 ”Jämtland/Härjedalen innovativt och attraktivt 2030”.
För infrastruktur och samhällsservice finns följande övergripande mål formulerade.

- Förbättrade kommunikationer överbryggar de långa avstånden
- Fler cykel- och gångvägar gagnar miljö och trafiksäkerhet
- Bredbandsnät med hög kapacitet når hela länet
- En god service kan erbjudas alla invånare

För att uppnå dessa mål pekas på både nationella och regionala insatsområden. Här nämns länets beroende av en ändamålsenlig infrastruktur och att det måste avspeglas i nationella prioriteringar inom området. Dagliga tågförbindelser med restider under 4,5 timmar Östersund-Stockholm dagtid samt bibehållna nattåg. Tågtrafiken Trondheim-Östersund-

Sundsvall ska utvecklas både avseende turtäthet och restider. Elektrifieringen av Meråkerbanan är en viktig angelägenhet för Jämtland.

Förutom tågförbindelser behövs flygförbindelser som ger uppehåll över dagen i Stockholm, anslutning till andra destinationer och är attraktiva för besökare till länet. Konkurrens mellan flygbolag är önskvärd. Daglig flygförbindelse till Umeå/Luleå med rimliga priser är nödvändigt.
Interregional busstrafik kompletterar tåg- och flygförbindelserna samt ger tillgänglighet till orter utan tåg- och flygförbindelser.
Bra standard på länets vägar betonas, de ska hålla hög standard för framkomlighet och trafiksäkerhet även under tjällossningsperioder. Det gäller såväl de nationella stamvägarna E14 och E45 som länsvägnätet. För att nollvisionen, att inga personer ska skadas svårt eller dödas i trafiken, ska kunna uppnås behöver trafikmiljön utvecklas med bland annat gång- och cykelbanor, planfria korsningar, mitträcken och en god vinterväghållning. Vägarnas standard är viktig även för kollektivtrafikens utveckling. Järnvägen behöver också underhållas väl för att korta restider och underlätta för godstransporter.
Länets IT-struktur och mobiltelefontäckning byggs ut och användningen av digital kommunikation ökar. Mobiltäckning i hela länet är viktig för bl a skogsnäringen, rennäringen, turismen och kollektivtrafiken. Det är också viktigt för säkerhet och trygghet.

Genomförande och ekonomi

Samråd och dialog

RKM ingick i de verksamheter som flyttades över från Regionförbundet Jämtlands län till Region Jämtland Härjedalen 2015. Region Jämtland Härjedalen har därmed ansvaret för trafiken och dess finansiering. I den utredning som låg till grund för beslut om att överföra ansvaret för kollektivtrafiken till regionen finns angivet möjlighet till tilläggsöverenskommelser om en kommun vill ha en högre standard i trafiken än regionen finner motiverat eller rabatterade priser för sina kommuninvånare. Infrastruktur kopplad till kollektivtrafiken hållplatser på kommunala vägar, busstationer et c är en kommunal angelägenhet. Samverkan mellan regionen och kommunerna är viktig för att skapa en attraktiv kollektivtrafik med ett resenärsfokus. Samverkan krävs på såväl strategisk nivå som i operativa frågor.
Samrådsorganisationen finns formaliserad till tre nivåer
- **Regionens samverkansråd** (RSR) där för regionen och kommunerna gemensamma frågor ska diskuteras.
- **Trafiksamråd** ett årligt informations- och diskussionsmöte med respektive kommun. Löpande samråd på tjänstemanna nivå hålls flera gånger per år, kallat Samråd RKM.
- **Dialoger** inrättas utifrån de behov som uppstår löpande om hållplatser, trafikförändringar och upphandlingar.

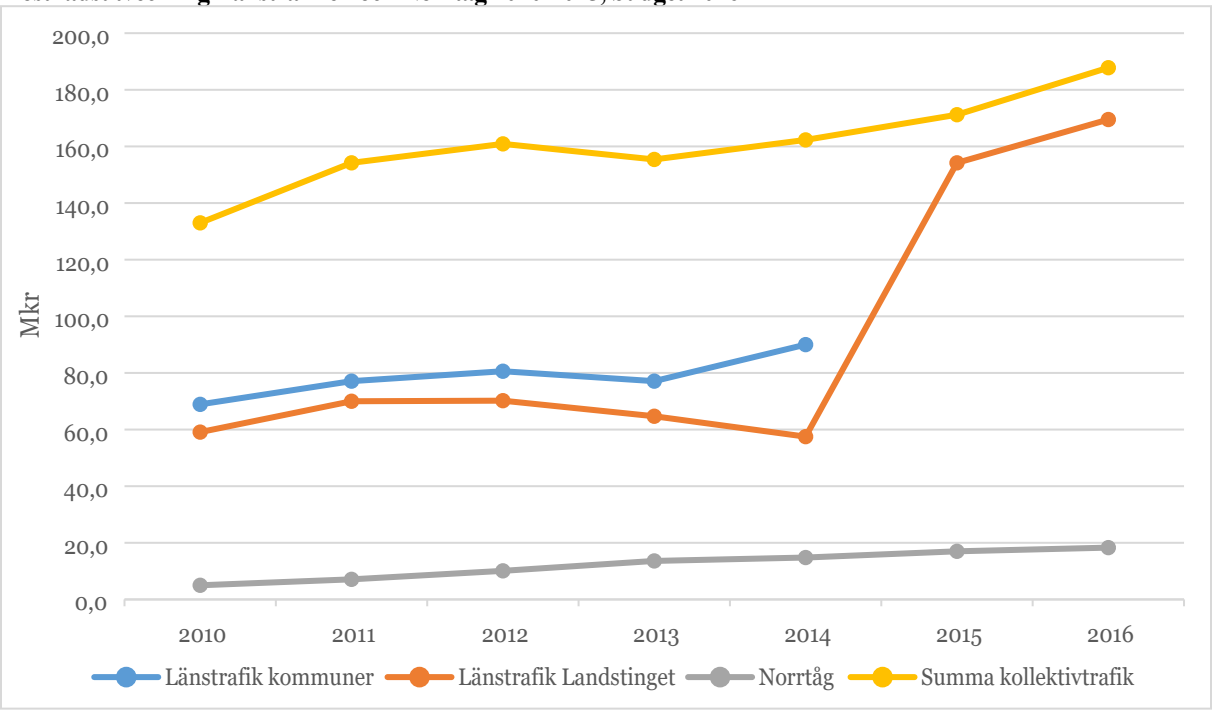
Regionens pensionärsråd, handikappråd och ungdomsråd utgör även råd för RKM och Länstrafiken. RKM är också part i Trafikverkets RTAF-råd (Rådet för Tillgänglighet och Användbarhet för personer med Funktionsnedsättning).

Trafikverket är en viktig part för en fungerande kollektivtrafik på både väg och järnväg. På det allmänna vägnätet ansvarar Trafikverket för hållplatsers placering och utformning och annat som kan påverka kollektivtrafikens framkomlighet. Region Jämtland Härjedalen är planupprättare och har kontinuerlig kontakt med Trafikverket.

Kommersiell kollektivtrafik har inte utvecklats i någon nämnvärd omfattning, vare sig i Jämtland eller nationellt, sedan 2012 då den nya lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) trädde i kraft. Utvecklingen kan ändras och då behöver regler för tillgång till busstationer och informationssystem utarbetas.

Ekonomi

Kostnadsutveckling Länstrafiken och Norrtåg 2010-2015, budget 2016



Den ökande kostnaden 2011 i landstingets kostnadsansvar fick landstinget att agera. Landstinget ville sänka sin kostnad. Istället för att minska det regionala trafikutbudet förändrades kostnadsfördelningen från 2014 så att kommunerna tog ett större kostnadsansvar. Det framgår av kommunernas kostnadsökning och landstingets kostnadsminskning för 2014. De trafikutökningar som kommunerna gjorde till 2015 ingår i skatteväxlingen. För 2015 är dryga 103 mkr skatteväxlat från kommunerna. För Norrtåg startade trafiken i planerad omfattning från december 2012.

De upphandlingar som genomförts under 2015 har visat på en måttlig kostnadsökning. Ökade kostnader ska balanseras med att kunna erbjuda resenärer en attraktiv och hållbar trafik och en bra prisbild för resor i Jämtlands län.

Trafikutbudet kommer de närmaste åren att utredas och utvärderas inför den upphandling alternativt egen regiverksamhet som ska starta när det nuvarande trafikavtalet Buss 2010 löper ut i december 2018. Samhällsnyttan, invånarnas behov och förväntningar på trafiken och utveckling av pendling är viktiga faktorer i utformning av det kommande trafikutbudet.

Den regionala kollektivtrafiken bör som helhet fungera som ett sammanhållet system med så smidiga gränser som möjligt mellan aktörer och trafikslag. För att trafiken skall vara attraktiv krävs ett utbud som ger valfrihet i tid för resan, restider som är konkurrenskraftiga och en standard och kvalitet i trafiken som motsvarar resenärens förväntningar. Detta kan erbjudas i reserelationer där resandet är tillräckligt omfattande. Det innebär att stråk och tider med stort resande bör prioriteras. Utvecklingen mot en förstärkt trafik i starka stråk kan kompletteras med pendlarparkeringar. Trafikutbudet på andra relationer måste å andra sidan minska ner till det mest oumbärliga, ofta linjelagda skolskjutsar och närtrafik för en basal service.

Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet

Enligt lagen skall de regionala trafikförsörjningsprogrammen uppdateraras vid behov, en mandatperiod kan vara en lämplig tid.
Fortsatta utredningsbehov finns bl. a

- Väntsalar och bytespunkters tillgänglighet, kommunerna har ansvaret, frågan har stor betydelse för kollektivtrafiksystemets helhet och tillgänglighet.
- Prioriteringsgrunder för ett konkurrensneutralt tillträde till busstationer, vid kapacitetsbrist.
- Tågtrafikens utveckling, vad händer med den långväga tågtrafiken när Norrtågstrafiken har etablerats och utvecklas.
- Trafikutbud och finansiering i samband med beslut om allmän trafikplikt inför varje upphandling.

Programmet bör följas upp under programperioden. Uppföljningen skall även omfatta kommersiell trafik, om sådan etableras.

Uppföljning, samt förslag till ändringar ska diskuteras vid regionens samverkansråd, trafiksamråd och i dialog med berörd kommun. Kommunerna ges därigenom kontinuerlig möjlighet att påverka utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Andra aktörer kan komma att involveras, särskilt de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i angränsade län.

Bilaga 1 – Trafikavtal

Trafikavtal

Tåg

Norrtågtrafiken aug 2011 – augusti 2016, Botniatåg AB, augusti 2016 – december 2025 Svenska Tågkompaniet AB

Buss

Åre dec 2014 – dec 2022, option 2 år, Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB
Ragunda juni 2008 – dec 2015, KR Trafik AB, nytt avtal dec 2015 – dec 2023, option 2 år, Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB
Östersund tätort - juni 2007 – juni 2016, Nettbuss Stadsbussarna AB, juni 2016 – juni 2021, option 3 år, Nettbuss Stadsbussarna AB
Buss 2010 Lit-Strömsund, Brunflo-Bräcke, Fåker-Berg, Krokom, Härjedalen juni 2010 - dec 2018, Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB
Inlandstrafiken, Linje 45, dec 2011 – dec 2017, option 2 år, KR-trafik AB
Linje 40 – Tvärflöjten juni 2012 – dec 2018, KR-trafik AB

Bil

Östersund S+N juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Östersunds taxi 199 000 AB.
Strömsund juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Norra Jämtlands Taxi AB*)
Bräcke juni 2013 – juni 2018 option 2 år, V.A.Trafik och utbildning AB*)
Berg juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Taxiservice i Bergs kommun AB*)
Krokom juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Taxi Glesbygd Krokom AB *)
Härjedalen juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB *)
Ragunda juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Taxi Ragunda AB*)
Åre juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Taxi Västjämtland AB*)

I samtliga bilupphandlingar ingår sjukresor, närtrafik, anropsstyrd linjetrafik och smågods.
*) färdtjänst, riksfärdtjänst och kommunala skolskjutsar ingår i upphandlingen.

All anropsstyrd trafik beställs och samordnas genom den av Länstrafiken upphandlade beställningscentralen BC Jämtland.

Bilaga 2 – Trafikutbud

Nedan redovisas all linjelagd trafik, den utföres med buss eller bil, viss trafik är anropsstyrd. Registrerat resande avser resande redovisat i biljettmaskinssystemet. För anropsstyrd linjetrafik (A-linje) hämtas antalet resenärer från bokningsprogrammet hos BC Jämtland.

Interregional trafik

Norrtåg Sundsvall-Ånge-Bräcke-Östersund-Storlien/(Trondheim)

År:	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	133 000*)	390 000	452 000

*) avser andra halvåret då Botniatåg övertog trafikeringen.

Från juni 2012 ingår all trafik på delen Sundsvall-Östersund-Trondheim i Norrtågs avtal med Botniatåg. Trafiken utförs i planerad omfattning från december 2012 på delen Sundsvall-Östersund-Storlien. Trafiken skall bl. a ge en bra förbindelse Östersund - Umeå via Sundsvall, restid ca 5,5 timmar. Statlig medfinansiering genom Norrtågsförsöket.

Utbud

Östersund-Sundsvall

9 dubbelturer M-F
4 dubbelturer L
4 dubbelturer S

Östersund-Duved

5 dubbeltur M-F
4 dubbelturer L
4 dubbelturer S
2 dubbelturer dagligen Duved-Trondheim

Linje 26 Sveg-Ånge

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	342 st.	466	662	1940
Antal resenärer A-linje:	540	440	734	647

Utbud

1 dubbeltur M-To
1 dubbeltur M_F
1 dubbeltur SoH
1 anropsstyrd tur M-F och S

Trafiken är anpassad till Norrtågstrafiken i Ånge, för veckopendling Umeå/Sundsvall-Sveg och de anropsstyrda turerna för anslutning till/från norrgående nattåg. Jämtlands län har 100 % trafik- och ekonomiskt ansvar för linjen. Det innebär att länstrafikens taxa tillämpas på hela linjen. Trafiken utökades i den trafikutökning som Härjedalens kommun gjorde 2014.

Linje 30 Hammarstrand-Liden-Sundsvall

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	92 679 st.	69 675 st.	94 994 st.	77 689 st.
	huvuddelen av resorna avser Västernorrlands län.			

<u>Utbud fr o m 2014</u>
1 dubbelturer M-F hela sträckan
8 dubbelturer M-F Sundsvall – Liden
1 dubbeltur skoldagar Järkvissle-Liden
1 dubbeltur F skoldagar Hammarstrand-Liden
1 enkeltur M skoldagar Hammarstrand-Liden
1 enkeltur M-F Bispgården-Hammarstrand
4 dubbelturer L Sundsvall-Liden /Järkvissle
3 dubbelturer S, Sundsvall-Liden
1 enkeltur S A-linje, Liden-Bispgården.

Länsgränsöverskridande linje mot Västernorrland. Trafikutbudet har minskats ned fr o m 2014, bl a med 2 dubbelturer M-F Liden-Hammarstrand. Trafiken upphandlas och administreras av RKM Västernorrland.

Linje 39 Sollefteå-Ramsele-Backe-Hoting

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor</u>:	73 935 st	78 438 st	66 469 st	57 562 st
	huvuddelen av resorna avser Västernorrlands län.			

<u>Utbud</u>
4 dubbeltur M-F Ramsele-Sollefteåmed
1 dubbeltur M-F Sollefteå-Hoting
1 dubbeltur M-F Ramsele-Hoting
1 dubbeltur F Ramsele-Hoting
1 dubbeltur S Ramsele-Sollefteå
1 dubbeltur S Ramsele-Hoting

Länsgränsöverskridande linje mot Västernorrland. Trafikutbudet har minskats ned fr o m 2014. Trafiken är planerad för skol-, och veckopendling samt serviceresor. Trafiken upphandlas och administreras av RKM Västernorrland.

Linje 40 Örnsköldsvik-Hammarstrand-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	70 037 st	56 932 st	69 084 st	72 140 st

<u>Utbud</u>
4 dubbelturer M-F, varav en Sollefteå-Östersund, övriga Örnsköldsvik-Östersund
1 dubbeltur L
1 dubbeltur S.

Länsgränsöverskridande linje mot Västernorrlandslän. Linjen har stor interregional betydelse för person- och godsbefordran. Linjen ingår i det s.k. ”samverkande systemet”, trafik som medfinansieras av Trafikverket.

Linje 41 Junsele-Backe-Hoting

År:	2011	2012	2013	2014
Antal resor A-linje:	25	34	45	49

Utbud
1 dubbeltur M-F, anropsstyrd trafik.

Länsgränsöverskridande linje mot Västernorrlands län. Trafiken är planerad för serviceresor och bussanslutning i Junsele. Trafiken upphandlas och administreras från Jämtlands län.

Linje 45 Östersund-Dorotea-Storuman-Gällivare (Inlandstrafiken)

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	47 334	65 384	67 227	67 052

Utbud
1 dubbeltur M-S Östersund-Gällivare
1 dubbeltur M-S Östersund-Arvidsjaur

Linjen inrättades 91/92 som ersättning för rälsbusstrafik på Inlandsbanan, trafiken bedrivs i samarbete med RKM Västerbotten och Norrbotten. Trafiken medfinansieras av Trafikverket.
Trafiken på linje 45 är upplagd för tåganslutning, främst nattåg i Östersund och för godsbefordran. Från december 2011 är trafiken inom Jämtlands län samordnad med linje 63 Dorotea-Umeå.

Linje 45 Mora-Sveg-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	72 606 st	65 563 st	65 459 st	74 662 st

Utbud
2 dubbelturer M-S, på delen Mora-Östersund
1 dubbeltur M-F Sveg-Östersund
1 enkeltur lördagar Sveg-Östersund
1 enkeltur söndagar Östersund-Sveg

Linjen inrättades 91/92 som ersättning för rälsbusstrafik på Inlandsbanan. Jämtlands län har 100 % trafik- och ekonomiskt ansvar för linjen, vilket bl. a innebär att länstrafikens taxa tillämpas på hela linjen. Linjen har stor interregional betydelse för person- och godsbefordran, den medfinansieras av Trafikverket. Trafiken är planerad för tåganslutning i Mora och Östersund, veckopendling och serviceresor Sveg-Östersund.

Linje 47 Dorotea-Hoting

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	2 664 st	4 553 st	3 320 st	4 811 st

Utbud
1 dubbelturer M-F, skoldagar

Linjen som går över länsgränsen Västerbotten-Jämtland är inrättad juni 2010 som ett komplement till linje 142 för gymnasiependling Dorotea-Hoting-Strömsund.

Linje 56 Ljusdal-Kårböle-Sveg

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	12 570 st	13 261	11 415	11 985
Antal resor A-linje:	630 st			

Utbud
2 dubbelturer M-F
1,5 enkelturer skoldagar på delen Vänsjö- Sveg från aug 2014
1 dubbelturer L
1 dubbeltur S

Länsgränsöverskridande linje mellan Gävleborgs och Jämtlands län. Jämtlands län har 100 % trafik- och ekonomiskt ansvar för linjen, vilket bl. a innebär att länstrafikens taxa tillämpas på hela linjen. Linjen är upplagd för tåganslutning i Ljusdal och för godstransporter. Godsflödet på linjen är betydande. Linjen ingår i det s.k. samverkande systemet, trafiken medfinansieras av Trafikverket.

Linje 63 (Östersund-) Dorotea-Umeå

År:	2011
Antal reg resor:	58 987 st

Utbud
2 dubbelturer dagligen.

Sedan dec 2011 har trafik på sträckan Östersund-Dorotea samordnats med linje 45 Östersund-Dorotea-Arvidsjaur/Gällivare. Linjen redovisas därför inte i Jämtland.

Regional- och lokal trafik i linjenummerordning

Linje 1-14 m fl. Tätortstrafiken Östersund inkl. nattbussar, sön- och helgdagstrafik, industriturer

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	3 192 823	3 109 083	3 140 456	3 258 040
Flygbussen	23 109	27 257	31 792	34 907

Trafik bedrivs mellan kl 6 – 23 M-F, kl 6 - 23 Lö, kl 11.30 – 23 SoH.
Nattrafik kl. 23 – 2.30 F-L
Tätortstrafiken är upphandlad i ett s.k. nettoavtal, trafikutövaren har självständigt att ajourhålla linjenätet, turutbud m m inom ramen för vad som sägs i trafikavtalet. I trafikavtalet ställs krav på att trafikutbudet skall erbjuda sena kvällsturer vardags- och söndagskvällar till alla stadsdelar, trafikutbudet i Norr förbi Arenan och Ica Maxi ska utvecklas i takt med att verksamheter utvecklas, särskilt kvällstid.

Linje 91 Östersund-Krokom-Nälden-Trångsviken NATTBUSS

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	6 406 st	5 379 st	4 429 st	4 056 st

Utbud

3 dubbelturer F, L Östersund-Krokom-Nälden.

En tur F och L fortsätter till Trångsviken om resande finns.

Linje 92 Östersund-Lit-Häggenås NATTBUSS

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	2 144 st	1 723 st	1 522 st	1 294 st

Utbud

2 dubbelturer F och L, varav 1 dubbeltur F och L till Häggenås.

Linje 93 Brunflo-Östersund NATTBUSS

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	6 154 st	5 226 st	4 306 st	3 775 st

Utbud

3 dubbelturer F och L.

Vissa turer går via Marieby.

Linje 98 Mörsil-Järpen-Åre-Duved NATTBUSS

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	951 st	767 st	526 st	538 st

Utbud

2 dubbelturer F och L under vintersäsongen.

Linje 108 Brunflo-Torvalla-Brunflo

År:	2014
Antal reg. resor:	3 049 st

Utbud

7 turer M-F skoldagar

Linjen inrättad augusti 2014 för elevpendling.

Linje 109 Brunflo-Odenskog-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	78 748 st	76 437 st	61 679 st	57 523 st

Utbud
15 enkelturer M-F, 4 dt är inställda under sommarlov
4 dubbelturer L

Trafikutbudet är en del av linje 110 som fått annan färdväg, via Odenskog.

Linje 110 Brunflo-Ope-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	192 320 st	178 869	176 473	160 552

Utbud
20/22 enkelturer M-F, 3 dubbelturer är inställda under sommarlov
11 dubbelturer L
8 dubbelturer S

Trafikutbudet reducerades från 2012 och med trafik som kallas linje 109.
Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och S

Linje 111 Brunflo-Marieby-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	40 213 st	39 300	43 986	44 424

Utbud
10 dubbelturer M-F
1 enkeltur kvällstid M-F
2 dubbelturer L
1 dubbeltur S

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, serviceresor L och S

Linje 112 Grytans Läger-Östersund

År:	2013	2014
Antal reg resor:	1 268	27 804

Utbud
5 dubbelturer M-L

Trafiken inrättades i december 2013 till följd av att det finns permanentboende i Grytas Läger. Trafiken är uppbyggd för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, serviceresor L.

Linje 115 Loke-Tandsbyn-Brunflo

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor	20 139 st	18 653	24 350	27 441

Utbud

6 dubbelturer M-F, 1 dubbeltur inställd under sommarlov.

2 av dubbelturerna angör Östersund. Skol- och linjetrafiken har samordnats därav det ökade resandet.

Linje 116 Börön-Brunflo

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	322 st	163	4 514	8 535

Utbud

4 dubbelturer M-F.

Skol- och linjetrafiken har samordnats därav det ökade resandet.

Linje 118 Bodal-Brunflo

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	uppgift saknas.	17	183	274

Utbud

2 dubbelturer M-F.

Skol- och linjetrafiken har samordnats därav det ökade resandet.

Linje 127 Bräcke-Gällö-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	119 859 st	105 790	92 752	95 453

Utbud:

5 dubbelturer M-F Bräcke-Östersund
1 enkeltur M-F Gällö-Bräcke
1 dubbeltur M-F Bräcke-Brunflo
1 dubbeltur M-F Östersund-Gällö
1 enkeltur M-F Pilgrimstad-Gällö

Linjesträckningen i huvudsak parallell med järnvägen och Norrtågstrafiken. Trafiken utgör ett komplement till tågtrafiken, och är anpassad för skol- och arbetspendling M-F.

Linje 132 Hammarstrand-Höglunda/Strömsnäs-Stugun-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	47 401 st	46 916	46 756	43 904

Utbud
5 dubbelturer M-F, hela sträckan
1 dubbeltur Stugun-Hammarstrand
1 dubbeltur Stugun-Hammarstrand, skoldagar
1 dubbeltur L
1 enkeltur S, ej sommarlov.

Linjen är parallell med linje 40 på delen Hammarstrand-Östersund, trafiken är planerad för skol- och arbetspendling M-F, serviceresor L och veckopendling S.

Linje 140 Lit-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor;	59 907 st	60 489	52 956	52 192

Utbud
10 dubbelturer M-F, varav en enkeltur inställd under sommarlov
3 dubbelturer L
3 dubbelturer S

Trafiken är uppbyggd för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och S. Linjen kompletteras främst av linje 143.

Linje 141 Storhögen-Jämtl Nyby-Lit

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	6 431 st	5 796	6 831	8 553

Utbud
5 dubbelturer M-F, 1 dubbeltur Lit-Handog är inställd under skollov.

Linje 142 Hoting-Strömsund-Hammerdal-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor	113 317 st	122 343	130 615	137 182
Antal resor A-linje:	35	429	407	412

Utbud
7 dubbelturer M-F varav 2 till Hoting
1 enkeltur anropsstyrd M.O.F på delen Strömsund-Hoting
1 dubbeltur L
1 dubbeltur S.

Linjen är parallell med linje 45 delen Hoting-Östersund, trafiken är planerad för skol-, service- och arbetspendling M-F, serviceresor L och veckopendling S. A-trafiken ersätter minskad trafik Strömsund-Hoting med interregionala linjer.

Linje 143 Häggenås-Lit-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	44 573 st	42 704	41 038	39 560

Utbud
6,5 dubbelturer M-F
3 dubbelturer L
1 dubbeltur S

Trafiken är uppbyggd för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, och serviceresor L och S. Kompletterande linjer är 142 Hoting.-Strömsund-Östersund och 140 Lit-Östersund.

Linje 144 Munkflohögen-Norderåsen-Lit (-Östersund)

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	8 402 st	8 670	9 319	9 098
Antal resor A-trafik:	1 228	1 016	896	940

Utbud
2 dubbelturer M-F, till/från Munkflohögen, under sommarlov 1 dubbeltur
3 dubbelturer M-F Häggenås-Norderåsen en dubbeltur Häggenås-Munkflohögen (linjebil och delvis anropsstyrd trafik)

Linje 145 Husås-Lit-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	18 353 st	17 479	17 284	16 084

Utbud
5 dubbelturer M-F, varav 2 dubbelturer inställda under skollov.
1 enkeltur anropsstyrd trafik.

Linje 150 Krokom-Dvärsätt-Ås-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	102 884 st	100 855	97 082	99 069

Utbud
13 dubbelturer M-F, varav 1 dubbeltur är inställd under skollov.
2/3 dubbeltur L
4/5 dubbelturer S.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och S.

Linje 151 Aspås-Krokom-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	49 503 st	50 245	51 595	49 099

Utbud
5/4 turer M-F
1 dubbeltur M-F skoldagar för skoltrafik på delen Aspås-Krokom.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, och utgör ett komplement till linje 150.

Linje 153 Valsjöbyn-Föllinge-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	15 614 st	15 802	27 565	34 395

Utbud
1 dubbeltur M-F hela sträckan.
2 dubbeltur M-F Föllinge – Krokom
1 dubbeltur M-F Åkersjön-Lillhomsjö, under skollov M.O.F
1 enkeltur F Föllinge – Valsjöbyn, delen Häggsjövik-Valsjöbyn är anropsstyrd
1 dubbeltur F Krokom-Föllinge
2 dubbelturer L Föllinge – Krokom
1 enkeltur S.

Trafiken är planering för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och veckopendling S.

Linje 154 Rönnöfors-Kaxås-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	40 143 st	41 138	49 000	51 537
Antal resor A-linje:	34	34	35	34

Utbud
4 dubbelturer M-F, delen Kaxås-Östersund
1 dubbeltur M-F Änge-Rönnöfors
1 enkeltur O Änge-Rönnöfors skoldagar
2 dubbeltur L Kaxås-Krokom
1 dubbeltur S Kaxås-Krokom
1 enkeltur A-linje S delen Frankrike-Kaxås.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och veckopendling S. Delen Krokom-Östersund kan vara samordnad med annan trafik.

Linje 155 Årependeln Duved-Järpen-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	30 032 st	28 895	17 053	9 495

Utbud t o m juni 2014
2 dubbelturer M-F
1 dubbeltur L, under vintersäsong
1 dubbeltur S, under vintersäsong.

Utbud fr o m december 2014
3/4 dubbelturer M-F
1 enkeltur L, under vintersäsong
1 enkeltur S, under vintersäsong.

Expresslinje, en dubbeltur för arbetspendling till Åre resp. till Östersund M-F. L och S säsongstrafik till Åre. Sträckningen är parallell med Mittbanan, men har stopp på orter utan järnvägsstation. Juni 2013 – juni 2014 har del av trafiken bedrivits i kommersiell trafik. Från juni 2014 till december 2014 har linjen inte trafikerats. Från 14 december 2014 används linje 155 för turer som är genomgående Duved-Järpen-Östersund, trafiken är inte av expresskaraktär. En tur finns Duved - Östersund efter kl 17.00 (tåg finns i andra riktningen) frö att möjliggöra arbetspendling från Östersund till Åre-Duved. Trafiken är samordnad med linje 156 och 157.

Linje 156 Järpen-Trångsviken-Krokom-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	171 624 st	170 611	175 964	178 609

Utbud från december 2014
4 dubbelturer M-F Järpen-Österund
1 dubbeltur M-F delen Mattar-Östersund
3/4 dubbelturer M-F, Trångsviken-Nälden-Krokom-Östersund
1 dubbeltur Trångsviken-Krokom
4/5 dubbelturer L, Nälden-Östersund
2 dubbelturer S, Nälden–Östersund.
Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, Järpen-Östersund linjen är ett komplement till Norrtågs trafik på sträckan. På delen Nälden –Östersund även arbetspendling och serviceresor L,S.

Linje 157 Duved-Järpen-Mörsil

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	151 320 st	161 356	174 674	192 834

Utbud från december 2014
7 dubbelturer M-F Mörsil-Duved, varav 1 dubbeltur inställd under skollov
3 dubbelturer M-F Järpen-Duved
5 dubbeltur L
1 dubbeltur L Duved-Åre
5 dubbelturer S
1 dubbeltur S Duved-Åre.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L,S.
I dec 2007 gjorde Åre kommun en omfattande utökning av trafikutbudet för att skapa en lokaltrafik i Åredalen.
Trafikutbudet omfattar hela dagen ca kl. 6.00 – 23.00 dagligen.

Linje 159 Ås-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	110 780 st	108 602	100 947	92 429

Utbud
18/19 dubbelturer M-F, 3 dubbelturer inställda under skollov.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F. Linjen är samordnad med linje 531 Östersund-Dille-Ås. Linje kompletteras främst av linje 150 Krokom-Östersund och linje 156 Nälden-Krokom-Östersund L och S.

Linje 161 Svenstavik-Hackås-Orrviken-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	57 850 st	55 223	56 415	57 635

Utbud
7 turer M-F, varav 2/3 dt Svenstavik-Östersund, 1 dt är inställd under skollov

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F.

Linje 162 Höglerkardalen-Hallen-Myrviken-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	29 228 st	29 576	27 044	26 528

Utbud
4/5 turer M-F, varav 3 till/från Hallen
1 dubbeltur lördagar
1 enkeltur S skoltid (samordnad med säsongstrafiken)
1 dubbeltur M-F, 1 dubbeltur L och 1 dubbeltur S till Höglekardalen under säsong.
1 enkeltur A-linje, delen Myrviken-Hallen

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, serviceresor L och elevpendling S. Under vintersäsong trafik till Höglerkardalen M-F,L och S, sommarsäsong endast M-F.

Linje 163 Svenstavik-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	41 601 st	38 563	37 928	38 149

Utbud
6 dubbelturer M-F.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och S samordning med linje 164.

Linje 164 Funäsdalen-Åsarna-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	38 213 st	39 059	43 117	48 671

Utbud
2 dubbelturer M-F
2 dubbelturer L
1 dubbeltur S + 1 enkeltur S under skoltid.

Linjens funktion är tåganslutnings- och serviceresor på den långa relationen och skol- och arbetspendling på delsträckor M-F, L,S. Linjen ingår i det s.k. samverkande systemet, trafiken medfinansieras av Trafikverket.

Linje 211 Våle-Bodsjöbyn-Flatnor-Gällö

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	4 425 st	2 771	4 227	4 561

Utbud
1 dubbeltur M-F, skoldagar Våle-Gällö
1 dubbeltur Finnäs-Gällö, anropsstyrd linjetrafik

Arbetspendlingen Finnäs-Gällö var tidigare varit linjelagd, men har nu mycket liten efterfrågan.

Linje 212 Gällö-Rissna-Åsgård

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	2 517 st	1 410	2 895	2 810

Utbud
2,5 dubbelturer M-F Rissna-Gällö,

Linjens funktion är att trafikförsörja delen Rissna-Fjällsta till E14/Gällö för anslutning till linje 127 Östersund-Gällö-Bräcke, samt skoltrafik till Gällö. Delen Åsgård-Holmsjö-Rissna trafikeras för elevbehov och med servicetrafik.

Linje 213 Ede-Samsta-Marsätt-Fanbyn

År:	2011	2012	2013	2014
Antal resor A-linje:	87	90	111	97

Utbud
1 dubbeltur två dagar/vecka,

Linjens funktion är serviceresor.

Linje 215 Sörböle-Höviken-Bergvik-Pilgrimstad

År:	2011	2012	2013	2014
Antal resor A-linje:	0	0	0	0

Utbud
1 dubbeltur två dagar/vecka,

Linjens funktion är serviceresor.

Linje 221 Ocksjön-Våle-Bräcke

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	7 483 st	7 013	6 754	5 840

Utbud
1 dubbeltur M-F, inställd trafik i juli.

Linje 222 Sörbygden-Albacken-Bräcke

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	3 009 st	3 211	4 220	3 522

Utbud
1 dubbelturer M-F skoldagar,
1 dubbeltur M.O.F skollov.

Linje 223 Löningsberg-Bensjö-Bräcke

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	141 st	592	1 425	1 043

Utbud
1 dubbeltur M-F skoldagar
1 enkeltur M-F anropsstyrd

Linje 224 Kälarne-Gimdalen-Nyhem-Sösjö-Bräcke

År:	2014	2012	2013	2014
Antal reg resor:	8 956 st	6 662	6 520	4 659

Utbud
3 dubbelturer M-F Kälarne-Nyhem 1 dubbeltur är inställd under skollov och 2 dubbelturer inställda i juli
3 dubbelturer Nyhem-Bräcke 1 dubbeltur är inställd under skollov och 2 dubbelturer inställda i juli

Linjens funktion är skoltrafik till Kälarne resp. Bräcke, samt serviceresor mellan Kälarne och Bräcke.

Linje 228 Kälarne-Sörbygden-Ljungå

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	1 951 st	1 094	426	346

Utbud
1 dubbelturer M-F, skoldagar.

Linjens funktion är skoltrafik till Kälarne

Linje 231 Kälarne-Stugun-(Östersund)

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	10 153 st	9 924	9 593	9 979

Utbud
3 dubbelturer M-F, anslutning till/från Sörbygden F och S.
1 enkeltur S.

Linjen är uppbyggd för skol- och serviceresor, i Stugun ansluter linjen till linje 40 och 132 som ger anslutning till Östersund.

Linje 233 Kälarne-Hammarstrand

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	3 972 st	3 611	4 164	3 751

Utbud
2 dubbelturer M-F, inställd trafik i juli.
1 dubbeltur L
1 enkeltur söndagar, skoltid.
2 dubbelturer M, To och 1 dubbeltur Sö anropsstyrd trafik för anslutning till linje 40. Den anropsstyrda trafiken har liten efterfrågan.

Linje 311 Överammer-Färsån-Hammarstrand

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	8 389 st	8 453	7 567	7 163

Utbud
1 dubbeltur M-F skoldagar
1 dubbeltur anropsstyrd två dagar/vecka, turerna har svag efterfrågan.

Trafiken är anpassad för skolpendling och serviceresor till Stugun resp. Hammarstrand.

Linje 312 Bispgården-Brännan-Ragunda-Hammarstrand

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	7 691 st	6 488	6 218	5 674

Utbud
1 dubbeltur M-F, skoldagar
2 dubbelturer anropsstyrd linjetrafik.

Linje 315 Utanede-Bispgården-Pålgård-Hammarstrand

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	14 007 st	11 882	15 465	13 485
Antal resenärer A-linje:	36	55	33	43

Utbud
2 dubbelturer M-F skoldagar
1 dubbeltur M-To skoldagar
1 enkeltur F skoldagar Bispgården-Utanede
1 enkeltur M-F, A-linje

Turen är planerad för skolpendling och serviceresor.

Linje 321 Borgvattnet-Stugun

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	1 865 st	2 336	1 931	1 718

Utbud
1 dubbeltur dagligen.

Linje 322 Boberg/Köttsjön-Överammer-Stugun

Antal reg resor:	2011	2012	2013	2014
	4 663 st	5 543	5 919	5 641

Utbud
1 dubbeltur M-F, skoldagar
1 dubbeltur M-F skoldagar Köttsjön-Överammer
1 dubbelenkeltur M.O.F under skollov.

Linje 323 Stugun-Torsgård-Brynjegård

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	2 029 st	1 797	2 226	1 455

Utbud
1 dubbeltur M-F, under skollov anropsstyrd trafik. Den anropsstyrda trafiken har ingen efterfrågan.

Linje 413 Fyrås-Ede-Hammerdal

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:		75	231	209

Utbud

1 dubbelturer M-F skoldagar.

Linje 414 Strömsund-Yxskaftkälen-Gåxsjö/Kakuåsen-Sikås-Hammerdal

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	7 689 st	8 245	6 539	5 848
Antal resenärer A-linje:	675	288	48	571

Utbud

1 dubbeltur M-F
1 enkeltur M-F skoldagar
1 enkeltur F skoldagar
1 dubbeltur M-F A-linje
1 enkeltur M-F A-linje under skollov, delen Gåxsjö-Hammerdal

Turen är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor.

Linje 421 Hoting-Backe-Vängel

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:		266	1 199	1 240

Utbud

1 dubbeltur M-F, under skollov M.O.F

Linje 422 Hoting-Backe-Strömsund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	9 966 st	9 861	17 229	22 037

Utbud

1 dubbeltur M-F.

Linje 425 Gäddede-Lövberga/Alavattnet-Strömsund-(Östersund)

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	7 946 st	7 555	6 908	8 481

Utbud

1 dubbelturer M-F
1 dubbeltur F
1 dubbeltur L under sommarlov
1 dubbeltur S.

Linjen är planerad för skol- och serviceresor, i Strömsund ansluter linjen till linje 45 och 142 som ger anslutning till Östersund.

Linje 427 Postviken-Äspnäs-Strömsund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	1 659 st	895	2 110	2 283

Utbud

1 dubbeltur M-F, skoldagar.

Linje 428 Öhn-Strömsund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	2 626 st	2 993	3 154	2 691

Utbud

1 dubbeltur M-F, skoldagar

1 dubbeltur anropsstyrd trafik 2 dagar i veckan under skollov, trafiken har inte efterfrågats.

Linje 429 (Svaningen)-Hillsand-Strömsund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	1 446 st	948	1 535	1 078

Utbud

1 dubbeltur M-F, under skollov M.O.F.

Linje 431 Strömsund-Flykälen-Föllinge

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	3 060 st	2 700	4 727	5 666
Antal resenärer A-linje:	430	19	12	3

Utbud

2 dubbelturer M-F, skoldagar på delen Flykälen-Strömsund

2 dubbelturer M-F på delen Laxsjö-Föllinge

3 dubbelturer/vecka Laxsjö-Föllinge under skollov.

1 enkeltur F och S A-linje

Linje 444 Norråker-Kyrktåsjö-Hoting

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	11 332 st	10 976	10 235	9 759
Antal resenärer A-linje:	568	315	220	275

Utbud

1 dubbeltur M-F

1 dubbeltur M-F skoldagar.

1 enkeltur M-F A-linje, skoldagar delen Brattbäcken-Hoting

1 enkeltur M.O.F A-linje

1 enkeltur O, F A-linje

1 dubbeltur S A-linje, omfattar även Lövvik-Norråker

Linje 445 Norråker-Lövvik-Tåsjöedet (-Hoting)

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:		282	1 217	992

Utbud

1 dubbelturer M-F, skoldagar.

1 enkeltur Anropsstyrd linjetrafik S.

Linje 472 Storviken-Stora Blåsjön-Gäddede

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	2 962 st	3 049	2 623	2 297
Antal resenärer A-linje:	708	755	644	374

Utbud

1 dubbeltur M-F, Gäddede- St Blåsjön, under sommaren förlängs turen till Ankarede.

1 dubbeltur M.O.F, A-linje Ankarvattnet-St Blåsjön-Gäddede

1 dubbeltur M-F skoldagar A-linje, delen Ankarvattnet-Stora Blåsjön

1 dubbeltur L, A-linje, delen St Blåsjön-Gäddede

1dubbeltur S, A-linje

Linjen är planerad för elevpendling och bussanslutning i Gäddede.

Linje 521 Änge-Landön-Rönnöfors-Änge

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	5 972 st	7 055	7 594	7 767

Utbud
1 dubbeltur M-F
1 enkeltur O skoldagar Änge-Landön för elevpendling
1 dubbeltur M-F för elevpendling Landön-Tulleråsen

Linjens funktion är arbetspendling till Skifferbrottet och elevresor.

Linje 522 Gärde-Oxböle-Änge

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	2 071 st	uppgift saknas		

Utbud
1 dubbeltur M-F skoldagar.
1 dubbeltur M.O.F A-linje, under skollov

Den anropsstyrda trafiken har liten efterfrågan.

Linje 530 Rödön-Frösön-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	2 698 st	2 804	2 395	2 243

Utbud
1 dubbeltur M-F dagligen, anropsstyrd linjetrafik under sommarlov

Linje 531 Tängtorpet-Dille-Kännåsen-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	3 733 st	4 332	4 967	4 409

Utbud
2 dubbeltur M-F skoldagar.
1 enkeltur anropstyrd

Linjen nyinrättad från 09/10, trafiklösningen är en del av linje 159 och framförallt planerad för elevpendling.

Linje 532 Änge-Alsen-Nälden

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	11 984 st	11 969	11 124	11 108

Utbud
1 dubbeltur M-F via Valne, skoldagar
1 dubbeltur M-F via Alsen, skoldagar.

Linjen är inrättad för elevpendling Nälden-Alsen-Änge

Linje 533 Alsen-Nälden

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	5 681 st	4 697	4 892	6 144

Utbud
2 enkelturer Alsen-Nälden M-F
1 enkeltur Bleckåsen-Nälden M-F skoltid
1 enkeltur Nälden-Blekåsen M-F
1 enkeltur Nälden-Alsen, skollov
1 dubbeltur S, skoltid.

Linje 541 Välje-Hallen-Järpen

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	4 270 st	5 859	9 373	9 610

Utbud
1 dubbeltur M-F, inställd under skollov
1 dubbeltur F, inställd under skollov
1 enkeltur anropsstyrd linjetrafik Månsåsen-Myckelåsen för bussanslutning

Linje 542 Mattmar-Offne-Mattmar

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	8 458 st	9 505	11 436	10 853

Utbud
1 enkeltur Mattmar-Offne-Mattmar M-F
1 enkeltur Mattmar-Offne-Mattmar M-F, skoldagar

Linje 543 Hammarnäs-Mattmar

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	4 481 st	4 826	5 771	5 628

Utbud
1 dubbeltur M-F skoldagar.

Linje 544 Hammarnäs-Sundsbacken-Hallen

År:	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	2 671	5 043	5 063

Utbud

1 dubbeltur M-F skoldagar.

Turen inrättad hösten 2012 för elevpendling

Linje 551 Kallsedet-Kall-Järpen

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	9 148 st	8 072	8 391	7 556

Utbud

2 dubbeltur M-F, under skollov M. O .F

1 dubbeltur M.O.F Kall-Järpen

Linje 553 Huså-Järpen

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	1 785 st	1 654	3 147	3 170

Utbud

2 dubbelturer M-F.

1 enkeltur M-F A-linje, turen har efterfrågats ca 30 ggr/år

A-linjen är planerad för tåganslutning i Järpen.

Linje 561 Edsåsdalen-Undersåker

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	1 682 st	2 185	1 845	1 933

Utbud

2 dubbelturer M-F skoldagar,

2 dubbelturer M-F A-linje under skollov

Linje 562 Vålådalen-Ottsjö-Undersåker

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	11 894 st	13 335	15 984	15 407
Antal resenärer A-linje:	478	496	518	658

Utbud

1 dubbeltur M-F Järpen-Undersåker-Vålådalen skoldagar, under skollov M.O.F

1 enkeltur M-F Vålådalen-Undersåker, anropsstyrd.

2 dubbelturer L, under säsong sommar och vinter, anropsstyrd

2 dubbelturer S, under säsong sommar och vinter, anropsstyrd.

Trafiken är uppbyggd för skol-,och tåganslutningsresor M-F, L och S.

Linje 571 Storlien-Enafors-Duved

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	2 033 st	2 379	3 714	3 847

Utbud

1,5 dubbeltur M-F skoldagar

1 dubbeltur Ti,To anropsstyrd linjetrafik M-F under skollov, 50 -90 resenärer/år.

Linje 572 Skalstugan-Duved

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor	1 222 st	1 811	2 917	2 627

Utbud

1 dubbeltur M-F, anropsstyrd linjetrafik M.O.F under sommarlov.

Linje 601 Fåker-Orrviken

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	9 348 st	8 606	9 759	10 615

Utbud

1 dubbeltur M-F

1 dubbeltur M-F, inställd under sommarlov

1 dubbeltur M-F skoldagar Måläng-Brunflo

Linje 602 Fåker-Lerån-Klocksåsen

År:	2011	2012	2013	2014
Antal resenärer A-linje:	58	1 012	937	497

Utbud

1,5 dubbeltur M-F, anropsstyrd linjetrafik

Linje 603 Norderön-Orrviken

År:	2013	2014
Antal resenärer A-linje:	883	2 012

Utbud

1 dubbeltur M-F skoldagar

Linjen inrättad hösten 2013, för elevpendling.

Linje 608 Vattjom-Oviken-Myrviken

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	190	32	0	2

1 dubbeltur M-F A-linje skoldagar

Linjen funktion är gymnasiependling, efterfrågan har minskat markant.

Linje 609 Hackås-Myrviken

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	10 104 st	10 203	11 132	11 290

Utbud
1 dubbeltur M-F, skoldagar.

Linjen inrättades hösten 2007 för elevpendling Hackås-Myrviken.

610 Matnäset-Funäs-Oviken

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	1 057 st	667	986	938

Utbud
1,5 dubbeltur M-F.

Anropsstyrd linjetrafik, turerna ansluter till linje 162 mot Östersund och linje 611 mot Svenstavik, arbets- och studiependling.

Linje 611 Oviken-Svenstavik

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	13 178 st	11 838	10 659	16 342

Utbud
5 dubbelturer M-F
1 dubbeltur Svenstavik-Myrviken, skoldagar
1 dubbeltur Vigge-Myrviken, skoldagar
1 enkeltur M-F A-linje

Arbets- och skolpendling.

Linje 612 Vigge-Dalåsen-Myrviken

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	3 867 st	2 870	5 102	4 751

Utbud
1 dubbeltur M-F, A-linje
1 dubbeltur M-F skoldagar

Arbets- och skolpendling anslutning till linje 162 i Myrviken.

Linje 613 Ljungdalen-Åsarna-Svenstavik

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor	14 144 st	14 505	15 322	17 799
Antal resenärer A-linje:	26	46	45	88

Utbud
1 dubbeltur M-F
1 dubbeltur F, A-linje
1 enkeltur Må-Ti-To skoldagar, delen Åsarna-Börtnan
1 dubbeltur S under skoltid.

Linje 614 Klövsjö-Åsarna-Svenstavik

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg. resor:	106	664	649	1 569

Utbud
1 dubbeltur Åsarna-Svenstavik
1 dubbeltur Klövsjö-Åsarna, turerna är inställda i juli

Arbets- och skolpendling. Linjen kompletterar linje 164 Funäsdalen-Östersund på delen Klövsjö-Åsarna, samt linje 45 och 615 på delen Åsarna-Svenstavik.

Linje 615 Handsjöbyn-Rätan-Svenstavik

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	11 218 st	13 475	13 103	17 082

Utbud
1,5 dubbelturer M-F, skoldagar.

Linje 616 Dödre-Gillhov-Svenstavik

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	6 393 st	6 457	5 538	5 371

Utbud
1 dubbelturer M-F,
1 dubbeltur M-F, inställd under skollov.

Delen Dödre-Gillhov trafikeras endast skoldagar.

Linje 620 Ljungdalen-Funäsdalen

År:	2012	2013	2014
Antal resenärer A-linje:	28	9	40

Utbud
1 dubbelturer M-F, L och S under sommar- och höstsäsong
1,5 dubbelturer M.O.F A-linje
1 dubbeltur Ljungdalen-Mittådalen skoltid, i Ljugdalen anslutning till linje 621.

Linje 621 Messlingen-Mittådalen-Funäsdalen

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	2 530 st	3 520	3 365	3 106
Antal resenärer A-linje:	307	206	134	89

Utbud

3 dubbelturer M-F inställd under sommarlov
1,5 dubbelturer M.O.F A-linje
1 enkeltur M.O.F sommarlov A-linje
1 enkeltur L sommarsäsongen A-linje
1 enkeltur S A-linje

Linje 622 Ramundberget-Bruksvallarna-Funäsdalen

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	6 753 st	6 134	6 788	6 939
Antal resenärer A-linje:	622	378	347	329

Utbud

3 dubbelturer M-F inställd under sommarlov
1 dubbeltur M-F sommarlov.
1,5 dubbelturer M.O.F, A-linje
1 enkeltur L sommarsäsongen A-linje
1 enkeltur S A-linje

Linje 623 Fjällnäs-Tänndalen-Funäsdalen

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	3 037st	2 927	3 110	4 038
Antal resenärer A-linje:	623	112	91	76

Utbud

3 dubbelturer M-F inställd under sommarlov
1 dubbelturer M-F, sommarlov
1,5 dubbelturer M.O.F, A-linje
1 enkeltur L sommarsäsong A-linje
1 enkeltur S A-linje

Linje 631 Funäsdalen-Vemdalen-Sveg (-Ljusdal)

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	15 797 st	16 487	15 877	16 842
Antal resenärer A-linje:	585	733	801	683

Utbud

1 dubbelturer M-F Funäsdalen-Sveg
1 enkeltur M-F A-trafik, Sveg-Funäsdalen
1 dubbeltur M-F Hede-Sveg
1,5 dubbeltur M-F Vemdalen-Sveg
1,5 dubbelturer M-F A-trafik, delen Hede-Långå
1 dubbeltur L Vemdalen - Sveg
1 dubbeltur S Sveg-Funäsdalen
1 dubbeltur S Sveg-Vemdalen

Trafiken är upplagd för dels interregionala resor med tåganslutning i Ljusdal med linje 56 eller i Mora med linje 45, samt skol- och arbetspendling. Turen till/från Vemdalen ger anslutning till/från linje 164 Funäsdalen-Vemdalen-Åsarna-Östersund. De anropsstyrda turerna är främst planerade för att förbättra möjligheterna till anslutning till linje 56 Sveg-Ljusdal och linje 45 Östersund-Sveg-Mora.

Linje 633 Funäsdalen-Lofsdalen-Sveg

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	4 562 st	3 855	3 452	3571
Antal resenärer A-linje:	169	180	170	70

Utbud

1 dubbelturer M-F delen Sveg-Lofsdalen
1 dubbeltur M-F delen Lofsdalen-Funäsdalen
1 dubbeltur Funäsdalen-Sörvattnet, skoldagar
1 enkeltur M-F Sveg-Linsell, delen Linsell-Lofsdalen är A-linje
1 enkeltur F Sveg-Lofsdalen A-linje
1 dubbeltur M.O.F A-linje Sörvattnet-Tännäs
1 dubbeltur L A-linje delen Sveg-Lofsdalen under sommar- och vintersäsong
1 enkeltur S A-linje Sörvattnet-Tännäs
2 enkelturer S A-linje Lofsdalen-Sveg.

Linje 634 Lillhärdal-Sveg

År:	2011	2012	2012	2014
Antal reg. resor:	13 946 st	11 192	9 954	23 462
Antal resenärer A-linje:	887	318	161	269

Utbud
3 dubbelturer M-F delen Lillhärdal-Sveg
1 dubbeltur M-F skoldagar Östansjö-Lillhärdal (-Sveg)
1,5 dubbeltur M-F skoldagar delen Herrö-Sveg
1 dubbeltur M-F A-linje, delen Sveg-Lillhärdal
1 5 dubbeltur L
1 enkeltur S, A-linje

Linje 636 Lofsdalen-Vemdalen

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	54	23	37	37

Utbud:
1 dubbeltur M-F A-linje

Trafiken är planerad för anslutning till linje 164 i Vemdalen för resor till/från Östersund.

Linje 639 Ytterhogdal-Ytterberg-Sveg

År:	2011	2012	2013	2014
Antal reg resor:	8 434 st	6 740	9 894	12 824

Utbud:
2,5 dubbelturer M-F

Ytterberg angöres på vissa turer.
Linjen är delvis parallell med linje 26 Sveg-Ånge, linje 45 Östersund-Åsarna-Sveg-Mora, linje 56 Sveg-Ytterhogdal.
Skol- och arbetspendling samt serviceresor.

Bilaga 3 - Tillgänglighet i prioriterade stråk

Nedanstående definitioner har använts för att inventera och redovisa linjer och bytespunkter ur perspektivet tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning. Inventeringen utgör grund för en systematisk och utvecklad redovisning av tillgängligheten till den allmänna kollektivtrafiken i Jämtlands län.

Tillgänglighetsparametrar buss

- Lågentré med ramp eller hiss
- Inre hållplatsinformation utrop
- Inre hållplatsinformation text
- Yttre hållplatsutrop
- Toalett (gäller på turer med minst 1,5 timmar restid)

Tillgänglighetsparametrar tåg

- Insteg i nivå med perrong
- Inre hållplatsinformation utrop
- Inre hållplatsinformation text
- Rymliga toaletter, knappfunktioner med både ljus och ljud

Samtliga regionaltåg i Norrtågs trafik uppfyller kraven, varför ingen ytterligare redovisning görs.

Tillgänglighetsparameter hållplats/busstation

- Plattform längd minst 20 m
- Plattformsbredd minst 2,25 m
- Plattformshöjd minst 16 cm
- Kontrasterande kantremsa
- Taktilt och visuellt ledstråk
- Hållplatsstolpe vid eller mitt för påstigningsplatsen
- Max 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet)
- Gångbana med jämn yta till och från hållplatsen (i dess närhet)
- Belysning vid hållplatsområdet

Trafikverket inventerar Järnvägsstationer/perronger

Bytespunkter i prioriterade stråk som inventeras ur ett tillgänglighetsperspektiv

Stråk	**Linjer**
Hammarstrand bstn – Stugun bstn – Östersund bstn och jvstn	40, 132
Bräcke bstn och jvstn-Gällö bstn och jvstn -Östersund bstn och jvstn	Norrtåg och 127
Sveg bstn-Svenstavik bstn-Östersund bstn och jvstn	45, 161, 163, 164
Järpen bstn och jvstn-Krokom bstn/jvstn-Östersund bstn och jvstn	Norrtåg,
150,151,153,154,155,156 Strömsund-Hammerdal-Östersund bstn och jvstn	
45, 142	

Hållplatser längs ovanstående stråk ska inventeras och dokumenteras utifrån tillgänglighetskrav för hållplatser på landsbygd 1-20 påstigande/dag, ”Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning” Trafikverket 2010. Inventeringen ska göras av Länstrafiken och vara slutförd 2020.

Bilaga 3 A turer i de prioriterade stråken som utförs med tillgänglighetsanpassade fordon (hiss/låggolv).
Bilaga 3 B Tillgänglighet i busstationer och hållplatser i de prioriterade stråken

Bilaga 3A - turer i de prioriterade stråken som utförs med tillgänglighetsanpassade fordon (hiss/låggolv).
Länstrafiken i Jämtlands län AB ska komplettera bilagan med de uppgifter som saknas.
Komplettering ska göras senast 2016-12-31

Linje	Tur	Start	Busstation 1	Busstation 2	Busstation 3	Busstation 4	Busstation 5	Ändstation	Låggolv /hiss	Inre hplinfo text	Inre hplinfo utrop	Yttre hplinfo utrop	Toalett (restid > 1,5 h)	Toalett tillgänglighets anpassad
40	3	Örnsköldsvik bstn	Sollefteå	Hammarstrand bstn	Stugun	-	-	Östersund bstn	x					
40	7	Örnsköldsvik bstn	Sollefteå	Hammarstrand bstn	Stugun	Östersund bstn	-	Östersund jvst	x					
40	51	Örnsköldsvik bstn	Sollefteå	Hammarstrand bstn	Stugun	-	-	Östersund bstn	x					
40	71	Örnsköldsvik bstn	Sollefteå	Hammarstrand bstn	Stugun	Östersund bstn	-	Östersund jvst	x					
40	4	Östersund bstn	Stugun	Hammarstrand bstn	Sollefteå bstn	-	-	Örnsköldsvik bstn	x					
40	8	Östersund bstn	Stugun	Hammarstrand bstn	Sollefteå bstn	-	-	Örnsköldsvik bstn	x					
40	50	Östersund bstn	Stugun	Hammarstrand bstn	Sollefteå bstn	-	-	Örnsköldsvik bstn	x					
40	70	Östersund bstn	Stugun	Hammarstrand bstn	Sollefteå bstn	-	-	Örnsköldsvik bstn	x					
45	12	Arvidsjaurs bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	-	Östersund jvst	x					x
45	16	Gällivare resec	Arvidsjaurs bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	Östersund jvst	x					x
45	62	Arvidsjaurs bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	-	Östersund jvst	x					x
45	66	Gällivare resec	Arvidsjaurs bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	Östersund jvst	x					x
45	72	Arvidsjaurs bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	-	Östersund jvst	x					x
45	76	Gällivare resec	Arvidsjaurs bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	Östersund jvst	x					x
45	11	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	Arvidsjaur bstn	Dorotea bstn	x					x
45	15	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	-	Arvidsjaur bstn	x					x
45	61	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	Arvidsjaur bstn	Dorotea bstn	x					x
45	65	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	-	Arvidsjaur bstn	x					x
45	71	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	Arvidsjaur bstn	Dorotea bstn	x					x
45	75	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	-	Arvidsjaur bstn	x					x
46	1	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	-	Östersund bstn	x					x
46	3	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
46	5	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
46	51	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
46	53	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	-	Östersund bstn	x					x
46	55	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
46	71	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
46	73	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
127	1	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Gällö bstn	x					
127	5	Östersund bstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Bräcke jvstn	x					
127	11	Östersund bstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Bräcke Gyskola	x					
127	17	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Gällö bstn	x					
127	19	Östersund bstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Bräcke Gyskola	x					
127	2	Bräcke jvstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
127	8	Bräcke jvstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
127	14	Bräcke jvstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
127	18	Gällö busstation	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
132	3	Hammarstrand bstn	Stugun	-	-	-	-	Östersund bstn	x					

Linje	Tur	Start	Busstation 1	Busstation 2	Busstation 3	Busstation 4	Busstation 5	Ändstation	Låggolv /hiss	Inre hplinfo text	Inre hplinfo utrop	Yttre hplinfo utrop	Toalett (restid > 1,5 h)	Toalett tillgänglig hets anpassad
132	17	Hammarstrand bstn	Stugun	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
132	10	Östersund bstn	Stugun bstn	-	-	-	-	Hammarstrand bstn	x					
132	22	Östersund bstn	Östersund jvst	Stugun bstn	-	-	-	Hammarstrand bstn	x					
150	1	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	3	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	5	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	7	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	11	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	15	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	17	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	19	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	21	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	23	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	25	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	27	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	51	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	53	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	55	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	71	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	73	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	75	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	77	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	79	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	4	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	6	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	8	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	16	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	18	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	20	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	22	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	24	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	26	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	30	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	32	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	34	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	52	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	54	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	70	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	72	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	74	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	76	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	78	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					

Linje	Tur	Start	Busstation 1	Busstation 2	Busstation 3	Busstation 4	Busstation 5	Ändstation	Låggolv /hiss	Inre hplinfo text	Inre hplinfo utrop	Yttre hplinfo utrop	Toalett (restid > 1,5 h)	Toalett tillgänglig hets anpassad
151	7	Östersund bsstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
151	11	Östersund bsstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
151	17	Östersund bsstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
151	27	Östersund bsstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
151	2	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
151	4	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
151	6	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
151	12	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
151	22	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
154	71	Österund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
154	72	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	25	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	29	Krokom C	Krokom C	-	-	-	-	Järpen bstn	x					
156	39	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	51	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	53	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	57	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	75	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	6	Järpen bstn	Krokom C	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	54	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	56	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	58	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	64	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	76	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
161	3	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
161	9	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
161	10	Svenstavik bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
164	3	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Svenstavik bstn	x					
164	53	Östersund bstn	Östersund jvstn	-	-	-	-	Svenstavik bstn	x					
164	2	Svenstavik bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
164	54	Svenstavik bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
164	56	Svenstavik bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					

Bilaga 3 B Tillgänglighet i busstationer och hållplatser i de prioriterade stråken

Bytespunkt	Station /hpl	Plattform längd minst 20 m	Plattform bredd minst 2,25 m	Plattform höjd minst 16 cm	Konstrasterande kantremsa	Taktilt ledstråk (mellan station och hpl)	Visuellt ledstråk (mellan station och hpl)	Not avsende stråk	Hplstolpe vid eller mitt för påstigningsplatsen	Max 5% lutning till och från hpl (i dess närhet)	Gångbana med jämn yta t/f hpl (i dess närhet)	Belysning vid hplomr	Not	Övrigt, ex hplinfo/ledsagn
Östersund bstn	station	j	j	j	n	j	n	Från hallen till bussplattformen/ gate finns varken taktilt eller visuellt ledstråk.	j	j	j	j	Ingång i bussen i direkt anslutning till gate i stationsbyggnad	
Östersund bstn	hpl	j	j	j	n	n	n	Från hallen till bussplattformen/ gate finns varken taktilt eller visuellt ledstråk.	j	j	j	j	Ingång i bussen i direkt anslutning till gate i stationsbyggnad	hplinfo för synskadade vid utgång till gaten finns
Östersund Centrum Kyrkgatan	station	j	j	j	j	n	n	Finns inga stråk till hpl Kyrkgatan	j	j	j	j		ledsagning saknas
Östersund Centrum Kyrkgatan	hlp	j	j	j	j	n	j		j	j	j	j		
Östersund Jvst	station	j	j	j	j	j	j		j	j	j	j		
Östersund Jvst	hpl/ lokal trafik	j	j	n	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	j	j	Det finns ramp mellan plattformerna och hlp	Hplinfo finns utanför Jvst
Östersund Jvst	hpl/ regional trafik	j	j	j	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	j	j	Kant mellan väderskydd och bussplattform	Hplinfo finns utanför Jvst
Hammarstrand bstn	station	j	j	n/a	n/a	n/a	n/a		n	j	j	j	Bussen stannar efter platform väntsal avstängd.	
Hammarstrand bstn	hpl	n	n	n	n	n/a	n/a		n		n	j		
Stugun bstn	station	j	j	n	n	n	n		j	j	j	j		
Stugun bstn	hpl	j	j	n	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	n	n	Inga ramper mellan plattformer	Ingen info
Bräcke bstn	station	n	n	n	n	n	n		j	j	j	j		
Bräcke jvstn	station	j	j	j	n	n	n		n	j	j	j		Plats för ledsagning finns inne och utanför

Bytespunkt	Station /hpl	Plattform längd minst 20 m	Plattform bredd minst 2,25 m	Plattform höjd minst 16 cm	Konstrasterande kantremsa	Taktilt ledstråk (mellan station och hpl)	Visuellt ledstråk (mellan station och hpl)	Not avsende stråk	Hpistolpe vid eller mitt för påstigningsplatsen	Max 5% lutning till och från hpl (i dess närhet)	Gångbana med jämn yta t/f hpl (i dess närhet)	Belysning vid hplomr	Not	Övrigt, ex hplinfo/ledsagn
Gällö bstn	station	n	n	n	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	j	n	Plattform saknas	
Gällö jvstn	station	j	j	j	j	j	j		j	j	j	j		
Sveg bstn	station	n	n	n	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	n	j	Hpl finns utanför stations byggnaden inga stråk dit	
Svenstavik bstn	station	j	j	n	j	n	n		j	j	j	j	ej automatisk dörröpnare från väntsal	
Järpen jvst	station	j	j	j	j	n/a	n/a	Finns stråk från perongen till väntsal	j	j	j	j	Busstation och Jvst är åtskilda ca 500 m	Det finns info och skylt till Buss station. Mycket litet och svårt att upptäcka
Järpen bstn	station	j	j	j	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	j	j	Biblioteket/ väntsal	info saknas
Järpen bstn	hpl	j	j	j	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	j	j	Plattform enligt krav vid hpl mot Åre men ej mot Östersund	Buss trafikererar inte jvstn
Krokom C bstn	station	j	j	j	j	j	j	Finns stråk mellan väntsal och hpl	j	j	j	j	ledstråk mellan jvst och väntsal saknas. Ej automatisk dörröppnare	
Krokom C bstn	hpl	j	j	j	j	j	j	Finns stråk mellan väntsal och hpl	j	j	j	j	ledstråk mellan väntsal och hlp finns	
Krokom C Jvstn	station	j	j	j	n	n	n		j	j	j	j		
Strömsund bstn	station	j	j	j	j	n	j		j	j	j	j		
Hammerdal bstn	hpl	j	j	n	n	n	n	Finns inga stråk	j	n	j	j		

Förklaring j ja det finns
n nej det finns inte
a ej aktuellt

Tillgänglighetskraven är ställda utifrån dokumenten
"Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning", 2010 Trafikverket
"Hur långt har du kommit? Checklista för lokaler" , 2010 Handisam (Myndigheten för delaktighet)

Bilaga 4 –Samråd 2015

Ragunda kommun
Bräcke kommun
Östersunds kommun
Åre kommun
Bergs kommun
Krokoms kommun
Strömsunds kommun
Härjedalens kommun
Seminarium om trafikutbud i länet och tätortstrafiken i Östersund, 16 mars
Bussbranschens Riksförbund
Inlandsbanan
Taxiförbundet
RKM i Västerbotten, Västernorrland, Norrbotten
Företagarna
Region Jämtland Härjedalens Pensionärsråd
Resenärsforum
Region Jämtland Härjedalens tillgänglighetsråd och ungdomsråd har inte svarat på förfrågan om samråd

Bilaga 5 – Remissvar

Samtliga remissvar finns tillgängliga i Region Jämtland Härjedalens diarium, regionalua utvecklingsnämnden RUN/1082/2015, http://websesam.jll.se/diariet/

Bergs kommun
Bräcke kommun
Härjedalens kommun
Krokoms kommun
Strömsunds kommun
Åre kommun
Östersunds kommun
Region Jämtland Härjedalens pensionärsråd
Region Dalarna
Region Västerbotten
Jämtland Härjedalens turism
Trafikverket
Sveriges Bussföretag
Inlandsbanan AB
Resenärsforum
Svenska Taxiförbundet

§41

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 (RUN/1082/2015)

Sammanfattning

Det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet antogs av regionfullmäktige 2016-04-11—12, §59. Programmet utarbetades under 2015, och mål för trafikens utveckling är satta för åren 2016, 2018 och 2020.

Ärendet behandlades av regionala utvecklingsnämnden den 16 oktober 2018, § 161, nämnden beslutade då att återremittera ärendet med följande motivering: ”Regionen måste ha en målsättning att Länstrafiken ska ha så hög självfinansieringsgrad som möjligt. Om de mål som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet inte nås kan inte lösningen vara att ta bort målet. Målet bör istället revideras. ”

Förslag till beslut

Yrkande

Elise Ryder Wikén (M) yrkar att:

1. Restidskvot tåg/bil – oförändrad.
2. Länstrafikens självfinansieringsgrad. Målet utgår.
Trafikförsörjningsprogram ska ha mål för verksamheten - den regionala kollektivtrafiken. Självfinansieringsgraden är ett mått på hur bolaget bedriver verksamheten. Förslaget är att målet utgår ur Trafikförsörjningsprogrammet och läggs till i ägardirektivet. Ägardirektivet revideras i anslutning till frågan om Länstrafiken ska bedrivas i bolag eller förvaltning.
3. Antal resor med länstrafikens färdbevis (tåg och buss) ska öka med 1 % per år och antal resor med tätortstrafikens färdbevis ska öka med 2 % per år med 2017 som startvärde – Målvärden 2020 Länstrafiken 2 658 000 och tätortstrafiken 4 049 200.
4. Länstrafiken erbjuder resalternativ som passar mina behov. Målvärden 2020 Länstrafiken 36,5 % och Tätortstrafiken 58,5 %.
5. Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den. Andel fordon med låggolv eller hiss skall öka - oförändrat.
6. Nöjdhet med färdtjänstresa skall uppgå till minst 90 % nöjdhet, under hela programperioden. Målvärde 2020 Nöjdhet med färdtjänstresa skall uppgå till minst 95 % nöjdhet.
7. Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka. Målvärden 2020 Länstrafiken 13,5 % och Tätortstrafiken 30,5 %.
8. Minskade nettoutsläpp av CO2. Målvärde för 2020 0,25 kg CO2 utsläpp per km.

Proposition

Ordförande ställer proposition på Elise Ryder Wikéns (M) yrkande och finner det antaget.

Beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

1. Restidskvot tåg/bil – oförändrad.
2. Länstrafikens självfinansieringsgrad. Målet utgår.
Trafikförsörjningsprogram ska ha mål för verksamheten - den regionala kollektivtrafiken. Självfinansieringsgraden är ett mått på hur bolaget bedriver verksamheten. Förslaget är att målet utgår ur Trafikförsörjningsprogrammet och läggs till i ägardirektivet. Ägardirektivet revideras i anslutning till frågan om Länstrafiken ska bedrivas i bolag eller förvaltning.
3. Antal resor med länstrafikens färdbevis (tåg och buss) ska öka med 1 % per år och antal resor med tätortstrafikens färdbevis ska öka med 2 % per år med 2017 som startvärde – Målvärden 2020 Länstrafiken 2 658 000 och tätortstrafiken 4 049 200.
4. Länstrafiken erbjuder resalternativ som passar mina behov. Målvärden 2020 Länstrafiken 36,5 % och Tätortstrafiken 58,5 %.
5. Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den. Andel fordon med låggolv eller hiss skall öka - oförändrat.
6. Nöjdhet med färdtjänstresa skall uppgå till minst 90 % nöjdhet, under hela programperioden. Målvärde 2020 Nöjdhet med färdtjänstresa skall uppgå till minst 95 % nöjdhet.
7. Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka. Målvärden 2020 Länstrafiken 13,5 % och Tätortstrafiken 30,5 %.
8. Minskade nettoutsläpp av CO2. Målvärde för 2020 0,25 kg CO2 utsläpp per km.

§161

Revidering av mål i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 (RUN/1082/2015)

Sammanfattning

Det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet antogs av regionfullmäktige 2016-04-11—12, §59. Programmet utarbetades under 2015, och mål för trafikens utveckling är satta för åren 2016, 2018 och 2020. I kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) 2 kap 8 § framgår att *Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras*.

Målen och utfallet för 2016 följdes upp vid regionala utvecklingsnämndens sammanträde i september 2017, § 126. Utifrån utfallet för såväl 2016 som 2017 föreslås att ett antal av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet revideras. Anledning till att målen behöver revideras är flera. Mål om självfinansieringsgrad är satt innan den felaktiga fördelningen mellan Norrlandslänen upptäcktes, vilket innebär att självfinansieringsgraden är lägre än vad som angivits och antagits. Mål som är satta utifrån värden i kundbarometern KOLBAR har fått förändrade värden på grund av att mätmetoden har förändrats. Miljömålet formulerat som minskade nettoutsläpp av CO2 har med råge uppfyllts, tack vare att fordonen körs på HVO i större utsträckning än vad som tidigare antagits. Sedan mars 2018 har elbussar införts i tätortstrafiken.

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

Reviderat *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020* antas.

Yrkanden

Eva Hellstrand (C): Ärendet återremitteras med följande motivering:
Regionen måste ha en målsättning att Länstrafiken ska ha så hög självfinansieringsgrad som möjligt. Om de mål som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet inte nås kan inte lösningen vara att ta bort målet.
Målet bör istället revideras.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på om ärendet ska avgöras idag eller om ärendet ska återremitteras, och finner att ärendet återremitteras.

Beslut

Ärendet återremitteras med följande motivering:

Regionen måste ha en målsättning att Länstrafiken ska ha så hög självfinansieringsgrad som möjligt. Om de mål som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet inte nås kan inte lösningen vara att ta bort målet.
Målet bör istället revideras.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Revidering av mål i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020
- PM Revidering av mål i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020
- Regional trafikförsörjningsprogram 2016-2020 (med förslag till reviderade mål)

16

Deltagande kurs/konferens förtroendevalda

RUN/1/2018

NABOER AB

Östersund 2018-10-15

Inbjudan Naboer-konferens

Inbjudna:
Aktieägare i Naboer AB. Vi ser gärna att ni om möjligt deltar med representant både för politisk och administrativ ledning.

När:
30-31 januari, 2019.

Plats:
Åre, Holiday Club.

Syfte med mötet:
Förutom att främja det gränsöverskridande nätverket så är syftet med träffen att tillsammans resonera om Naboer AB's framtida verksamhetsinriktning, dimensionering och synkronisering med ägarnas strategier och önskemål. Detta ska sedan ligga till grund för de avtal som ska upprättas mellan Naboer AB och aktieägarna för perioden 2020-2023. Beslut om avtalen sker i maj 2019 på Naboer AB's bolagsstämma / generalforsamling.

Anmälan och praktisk information:
Vi vill ha era anmälningar senast den **30 november** eftersom det är hårt tryck på boenden i Åre i samband med VM arrangemangen. Vi har preliminär reserverat ett antal rum mellan 30-31 januari för de som önskar övernattning. Eftersom det varit val i Jämtland och alla politiska positioner kanske inte fallit på plats till den 30 november så ber vi er ägare ändå anmäla presumtiv deltagare även om namnet inte är känt.

Boende och middag betalas, av var och en, på plats till hotellet. Dagkonferensen och luncherna betalas av Naboer AB.

Kostnad per person för boende är:
Enkelrum 1600 SEK ex moms
Dubbelrum 950 SEK ex moms
Trippelrum 800 SEK ex moms

Middagen exklusive dryck kostar per person 370 SEK ex moms.

Anmälan till dagkonferensen, och ev. önskemål om boende samt middag skickas till lennart.adsten@naboer.se ***senast den 30 november. Ange namn och organisation. Finns önskemål om specialkost anges det också.***

På uppdrag av styrelsen i Naboer AB
/ Lennart Adsten, VD

Naboer AB, 556503-2322, Rådhusgatan 44, S-831 82 Östersund, Tel 070 -320 04 69
info@naboer.se
www.naboer.se

NABOER AB

Preliminärt program:

Onsdag 30 januari:

11:30 – 12:30	Lunch
12:30	Välkommen och introduktion.
12:40	Historik och bakgrunden till Naboer AB.
13:00	Arbetsmetodik i verksamheten, verktyg och nätverk.
13:15	Hur är uppdraget formulerat idag och vilka styrdokument/avtal finns.
13:45	Ekonomi och organisation.
14:00	Informationsspridning, internt och externt.
14:15	Vikten av att koppla Naboer AB's framtida verksamhet till ägarstrategier och önskemål. Öppet samtal mellan deltagarna.
14:45	Om man tänker utanför boxen. Exempel på vilken typ av gränsöverskridande verktyg, Naboer AB skulle kunna utvecklas till.
15:00 – 17:15	Kaffe samt introduktion och genomförande av grupparbete där framtidens Naboer AB är i fokus.
17:15 – 19:30	Egen tid med möjlighet att bada på Holiday Club
19:30	Middag och social samvaro.

Torsdag 31 januari.

08:00 – 09:30	Redovisning från grupparbetet.
09:30 – 10:30	Gemensam diskussion med utgångspunkt från grupparbetets inspel och tankar.
10:30 – 11:30	Uppsummering för nästa steg och direktiv för avtal/beslutsunderlag till bolagsstämman i maj, 2019.
11:30 -	Avslutande lunch.