

Tid: kl. 08:30-17:00

Plats: Indalsälven (stora konferensrummet), Regionens hus

Ordförande

Elise Ryder Wikén (M)

Ledamöter

Karin Thomasson (MP), Vice ordförande

Annika Nordell (L)

Stefan Nilsson (KD)

Jörgen Larsson (C)

Britt-Inger Roos (C)

Johannes Andersson (C)

Robert Uitto (S), 2:e vice ordförande

Maria Jakobsson (S)

Anders Magnusson (S)

Ida Asp (S)

Svante Freij (V)

Sune Sjöström (SD)

Ersättare

Kerstin Hylén (MP)

Mireya Melander (L)

Bertil Sivertsson (KD)

Veronica Eklund (M)

Pontus Nissblad (M)

Håkan Larsson (C)

Linn Aldén (C)

Jonas Andersson (S)

Cathrine Blomqvist (S)

Anton Hammar (S)

Tahar Khalfallah (S)

Bo Danielsson (V)

Marcus Danielsson (SD)

Övriga

1. Program för regionala utvecklingsnämnden den 25 februari 2020
Beslutsunderlag
 - Program för regionala utvecklingsnämnden den 25 februari 2020
2. Val av justerare och tid för justering
Ärendebeskrivning
Tid för justering: Onsdag den 26 februari kl. 13.00, Regionens hus
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. Informationer (RUN/5/2020)
Ärendebeskrivning
 - Genomförda åtgärder i Länstransportplanen 2018 – 2019
 - Projekt Funktionella Mittstråket
 - Revidering av Regler och villkor för bidrag till externa organisationer
 - Utbildning folkhögskolor
 - Dialog med fullmäktiges presidium
 - Information från regionens samverkansråd
 - Information från kurser/konferenser/nätverk
5. Regionala utvecklingsdirektörens rapport (RUN/4/2020)
Ärendebeskrivning
 - Läget i organisationen
 - Organisationsutveckling
 - Lägesrapport: Norgesamarbetet
 - Lägesrapport: Varutransporter i länet
 - Revidering av Riktlinjer för företagsstöd (1:1-medel): flyttas till marssammanträdet
6. Återrapportering av villkorsbeslut 2019 (RUN/13/2019)
Ärendebeskrivning
Region Jämtland Härjedalen mottog i januari 2019 regeringens beslut Villkor mm för budgetåret 2019 för landstingen samt Gotlands kommun inom utgiftsområdena 1 Rikets styrelse, 19 Regional tillväxt och 22 Kommunikationer (villkorsbeslutet).

Aktörer med det regionala utvecklingsansvaret ska följa upp, låta utvärdera och

årligen till regeringen redovisa resultaten av det regionala utvecklingsansvaret. Landstingen ska ge en sammanfattande beskrivning av verksamheten som genomförts under året utifrån Lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och Förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete. Återrapporteringen ska göras enligt en given mall där alla frågor ska besvaras, dock måste inte insatser inom alla områden i mallen ha genomförts.

Återrapporteringen av den verksamhet som bedrivits under året ska vara uppdelad på prioriteringarna i den Nationella strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020: Innovation och företagande, Attraktiva miljöer och tillgänglighet, Kompetensförsörjning och Internationellt samarbete. Övriga områden som ska återrapporteras är: Fördelning av anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder, Samverkan med andra aktörer, Hållbarhet i det regionala tillväxtarbetet och Arbetet med att analysera, följa upp och utvärdera det regionala tillväxtarbetet.

Återrapporteringen ska vara Näringsdepartementet tillhanda senast den 22 februari 2020. Region Jämtland Härjedalen har blivit beviljade förlängd svarstid till den 26 februari

Förslag till beslut

Region Jämtland Härjedalens återrapportering av villkorsbeslutet 2019 skickas till Näringsdepartementet enligt upprättat förslag.

Expedieras till

Näringsdepartementet

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Återrapportering av villkorsbeslut 2019
- Återrapportering av villkorsbeslut 2019
- Villkor m.m. för budgetåret 2019 för landstingen samt Gotlands kommun inom utgiftsområdena 1 Rikets styrelse, 19 Regional tillväxt och 22 Kommunikationer (villkorsbeslut)

7. Regionala utvecklingsnämndens årsredovisning 2019 (RUN/12/2020)

Ärendebeskrivning

Enligt Lag om kommunal redovisning (SFS 1997:614) ska den löpande redovisningen för varje räkenskapsår avslutas med ett årsbokslut.

Regionfullmäktige har i regionplanen för 2019 beslutat om strategiska mål inom ramen för fyra olika strategier; strategi för god vård, strategi för länets utveckling, strategi för våra medarbetare samt strategi ekonomi och verksamhetsresultat. Det är de målen som regionstyrelsen och nämnderna har i uppgift att verkställa. Regionala utvecklingsnämnden verkställer strategiska mål inom de tre sistnämnda områdena.

Graden av måluppfyllnad är hög eller mycket hög med få undantag. Ett gott exempel är målet att nå alla kommuner med produktion av professionell scenkonst. 61 % av föreställningarna genomförs utanför Östersunds kommun och 67 % av utbudet har riktats till barn och unga.

Det högt ställda målet för sjukfrånvaro på 3 % nås för totalen, men kvinnorna ligger

strax över. Förvaltningsområdets arbetsmiljöindex når 4,91, vilket är över målvärdet.

Totalt är det fyra mål som inte nås under året. Målet med 40 snabbbladdare för fordon kunde inte uppnås under året, men fler är under planering för 2020 och framåt. Bredbandsutbyggnaden styrs till stora delar av externa aktörer och företag. Detta är en möjlig orsak till att 2018 års mål, vilken är senast tillgängliga uppgift, inte riktigt nås. En uppdatering av den Digitala Agendan var planerad under året, men arbetet har försenats och genomförs istället under 2020 i samband med att regionala utvecklingsstrategin revideras. Målet om 95 % avtalstrohet i upphandlingar nås inte, utan stannar på 84%. Ytterligare insatser för att förbättra måluppfyllnaden genomförs under 2020.

För produktionsmålen konstateras att såväl Estrad Norr som Birka och Bäckedals folkhögskolor når eller överträffar målen för antal föreställningar respektive deltagarveckor.

Det ekonomiska resultatet för 2019 uppgår till ett överskott om 6 366 tkr. De största posterna utgörs av intäkter för mobilitetsersättningar, ej nyttjade medfinansieringsmedel i projekt och minskade produktionskostnader inom scenkonsten. Nettokostnadsökningen från 2018 uppgår till 0,4%.

Antalet arbetade timmar ökar motsvarande 5,5 heltidstjänster jämfört med 2018. Det gäller kortare anställningar till största delen finansierade av externa projektmedel. Sjukfrånvaron uppgår totalt till 2,8% av tillgänglig arbetstid.

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämndens Årsredovisning 2019 godkänns.

Expedieras till

Regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Regionala utvecklingsnämndens årsredovisning 2019
- Årsredovisning 2019 Regionala utvecklingsnämnden

8. Regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2020 (RUN/198/2019)

Ärendebeskrivning

Enligt kommunallagen 6 kap 6§ ska nämnderna inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. Nämnderna ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Regionala utvecklingsnämnden har tidigare år antagit en plan för sin interna kontroll samt följt upp denna två gånger per år.

Under hösten 2019 startade ett större projekt inom Region Jämtland Härjedalen med syfte att få en bättre helhetsbild över regionens verksamheter samt att minska risken att pengar och resurser läggs på fel saker i regionens arbete. Det har identifierats ett behov av att kunna arbeta med riskidentifiering och analys på olika nivåer i regionen

samtidigt som ledningen vill få en tydlig överblick över de risker som finns och de åtgärder som är kopplade till respektive risk. Regionen har även ett behov av att enkelt kunna tydliggöra ansvaret kring internkontroll. Implementeringen av internkontrollen i ett IT-baserat systemstöd är planerad till andra kvartalet 2020. Nämnden kommer här att få en bättre överblick över de risker som finns i verksamheten, såväl på lednings- som enhetsnivå.

Med anledning av ovanstående föreslås att nämnden avvaktar med framtagande av en internkontrollplan för 2020 tills dess det nya arbetssättet är implementerat.

Förslag till beslut

Fastställande av regionala utvecklingsnämndens plan för intern kontroll 2020 flyttas till junisammanträdet.

Expedieras till
Regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Regionala utvecklingsnämndens interkontrollplan 2020

9. Kursutbud höstterminen 2020 Birka folkhögskola (RUN/68/2019)

Ärendebeskrivning

Den 24 april 2017, § 73, antog folkhögskolestyrelsen (regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott) en Folkhögskoleplan för Birka och Bäckedals folkhögskolor (RUN/257/2017). I denna framgår att folkhögskolestyrelsen ska ta beslut om längre utbildningar på skolorna ska avslutas eller om nya ska startas.

Av regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan för 2020 (RUN/70/2019) framgår att nämnden, tillika folkhögskolestyrelse för Birka och Bäckedal, ska fastställa kursutbudet inför höstterminen 2020 vid sitt sammanträde i februari.

Birka folkhögskola genomför folkbildningsverksamhet i följande former:

- långa och korta folkhögskolekurser,
- deltids- och distanskurser,
- studiecirklar, kulturprogram och öppen folkbildning,
- uppdragsutbildningar och utvecklingsarbete, samt
- externt finansierad verksamhet som ligger i linje med huvuduppdraget.

Kursutbudet för innevarande vårtermin fastställdes av regionala utvecklingsnämnden i september 2019, § 126. Då Birka har färre deltagarveckor än tidigare så minskas intaget på Skogsutbildning från 30 till 15 deltagare, och kursen Fritidsledarutbildning 50% avslutas på grund av minskad efterfrågan.

Förslag till beslut

Kursutbud för Birka folkhögskola höstterminen 2020 fastställs.

Expedieras till
Rektor Birka folkhögskola

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Kursutbud hösten 2020 Birka folkhögskola
- Kursutbud Birka Folkhögskola höstterminen 2020

10. Kursutbud höstterminen 2020 Bäckedals folkhögskola (RUN/69/2019)

Ärendebeskrivning

Den 24 april 2017, § 73, antog folkhögskolestyrelsen (regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott) en Folkhögskoleplan för Birka och Bäckedals folkhögskolor (RUN/257/2017). I denna framgår att folkhögskolestyrelsen ska ta beslut om längre utbildningar på skolorna ska avslutas eller om nya ska startas.

Av regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan för 2020 (RUN/70/2019) framgår att nämnden, tillika folkhögskolestyrelse för Birka och Bäckedal, ska fastställa kursutbudet inför höstterminen 2020 vid sitt sammanträde i februari.

Bäckedals folkhögskola genomför folkbildningsverksamhet i följande former:

- långa och korta folkhögskolekurser,
- deltids- och distanskurser,
- studiecirklar, kulturprogram och öppen folkbildning,
- uppdragsutbildningar och utvecklingsarbete, samt
- externt finansierad verksamhet som ligger i linje med huvuduppdraget.

Kursutbudet för innevarande vårtermin fastställdes av regionala utvecklingsnämnden i september 2019, § 127. Inför höstterminen 2020 sker inga förändringar i kursutbudet.

Förslag till beslut

Kursutbud för Bäckedals folkhögskola höstterminen 2020 fastställs.

Expedieras till

Rektor Bäckedals folkhögskola

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Kursutbud hösten 2020 Bäckedals Folkhögskola
- Kursutbud Bäckedals folkhögskola höstterminen 2020

11. Region Jämtland Härjedalens deltagande i Conference of Peripheral and Maritime Regions (CPMR) (RUN/58/2019)

Ärendebeskrivning

Under våren 2019 gjorde regionala utvecklingsnämnden en översyn av sitt engagemang och deltagande i nätverk som i stort handlat om samverkan och påverkan i det politiska flernivåsystemet. En av effekterna av översynen var nämndens beslut (§ 46/2019) att engagera sig i det europeiska påverkansnätverket och tankesmedjan Conference of Peripheral and Maritime Regions (CPMR). Nämndens ansökan om medlemskap beviljades av CPMR:s politiska byrå i juni

2019.

Medlemskapet innebär att Region Jämtland Härjedalen deltar i CPMR:s centrala organisation. Kostnaden för medlemskapet uppgår till 11 450 euro för år 2020. CPMR:s generalförsamling samlar en gång per år CPMR:s medlemsregioner för att anta politiska riktlinjer och budget. Regionala utvecklingsnämnden utsåg en ledamot och en ersättare till generalförsamlingen i september 2019, § 151. Generalförsamlingen leds av CPMR:s ordförande. Ordföranden väljs av den politiska byrån på en tvåårig mandatperiod. Ordföranden är idag Vasco Alvares Cordeiro, från Azorernas regionala styre.

Den politiska byrån är CPMR:s huvudsakliga beslutsfattande församling, den träffas två gånger per år. Den politiska byrån implementerar beslut och förslår de politiska riktlinjerna som presenteras för generalförsamlingen för antagande eller inte. Endast politiska företrädare tillåts i byrån, och endast politiska företrädare har rösträtt. Medlemsregionerna nominerar, per land, en ledamot och en ersättare till den politiska byrån. Sveriges nominering av ledamot och ersättare till den politiska byrån sker genom CPMR Sverige. I CPMR Sverige representeras Region Jämtland Härjedalen av den ledamot eller ersättare som utsetts till CPMR:s generalförsamling.

Inom CPMR finns sex geografiska undergrupperingar/kommissioner där medlemsregionerna kan delta. Region Jämtland Härjedalen föreslås delta i Östersjökommissionen/Baltic Sea Commission (BSC) med en ledamot och en ersättare. Kostnaden för medlemskapet i BSC uppgår till 5000 euro för år 2020. BSC stödjer arbetet med EU:s strategi för Östersjöregionen; en strategi som enligt förordningen om regionalt tillväxtarbete är något som de svenska regionerna ska arbeta för att förverkliga. BSC arbetar för starkare inblandning av regionala aktörer i arbetet med strategin. BSC håller en årlig generalförsamling och antar arbetsplan och budget. Inom BSC arbetar man med tre tematiska områden: tillgänglighet och transport, maritima frågor samt förnyelsebar energi. Utifrån Region Jämtland Härjedalens och regionala utvecklingsnämndens prioriteringar föreslås att regionen deltar i arbetsgruppen för tillgänglighet och transport. Fokusområden för arbetsgruppen är idag: Översynerna av Connecting Europe Facility (CEF) och Trans-European Transport Network (TEN-T), Statsstöd för flygplatser samt anknytningar till tredje land. I arbetsgruppen representeras Region Jämtland Härjedalen av den ledamot eller ersättare som utsetts till BSC.

Förslag till beslut

Region Jämtland Härjedalens deltagande i Conference of Peripheral and Maritime Regions (CPMR) består av deltagande i CPMR:s generalförsamling, inklusive CPMR Sverige, samt deltagande i Östersjökommissionen/Baltic Sea Commission (BSC), inklusive BSC:s arbetsgrupp för tillgänglighet och transport.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Region Jämtland Härjedalens deltagande i Conference of peripheral and maritime regions (CPMR)

12. Fördelning av statliga bidrag till regional kulturverksamhet 2020 inom Kultursamverkansmodellen (RUN/392/2019)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har ansvaret att fördela vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet enligt förordningen (2010:2012). Antagen kulturplan 2019–2022 är styrande för utformning av verksamheten och ger en bild av regionala utmaningar och kulturens breda samhällsuppdrag. Regionen är mottagare av statsbidraget och ansvarar för att bidragsgivningen främjar en god tillgång för länets invånare till professionell teater-, dans- och musikverksamhet, museiverksamhet - och museernas kulturmiljöarbete, biblioteksverksamhet och läs- och litteraturfrämjande verksamhet, professionell bild- och formverksamhet, regional enskild arkivverksamhet, filmkulturell verksamhet och främjande av hemslöjd.

Regionens bidrag till sju kulturområden inom kultursamverkansmodellen uppgår 2020 till 42 839 000 kronor (inkl. Östersunds kommuns anslag till Jamtli om 11 432 000 kronor). Kulturrådets beslut 2020 om statsbidrag till regionen inom samverkansmodellen uppgår till totalt 32 239 000 kronor. Av dessa medel är 950 000 kronor en tillfällig förstärkning i syfte att öka utbud och tillgänglighet till biblioteksverksamheten i regionen. Beslutet innebär en ökning av statsbidraget till regionen med 1,6% uppräknings för pris och löneomräkning. Ändamålet med bidraget är att uppfylla de nationella kulturpolitiska målen.

Föreliggande förslag till beslut om slutlig fördelning av det statliga bidraget utgår från angivna prioriteringar i ansökan. Region Jämtland Härjedalens slutliga fördelning av medlen ska redovisas till Kulturrådet senast den 31 mars. Inom område scenkonst ska särskilt redovisas hur kvalitetsförstärkande medel har fördelats. Senast den 17 maj ska en kvantitativ och kvalitativ redovisning ske av föregående år i enlighet med Kulturrådets riktlinjer.

I särskilt beslut har Estrad Norr för 2020 beviljats statsbidrag för förstärkning av den musikaliska scenkonsten med 1 398 000 kronor.

Förslag till beslut

Fördelning av de statliga verksamhetsmedlen till de statsbidragsberättigade kulturverksamheterna för 2020 fastställs i enlighet med dokumentet *Finansiering av regional kulturverksamhet 2020*.

Expedieras till

Områdeschef Kultur
Stiftelsen Jamtli
Föreningsarkivet Jämtlands län
Riksteatern Jämtlands län

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Fördelning av statliga bidrag till regional kulturverksamhet 2020 inom Kultursamverkansmodellen
- Finansiering av regional kulturverksamhet 2020
- PM Fördelning av statliga bidrag 2020 inom Kultursamverkansmodellen
- Kulturrådets beslut Fördelning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet 2020 inom ramen för kultursamverkansmodellen

13. Årsavtal med föreningen Undantaget för

verksamhetsåret 2020 (RUN/468/2019)

Ärendebeskrivning

I Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 anges att en stark kulturell infrastruktur och arbetsmarknad för kulturskapare är viktig för att dessa ska kunna utveckla sitt konstnärskap i hela landet. Att främja kulturskapares villkor att kunna vara aktiva och skapande ska prioriteras. Undantaget är en ideell scenkonstförening med bas i Östersunds kommun som producerar och förmedlar professionell och kvalitativ scenkonst. Organisationen bidrar med kvalitativ scenkonst för en bred målgrupp, främst inom teater, musik och musikteater. Undantaget drivs av föreningens medlemmar som anlitar externa artister, skådespelare samt övriga tjänster utifrån behov.

Årsavtalet med Undantaget reglerar uppdrag, uppföljning av mål och förväntat resultat samt årlig ersättning för avtalet. Ersättningen för avtalad verksamhet under 2020 omfattar totalt 150 000 kronor. Återrapportering från föreningen Undantaget avseende verksamhetsberättelse, måluppföljning samt kvantitativa och kvalitativa resultatmått sker senast den 31 mars.

De nationella kulturpolitiska målen samt Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 är styrande för verksamhetsbidraget. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Det mångkulturella perspektivet liksom jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och delaktighet ska beaktas.

Förslag till beslut

Region Jämtland Härjedalen tecknar föreliggande årsavtal med föreningen Undantaget om regional scenkonstverksamhet för verksamhetsåret 2020.

Expedieras till

Områdeschef Kultur
Föreningen Undantaget

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Årsavtal med föreningen Undantaget för verksamhetsåret 2020
- Förslag: Årsavtal med föreningen Undantaget 2020
- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Verksamhetsbudget 2020_Undantaget

14. Årsavtal med Nordcirkus för verksamhetsåret 2020 (RUN/464/2019)

Ärendebeskrivning

I Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 anges att en stark kulturell infrastruktur och arbetsmarknad för kulturskapare är viktig för att dessa ska kunna utveckla sitt konstnärskap i hela landet. Att främja kulturskapares villkor att kunna vara aktiva och skapande ska prioriteras. Nordcirkus är ett scenkonstkompani i aktiebolagsform baserad i Åre kommun som producerar och förmedlar professionell och kvalitativ scenkonst. Organisationen bidrar med kvalitativ scenkonst för en bred målgrupp, främst inom cirkus, dans, teater, magi och muntligt berättande. Nordcirkus drivs av två personer som anlitar externa artister, pedagoger samt övriga tjänster

utifrån behov.

Årsavtalet med Nordcirkus reglerar uppdrag, uppföljning av mål och förväntat resultat samt årlig ersättning för avtalet. Ersättningen för avtalad verksamhet under 2020 omfattar totalt 150 000 kronor. Återrapportering från Nordcirkus avseende verksamhetsberättelse, måluppföljning samt kvantitativa och kvalitativa resultatmått sker senast den 31 mars.

De nationella kulturpolitiska målen samt Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019-2022 är styrande för verksamhetsbidraget. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Det mångkulturella perspektivet liksom jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och delaktighet ska beaktas.

Förslag till beslut

Region Jämtland Härjedalen tecknar föreliggande avtal med Nordcirkus om regional scenkonstverksamhet för verksamhetsåret 2020.

Expedieras till

Områdeschef Kultur
Nordcirkus

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Årsavtal med Nordcirkus för verksamhetsåret 2020
- Förslag: Årsavtal med Nordcirkus 2020
- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Nordcirkus_Budget_2020_Estimerad
- Nordcirkus_Verksamhet_2020

15. Uppdrag interna regionala kulturverksamheter 2020 (RUN/425/2019)

Ärendebeskrivning

Genom kultursamverkansmodellen har regioner/län övertagit ansvaret för fördelningen av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet enligt (SFS 2010:2012). De nationella kulturpolitiska målen och Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 är styrande för utformningen av verksamheten. Region Jämtland Härjedalen är mottagare av statsbidraget inom kultursamverkansmodellen och ansvarar för att bidragsgivningen främjar en god tillgång för länets invånare till professionell teater-, dans- och musikverksamhet, museiverksamhet, biblioteksverksamhet, konst- och kulturfrämjande verksamhet, regional enskild arkivverksamhet, filmkulturell verksamhet och främjande av hemslöjd. Bidrag till regional museiverksamhet, arkivverksamhet, och teaterverksamhet för barn och unga regleras genom externa avtal. Övriga verksamheter är interna och regleras genom årliga uppdrag som behandlar verksamhet, ekonomi och uppföljning.

Återrapportering sker genom fastställd verksamhetsberättelse samt uppföljning av kvantitativa och kvalitativa resultatmått inför kommande statlig återrapportering. Förslaget har föregåtts av dialog mellan parterna. Ärendet har beretts med hänsyn till regional utveckling, jämställdhets-, HBTQ- och jämlikhetsperspektiv samt barnrättsperspektiv.

Förslag till beslut

Uppdrag för verksamhetsåret 2020 till de interna regionala kulturverksamheterna Regional biblioteksverksamhet, Bildkonsten, Designcentrum, Estrad Norr, Hemslöjden och Filmpool fastställs.

Expedieras till

Områdeschef kultur
Enhetschef kulturutveckling
Enhetschef scenkonst

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Uppdrag interna regionala kulturverksamheter 2020
- Uppdrag: Regional biblioteksverksamhet 2020
- Ansökan om årsbidrag 2020 regionbiblioteket
- Uppdrag: Bildkonsten 2020
- Ansökan om årsbidrag 2020 Bildkonsten
- Uppdrag: Designcentrum 2020
- Ansökan om årsbidrag 2020 Designcentrum
- Uppdrag: Estrad Norr 2020
- Ansökan om årsbidrag 2020 Estrad norr
- Uppdrag: Hemslöjden 2020
- Ansökan om årsbidrag 2020 Hemslöjden
- Uppdrag: Filmpool 2020
- Ansökan om årsbidrag 2020 Filmpool

16. Överföring av Länstrafiken till förvaltning – Genomförandeplan (RUN/576/2019)

Ärendebeskrivning

Regionfullmäktige beslutade i november 2019, § 132, att överföra verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB till förvaltning från 1 juli 2020, och att verksamheten ska organiseras under regionala utvecklingsnämnden. Regionala utvecklingsnämnden fick då i uppdrag att ta fram en genomförandeplan för verksamhetsförändringen.

Arbetet inför verksamhetsförändringen har organiserats som ett internt projekt, och en projektledare har utsetts. En genomförandeplan är upprättad i form av en projektplan som beskriver bland annat projektorganisation, projektmål och tidplaner för olika aktiviteter. Projektet är uppdelat i nio delprojekt (exempelvis Organisation, Medarbetare och Kommunikation). Projektet har en styrgrupp bestående av regiondirektör, regional utvecklingsdirektör och regionstabschef, samt en arbetsgrupp bestående av representanter från Länstrafikbolaget, förvaltningsområde regional utveckling och regionstaben.

Förslag till beslut

Genomförandeplan (projektplan) för överföring av Länstrafiken till förvaltning godkänns.

Expedieras till

Regionfullmäktige

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Överföring av Länstrafikbolaget till förvaltning - Genomförandeplan
- Projektplan - Projekt Överföring av Länstrafiken i Jämtland AB till förvaltning

17. Internremiss: Revidering av regionala utvecklingsnämndens reglemente och tillägg i arvodesregler för förtroendevalda (RUN/89/2020)

Ärendebeskrivning

Med anledning av regionfullmäktiges beslut i november 2019, § 132, gällande överföring av verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB till förvaltning och inrättande av ett utskott för kollektivtrafikfrågor under regionala utvecklingsnämnden, har regionstyrelsen tagit fram ett förslag till reviderat reglemente för nämnden. I reglementet regleras utskottets uppgifter, sammansättning och arbetsformer; bland annat föreslås att utskottet ska ha en ordförande och en vice ordförande (presidium). Arvode för presidiet regleras inte i reglementet utan i Arvodesregler för förtroendevalda i Region Jämtland Härjedalen.

Regionstyrelsen beslutade den 22 januari 2020, § 7, att överlämna förslag till reviderat Reglemente för regional utvecklingsnämnd i Region Jämtland Härjedalen 2019 – 2022 samt förslag på tillägg i Arvodesregler för förtroendevalda i Region Jämtland Härjedalen till regionala utvecklingsnämnden för synpunkter.

I reglementet föreslås att utskottet ska ha som uppgift att inom kollektivtrafikområdet arbeta med:

- Fördjupning inom fokusområden och strategiska utvecklingsområden,
- framtidsbevakning och analys av långsiktiga utvecklingsområden,
- inspel till regionala utvecklingsnämndens arbete med planering och uppföljning, i synnerhet nämndens verksamhetsplan, samt
- bevaka att uppdraget som Regional kollektivtrafikmyndighet fullföljs.

I reglementet anges också att utskottet ska vara referensgrupp i upphandlingsfrågor inom kollektivtrafikområdet. Gällande arvode till presidiet har regionstyrelsen föreslagit motsvarande till den procent som gäller för ordförande (20 %) och vice ordförande (10 %) i dagens bolagsstyrelse.

Då utskottet ska överta en del strategiska uppgifter som idag hanteras gemensamt av bolagsstyrelse och bolagsledning har föreslagna formuleringar gällande uppdraget även diskuterats med representanter för bolagets ledning.

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden har inga synpunkter på regionstyrelsens förslag till reviderat reglemente för nämnden eller föreslaget tillägg i arvodesreglerna.

Expedieras till
Regionstyrelsen

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Internremiss: Revidering av regionala utvecklingsnämndens reglemente och tillägg i arvodesregler för förtroendevalda
- Remissversion Reviderat Reglemente för regional utvecklingsnämnd i Region Jämtland Härjedalen 2019 - 2022
- §7 Regionstyrelsen Revidering av regionala utvecklingsnämndens reglemente och tillägg i arvodesregler för förtroendevalda

18. Kollektivtrafikutredning Jämtland Härjedalen (RUN/64/2020)

Ärendebeskrivning

Vid regionfullmäktiges sammanträde i februari 2019, § 10, fick regionstyrelsen i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet. Uppdragets har delats upp i två delar. Den del som berör Länstrafiken i Jämtlands län AB:s framtida organisation återskporterades till regionfullmäktige i november 2019, § 132.

För den del av utredningsuppdraget som rör utveckling av kollektivtrafiken har en trafikutredning upphandlats. Konsultföretaget Ramboll har genomfört utredningen under 2019 i samarbete med Östersunds kommun som också delfinansierat utredningen. Behovet av en trafikutredning förstärks av Östersunds kommuns projekt ”Stadsomvandling för hållbart resande” då Gustav III-torg, där dagens busstation finns, ska omvandlas. Fokus i trafikutredningen har därför legat på de busslinjer som berör centrala delarna av Östersund. I utredningsuppdraget ingick bland annat:

- övergripande frågor som trafikeringsprinciper, flöden genom staden, gränsdragning stadstrafik-regionstrafik,
- linjenätsutredning, samt
- utrymmesbehov, placering av hållplatslägen, väntytor etc.

Sammanfattningsvis ger utredningen flera förslag på hur kollektivtrafiken kan utvecklas, såväl för regionbussarna som för stadstrafiken. I centrala Östersund föreslås exempelvis ett högkvalitativt kollektivtrafikstråk som binder samman de betydelsefulla målpunkterna Östersund centralstation, centrum och sjukhuset. I stadsbusstrafiken föreslås till stora delar ett nytt linjenät, och i regionbusstrafiken föreslås ett antal nya linjer samtidigt som anpassningar sker i övriga linjenätet. Terminalfunktionerna som idag finns på busstorget föreslås placeras längs med Kyrkgatan.

Trafikutredningen kommer att användas som ett kunskaps-och idéunderlag i det löpande arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

Förslag till beslut

1. Regionala utvecklingsnämnden har tagit del av Kollektivtrafikutredning Jämtland Härjedalen - Med fokus på trafikerings i Östersund.
2. Utredningen överlämnas till regionstyrelsen.

Expedieras till

Regionstyrelsen
Regionfullmäktige

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Kollektivtrafikutredning Jämtland Härjedalen
- Kollektivtrafikutredning Jämtland Härjedalen - Med fokus på trafikering i Östersund, 20200127

19. Krisberedskapsplan för Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län (RUN/63/2020)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har en regional kris- och katastrofmedicinsk beredskapsplan som utgör grunden för regionens krisberedskap. Beredskapsplanen är regional och ska efterlevas av Regionala utvecklingsnämnden och samtliga som arbetar på uppdrag av regionen. Den regionala planen är ett övergripande ramverk för regionen och grundas på författningskrav för hanteringen av särskilda händelser och extraordinära händelser.

Föreliggande Krisberedskapsplan för regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet preciserar hur kollektivtrafikens aktörer ska arbeta med krisberedskap. Planen syftar till att kollektivtrafiken ska ha en god beredskap i händelse av samhällsstörningar, särskilda händelser eller extraordinära händelser. Det handlar om händelser där det krävs förstärkning i form av en regional krisledning. Driftstörningar som kan ses som en del av den vardagliga verksamheten hanteras i den vanliga organisationen.

Förslag till beslut

Krisberedskapsplan för regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län antas.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Norrtåg AB

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Krisberedskapsplan för Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län
- Krisberedskapsplan för Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län

20. Samverkansavtal för Samverkande inland 2019–2021 (RUN/533/2019)

Ärendebeskrivning

Ett av Trafikverkets uppdrag är att verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Genom att avtala om trafik som inte kan bedrivas kommersiellt skapas bättre tillgänglighet för berörda kommuner. För busstrafiken som berör Region Jämtland Härjedalen har linjerna 45/46 Mora-Östersund-Gällivare, 40 Östersund-Örnsköldsvik, 56 Sveg-Ljusdal och 164 Östersund-Åsarna-Funäsdalen omfattats av statlig medfinansiering. De båda avtal som reglerar detta löpte ut i december 2019 och ska ersättas av ett nytt avtal; Samverkande Inland (*Samverkansavtal mellan Trafikverket och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län avseende ersättning för busstrafik i norra Sverige i ett system kallat Samverkande inland, under perioden*

under perioden 2019-12-15 – 2021-12-11).

Trafikverket har genomfört en utredning, Samverkande inland (RUN/238/2019), för att ge underlag för ett nytt gemensamt avtal och svara på frågan om behov och motiv finns för Trafikverket att ersätta busstrafik av nuvarande omfattning även efter december 2019. Utredningen skickades ut på remiss under våren 2019. I remissversionens förslag ökade ersättningsnivån till Jämtland något jämfört med befintliga avtal, dock med ett förbehåll att nivåer och fördelning kan komma att ändras vid ett eventuellt avtal. Region Jämtland Härjedalen underströk i remissvaret att statlig medfinansiering är en förutsättning för att de berörda linjerna ska kunna upprätthållas. I det slutliga avtalsförslaget som nu är aktuellt har ersättningsnivån minskat, vilket kan förklaras med ändringar i beräkningsmodellen.

Jämfört med den statliga medfinansiering som Region Jämtland Härjedalen har erhållit enligt tidigare avtal innebär det nya avtalet en minskad ersättning på 1,34–1,55 miljoner kronor per år, se sammanställning nedan.

	Tidigare avtal	Förslag enligt remissversion av rapport <i>Samverkande inland</i>	Nytt avtal	Nytt avtal
År	2019	Per år	2020	2021
Medfinansiering (kr)	10 694 711	11 346 236	9 144 120	9 351 794

Det nya samverkansavtalet omfattar en 2-årsperiod, med option om ytterligare två års förlängning om alla avtalsparter är överens.

Förslag till beslut

1. Samverkansavtal mellan Trafikverket och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län avseende ersättning för busstrafik i norra Sverige i ett system kallat Samverkande inland, under perioden under perioden 2019-12-15 – 2021-12-11 godkänns
2. Regionala utvecklingsdirektören får i uppdrag att underteckna samverkansavtalet.

Expedieras till

Trafikverket

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands län

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Samverkansavtal för Samverkande inland 2019-2021
- Förslag: Samverkansavtal mellan Trafikverket och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län avseende ersättning för busstrafik i norra Sver

21. Elbussar i Östersunds stadstrafik (RUN/112/2020)

Ärendebeskrivning

Elektrifiering av busstrafiken är en stark trend i Sverige. I fler och fler städer införs eldrivna bussar för att ge nytta i form av framförallt bättre luft, minskat buller, klimat, energieffektivisering och en mer attraktiv kollektivtrafik.

I Östersund introducerades de första elbussarna under 2018 på linje 1 Torvalla-Brittsbo. Tidigare beslut och avtal som reglerar Region Jämtland Härjedalen arbete kring elbussar på linje 6 sammanfattas nedan:

- I januari 2017 fattade Regionala utvecklingsnämnden beslut om samverkansavtal för Elbussprojektet avseende elbussar på linje 6 och linjenätsöversyn (RUN/483/2016).
- I februari 2018 beslutade Regionala utvecklingsnämnden om ett intressentavtal som reglerar marknadsinformation (RUN/66/2018).
- Det ekonomiska kostnadsansvaret mellan Regionen och Östersunds kommun regleras i ett Tilläggsavtal tätortstrafik i Östersunds kommun (undertecknat i juli 2018).

Regionen har ansvar för trafikeringen med elbussar, via Länstrafiken och trafikutövaren. En utmaning är att nuvarande trafikutövare har signalerat att de befintliga elbussarna på linje 6 är av testkaraktär och behöver lämnas tillbaka till fordonstillverkaren under åren 2021-2022, det vill säga innan trafikavtalet för stadstrafiken löper ut i juni 2023.

Vidare har Östersunds kommun fått stadsmiljöavtalsmedel för laddstationer i syfte att starta upp en ny elbusslinje på linje 1 Valla-Odenskog. Regionala utvecklingsnämnden fattade i mars 2019 beslut om deltagare i ledningsgrupp för projektet (RUN 190/2019). De nya laddstationerna bedöms vara möjliga att använda i trafikdrift i början av år 2021.

Mot bakgrund av ovanstående finns det behov av beslut kring framtida trafikering med elbussar på linje 1 och linje 6.

Förslag till beslut

Länstrafiken i Jämtland AB ges i uppdrag att ta fram ett beslutsunderlag, inklusive kostnader, för elbussar på linje 1 och linje 6.

Expedieras till

Länstrafiken Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Elbussar i Östersunds stadstrafik
- PM Elbuss linje 1 och 6

22. Skrivelse till regeringen och Trafikverket med krav om ökade investeringar i vägars säkerhetsstandard i Jämtlands län (i stället för sänkning av hastigheter) (RUN/116/2020)

Ärendebeskrivning

”Nollvisionen” utgör grunden för Trafikverkets trafiksäkerhetsuppdrag. Regeringen har uttalat vikten av att fortsätta arbetet med anpassning av hastigheten till vägnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem. Detta samtidigt som det är angeläget att försöka motverka de negativa effekter som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider. När en väg har mitträcke kan hastighetsgränsen normalt vara 100 km/h. På vägar med relativt mycket trafik (2 000

ÅDT eller mer) där mötesseparering saknas ska hastigheten sänkas till 80 km/h. Trafikverket genomför dessa förändringar för att rädda liv och enligt myndigheten ökar restiden marginellt av en hastighetssänkning, samtidigt som risken att omkomma vid en kollision minskar betydligt. Trafikverket säger sig i detta arbete ta hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling (t.ex. arbetspendling).

På stora delar av viktiga stråk i det statliga vägnätet i Jämtlands län saknas mötesseparering (det finns endast på 32 km av 597 km Europaväg, dvs. 5,3 procent). Inom en snar framtid kommer hastigheten därför att sänkas till 80 km/h på långa och viktiga vägstråk i och till länet. Det medför en betydande minskning av tillgängligheten. Exempelvis kommer restiden med bil mellan Östersund-Sundsvall att öka med omkring 18 minuter jämfört med i dag. Längre restider gör att människor väljer bort att pendla långa sträckor, vilket krymper våra arbetsmarknader, försvårar kompetensförsörjningen och försämrar möjligheterna till tillväxt och konkurrenskraft. Längre restider kan även medföra ett bortfall av besökare till länet.

Enligt regeringen ska de båda nationella transportpolitiska målen, funktionsmålet och hänsynsmålet, vara jämbördiga. I Jämtlands län blir hänsynsmålet dock överordnat funktionsmålet. På grund av ett förhållandevis lågt antal folkbokförda invånare avsätter regeringen små resurser till transportinfrastrukturen i Jämtlands län, som därför brister i säkerhetsstandard. Till följd av ett högt trafikflöde, delvis beroende på en stark besöksnäring, i kombination med bristfällig säkerhetsstandard sänks inom kort även hastigheterna. På så sätt "dubbelbestraffas" Jämtlands län. Länet bidrar genom turism, råvaror och grön elproduktion m.m. i hög grad till Sveriges välstånd, men de samhällsekonomiska konsekvenserna av sänkta hastigheter vägs inte in.

Ett förslag till skrivelse har upprättats för att påverka regeringen och Trafikverket i frågan. Med hänvisning till skrivelsen kräver Region Jämtland Härjedalen och länets samtliga kommuner (inom ramen för regionens samverkansråd) att regeringen beslutar om en särskild satsning på förbättrad vägsäkerhetsstandard i Jämtlands län. Detta i syfte att undvika sänkta hastigheter och därmed försämrad tillgänglighet i våra större och viktiga statliga vägstråk.

Förslag till beslut

Upprättat förslag till skrivelse gällande krav om ökade investeringar i vägars säkerhetsstandard i Jämtlands län godkänns.

Expedieras till

Infrastrukturministern (Infrastrukturdepartementet)
Trafikverkets generaldirektör

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Skrivelse till regeringen och Trafikverket med krav om ökade investeringar i vägars säkerhetsstandard
- Förslag: Skrivelse till regeringen och Trafikverket med krav om ökade investeringar i vägars säkerhetsstandard i Jämtlands län (i stället för sänkning av hastigheter)

23. Inrättande av ett garantiinstrument för norra

Sverige (RUN/472/2019)

Ärendebeskrivning

De fyra nordliga regionerna (Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland Härjedalen) har i dialog med Europeiska Investeringsfonden (EIF) diskuterat möjligheten att utforma ett erbjudande som möjliggör etablering av ett garantiinstrument för norra Sverige. Regionala utvecklingsnämnden beslutade i oktober 2019, § 163, att ge regiondirektören i uppdrag att utreda förutsättningar att nyttja Mittkapital som avtalspartner vid upprättande av ett garantiinstrument med Europeiska Investeringsfonden (EIF) samt att revolverande medel inom Mittkapital kan användas som placering för garantiinstrumentet.

Efter nämndens beslut har Region Västerbotten fattat ett likalydande beslut. Region Norrbotten har efter en egen undersökning av näringslivets finansieringsbehov kommit fram till att inga ytterligare behov föreligger än de som tillgodoses av befintliga resurser och aktörer. Region Västernorrland har i sin tur meddelat att de avstår från vidare arbete med garantiinstrumentet med hänvisning till att Norrbotten har beslutat att ej slutföra planeringsarbetet och med anledning av ett krav från Europeiska Investeringsfonden (EIF) om att alla fyra nordliga regioner ska delta. Emellertid har ett sådant villkor från EIF aldrig ställts.

Den arbetsgrupp som jobbat vidare med frågan har efter nämndens beslut fört kontinuerliga dialoger med EIF. EIF har bekräftat att de vill slutföra planeringen med Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten, och har efter dialog med våra banker och sin upparbetade erfarenhet om finansmarknaden föreslaget att instrumentets volym inte bör reduceras efter Region Norrbotten och Region Västernorrlands besked att inte fullfölja planeringsarbetet. EIF vill istället koncentrera hela den tidigare tänkta effekten på investeringar och lokaliseringar till Jämtland Härjedalen och Västerbotten.

Arbetsgruppen har varit i kontakt med VD för Mittkapital för att diskutera förutsättningarna för Mittkapitals deltagande. Mittkapital kan användas som avtalspart under förutsättning att deras uppdrag justeras. I skrivande stund finns inget regelverk framtaget för hur revolverande medel kan nyttjas. Näringsdepartementet håller för närvarande på att ta fram föreskrifter/regler för hur dessa medel skall kunna nyttjas och beräknar att dessa skall vara klara under våren 2020. Fortsatt nyttjande av de revolverande medlen förutsätter att dessa medel nyttjas för liknande insatser som tidigare.

Det revolverade kapitalet i Mittkapital kommer troligen att bli tillgängligt tidig höst 2020. Totalt omfattar det revolverade kapitalet ca 160 miljoner kronor varav statens andel utgör ca 80 miljoner och Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland förfogar över 40 miljoner vardera. Region Västernorrland har fört en diskussion om att de revolverande medlen ska nyttjas för att stärka Almi Invest. Region Jämtland Härjedalen ser en möjlighet att istället använda regionalpolitiska 1:1-medel för en eventuell förstärkning av Almi Invest. En fortsatt arbetsuppgift är därför att arbeta för att de revolverande resurserna från Mittkapital reserveras för ett garantiinstrument. Dialogen kring användandet av kapitalet inleds under våren 2020. Som komplettering till medlen från Mittkapital kan Region Jämtland Härjedalen nyttja medfinansiering från de regionalpolitiska 1:1-medlen. Deltagande regioner samverkar tillsammans med EIF för att utverka ett lånelöfte från Europeiska

Investeringsbanken Banken (EIB). Detta lånelöfte utgör en del av den totala avsättning om 500 miljoner kronor som Region Jämtland Härjedalen och Västerbotten gör.

Återstående arbete för att få till stånd ett garantiinstrument består i att utforma avtalsförslag mellan Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten som reglerar fördelningen av infriade borgensåtaganden. Vidare ska ett samarbetsavtal med EIF tas fram som baseras på de regleringar och begränsningar som diskuterats (vilka företag som kan få ta del av lånegarantin) samt hur en regelbunden återrapportering avseende garantiinstrumentets nyttjande och användning ska ske samt ansvarsfördelning mellan parterna. Undersökning av förutsättningarna för statlig medverkan i garantiinstrumentet bör också ingå i det fortsatta arbetet.

Förslag till beslut

1. Region Jämtland Härjedalens inriktning är, under förutsättning att detta inte står i konflikt med Näringsdepartementets regler, att revolverande resurser i Mittkapital används för avsättning i ett garantiinstrument.
2. Regiondirektören får i uppdrag att tillsammans med övriga parter ta fram erforderliga avtalsförslag samt förslag på finansiering av garantiinstrumentet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Inrättande av ett garantiinstrument för norra Sverige
- §163 Regionala utvecklingsnämnden Inrättande av ett garantiinstrument för norra Sverige

24. Valärenden (RUN/3/2020)

Ärendebeskrivning

Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe (CPMR),

Östersjökommissionen/Baltic Sea Commission (BSC): Val av 1 ledamot och 1 ersättare för perioden 2019-09-01 – 2022-12-31.

Tröndelagen Saemien Raerie/Samisk Råd Trøndelag. Val av en observatör och en ersättare för perioden 2020-03-01 - 2022-12-31.

Kulturpolitisk samverkansgrupp (Kultur Z). Fyllnadsval av personlig ersättare för Kent Karlsson (M) för perioden fram till och med 2022-12-31 istället för Maria Flink (KD) som avsagt sig uppdraget.

Beslutsunderlag

- Inbjudan Tröndelagen Saemien Raerie - Samisk Råd i Trøndelag (RUN/105/2020)

25. Anmälan av delegationsbeslut

Delegeringsbeslut

- RUN/554:2/2019 Delegationsbeslut Skrivelse till European Chemicals Agency rörande Octowood AB
- RUN/558:1/2019 Delegationsbeslut Deltagande i projekt Nationell och internationell påverkan (NIPP)
- RUN/561:2/2019 Delegationsbeslut Deltagande i projekt Interregional utveckling genom Naboe AB - nästa steg

- RUN/574:3/2019 Delegationsbeslut Fördelning av kvarvarande medel för strategisk utveckling inom social välfärd
- RUN/348:9/2018 Delegationsbeslut Bidrag till projekt Avtryck för framtid
- RUN/2:10/2019 Delegationsbeslut färdtjänst/riksfärdtjänst 20191001-20191031
- RUN/2:11/2019 Delegationsbeslut färdtjänst/riksfärdtjänst 20191101-20191130
- RUN/3:8/2019 Delegationsbeslut fattade av chefer - Anställningar 20191005-20191106
- RUN/3:9/2019 Delegationsbeslut fattade av chefer - Anställningar 20191107-20191205
- RUN/3:10/2019 Delegationsbeslut fattade av chefer - Anställningar 20191206-20200103
- RUN/487:4/2019 Delegationsbeslut företagsstöd Vätte i Hammarstrand AB
- RUN/500:7/2018 Ändringsbeslut företagsstöd Hakfelt Produktion AB
- RUN/522:4/2019 Delegationsbeslut företagsstöd Frösöhallen AB
- RUN/1094:4/2015 Delegationsbeslut avslutat såddlån
- RUN/415:20/2019 Delegationsbeslut Regionalt anslag till Politiska ungdomsorganisationer 2020
- RUN/414:27/2019 Delegationsbeslut Regionalt anslag till Ungdomsorganisationer 2020
- RUN/417:5/2019 Delegationsbeslut Regionalt anslag Nykterhetsorganisationer 2020
- RUN/420:80/2019 Delegationsbeslut Regionalt anslag Övriga organisationer 2020
- RUN/418:7/2019 Delegationsbeslut Regionalt anslag Pensionärsorganisationer 2020
- RUN/419:13/2019 Delegationsbeslut Regionalt anslag Handikapporganisationer 2020
- RUN/404:4/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Natur Idéer i Sverige AB
- RUN/560:3/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Natur Idéer i Sverige AB
- RUN/34:5/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Bräcke Fastigheter AB
- RUN/470:4/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Härjedalskök AB
- RUN/564:1/2019 Delegationsbeslut Skrivelse till regeringen om behov av ökade investeringar i järnvägsstråken inre Norrland
- RUN/342:2/2019 Delegationsbeslut Konstinköp 2019
- RUN/342:3/2019 Delegationsbeslut Konstinköp 2019
- RUN/342:4/2019 Delegationsbeslut Konstinköp 2019
- RUN/342:5/2019 Förteckning konstinköp 2019
- RUN/414:1/2017 Delegationsbeslut Eftergift av lån Iso Timber Holding AB
- RUN/2:1/2020 Delegationsbeslut fattade av chefer - Anställningar 20200104-20200204
- RUN/471:2/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd Bruksvallarna Fastighet AB
- RUN/495:3/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Änge Chark AB

- RUN/483:3/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Zero Parallax Technologies AB
- RUN/32:2/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Swedish Sharpening System AB
- RUN/520:3/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd No More Boots AB
- RUN/89:4/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd Mid Sweden 365 AB
- RUN/421:3/2018 Delegationsbeslut Företagsstöd LÅ Snökonsult AB
- RUN/463:4/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd JE (enskild firma)
- RUN/38:2/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Its in the node AB
- RUN/313:3/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Fritidsfokus AB
- RUN/471:12/2015 Delegationsbeslut Eftergift Vema Handel AB
- RUN/139:4/2019 Delegationsbeslut Företagsstöd Jämtlands Travsällskap ideell förening

26. Anmälan av inkomna handlingar

Anmälningar

- RUN/562:1/2019 Anmälan om kommersiell trafik Skidbussar i Åreområdet, 19 dec 2019 - 8 mars 2020
- RUN/565:1/2019 Uppdrag till Vinnova att stödja genomförandet av regeringens samverkansprogram samt att ge stöd till offentliga aktörers arbete med regel- och policyutveckling
- RUN/575:2/2019 Remiss om nya målbilder för god miljöhänsyn gällande kulturmiljöer
- RUN/577:1/2019 Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Statens energimyndighet
- RUN/146:63/2019 Protokoll Länstrafiken Jämtlands styrelsesammanträde 191216
- RUN/80:4/2019 Minnesanteckning samråd Regional Kollektivtrafikmyndighet - 2019-11-29
- RUN/588:1/2019 Underrättelse om granskning av detaljplan för Borgens 6 m fl - utbyggnad av Clarion Hotel Grand
- RUN/6:1/2020 Villkor för budgetåret 2020 för regionerna samt Gotlands kommun inom utgiftsområdena 1 Rikets styrelse, 19 Regional tillväxt och 22 Kommunikationer (villkorsbeslut)
- RUN/7:1/2020 Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende anslag 1:3 Europeiska regionala utvecklingsfonden perioden 2014-2020 inom utgiftsområde 19 regional tillväxt
- RUN/8:1/2020 Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional tillväxt
- RUN/9:1/2020 Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Tillväxtverket
- RUN/10:1/2020 Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Myndigheten för kulturanalys
- RUN/593:1/2019 Regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Post- och telestyrelsen
- RUN/595:1/2019 Uppdrag till Skogsstyrelsen att genomföra åtgärder under 2020-2022 inom ramen för det nationella skogsprogrammet
- RUN/594:1/2019 Ändring av uppdrag respektive erbjudande om regionala bredbandskoordinatorer

- RUN/595:2/2019 Information om utlysning av stöd för regionala dialoger och strategier inom det nationella skogsprogrammet 2020 (för Länsstyrelsen)
- RUN/53:1/2020 Uppdrag att fördela medel till särskilt driftstöd i sårbara och utsatta glesbygdsområden 2020-2022
- RUN/108:18/2016 Mötesanteckningar Länspartnerskapet 2019-11-25
- RUN/548:2/2019 Brev om ändrat datum för årsstämma 2020 AB Transitio
- RUN/570:3/2019 Svar på skrivelse från Region Jämtland Härjedalen gällande Eldrimner
- RUN/68:1/2020 Protokoll Strukturfondspartnerskapet Mellersta Norrland 8 januari 2020
- RS/824:1/2019 §11 Regionstyrelsen Politisk talesperson för Region Jämtland Härjedalens medverkan i Globala Sverige
- RUN/101:1/2020 Kungörelse: Granskning av förslag till ny kommuntäckande översiktsplan för Härjedalens kommun
- RUN/66:3/2020 Protokoll Länstrafikens styrelsesammanträde 2020-01-27
- RUN/593:2/2019 Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2020 avseende Post- och telestyrelsen
- RUN/349:7/2019 Tillväxtverkets slutrapport - Förslag på hur hållbarhetsarbetet inom den regionala tillväxtpolitiken kan stärkas, N2018/04488/RTS
- RUN/167:30/2018 Minnesanteckningar Styrgruppsmöte #1 Partnerskapet Atlantbanan, 31 januari 2020
- RUN/528:3/2019 Beslut Fördelning av bidrag avseende år 2020 till arrangörer av daglig träning för utövare inom scenkonstområdet
- RUN/517:4/2019 Beslut - Vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet för förstärkning av den musikaliska scenkonsten 2020
- RUN/167:29/2018 Arbetsgruppsmöte Partnerskapet Atlantbanan, 17 januari 2020 Minnesanteckningar
- RUN/167:28/2018 Styrgruppsmöte Partnerskapet Atlantbanan, 6 december 2019 - Minnesanteckningar
- RUN/516:11/2018 VD-brev Naboer AB för kvartal 4 2019
- RUN/143:19/2019 Missiv: Engagemangsbesked per 2019-12-31
- RUN/143:20/2019 Engagemangsbesked per 2019-12-31
- RUN/77:1/2020 Inbjudan att påverka val av genomförandemetod och projektens planerade trafikpåverkan Tågplan 2023
- RUN/191:13/2019 Protokoll Styrelsemöte Norrtåg AB, 2019-12-11
- RUN/570:4/2019 Svar på skrivelse från Region Jämtland Härjedalen gällande Eldrimner
- RUN/569:4/2019 Svar på skrivelse med anledning av förslaget att avveckla tvärbanan Arvidsjaur - Jörn



1

Program för regionala utvecklingsnämnden den 25 februari 2020

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

2020-02-03

43637

Program för regionala utvecklingsnämnden den 25 februari 2020

Tid: kl. 08.30 – 17.00 Öppet sammanträde
Plats: Indalsälven (stora konferensrummet), Regionens hus

08.30	Informationer: Genomförda åtgärder i Länstransportplanen 2018–2019 Projekt Funktionella Mittstråket	Berit Eriksson
09.00	Revidering av Regler och villkor för bidrag till externa organisationer	Jimmy Eriksson
09.30	Paus	
10.00	Forts. Informationer: Utbildning folkhögskolor	Marina Gregorsson m.fl.
11.00	Årsredovisning	Anders Byström, Arne Nilsson
11.20	Återrapport villkorsbeslut	Maria Berglund
11.40	Överföring av Länstrafiken	Örjan Strömqvist
12.00	Lunch	
13.00	Partigrupper	
14.00	Forts. Informationer: Dialog med fullmäktiges presidium	
14.30	Information från regionens samverkansråd Information från kurser/konferenser/nätverk	
	Regionala utvecklingsdirektörens rapport	Anders Byström
15.00	Beslutsärenden	

Öppet sammanträde

Från och med regionala utvecklingsnämndens beslut den 15 januari 2019 är regionala utvecklingsnämndens möten delvis offentliga. Allmänhet, media, fullmäktigeledamöter och medarbetare är välkomna att lyssna på föredragningar i frågor där nämnden fattar beslut eller där beslut går vidare till regionfullmäktige.

Medias frågor till politiker eller tjänstepersoner hänvisas till pauser eller efter mötets slut.



6

Återrapportering av villkorsbeslut 2019

RUN/13/2019

2020-01-31

Regional utveckling
Maria Berglund
Tfn: 063-14 65 82 (ank 20582)
E-post: maria.berglund@regionjh.se

RUN/13/2019

Återrapportering av villkorsbeslut 2019

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen mottog i januari 2019 regeringens beslut Villkor mm för budgetåret 2019 för landstingen samt Gotlands kommun inom utgiftsområdena 1 Rikets styrelse, 19 Regional tillväxt och 22 Kommunikationer (villkorsbeslutet).

Aktörer med det regionala utvecklingsansvaret ska följa upp, låta utvärdera och årligen till regeringen redovisa resultaten av det regionala utvecklingsansvaret. Landstingen ska ge en sammanfattande beskrivning av verksamheten som genomförts under året utifrån Lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och Förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete. Återrapporteringen ska göras enligt en given mall där alla frågor ska besvaras, dock måste inte insatser inom alla områden i mallen ha genomförts.

Återrapporteringen av den verksamhet som bedrivits under året ska vara uppdelad på prioriteringarna i den Nationella strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020: Innovation och företagande, Attraktiva miljöer och tillgänglighet, Kompetensförsörjning och Internationellt samarbete. Övriga områden som ska återrapporteras är: Fördelning av anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder, Samverkan med andra aktörer, Hållbarhet i det regionala tillväxtarbetet och Arbetet med att analysera, följa upp och utvärdera det regionala tillväxtarbetet.

Återrapporteringen ska vara Näringsdepartementet tillhanda senast den 22 februari 2020. Region Jämtland Härjedalen har blivit beviljade förlängd svarstid till den 26 februari

Regiondirektörens förslag

Region Jämtland Härjedalens återrapportering av villkorsbeslutet 2019 skickas till Näringsdepartementet enligt upprättat förslag.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Anders Byström
Regional utvecklingsdirektör

Utdrag till

Näringsdepartementet

Regional utveckling
Maria Berglund
Tfn: 063-14 65 82 (ank 20582)
E-post: maria.berglund@regionjh.se

2020-02-14

RUN/13/2019
N2019/03238/RTL

Regeringskansliet, Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
Tillväxtverket
tillvaxtverket@tillvaxtverket.se

Återrapportering av villkorsbeslut 2019

Återrapportering 1 – Regionalt tillväxtarbete

Utifrån 5-7 §§ Lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i dess lydelse fr.o.m. den 1 januari 2019 respektive 3, 5, 8-10 §§ förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete ska landstingen ge en sammanfattande beskrivning av verksamheten under året. Redovisningen ska innehålla uppgift om:

- Hur arbetet med den regionala utvecklingsstrategin och samordningen av insatser för att genomföra strategin har bedrivits.
- Vilka insatser som har genomförts, vilka resultat de har medfört eller förväntas medföra samt hur de har bidragit till att nå de mål som fastställts i den regionala utvecklingsstrategin, det regionala strukturfondsprogrammet respektive programmen för europeiskt territoriellt samarbete.
- Vilken hänsyn som tas till de olika förutsättningarna som råder i olika delar av länet.

Redovisningen av insatser ska vara uppdelad på prioriteringarna i den nationella strategin för hållbar regional tillväxt 2015–2020.

*** Kommentar: Återrapportering 1 avser regionens regionala tillväxtarbete utifrån det regionala utvecklingsansvaret enligt lag, dvs. inte avgränsat till insatser som är helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder. Insatserna kan alltså vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder, men även insatser med annan finansiering kan redovisas. Insatserna som efterfrågas är sådana som har initierats eller genomförts under året. I de fall insatser är relevanta under mer än en fråga behöver de enbart redovisas en gång och vid behov hänvisas till andra punkter i redovisningen, där insatsen också är relevant.*

1.1 Det regionala utvecklingsansvaret

1.1.1 Den regionala utvecklingsstrategin

- Beskriv kortfattat hur arbetet med den regionala utvecklingsstrategin och

Samordningen av insatser för genomförandet av strategin har bedrivits under året.

Den 18 december 2018 beslutade den regionala utvecklingsnämnden (RUN) om revidering av vår regionala utvecklingsstrategi (RUS). Revideringen startade den 1 januari 2019 och den reviderade versionen ska gälla från och med 2021. Under året har en stor kraftsamling gjorts kring revideringen som handlat om dokumentets innehåll men mycket fokus har också lagts på processen. Tonvikt har lagts på framsynthet, implementering av hållbarhetsaspekter, regional kapacitet, lärande och målstruktur samt att skapa delaktighet, inkludering och transparens. Vi byggde upp en process med fokus på tidshorisont 2050, en process som idag inkluderar samt mobiliserar ett stort antal aktörer från kommuner, näringsliv, civilsamhälle samt till viss del statliga myndigheter. Detta för att fånga in kvalitativ kunskap om vårt län och våra strukturer för att skapa en förståelse som inte går att se i offentlig statistik eller genom att endast involvera de aktörer som redan finns i befintliga samverkansarenor. Processen har från början intagit ett normkritiskt perspektiv med syfte att synliggöra eventuella brister och maktordningar både i dokumentet men även i befintliga i strukturer kring arbetet med den nuvarande regionala utvecklingsstrategin och dess målsättningar. Vi vill på detta sätt skapa förutsättningar för att bygga en mer hållbar struktur, både i dokument och process, som är inkluderande och som tar hänsyn till de olika inomregionala skillnaderna som finns inom Jämtlands län och de kopplingar som finns till regioner utanför länets administrativa gränser.

Det krävs samhällsomställning för att bemöta framtiden som en hållbart konkurrenskraftig region och det är tydligt i Förordning (2017:583) om regionalt tillväxtarbete att vi ska integrera ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet i det regionala tillväxtarbetet. När det gäller revideringen av RUS tog vi fasta på detta genom att i processen ha en tidshorisont på 2050. Det har löpande lyfts i olika mötesforum under processens gång att vi redan nu behöver påbörja arbetet med samhällsomställning, nya affärsmodeller samt nya arbetssätt för att kunna bemöta framtiden som en hållbart konkurrenskraftig region. Vi behöver kompetensutveckla varandra över sektorsgränser för att identifiera vilka insatser som behövs och vilka som ska genomföra dessa.

Genom att vi tidigt har bjudit in aktörer att vara aktiva medskapare i processen både vad gäller uppbyggnad av arbetssätt och reviderat strategidokument förbereder vi för genomförandet av strategin och dess prioriterade områden där olika aktörer kommer att ha olika roller. Revideringsprocessen är nytänkande och vi arbetar på ett nytt sätt vilket kräver extra resurser för implementering samt genomförande. Processen är uppskattad av externa aktörer vilket har gett kraft i genomförandet och kommer att ge oss nya insikter. Förhoppningen är att den extra energi som lagts på den förankrande processen kommer att underlätta för oss i genomförandet av den reviderade regionala utvecklingsstrategin.

Denna kraftsamling kring revideringen av regionala utvecklingsstrategin handlar om att förbättra strukturer samt att i samverkan med andra aktörer utveckla det regionala tillväxtarbetet. Detta ökar förmågan att samordna och mobilisera för ökad regional kapacitet och leder till effektivare genomförande samt måluppfyllnad, där offentliga medel kan riktas än bättre till de områden där de ger mest effekt och skapar strukturer som gör att vi möter framtiden hållbart konkurrenskraftiga.

1.1.2 Utmaningar

- *Beskriv kortfattat vilka utmaningar som har varit särskilt aktuella under året vad*

gäller ert regionala utvecklingsansvar. Hur har dessa utmaningar hanterats?

Grundläggande utmaningar

Jämtlands län är till ytan stort men befolkningsmässigt litet vilket får konsekvenser när det gäller resurser som beräknas på befolkningsunderlag. Region Jämtland Härjedalen dras sedan några år tillbaka med stora ekonomiska problem. Även om den regionala utvecklingsnämndens inte går med underskott så påverkas förvaltningsområdet av de stora ekonomiska problem som belastar hälso- och sjukvården då ledningen lägger stor del av sin tid och kraft på att få rätsida på den ekonomiska situationen. Möjligheterna att använda egna medel, skatteintäkter, för att bedriva regional utveckling är för Region Jämtland Härjedalens del klart begränsade. Utvecklingen i vårt län är mycket beroende av de regionala tillväxtmedlen i statsbudgetens utgiftsområde 19 och fonderna som finns för att förverkliga den europeiska sammanhållningspolitiken.

Region Jämtland Härjedalen kan inte nog betona vikten av god transportinfrastruktur för vår regionala och lokala utveckling och tillväxtarbetet. För länets basindustrier: besöksnäring, jord- och skogsbruk samt tillverkningsindustri är god transportinfrastruktur en avgörande förutsättning. Region Jämtland Härjedalen skulle gå så långt som att kalla transportinfrastruktur för en samhällsutmaning. Trafikverkets anslag till länet är otillräckliga och att beräkningsgrunderna måste förändras så att antal kilometer och mängden trafik räknas in vid fördelning av resurser. Det är ett stort tryck på transportsystemet kopplat till besöksnäringens säsonger. En tredjedel av Trafikverkets vägnät i länet är grusvägar. Det krävs ordentliga satsningar från statlig sida för att göra dessa vägar moderna och trafiksäkra året om.

Att samverka med statliga myndigheter är inte tillräckligt

Det regionala utvecklingsuppdraget finns nu i den direkt folkvalda församling som väljs av medborgarna i varje region – regionfullmäktige. Det är alltså medborgarna som, via sina folkvalda, utformar det regionala utvecklingsuppdraget i varje region efter regionens egna förutsättningar och ambitioner. Detta innebär en demokratisering av den regionala utvecklingspolitiken. Regeringen anser "...att den demokratiska förankringen av det regionala utvecklingsarbetet stärks och tydliggörs genom att landstingen övertar det regionala utvecklingsansvaret...". De som bor och verkar i regionen har bättre kunskap och förankring och är därmed bättre skickade att hantera dessa frågor. Invånarna har fått rätten att bestämma över hur utvecklingsarbetet ska prioriteras också på regional nivå. De får också möjlighet att i allmänna val utkräva ansvar av folkvalda regionpolitiker.

Vår politik vill inte nödvändigtvis samverka med nationella politiska företrädare - vi är medvetna om att systemet inte riktigt fungerar så - men med regeringskansli eller relevanta departement. I dialog med statliga myndigheter fastnar vi i hänvisningar till begränsningar i regleringsbrev. Myndigheter menar att de inte har rådighet i frågan, regleringsbrevet sätter stopp. Därför är det viktigt att det finns möjligheter att prata med regeringskansli eller relevanta departement. Statlig politik kommer förpackat i stuprör och vi upplever inte riktigt att det finns *ett* regeringskansli snarare tydliga avgränsningar mellan departement. Departement som är mer eller mindre tillgängliga och inbjudande. Det förvårar vårt regionala utvecklingsarbete.

Långsiktighet i det regionala tillväxtarbetet innebär insatser längre än två eller tre år

Vi skulle vilja lyfta fram behovet av långsiktighet i nationell nivå s riktade satsningar. Det tar tid att forma och starta insatser såsom jämställdhetssatsningar, hållbarhetssatsningar och digitaliseringskoordinerande. Insatser som är av stor relevans för det regionala

tillväxtarbetet men som blir tomtbloss och inte hinner forma nya strukturer för fortsatt arbete eftersom projektperioden är två-tre år. Vi vill också flagga för att den nationella styrningen och på förhand specificerade kraven av erbjödanden och projekt blivit mycket större sedan nationell nivå valt att uppdraga Tillväxtverket att forma insatser istället för att formulera insatserna i det årliga villkorsbeslutet. Ansvaret har flyttats från länsstyrelser till regioner, inte från länsstyrelser till Tillväxtverket. Det måste finnas utrymme för anpassning av insatser till regionala behov och förutsättningar. Det måste finnas utrymme för regionalpolitisk prägel.

1.1.3 Inomregionala skillnader - hänsyn till olika förutsättningar

- *Beskriv kortfattat vilken hänsyn som har tagits till de olika förutsättningar som råder i olika delar av länet när det gäller regionens prioriteringar och insatser under året.*

I revideringen av regionala utvecklingsstrategin är ansatsen att förståelsen och kunskapen om de inomregionala skillnaderna kan förbättras och att hänsyn till dessa skillnader kan tas på ett annat sätt än idag. I revideringsprocessen anordnades därför workshops i varje kommun för att synliggöra de förutsättningar som finns i respektive kommun, vilken roll de har i det regionala sammanhanget och vilka funktionella samband som finns i kommunen, till grannkommuner och över läns- och landsgränser. Region Jämtland Härjedalen utlyste under 2019 1:1-medel för att olika aktörer i länet skulle ha möjlighet att kartlägga och ta fram rapporter som bidrag till revideringen av RUS. Dessa kartläggningar ska vara klara i februari 2020 och förhoppningen är att vi ska fånga in olika perspektiv från länet.

Region Jämtland Härjedalen har med delfinansiering från Tillväxtverket via konsulter genomfört en strukturanalys (som vi beskriver mer i återrapportering 3.2) där vi har tittat på de inomregionala skillnaderna geografiskt och funktionellt. Sju olika slags geografiska strukturer har identifierats i länet och landsbygderna är en av dem. Alla dessa sju strukturer har olika behov av insatser för att utvecklas.

- *Beskriv kortfattat om, och i så fall hur, arbetet med att stärka landsbygdernas förutsättningar har integrerats i det regionala tillväxtarbetet under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

En betydande del av Jämtlands län består av landsbygd vilket innebär att det inte går att separera från regional utveckling. Vi har utmaningar som till stor del beror på att vi är ett glesbefolkat län med stora avstånd. En konsekvens av detta är till exempel att bredbandsutbyggnad inte är lönsam för kommersiella aktörer i delar av länet.

Revideringen av regionala utvecklingsstrategin har en referensgrupp kopplad till sig som har landsbygdernas förutsättningar i fokus, den gruppen har bland annat gjort en workshop kring den nuvarande regionala utvecklingsstrategin och har gett förslag till förbättringar utifrån deras perspektiv.

1.1.4 Inomregionala skillnader - anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder

- *Har de olika förutsättningar som råder i olika delar av länet påverkat fördelningen av anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder? Om ja, på vilket sätt?*

Det finns drygt 18 000 företag i Jämtland Härjedalen (aktiebolag, handelsbolag och enskild firma) och mer än 7000 av dessa har säte i Östersunds kommun. Här bor också merparten av regionens invånare, cirka 63 400 personer. Den minsta kommunen avseende invånarantal och antal företag är Ragunda kommun med ungefär 5 300 invånare och 800 företag. Antalet företag i olika kommuner som kan ansöka om stöd är en anledning till att det finns en skillnad i fördelningen av anslag 1:1 mellan kommuner. Mest företagsstöd, både i antal ärenden och kronor, har gått till Östersunds kommun och minst företagsstöd, i antal och kronor, beslutas till de kommuner som har lägst befolkningssmängd och lägst antal företag; Bergs kommun, Ragunda kommun, Strömsunds kommun och Bräcke kommun.

Ärendenas karaktär påverkar stödets storlek i kronor. Stöd till större investeringar ger högre stödbelopp i kronor än exempelvis stöd till konsulttjänster. Stöd till rekreationsinfrastruktur som spår- och ledutveckling är en annan stödform som driver höga stödbelopp. Detta medför att kommuner med starka besöksnärlingsaktörer som söker stöd till rekreationsinfrastruktur och kommuner med många industriföretag som söker stöd till investeringar också utmärker sig avseende hur mycket företagsstöd som riktas dit. Strömsunds kommun som är en av de kommuner som får minst företagsstöd i både antal och kronor har den högsta genomsnittliga stödnivån i kronor per ärende på grund av industriföretags utvecklingssatsningar.

Fördelningen av företagsstöd är en fråga som kontinuerligt diskuteras av gruppen för kommunala tillväxtchefer som Region Jämtland Härjedalen sammankallar vilket även beskrivs i återrapportering 3.3. Fördelningen följs upp i Regionala utvecklingsnämnden vid två tillfällen per år.

När det gäller stöd till projekt är analysen av inomregionala skillnader svårare att göra. Ett projekt kan ägas av en aktör i en viss kommun men ha i uppdrag att skapa aktiviteter och sedermera bidra till regionala utvecklingseffekter i flera kommuner, ibland i hela länet.

Östersunds kommun är det administrativa centret i länet och många projektägande organisationer har lokaliserade i kommunen, såsom Almi Företagspartner AB, Jämtland Härjedalen Turism ekonomisk förening och Torsta AB. Dessa aktörer har dock i sina direktiv att arbeta för hela länets utveckling.

1.1.5 Inomregionala skillnader, andra medel för regionalt tillväxtarbete

- *Har de olika förutsättningar som råder i olika delar av länet påverkat fördelningen av andra medel för regionalt tillväxtarbete (t.ex. egna medel)? Om ja, på vilket sätt?*

Vi beskriver i återrapportering 1.1.2 att möjligheterna för Region Jämtland Härjedalen är begränsade avseende att använda egna medel för att bedriva regional utveckling. Vi är i hög grad beroende av regionala tillväxtmedel och de fonder som finns för att förverkliga den europeiska sammanhållningspolitiken. Detta beskrivs även i rapporten *Regionalt utvecklingskapital* som dåvarande Sveriges kommuner och landsting tog från 2017.

1.2 Innovation och företagande

1.2.1 Innovation

- *Beskriv kortfattat hur arbetet med innovation har genomförts under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

Som vi beskrivit i återrapportering 1.1 är vi ett län som är starkt beroende av det utvecklingskapital ESI-fonderna innebär. Under året som gått har vi arbetat med att ta fram en strategi för smart specialisering (S3). Det gör vi eftersom det framgår av Bilaga IV i *Förslaget till Europaparlamentets och Rådets förordning om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, m.fl. att god styrning av den regionala strategin för smart specialisering är ett nödvändigt villkor för att kunna fördela medel inom det föreslagna politiska målet 1: Ett smartare Europa genom innovativ och smart ekonomisk omvandling. Och för att Annex D i EU-kommissionens landrapport till Sverige föreslår att medlen för att realisera den europeiska sammanhållningspolitiken för Sveriges del ska landa i de politiska målen 1 och 4. Vår S3 gick på remiss i slutet av januari 2020 och vår ansats är att revidera vår regionala innovationsstrategi för att på ett bättre sätt möta de uppfyllnadskrav av det nödvändiga villkoret som presenteras i Bilaga IV.*

Jämtlands län kännetecknas av ett mycket starkt småföretagande och entreprenörskap oavsett bransch, vilket särskiljer länet från andra. Investeringar i forskning och utveckling är låg i länet vilket bland annat beror på att små företag saknar forsknings- och utvecklingsenheter och förutsättningar för att själva driva större utvecklingsprojekt. För att försöka öka FoU-investeringarna i länet har vi startat projektet Resurscenter för Horizon som även förväntas leda till ökad samverkan mellan länets företag och universitet, utveckling av starka innovationssystem och utveckling av gränsöverskridande kluster.

Region Jämtland Härjedalen stimulerar även innovation genom fördelning av 1:1-anslag i form av innovationsstöd. Arbetet innebär samverkan med bland annat Almi och länets inkubator inom Peak Region AB. Region Jämtland Härjedalen är delägare i Peak Region AB som är en trippel-helix-plattform.

För att bygga kapacitet för omställning till cirkulär ekonomi i Jämtland, Härjedalen och Trøndelag driver vi projektet SMICE – Samskapande Mittnordisk Innovationsarena för Cirkulär Ekonomi. Projektet är processororienterat och har en samordnande och nätverkande roll i arbetet att mejsla fram hur cirkulär ekonomi kan bidra till regionens framtida utveckling. Vi vill med projektet till exempel stärka förutsättningarna för ett långsiktigt hållbart lokalt näringsliv bland annat genom att koppla samman näringsliv och FoU, forskning och utveckling, utveckla nya verktyg och metoder för affärsutveckling och driva på policyförändringar som gynnar innovation och cirkulära resursflöden. Erfarenheter från projekt förväntas bidra till utformandet av verksamhet kopplat till genomförandet av länsövergripande strategier som exempelvis RUS, smart specialisering och energi- och klimatstrategi.

- *Ge exempel på insatser som har genomförts under året. Insatserna kan vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder men även insatser med egna medel/annan finansiering kan redovisas. Välj max 5 insatser och fyll i tabellen nedan.*

Namn på insats och kort	Insatsens bidrag till	Resultat
-------------------------	-----------------------	----------

beskrivning (ange eventuellt ärende id i NYPS)	fastställda mål <i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	<i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - Prestation - Effekt på kort sikt - Effekt på lång sikt
Regional strategi för smart specialisering	Framtagen strategi för smart specialisering kommer att bidra till de mål som ryms inom prioriteringen <i>Företagande, innovation, forskning och utveckling</i> i nuvarande RUS	Förväntad effekt på lång sikt: Kraftsamling och kapacitetsbygge för innovation och tillväxt inom de områden där det finns störst potential
Projektet Resurscenter för Horizon Ärende ID i Nyps: 2020 3106	Projektet bidrar till att uppfylla de mål som ryms inom prioriteringen <i>Företagande, innovation, forskning och utveckling</i> i nuvarande RUS	Förväntad effekt på kort och lång sikt: Fler aktörer i länet deltar i EU:s ramprogram för forskning och innovation
Ägarskap i Peak Region AB	Delägarskap med syfte att stärka insatserna för att uppnå de mål som ryms inom prioriteringen <i>Företagande, innovation, forskning och utveckling</i> i nuvarande RUS	Förväntad effekt på lång sikt: Stärkta möjligheter till innovationer i länet för ökad kapacitet och konkurrenskraft
Projektet SMICE – Samskapande Mittnordisk Innovationsarena för Cirkulär Ekonomi	Projektet bidrar till mål som ryms inom prioriteringen <i>Företagande, innovation, forskning och utveckling</i> och <i>Resurssnålare och effektivare nuvarande RUS</i>	Förväntad effekt på kort och lång sikt är ökad kapacitet för omställning till cirkulär ekonomi.

1.2.2. Företagande och entreprenörskap

- *Beskriv kortfattat hur arbetet med företagande och entreprenörskap har genomförts under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

Då vårt eget utvecklingskapital är litet innebär det att vi behöver använda oss av finansiering från till exempel den Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) för att utföra utvecklingsinsatser. Det kan även vara svårt för kommuner och andra aktörer att hitta resurser för att själva ansöka om och genomföra olika utvecklingsprojekt. Det innebär att Region Jämtland Härjedalen ibland även är projektägare för projekt där det finns ett gemensamt behov i länet och där aktiviteter och insatser genomförs av andra aktörer än oss.

Utifrån de utvecklingsbehov som identifierats i den nationella strategin *Smart industri - en nyindustrialiseringsstrategi för Sverige* driver Region Jämtland Härjedalen projektet Smart Industriell Modernisering JH med syftet att tillverkande företag i länet ska stärka sin konkurrenskraft genom systematiskt förnyelsearbete och omställning och ska bland annat

leda till ökad sysselsättning. En av de aktiviteter som har genomförts inom ramen för projektet är att vi tillsammans med övriga tre regioner i norra Sverige och Europeiska Investeringsfonden tagit fram ett förslag till hur ett garantiinstrument kan se ut. Företag på små arbetsmarknader upplever att investeringar hämmas beroende på att företagens säkerheter värderas utifrån företagets lokalisering och inte utifrån produkter, kassaflöde, och vilka affärer företaget faktiskt gör. Garantiinstrument syftar till att reducera de effekter som näringslivet påverkas av i glest befolkade regioner genom att underlätta finansiering av investeringar. Arbetet för att hitta vägar till implementering av garantisystemet fortsätter och vi ser ett behov av stöd i detta från nationell nivå då det kan bli ett viktigt verktyg för ökad konkurrenskraft i glesa strukturer.

OECD:s studie av de nordliga glesbefolkade områdena i Northern Sparsely Populated Areas (NSPA) slog bland annat fast att små och medelstora företag i norr behöver bättre tillgång till internationella affärsnätverk och riskvilligt kapital. Även EU-kommissionens rapport om investeringsbehoven i Arktis 2018 visar på en underutnyttjad potential som skulle kunna förverkligas genom ett bättre gränsöverskridande samarbete, särskilt vad gäller kapitalförsörjning och utvecklingen av olika finansiella instrument i områden med stora ytor och liten befolkning. Med detta som bakgrund har Region Jämtland Härjedalen tillsammans med övriga regioner i Sverige, Norge och Finland som ingår i nätverket NSPA deltagit i förstudien *Arctic Investment Plattform* som finansierats inom ramen för Interreg Nord. Finska Lappland har koordinerat förstudien som har undersökt behov och tittat på möjligheter att samordna stödsystemen i de olika länderna i en gemensam gränsöverskridande struktur. Förslaget efter förstudien är att gå vidare med ett genomförande för att därefter skapa en plattform för gemensamt investeringsfrämjande, gemensam teknisk och finansiell rådgivning, samt gemensam uppväxling av kapital med finansiella instrument

- *Ge exempel på insatser som har genomförts under året. Insatserna kan vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder men även insatser med egna medel/annan finansiering kan redovisas. Välj max 5 insatser och fyll i tabellen nedan.*

Namn på insats och kort beskrivning	Insatsens bidrag till fastställda mål	Resultat
<i>(ange eventuellt ärende id i NYPS)</i>	<i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	<i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - <i>Prestation</i> - <i>Effekt på kort sikt</i> - <i>Effekt på lång sikt</i>
Projekt Smart Industriell Modernisering JH Ärende ID i Nyps: 2020 2181	Projektet bidrar till de mål som ryms inom prioriteringen <i>Företagande, innovation, forskning och utveckling i nuvarande RUS</i>	Exempel på prestation: Europeiska Investeringsfonden har utformat ett instrument som syftar till att reducera de effekter som näringslivet påverkas av i glest befolkade regioner genom att underlätta finansiering av investeringar.

Arctic Investment Plattform	Projektet bidrar till de mål som ryms inom prioriteringen <i>Företagande, innovation, forskning och utveckling i nuvarande RUS</i>	Prestation 2019: Framtagen rapport Förväntad effekt på lång sikt förutsatt att vi väljer att gå vidare efter förstudien: Tillsammans i NSPA attrahera mer investeringar, koordinera olika typer av finansiering efter behov och kunna växla upp mer kapital med extern finansiering, samt öka internationaliseringsgraden och tillväxten bland små- och medelstora företag.
-----------------------------	--	--

1.2.3 Miljödriven näringslivsutveckling och energifrågor

- *Beskriv kortfattat hur arbetet med miljödriven näringslivsutveckling och energifrågor har genomförts under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

För att bygga infrastruktur för omställning behövs investeringar och utvecklingsarbete för energieffektivisering, omställning och miljödriven utveckling. Liksom under återrapporteringarna 1.2.1 och 1.2.2 genomför vi insatser genom projekt även inom miljödriven näringslivsutveckling och energifrågor. Då flera aktörer har ett gemensamt behov har Region Jämtland Härjedalen valt att driva *Ramprojektet Energieffektiva företag- Jämtland Härjedalen* som syftar till att skapa energieffektivisering och omställning till förnybar energi i länets företag. Genom projektet växlar Region Jämtland Härjedalen upp anslag 1:1 med medel från ERUF och kan därigenom bevilja fler företag stöd till olika typer av energibesparande åtgärder. Stöd till energieffektiviseringsåtgärder är en egen stödtyp i Förordning (SFS 2015:211) om statligt stöd till regionala investeringar som endast har tillämpats en gång tidigare nationellt vilket innebär att Region Jämtland Härjedalen således bygger nationell praxis med projektet.

- *Ge exempel på insatser som har genomförts under året. Insatserna kan vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder men även insatser med egna medel/annan finansiering kan redovisas. Välj max 5 insatser och fyll i tabellen nedan.*

Namn på insats och kort beskrivning	Insatsens bidrag till fastställda mål	Resultat
<i>(ange eventuellt ärende id i NYPS)</i>	<i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	<i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - <i>Prestation</i> - <i>Effekt på kort sikt</i> - <i>Effekt på lång sikt</i>

Ramprojektet Energieffektiva företag - Jämtland Härjedalen Ärende ID i Nyps: 0020 7622	Projektets insatser bidrar till de mål som ryms inom prioriteringen <i>Resurssnåla och effektivare</i> i nuvarande RUS	Prestation: Ökade möjligheter för i små och medelstora företag att genomföra energieffektiviseringsåtgärder Effekt på lång sikt: Länets företag bidrar till omställning genom att använda sig av förnybar energi
---	--	---

1.2.4 Tidigare insatser inom prioriteringen innovation och företagande som har gett resultat eller effekter under året

Om möjligt – ge exempel på insatser som genomförts tidigare år men som gett resultat eller effekter under 2019. Lägg vid behov till fler rader.

Namn på insats och kort beskrivning	Vilka resultat eller effekter har uppnåtts?
OECD:s studie av de Nordliga glesbefolkade områdena i Northern Sparsely Populated Areas (NSPA)	Studien beställdes av NSPA och används som underlag till olika långsiktigt strategiska insatser. Exempelvis för att bygga upp Arktiska Investeringsplattformen, AIP som beskrivs i 1.2.2. Studien är även grunden bakom vårt arbete för att integrera det samiska perspektivet i tillväxtarbetet

1.3 Attraktiva miljöer och tillgänglighet

1.3.1 Attraktiva miljöer och tillgänglighet

- *Beskriv kortfattat hur arbetet med attraktiva miljöer och tillgänglighet genomförts under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet. (Observera att kommersiell och offentlig service respektive bredbandsutbyggnad redovisas separat under 1.3.2 och 1.3.3).*

En god transportinfrastruktur är ytterst betydelsefull för vår regionala och lokala utveckling och tillväxtarbetet. Genomförandet av åtgärder i Länstransportplanen har under 2019 varit 140% och förbättringar och åtgärder på det regionala vägnätet samt byggande av nya cykelvägar som planerats under lång tid har kunnat genomföras. Men som vi skriver i återrapportering 1.1.2 är inte detta tillräckligt för vår regionala och lokala utveckling och tillväxtarbete.

Regionaltågstrafiken har på sträckan Sundsvall-Östersund-Storlien ett ökat resande under 2019. Även SJ, den kommersiella tågtrafiken uppvisar goda siffror med resandeökningar på både dagtågs- och nattågstrafiken till länet. Antalet resande med flyg till och från länet

har minskat det senaste året vilket inneburit att ett av de två flygbolag som står för reguljärflyg till länet kraftigt dragit ner sina avgångar från oktober 2019 vilket lett till högre biljettpriser och sämre tillgänglighet. Tillgängligheten till och från länet och möjligheten att resa med tåg och flyg till rimliga priser och med avgångar som passar länsinvånare, näringsliv och besökare är av yttersta vikt och något som vi ständigt måste bevaka och påminna nationella nivå om.

Utöver den bevakning och det arbete vi gör för bibehållen och utvecklad tillgänglighet genomförs särskilda satsningar via projekt. Under två år genomför vi ett fördjupat strukturanalysarbete tillsammans med länets åtta kommuner och med finansiering från Tillväxtverket. Syftet är att belysa länets tillväxt- och arbetsmarknadsområden, strukturer, pendlingsstråk, tillgång till kommersiell service, skolor, vård med mera. Den rapport som tagits fram kommer att utgöra ett underlag i framtagandet av kommande översiktsplaner, infrastrukturplaner och reviderad regional utvecklingsstrategi.

Region Jämtland Härjedalen och Östersunds kommun har sedan 2010 samverkat för att använda UNESCO Creative Cities Network (UCCN) som verktyg för affärskontakter, utbyten och kompetensöverföring för företag och regionala aktörer inom den kreativa och kulturella sektorn för att öka lönsamhet, konkurrenskraft och som en attraktion för turism och inflyttare till regionen. I UCCN gastronomigrupp finns 36 medlemmar globalt och Region Jämtland Härjedalen ansvarar för gruppens projektportfölj med över etthundra projekt.

- *Ge exempel på insatser som har genomförts under året. Insatserna kan vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder men även insatser med egna medel/annan finansiering kan redovisas. Välj max 5 insatser och fyll i tabellen nedan.*

Namn på insats och kort beskrivning <i>(ange eventuellt ärende id i NYPS)</i>	Insatsens bidrag till fastställda mål <i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	Resultat <i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - Prestation - Effekt på kort sikt - Effekt på lång sikt
Projekt Strukturanalys Jämtlands län Ärende id i NYPS: 206 815	Projektet förväntas bidra med underlag till reviderad RUS	Resultat på kort sikt är underlag till revidering av RUS Förväntat resultat på lång sikt är att investeringar och samhällsbyggande utan hänsyn till administrativa gränser
UNESCO Creative Cities Network (UCCN)	Mål RUS: <i>Fler företag inom kulturella och kreativa sektorn stärker länets attraktionskraft</i>	Prestation under 2019: erfarenhetsutbyten, informationsspridning om länet och kompetensutveckling Förväntat resultat på lång sikt:

		Stärkta företag inom kulturella kreativa näringar som också lockar fler besökare till länet
--	--	---

1.3.2 Kommersiell och offentlig service

- *Beskriv kortfattat hur arbetet med att främja tillgänglighet till kommersiell och offentlig service har genomförts under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

Genom gott samarbetet mellan Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen har ett tidsbegränsat avtal där personal från länsstyrelsen lånats ut till oss för att slutföra projektet Stärkt samverkan för kommersiell service i Jämtland Härjedalen. En central nod i projektet är Serviceforum där kommuner, region och länsstyrelsen ingår och där dialog sker gällande kommersiell och offentlig service bland annat gällande innovativa lösningar, tillgänglighet och samordning. Ett fokusområde har varit att bredda bilden av service så att alla fem delar av kommersiell service tas upp i diskussioner och planer hos kommuner, länsstyrelse och region. Vi kan inte hantera någon av de fem utpekade delarna som en isolerad företeelse då alla måste beaktas för att bidra till att stärka den kommersiella och offentliga servicen på landsbygden i länet.

I dialog med Länsstyrelsen Jämtlands län beslutade Region Jämtland Härjedalen i början av 2019 att göra en särskild satsning på investeringar för kommersiell service genom att avsätta 10 mkr av anslag 1:1 till detta ändamål. Anledningen var att Länsstyrelsens tillgängliga medel inte kunde täcka behovet.

En stor utmaning är att finna resurser för de som arbetar med frågan och främst hos de offentliga aktörerna då det i ett ansträngt ekonomiskt läge hos region, länsstyrelse och kommuner finns en risk att frågan bli bortprioriterad.

- *Ge exempel på insatser som har genomförts under året. Insatserna kan vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder men även insatser med egna medel/annan finansiering kan redovisas. Välj max 5 insatser och fyll i tabellen nedan.*

Namn på insats och kort beskrivning	Insatsens bidrag till fastställda mål	Resultat
<i>(ange eventuellt ärende id i NYPS)</i>	<i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. serviceprogrammet resp. den regionala handlingsplanen för genomförandet av Landsbygdsprogrammet</i>	<i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - Prestation - Effekt på kort sikt, - Effekt på lång sikt
Projektet Stärkt samverkan för kommersiell service i Jämtland	Bidrar till RUS-målet: En god service kan erbjudas alla	Prestation, exempel: Serviceforumet har bidragit till

Härjedalen	invånare	att stärka servicen genom att utöka budgeten med 10 mnkr till länets servicegivare Förväntad effekt på lång sikt: Projektet ska leda till att förbättra livsmiljön och förutsättningar att verka, bo och vistas i landsbygder för företag, boende och besökare.
------------	----------	--

1.3.3 Bredbandsutbyggnad

- Beskriv kortfattat hur arbetet med bredbandsutbyggnad har genomförts under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet. Redovisningen ska innehålla uppgift om det arbete som har bedrivits utöver det som har utförts av de regionala bredbandskoordinatorerna.

Region Jämtland Härjedalen har en heltidsanställd bredbandskoordinator och det arbete som har utförts under året när det gäller bredbandsutbyggnad har skett inom ramen för bredbandskoordinatorns uppdrag. Därför listas inte heller några insatser i tabellen nedan.

- Ge exempel på insatser som har genomförts under året. Insatserna kan vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder men även insatser med egna medel/annan finansiering kan redovisas. Välj max 5 insatser och fyll i tabellen nedan.

Namn på insats och kort beskrivning	Insatsens bidrag till fastställda mål	Resultat
(ange eventuellt ärende id i NYPS)	Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen	Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat: - Prestation - Effekt på kort sikt - Effekt på lång sikt

1.3.4 Tidigare insatser inom prioriteringen *Attraktiva miljöer och tillgänglighet* som har gett resultat eller effekter under året

- Om möjligt – ge exempel på insatser som genomförts tidigare år men som gett resultat eller effekter under 2019. Lägg vid behov till fler rader.

Namn på insats och kort beskrivning	Vilka resultat eller effekter har uppnåtts?

1.4 Kompetensförsörjning

1.4.1 Regionalt kompetensförsörjningsarbete

- *Beskriv kortfattat hur det regionala kompetensförsörjningsarbetet har bedrivits under året. Redovisningen ska innehålla uppgifter om det arbete som har bedrivits utöver validering, regionalt yrkesvux och etablering av lärcentrum. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

Regionalt kompetensförsörjningsarbete har under året inneburit planering för det fortsatta arbetet genom att ansöka om projektmedel för basfinansiering och utvecklingsprojekt. Vi är beroende av projektmedel vilket gör det svårt att få till en kontinuitet i arbetet. Samtidigt ligger mandatet för kompetensförsörjning på Arbetsförmedlingen och kommunerna vilket innebär att regionalt utvecklingsansvarigas roll till stor del handlar om att samverka och samråda och att driva det gemensamma arbetet framåt. Utöver att ansöka om projektmedel har arbetet därför fortsatt i olika samverkansarenor som till exempel ledningsgruppen för det regionala kompetensförsörjningsarbetet, branschråd, nätverket Yrkeshögskola och nätverk för arbetsmarknadschefer i länet. Vi har även deltagit i nationella sammanhang exempelvis kompetensförsörjningsdagarna som är ett samarrangemang mellan Tillväxtverket, Sveriges kommuner och regioner, Näringsdepartementet, Arbetsförmedlingen.

Kompetensförsörjning är en stor utmaning i länet och en del av lösningen är att hitta vägar till sysselsättning för de personer som står långt från arbetsmarknaden. Region Jämtland Härjedalen har dialoger med ESF-rådet nationellt och regionalt hur den framtida ESF+ på bästa sätt kan bidra till de framtida kompetensförsörjningsutmaningarna.

1.4.2 Mål för kompetensförsörjningsarbetet

- *Beskriv vilka mål som har tagits fram för det regionala kompetensförsörjningsarbetet samt hur dessa ska följas upp.*

Målen för det regionala kompetensförsörjningsarbetet är samma mål som vi har i den regionala utvecklingsstrategins *prioritering Kompetens och kunskapsutveckling*. Målen är:

- Länets elever genomgår utbildning med uppnådd gymnasieexamen
- Fler i högre utbildning
- Näringslivsanpassade utbildningar
- Livslångt lärande för tillväxt och personlig utveckling

Vi följer årligen upp målen i den regionala utvecklingsstrategin i den digitala rapporten Läget i länet, <http://lagetilanet.regionjh.se/> genom att titta på hur Jämtlands län ligger till i förhållande till andra län och/eller riket, vad som hänt aktuellt år och vilken trenden är de senaste 5–10 åren.

Under 2019 har en workshop för inspel till den reviderade RUS kopplat till målen för kompetensförsörjning genomförts med ledningsgruppen för det regionala kompetensförsörjningsarbetet

1.4.3 Insatser utifrån framtagna analyser och prognoser

- *Beskriv kortfattat hur arbetet med analyser och prognoser har genomförts under året. Ange även vilka aktörer ni har samverkat med. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

Region Jämtland Härjedalen och Arbetsförmedlingen i Jämtland Härjedalen tecknade under 2018 en överenskommelse som identifierade att vi gemensamt skulle fokusera på statistik och analys bland annat för att skapa en gemensam bild av behoven på arbetsmarknaden. En utmaning i det planerade arbetet utifrån överenskommelsen blev Arbetsförmedlingens nya direktiv som bland annat innebar att de inte längre skulle ta fram prognoser på regional nivå. Utifrån det och de knappa resurser vi har såg vi möjligheten att arbeta vidare med frågan i utvecklingsprojektet *Matchning i praktiken* som finansieras av anslag 1:1 och Tillväxtverket. Dialogen och samarbetet utifrån de nya förutsättningarna har därmed fortsatt med Arbetsförmedlingen.

- *Lista de insatser som har genomförts utifrån framtagna analyser och prognoser under året. Redovisningen ska innehålla insatser utöver validering, regionalt yrkesvux och etablering av lärcentrum. Fyll i tabellen nedan, lägg vid behov till fler rader.*

Namn på insats och kort beskrivning	Insatsens bidrag till fastställda mål	Resultat
	<i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	<i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - Prestation, - Effekt på kort sikt, - Effekt på lång sikt
Två prognosläpp tillsammans med Arbetsförmedlingen Prognosläpp om länets arbetsmarknad har genomförts och länets aktörer har bjudits in att delta.	Region Jämtland Härjedalen har bidragit till prognosläppen med regionala perspektiv. Det har gjorts med ett jämställdhetsperspektiv som visat på utmaningar kopplat till skillnader mellan män och kvinnor. Underlaget som presenterats i prognosläppet kan användas som grund till beslut av aktörer som finner underlaget värdefullt, t.ex. branscher och utbildningsanordnare. Det kopplar då t.ex. an till RUS-målen om <i>ökade övergångar till</i>	Det underlag som tagits fram och presenterats om länets arbetsmarknad kan utgöra underlag för planering på både kort och lång sikt för t.ex. kommuner, branscher och utbildningsanordnare.

	<i>högre studier och näringslivsanpassade utbildningar</i>	
Projekt Modell för matchning i praktiken Projektet har arbetats fram, beviljats och startat under året. Syftet är att ta fram en modell för hur vi jobbar med utbildningsplanering och aktiviteter utifrån det som framkommer som behov i processen. Ärende id NYPS: 20202807	Modellen för matchning förväntas bidra till bra beslut kopplat till två av målen i RUS: <i>Näringslivsanpassade utbildningar och Livslångt lärande för tillväxt och personlig utveckling.</i>	Det påbörjade projektet förväntas ge effekter gällande utbildningsplanering på både kort och lång sikt.

1.4.4 Validering på regional nivå

- *Beskriv kortfattat hur arbetet med validering har genomförts under året. Ange även vilka aktörer ni har samverkat med. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

Region Jämtland Härjedalen har under året haft en resurs på 50% som har haft fokus på validering. Fokus har varit hur vi i vår region, tillsammans med relevanta aktörer ska arbeta med valideringsfrågan, vilka aktörerna är och vilken roll och ansvar respektive aktör har. Under våren 2019 gjordes en kartläggning av vad som finns, pågående valideringsprocesser och vilka behov aktörerna ser. Därefter skedde under hösten en förankring av arbetet.

Arbetet har legat till grund för en konkretisering av ett förslag till en regional struktur för validering. Den regionala strukturen innehåller tre ambitionsnivåer som innebär att en större insats ger en högre kostnad och mindre insats en lägre kostnad. Behovet av en regional sammanhållning är tydlig och behöver tas med som en del i den framtida planeringen av hur vi finansierar och organiserar det regionala kompetensförsörjningsarbetet.

Samverkande aktörer är exempelvis Folkuniversitetet, Arbetsförmedlingen, aktörer som utför branschvalidering, Lärcentrum, Jämtlands Gymnasieförbund, Mittuniversitetet, Arbetsmarknadsenheterna på länets kommuner, Samling näringsliv samt andra utbildningsaktörer inom vuxenutbildningen.

Exempel på erfarenheter och utmaningar från det arbete som gjorts kring validering under året:

- Det är relativt lätt att få ett initialt intresse kring validering. I stort sett alla förstår att det är angeläget och att det är viktigt att vi skapar en sammanhållen lösning. På ett övergripande plan är det dessutom lätt att förstå sambanden, hur allt hänger ihop. Problemet är att det inte är lika enkelt i genomförandefasen, när allt bryts

upp på detaljnivå i konkreta delmängder.

- Ämnesområdet är stort och relativt komplext, med många olika typer av validering, på många olika kompetensnivåer och yrkesinriktningar. Det leder till det är få personer som har en övergripande kunskap om området.
- Uppdelningen leder till att det enbart genomförs ett fåtal valideringar inom respektive delområde, vilket in sin tur leder till att det inte byggs upp tillräckligt stor kompetens i genomförandefasen.
- Allt för ofta resulterar detta i kortsiktiga planer med knapp finansiering. Vanligtvis sker det projektfinansiering vilket medför nackdelar och kända svårigheter som ryckighet i genomförandet, återkommande perioder av nedgång och uppstart samt att det är få som någorlunda kontinuerligt jobbar med uppgiften.
- Delar av genomförandet baseras därtill på en finansiering som motverkar sitt syfte. Grundtanken med validering är att snabba på individen till högre formell kompetens. Tyvärr finns för få incitament till snabb genomströmning. Ett exempel är att en stor del av utbildningarna upphandlas med validering i upplägget. Det finns då vanligtvis inga incitament att godkänna annat än att validanden/kursdeltagaren är tvungen att genomföra hela utbildningen, eftersom ersättningsmodellen bygger på antal kursdeltagare. Samtidigt vill köparen av utbildningen inte betala för om utbildningsleverantören validerar att individer är godkänd för stora delar av kursen och samtidigt betala för de moment som dessa inte behöver genomgå för att nå examen.
- *Lista de insatser som har genomförts under året. Fyll i tabellen nedan, lägg vid behov till fler rader.*

Namn på insats och kort beskrivning <i>(ange eventuellt ärende id)</i>	Insatsens bidrag till fastställda mål <i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	Resultat <i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - Prestation, - Effekt på kort sikt, - Effekt på lång sikt
Förarbete Under våren 2019 genomfördes ett förarbete till grund för uppdraget att etablera regionala strukturer för validering i länet. Arbetet bestod bland annat i kartläggning av vad som finns och vilka behov aktuella aktörer upplever.	På lång sikt bidrar arbetet med validering till samtliga mål i RUS:en kopplat till kompetensförsörjning dvs.: <i>Länets elever genomgår utbildning med uppnådd gymnasieexamen, Fler i högre utbildning, Näringslivsanpassade utbildningar och Livslångt lärande för tillväxt och personlig utveckling</i>	Baserat på de 5 stegen i arbetet med att etablera regionala strukturer för validering, enligt valideringsdelegationens förslag på upplägg, så har vi nått fram till det avslutande steget. Resultatet av insatsen är ett förslag på hur stödstrukturerna för validering ska utvecklas. Förutsatt att vi lyckas etablera en regional struktur förväntas arbetet leda till effekter på både kort och lång sikt. På kort sikt en lösning för individen att få sina kunskaper

		formaliserade och därmed större möjlighet till direkt matchning med en arbetsplats. På lång sikt en möjlighet för företag att växa om de har möjlighet att rekrytera de kompetenser de behöver.
Förankring, identifiering av processer och sammanställning Under hösten 2019 har arbetet förankrats hos länets aktörer. Parallellt har pågående valideringsprocesser i regionen identifierats. En sammanställning över de olika delarna i hur vi löser kompetensförsörjningen har synliggjorts, med fokus på valideringens roll i helheten. Arbetet har legat till grund för en konkretisering av olika nivåer på regional struktur. Baserat på rekommenderad struktur har en plan för det fortsatta arbetet utformats.	På lång sikt bidrar arbetet med validering till samtliga mål i RUS:en kopplat till kompetensförsörjning dvs.: <i>Länets elever genomgår utbildning med uppnådd gymnasieexamen, Fler i högre utbildning, Näringslivsanpassade utbildningar och Livslångt lärande för tillväxt och personlig utveckling</i>	Effekten på kort sikt blir en bättre och mer utbredd validering som öppnar för att fler kvinnor och män kommer synliggöra och utveckla fler sidor av sin kompetens och därmed bli tillgängliga för en större del av länets arbetsmarknad. Effekten på lång sikt är att den regionala strukturen blir en stabil komponent i ett mer omfattande arbete med den regionala kompetensförsörjningen. Det kommer att resultera i att fler arbetsgivare får tag i rätt kompetens. En följeffekt blir att rörelsen uppåt på arbetskraften frigör fler möjligheter för de som står längst ifrån arbetsmarknaden. Resultatet blir därför en delmängd i det större arbetet med länets befolkningsutveckling.

1.4.5 Regionalt yrkesvux inom kommunal vuxenutbildning

- *Beskriv kortfattat hur arbetet med yrkesvux inom kommunal vuxenutbildning har genomförts under året. Ange även vilka aktörer ni har samverkat med. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

Region Jämtland Härjedalen har en *Överenskommelse mellan Region Jämtland Härjedalen och länets kommuner om regional samverkan* vilket är den modell som valts istället för ett kommunförbund. Inom ramen för överenskommelsen finns ett område som omfattar Arbetsmarknad och utbildning och i det har Region Jämtland Härjedalen ett uppdrag att samordna Lärcentra i länet. Vi är ett litet län med tanke på antalet aktörer vilket innebär att det pågående arbetet inom ramen för överenskommelsen med kommunerna och arbetet *Regionalt yrkesvux inom kommunal vuxenutbildning* är nära sammanlänkade.

Under året har vi sammankallat yrkesvuxrektorer i ett länsnätverk och utifrån nätverket sker samordning bland annat genom gemensam ansökan av yrkesvuxmedel för samtliga kommuner. Utifrån önskemål i nätverket har vi under året nyttjat resurser från det regionala kompetensförsörjningsarbetet för att följa upp elever som har studerat på yrkesvuxutbildningar i länet.

Utmaningarna i arbetet med regionalt yrkesvux inom kommunal vuxenutbildning är framförallt att kommunerna är olika i organisation, resurser och arbetssätt. Det gör att det ibland kan vara svårt att göra saker tillsammans, samtidigt som det är en styrka att vi kan nyttja varandras olikheter.

- *Lista de insatser som har genomförts under året. Fyll i tabellen nedan, lägg vid behov till fler rader.*

Namn på insats och kort beskrivning <i>(ange eventuellt ärende id)</i>	Insatsens bidrag till fastställda mål <i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	Resultat <i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - Prestation, - Effekt på kort sikt, - Effekt på lång sikt
Uppföljning av elever som studerat på yrkesvuxutbildningar	Resultaten och analysen ligger till grund för att kunna arbeta mer strategiskt med RUS mål: <i>Näringslivsanpassade utbildningar och Livslångt lärande för tillväxt och personlig utveckling</i>	Den genomförda uppföljningen och analysen har presenterats för relevanta aktörer (framförallt kommunernas vuxenutbildningsorganisationer). Resultatet förväntas vara ett underlag för utbildningsanordnare i deras utbildningsplanering.

1.4.6 Etablering av lärcentrum

- *Beskriv kortfattat hur arbetet med etablering av lärcentrum har genomförts under året. Ange även vilka aktörer ni har samverkat med. Beskriv gärna även eventuella utmaningar i genomförandet.*

Region Jämtland Härjedalen har under ett flertal år arbetat med samordning av Lärcentra inom ramen för *Överenskommelse mellan Region Jämtland Härjedalen och länets kommuner om regional samverkan*. Etablering av Lärcentra är därför inte något som vi har inkluderat i erbjudande i Villkor m.m. för budgetåret 2018 (N2017/07699/RTS) och har därför inte heller listat insatser nedan.

- *Lista de insatser som har genomförts under året. Insatserna kan vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder men även insatser med egna medel/annan finansiering kan redovisas. Fyll i tabellen nedan, lägg vid behov till fler rader.*

Namn på insats och kort beskrivning	Insatsens bidrag till fastställda mål	Resultat
<i>(ange eventuellt ärende id i NYPS)</i>	<i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	<i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - Prestation, - Effekt på kort sikt, - Effekt på lång sikt

1.4.7 Tidigare insatser inom prioriteringen Kompetensförsörjning som har gett resultat eller effekter under året

- Om möjligt – ge exempel på insatser som genomförts tidigare år men som gett resultat eller effekter under 2019.

Namn på insats och kort beskrivning	Vilka resultat eller effekter har uppnåtts?
Tidigare uppbyggd struktur med ledningsgrupp för regional kompetensförsörjning, deltagande i branschråd, drivande av Yrkehögskole-nätverk mm.	Den grund som tidigare skapats har varit en förutsättning för nuvarande och även fortsatt utveckling av arbetet med förbättrad kompetensförsörjning. Effekterna är till exempel kraftsamling för att söka ytterligare projektmedel och forum för dialog om långsiktig planering och strategi bland annat genom att komma med inspel till reviderad RUS.

1.5 Internationellt samarbete

- Beskriv kortfattat hur internationellt samarbete har använts som ett verktyg för att genomföra övriga prioriteringar i nationella strategin (Innovation och företagande, Attraktiva miljöer och tillgänglighet samt Kompetensförsörjning) och för att bättre kunna möta samhällsutmaningar. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.

När det gäller internationellt samarbete sker vårt arbete huvudsakligen genom projekt inom gränsregionala och transnationella EU-program och deltagande i olika typer av nätverk. Region Jämtland Härjedalen är en region med små ekonomiska resurser vilket innebär att projekt är ett viktigt verktyg i utvecklingsarbetet.

- Beskriv vilka insatser som har genomförts inom ramen för EU:s strategi för Östersjöregionen.

Vi brukar lyfta fram att Jämtland Härjedalen är en region utan kuststräcka och att strategins namn skapar en del tveksamhet då få upplever sig vara del av Östersjöregionen. Med den skrivningen vill vi förmedla att vi tycker att EU:s strategi för Östersjöregionen är svår att adressera. Vi och andra parter berör Östersjöstrategin när vi söker EU-medel och regionala tillväxtmedel och därigenom medvetandegörs strategins mål. Vi är intresserade och medvetna om att strategin beaktas. Det är naturligt att bidra till målen eftersom strategin för Östersjöregionen går hand i hand med andra strategier och handlingsplaner, europeiska, nationella, regionala och lokala. Under året har vi återupptagit vårt deltagande i Östersjönätverket som samordnas av Tillväxtverket. Vi vill bidra i arbetet med att revidera strategin.

Region Jämtland Härjedalen har inget uttalat samarbete med bäring på strategins fyra horisontella åtgärder. Vi deltar däremot fortfarande i flaggskeppet *School to Work* genom ESF-projektet School to Work. Arbetet sker alltså under strategins mål Öka välbefindandet och prioriteringsområdet utbildning. För att uppnå ökat välbefindande är god och genomförd utbildning en förutsättning och flaggskeppet kraftsamlar för att gemensamt hitta lösningar på problemet med avhopp från skolan. Genom förberedelser, förstudieresor tillsammans med lärare, själva utbytet, samt skattningar innan och efter har man konstaterat att aktuella elever snabbare uppnår kunskapsmålen. Tillsammans med samverkansparter inom Östersjöregionen har aktörer i Jämtland Härjedalen även arbetat med att utveckla nya erfarenhets- och evidensbaserade metoder för att minska tidiga studieavbrott.

- *Ge exempel på insatser som har genomförts under året*. Välj max 5 insatser och fyll i tabellen nedan.*

**Möjligt att flera insatser har beskrivits i prioriteringarna ovan (Innovation och företagarna, Attraktiva miljöer och tillgänglighet respektive Kompetensförsörjning). Lista i så fall dessa insatser här och hänvisa till respektive prioritering. Ingen ytterligare beskrivning behövs*

Namn på insats och kort beskrivning	Insatsens bidrag till fastställda mål	Resultat
<i>Ange eventuell finansieringskälla (t.ex. regionalfondsprogram, Interreg, Horisont 2020)</i>	<i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	<i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - Prestation, - Effekt på kort sikt, - Effekt på lång sikt
UNESCO Creative Cities Network, UCCN Egen finansiering Se återslag 1.3.1	Se återslag 1.3.1	Se återslag 1.3.1
Projektet SMICE – Samskapande Mittnordisk Innovationsarena för Cirkulär Ekonomi Finansiering: Interreg, Region Jämtland Härjedalen, Mittuniversitetet, Norra	Se återslag 1.2.1	Se återslag 1.2.1

Station, Mittnordenkommitén och Studieförbundet Vuxenskolan.		
Se återrapportering 1.2.1		

1.5.1 Tidigare insatser inom prioriteringen Internationell samverkan som har gett resultat eller effekter under året

- *Om möjligt – ge exempel på insatser inom prioriteringen Internationell samverkan som genomförts tidigare år men som gett resultat eller effekter under 2019.*

Namn på insats och kort beskrivning	Vilka resultat eller effekter har uppnåtts?
Regional Exportsamverkan Ett antal aktiviteter har genomförts under 2019 t.ex. information om Brexit, exportdag och informationsspridning på verksamt.se och genom film. Region Jämtland Härjedalen är ägare och ALMI affärspartner Mitt är utförare.	Fler företag känner till vad som behövs för att lyckas vid export, vad Brexit innebär för företaget och fler vi har fler besökare på den regionala sidan på www.verksamt.se.

Återrapportering 2 – Fördelning av anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder

Utifrån 5 § lagen om regionalt utvecklingsansvar respektive 7 och 15 §§ förordningen om regionalt tillväxtarbete ska landstingen ge en beskrivning av arbetet med fördelningen av anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder under utgiftsområden 19 Regional tillväxt. Redovisningen ska innehålla:

- En förklaring till fördelningen av anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder mellan projektverksamhet, regionala företagsstöd och stöd till kommersiell service.
- Uppgift om hur fördelningen av anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder har bidragit till att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin, det regionala strukturfondsprogrammet och de territoriella samarbetsprogrammen.
- En beskrivning av på vilket sätt de olika förutsättningarna som råder i olika delar av länet har påverkat fördelningen av anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom länet.

**** Kommentar:** En beskrivning av hur olika förutsättningar har påverkat fördelningen av anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder redovisas under punkt 1.1.5.

- *Beskriv kortfattat hur regionen har fördelat anslaget mellan projektverksamhet, regionala företagsstöd och stöd till kommersiell service. Finns det en fastställd strategi för fördelning eller prioriteringsordning? Belopp fördelat på olika stödtyper behöver inte redovisas då den informationen inhämtas på annat sätt.*

Under 2019 har vi beslutat om medfinansiering till 42 nya regionala utvecklingsprojekt. Den totala medfinansieringsnivån i dessa ärenden utgör drygt hälften av beviljat Anslag 1:1. 15 av dessa projekt utgör sådana som även medfinansieras från ERUF och beloppsmässigt förmeras därmed ungefär 42,5 miljoner kronor av anslag 1:1 med EU-medel.

Ett underlag för internt bruk har tagits fram i syfte att finna nya former för hur Region Jämtland Härjedalen bättre kan tillgängliggöra, växla upp och skapa regionalt värde med anslag 1:1, särskilt med fokus på medfinansiering till projekt. Som ett resultat av detta genomfördes ett test i början av året då utlysningen *Stärkt kapacitet för regionalt utvecklingsarbete* (se www.regionjh.se/utlysning) var öppen februari och mars 2019. Utlysningen hade direkt koppling till revideringen av den regionala utvecklingsstrategin och de 14 projekt som beviljades ska slutrapporteras i början av 2020.

Företagsstöden är fördelade på 78 unika företag och det totala stödbeloppet utgör cirka 40% av årets åtaganden. Därutöver har cirka 8% beslutas som stöd till kommersiell service. Region Jämtland Härjedalen beslutade i dialog med Länsstyrelsen Jämtlands län i början av 2019 att göra en särskild satsning på investeringar för kommersiell service genom att avsätta anslag 1:1 till detta ändamål. Anledningen var att Länsstyrelsens tillgängliga medel inte kunde täcka behovet.

2019 utmärks av en stödgivning som inte är lika tydligt inriktad på besöksnäring och turism som tidigare, även om sådana initiativ fortfarande är prioriterade och finns som nya ärenden i portföljen. Detta är följden av ett aktivt arbete för breddning av stöden som går i linje med revidering av den regionala utvecklingsstrategin och framtagandet av nytt program för smart specialisering.

Vi har ingen fastställd strategi för fördelning eller prioriteringsordning av anslag 1:1. I oktober beslutade Regionfullmäktige att *Regionalt tillväxtprogram för Jämtlands län 2015–2020* (RTP) inte ska förnyas efter år 2020. I praktiken har utfasningen delvis påbörjats redan under 2019 och RUS och *Nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft* tar istället en mer framträdande roll. Det interna styrdokumentet Riktlinjer för företagsstöd är under uppdatering för att det ska bättre ska lyfta hållbarhetsaspekternas betydelse och gå i linje med den reviderade RUS.

- *Beskriv kortfattat hur anslaget har bidragit till att uppnå målen i det regionala strukturfondsprogrammet.*

Söktrycket på regional medfinansiering till nya projekt var relativt högt även under året och flera strategiskt viktiga projekt har beviljats medfinansiering från anslag 1:1 till ERUF-projekt. På vilket sätt anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder på bästa sätt kan användas i enlighet med strukturfondsprogrammet är en ständigt aktuell fråga då anslaget har stor betydelse för såväl genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin som det regionala strukturfondsprogrammet för Mellersta Norrland.

Det finns idag en relativt väl fungerande modell för samverkan mellan Region Jämtland Härjedalen och Tillväxtverket samt mellan länen i Mellersta Norrland. Dialog förs på operativ nivå mellan handläggare i syfte att säkerställa koppling mellan regionens medfinansiering med anslag 1:1 och strukturfondsmedlen utifrån indikatoruppfyllelsen i ERUF. Region Jämtland Härjedalen för dialog med länets kommuner och mobiliserar olika aktörer för att ansöka om projekt som styr gentemot programmets målsättningar. Region Jämtland Härjedalen är även organisatorisk hemvist för strukturfondspartnerskapets sekretariat vilket underlättar en tät dialog.

Ett mycket viktigt verktyg i arbetet med att realisera regionala mål och prioriteringar är att vi som regionalt utvecklingsansvarig aktör har möjlighet att prioritera vilka insatser som får strukturfondsmedel.

- *Beskriv kortfattat hur anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder används i relation till strukturfondsmedel respektive annan finansiering av det regionala tillväxtarbetet (till exempel egna medel).*

Vi har beskrivit i bl.a. återrapportering 1.1.5 att vi är beroende av de nationella kompensatoriska medel som anslag 1:1 utgör och av de europeiska struktur- och investeringsfonderna för att bygga strukturer och kapacitet. Vi använder aktivt anslag 1:1 som medfinansiering i strukturfondsprojekt och under 2019 utgör merparten av beviljat projektstöd medfinansiering till strukturfondsmedel.

- *Beskriv kortfattat hur anslaget har bidragit till att uppnå målen i de territoriella samarbetsprogrammen.*

Anslag 1:1 har under året medfinansierat två projekt för att bidra till att målen i de territoriella samarbetetsprogrammen som för vår del är Interreg Sverige-Norge och delområdet Nordens Gröna Bälte.

Återrapportering 3 – Samverkan med andra aktörer

Utifrån 5, 8 och 9 §§ lagen om regionalt utvecklingsansvar respektive 5 § förordningen om regionalt tillväxtarbete ska landstingen ge en beskrivning av hur samverkan med andra aktörer har bedrivits under året. Redovisningen ska innehålla uppgifter om:

- Inom vilka områden samverkan och gemensam finansiering har skett med länsstyrelsen respektive andra statliga myndigheter samt vilka resultat denna samverkan och gemensamma finansiering medfört eller förväntas medföra.
- Inom vilka områden samverkan och gemensam finansiering har skett med länets kommuner samt vilka resultat denna samverkan och gemensamma finansiering har medfört eller förväntas medföra.
- Inom vilka områden samråd och gemensam finansiering skett med berörda organisationer och näringsliv i länet.

Kommentar: Avser regeringsbeslut och områden av betydelse för det regionala tillväxtarbetet inklusive det regionala strukturfondsprogrammet och de territoriella samarbetsprogrammen. Med resultat avses resultat specifikt kopplat till samverkan och gemensam finansiering.

3.1 Samverkan med länsstyrelsen

- *Beskriv kortfattat inom vilka områden eller processer som samverkan har skett med länsstyrelsen.*

Under året har samverkan med länsstyrelsen i stort handlat om revideringsprocesser och framtagande av länsövergripande strategier: den regionala utvecklingsstrategin, energi- och klimatstrategin samt skogsstrategin.

När Regionförbundet Jämtlands län bildades år 2011 skrevs en överenskommelse om samverkan mellan regionförbund och länsstyrelse där områden presenteras och ansvar fördelas. Under den överenskommelsen har vi gjort rapporten *Läget i länet* och *Regiondagen* - där vi lyfter angelägna frågor för utvecklingen av regionen.

Samverkan sker också naturligt i löpande arbete där våra uppdrag ligger nära varandra, exempelvis kommersiell service. Men också i frågor av betydelse för den regionala utvecklingen såsom länsstyrelsens samordning av myndigheter involverade i mottagandet av asylsökande och nyanlända.

- *Beskriv kortfattat inom vilka områden gemensam finansiering har skett med länsstyrelsen.*

Inom området Klimat finns gemensam finansiering. Region Jämtland Härjedalen och länsstyrelsen förvaltar tillsammans *Klimatråd Jämtlands län*. Klimatrådet är en plattform för samarbete och idé- och erfarenhetsutbyte. Det sker mellan aktörer från offentliga organisationer, näringsliv och intresseorganisationer. Den gemensamma finansieringen gäller Klimatråd och Energi- och klimatstrategi där Länsstyrelsen och Region Jämtland Härjedalen går in med resurser i form av tjänster i arbetet.

Rapporten *Läget i länet* och mötet *Regiondagen* är former av uppföljning som båda initiativen är exempel på insatser som under året som gått, samfinansierats av oss och

länsstyrelsen.

Behovet av investeringsstöd från länsstyrelsen har varit stort i länet, särskilt i samband med nya bestämmelser om köldmedel. I dialog med Länsstyrelsen Jämtlands län beslutade Region Jämtland Härjedalen i början av 2019 att göra en särskild satsning på investeringar för kommersiell service genom att avsätta 10 mkr av anslag 1:1 till detta ändamål. Anledningen var att Länsstyrelsens tillgängliga medel inte kunde täcka behovet.

- *Ge exempel på resultat som samverkan med länsstyrelsen har medfört eller förväntas medföra.*

Vi väntar oss att brett förankrade strategier medför ökad relevans, bättre kunskap om de insatser som krävs och på sikt också bättre måluppfyllnad.

Läget i länet och Regiondagen lägger grund för och blir ett underlag för vilka insatser som ska prioriteras det kommande året. Initiativen signalerar också samstämmighet och bredden av regionens och länsstyrelsens uppdrag och mandat.

I sammanhanget samordning av mottagande av asylsökande och nyanlända deltar vi tillsammans med ett flertal statliga myndigheter: Arbetsförmedlingen, Migrationsverket, Försäkringskassan och Skatteverket. För oss kopplar vårt deltagande till kompetensförsörjningsfrågorna och att tillsammans med statliga myndigheter kunna forma relevanta insatser och skapa förutsättningar.

3.2 Samverkan med andra statliga myndigheter

- *Beskriv kortfattat inom vilka områden eller processer samverkan har skett med andra statliga myndigheter.*

Som regionalt utvecklingsansvariga för vi kontinuerliga dialoger med ett flertal statliga myndigheter och även en kortfattad lista skulle vara mycket lång om vi lyfte alla områden och processer. Vi lyfter fram två områden som kopplar till de prioriteringar vi identifierar som centrala förutsättningar för vårt fortsatta tillväxtarbete: infrastruktur och kompetensförsörjning.

God infrastruktur är en grundförutsättning i ett så stort geografiskt län som vårt. Därför är dialog med Trafikverket viktig. Men det är också en stor utmaning att hålla dialog med en samverkanspart när vi inte delar uppfattningar om något så fundamentalt beräknings- och fördelningsmodeller av medel till vår länsplan för regional transportinfrastruktur.

Kompetensförsörjning är en viktig fråga för länet och i detta samverkar vi med Arbetsförmedlingen (se återsrapportering 1:4) och även inom ramen för den regionala överenskommelsen gällande mottagande av asylsökande och nyanlända (se återsrapportering 4.3). Kompetensförsörjning är även en viktig fråga i samverkan med Mittuniversitetet utifrån vilka utbildningar som är viktiga att de finns i länet med tanke på ett framtida kompetensförsörjningsbehov.

I vårt svar på *Erbjudande att redovisa prioriteringar avseende vårt framtida regionala tillväxtarbete inklusive sammanhållningspolitiken* nämnde vi i våras att vi upplever svårigheter i samverkan med Svenska ESF-rådet och att Arbetsmarknadsdepartementet är svårtillgängligt. Under året upplever vi att det har funnits ansatser till förbättrad dialog och

mer transparens kopplat till arbetet som sker med formandet av det kommande ESF-programmet. Dialogerna är särskilt viktiga för norra Sverige eftersom den särskilda tilldelningen vi erhåller, på grund av våra unika förutsättningar med stora avstånd och låg befolkningstäthet fördelats till ESF+. Samtalen har rört hur Region Jämtland Härjedalen och övriga regioner i norra Sverige ser att den särskilda tilldelningen medel ska användas för att ge bästa möjliga nytta vad gäller kompetensförsörjning. Vi upplever att det finns oklarheter i roller och uppdrag kopplat till förvekligheten av den nationella arbetsmarknadspolitiken och genomförandet av det nationella ESF-programmet. Vilken är den förvaltande myndighetens roll och uppdrag? Vilken funktion fyller vi i vår roll som regionalt utvecklingsansvarig aktör i länet kopplat till genomförandet av den nationella arbetsmarknadspolitiken och det nationella operativa programmet för ESF med målgrupper så tydligt ägda av statliga myndigheter? Och vilken roll har strukturfondspartnerskapet och strukturfondspartnerskapssekretariatet i förhållande till förvaltande myndighet och regionalt utvecklingsansvarig aktör? Vi har bitt Svenska ESF-rådet om ett möte för att klargöra strukturer och roller för att kunna vässa vårt arbete inför den kommande programperioden.

- *Beskriv kortfattat inom vilka områden gemensam finansiering har skett med andra statliga myndigheter.*

Projektet *Strukturanalys Jämtlands län* är ett samarbetsprojekt mellan Region Jämtland Härjedalen, länets kommuner och länsstyrelsen och med finansiering från Tillväxtverket. Arbetet påbörjades i början av år 2019 och pågår fram till hösten 2020. En första delrapport presenterades i slutet av oktober förra året. Delrapporten beskriver hur länet ser ut från flera olika aspekter. Ytterligare en rapport med strukturbilder kommer att presenteras under februari år 2020, den rapporten kommer beskriva av hur det skulle kunna se ut framöver. Båda rapporterna utgör underlag för revideringen av den regionala utvecklingsstrategin, kommande infrastrukturplaner, primärkommunala översiktsplaner och tillväxtprogram.

- *Ge exempel på resultat som samverkan med andra statliga myndigheter har medfört eller förväntas medföra.*

Våra förväntningar på samverkan med andra statliga myndigheter är i grunden samma som förväntningarna på samverkan i stort. Vi ser att bred samverkan är en förutsättning för att vi tillsammans med länets aktörer ska kunna arbeta för länets utveckling. Vi hoppas att samverkan och dialog skapar en medvetenhet om länets förutsättningar och behov utifrån ett regionalt perspektiv. Detta för att de statliga myndigheterna sedan ska kunna anpassa och forma sina insatser i linje mot mål i den regionala utvecklingsstrategin, regionalpolitisk vilja och inte enbart för att förverkliga nationell politik.

3.3 Samverkan med kommuner

- *Beskriv kortfattat inom vilka områden eller processer samverkan har skett med kommuner.*

Tillsammans med länets åtta primärkommuner har vi ett forum vi kallar *Regionens samverkansråd*. Här samlas politiska företrädare för Region Jämtland Härjedalen och kommunstyrelsernas ordförande från respektive kommun. Mötets ordförande är den regionala utvecklingsnämndens ordförande, vice ordförande är en representant från primärkommunerna. Sju möten har hållits under föregående år och vid dessa diskuteras

och samverkas strategiska och aktuella frågor av gemensamt intresse för hela länet, exempelvis frågor som rör: smart specialisering, vårt regionkontor i Bryssel, revidering av den regionala utvecklingsstrategin och gemensamma projekt. *Strukturanalys Jämtlands län* som lyfts tidigare (i återrapportering 1.1.3 och 3.2) är ett exempel på ett område eller process som vi gjort tillsammans med primärkommunerna.

Utöver detta sammankallar den regionala utvecklingsdirektören länets kommunchefer för att samverka länsgemensamma strategiska frågor. Region Jämtland Härjedalen sammankallar också kommunernas tillväxtchefer/näringslivschefer och länsstyrelsen en gång per månad. Agendan för dessa träffar innehåller bland annat strategiska diskussioner, erfarenhetsutbyten och gästföreläsare.

Revideringen av Regionala utvecklingsstrategin har haft en väldigt aktiv samverkan med kommunerna, både via lokala RUS-workshops i varje kommun, besök i kommunala mötesforum och andra slags samverkansmöten. Det har även funnits en digital plattform för samverkan mellan mötestillfällena.

- *Beskriv kortfattat inom vilka områden gemensam finansiering har skett med kommuner.*

Gemensam finansiering sker huvudsakligen genom utvecklingsprojekt. Inom etablerings- och expansionsarbete av företag har alla åtta kommuner i länet samarbetat för att få fler företag att etablera sig samt befintligt näringsliv att expandera i form av antal sysselsätta. Gemensam satsning och representation har genomförts på mässor och platsmarknadsföring. Under 2019 arrangerades två Världsmästerskap, skidskytte och alpint, i länet och vid dessa genomfördes insatser för att visa upp länet och dess näringsliv vilket resulterade i ett antal nya företag.

Primärkommunerna finansierar också vårt gemensamma regionkontor i Bryssel som förra året var *Mid Sweden European Office*. Målet med kontorets verksamhet har varit att skapa förutsättningar för länets aktörer att framgångsrikt agera på EU-arenan. Sedan årsskiftet är vi och länets primärkommuner del av *North Sweden European Office* som samlar politiska organisationer från de fyra nordliga länen, akademi och näringsliv.

En del av kommunerna har själva drivit så kallade *RUS-projekt* där finansieringen varit 50/50 mellan anslag 1:1 samt projektdrivande kommun. I projekten har de förankrat arbetet med regional utveckling och den regionala utvecklingsstrategin samt tagit fram kunskapsunderlag kring kommunens utvecklingsförutsättningar utifrån styrkor, svagheter, möjligheter och utmaningar.

- *Ge exempel på resultat som samverkan med kommuner har medfört eller förväntas medföra.*

Samverkan med kommunerna och med länets aktörer i långsiktigt strategiska frågor är avgörande för den regionala utvecklingen. Det är kommunerna som bäst känner behov och förutsättningar i olika delar av länet och rollen som regionalt utvecklingsansvariga är att stötta och driva utvecklingen framåt utifrån identifierade prioriteringar. Det förväntade resultatet av samverkan med kommunerna i strategiska frågor är att det på bästa möjliga sätt leder till hållbar utveckling i alla delar av länet.

Projekt *Strukturanalys Jämtlands län* har lyft frågor och utmaningar för framtidens samhällsbyggande i Jämtlands län. Projektet har bidragit till dialoger kring de utmaningar

länet har men också hur styrkor och tillväxtområden kan utvecklas.

Resultatet kring etablerings- och expansionsarbete har medfört nya företag till länet samt expansioner som tillsammans bidragit med många nya sysselsättningar. Samverkan har även stärkt näringslivskontoren i dess mottagningskapacitet av nya företag samt kunskap och identifiering kring värdeskapande företag och företag i tillväxt. Platsmarknadsföring av länet har genomförts med fokus på att visa upp länets näringsliv men även arbetsmöjligheter och dess attraktivitet.

Vad gäller samverkan kring revideringen av den Regionala utvecklingsstrategin så har det medfört engagemang samt ett aktivt medskapande i de olika processer som är kopplade till RUS. Flera av kommunerna tittar nu på hur de kan vara en del av förverkligandet av den reviderade regionala utvecklingsstrategin genom att exempelvis på ett bättre sätt koppla kommunala planer, såsom Tillväxtprogram/Utvecklingsprogram, till RUS.

3.4 Samråd med organisationer

- *Beskriv kortfattat inom vilka områden eller processer samråd har skett med organisationer.*

Region Jämtland Härjedalen driver samverkansarenan *Länspartnerskapet*. Partnerskapet samlar deltagare från ett antal strategiska organisationer och möts två gånger per år inför Strukturfondspartnerskapet Mellersta Norrlands prioriteringsmöten. Vid dessa tillfällen tar organisationerna del av lägesrapporteringar från förvaltande myndigheter och den prioriteringsordning som gjorts av oss och tjänstepersoner på Region Västernorrland. *Länspartnerskapet* lämnar sedan synpunkter.

Under året som gått har *Länspartnerskapet* också använts för att samverka och förankra bredare frågor, exempelvis vårt svar på Erbjudandet att redovisa prioriteringar avseende vårt framtida regionala tillväxtarbete inklusive sammanhållningspolitiken, framtagandet av strategi för smart specialisering och arbetet och processen som kommer av en ny europeisk långtidsbudget och en ny programperiod.

I samband med revideringen av RUS har vi lagt stort fokus på att samla in kunskap från olika organisationer i länet, samt även i att kartlägga och förtydliga roller, uppdrag och ansvar. Detta för att utveckla våra arbetssätt och samverkansprocesser som förverkligar olika regionala strategiers mål och prioriteringar.

- *Beskriv kortfattat inom vilka områden gemensam finansiering har skett med organisationer.*

En del organisationer har drivit så kallade *RUS-projekt* där finansieringen varit 50/50 mellan anslag 1:1 samt projektdrivande organisation (Exempelvis Gaaltje och Heimbygda). I projekten har de förankrat arbetet med regional utveckling och den regionala utvecklingsstrategin samt tagit fram kunskapsunderlag kring utvecklingsförutsättningar utifrån deras perspektiv.

- *Ge exempel på resultat som samverkan med organisationer medfört eller förväntas medföra.*

Logiken i det regionala utvecklingsarbetet innebär att det är många som tillsammans har

ansvar för både prioritering, finansiering och genomförande. Regionalt utvecklingsansvarigas uppdrag är att leda en gemensam process och fatta vissa formella beslut. Ofta är det viktigare för resultatet att det är en bra process än vad som exakt står i de dokument som beslutas. Det förväntade resultatet av att samråda med organisationer i länet är att det ska leda till ökad kunskap och att genomförandet av framtida insatser därmed på bästa möjliga sätt ska leda till hållbar utveckling i alla delar av länet.

3.5 Samråd med näringsliv

- *Beskriv kortfattat inom vilka områden eller processer samverkan har skett med näringsliv.*

Transportutvecklingsrådet Jämtlands län samlar näringslivets olika inriktningar till regelbundna möten för att diskutera aktuella infrastrukturfrågor.

Länspartnerskapet samlar även representanter från näringslivet (återrapportering 3.4)

I processen kring revideringen av Regionala Utvecklingsstrategin har en referensgrupp varit kopplad till arbetet, denna grupp fick namnet *RUS-Näringsliv* och där sitter olika organisationer som har direkta kopplingar till länets olika näringar och branscher. Det har varit fyra möten mellan april - december 2019 och däremellan har det funnits en digital plattform för samverkan. Under RUS-processen har även flera av dessa organisationer haft egna projekt där de förankrat arbetet med regional utveckling och den regionala utvecklingsstrategin samt tagit fram kunskapsunderlag om sina olika näringar och deras möjligheter, utmaningar, styrkor och svagheter. Dessa ska användas som underlag för den reviderade Regionala utvecklingsstrategin, den Smarta specialiseringsstrategin samt även för att se hur processerna kring de olika regionala strategierna kan utvecklas genom rollfördelning samt samverkan. I dessa projekt har även företag från de olika näringarna varit med på workshops.

- *Beskriv kortfattat inom vilka områden gemensam finansiering har skett med näringsliv.*

Under revideringsprocessen av RUS har ett antal av dessa organisationer haft egna projekt där finansieringen varit 50/50 mellan anslag 1:1 samt projektdrivande organisation. I alla projekt har organisationerna förankrat arbetet med regional utveckling och den regionala utvecklingsstrategin samt tagit fram kunskapsunderlag om sina olika näringar och deras möjligheter, utmaningar, styrkor och svagheter.

- *Ge exempel på resultat som samverkan med näringsliv har medfört eller förväntas medföra.*

Arbetet med revideringen av Regionala utvecklingsstrategin har lockat till aktivt medskapande som skapat engagemang för regionalt utvecklingsarbete i länet och väckt intresse till att vilja vara med i regionala utvecklingsprocesser. En förväntad effekt är att detta arbetssätt ska öka den regionala kapaciteten för att förverkliga länets gemensamma mål och prioriteringar där näringslivet finns med som en naturlig samverkanspart med sina roller och uppdrag.

Återrapportering 4 – Hållbarhet i det regionala tillväxtarbetet

Utifrån 5 § lagen om regionalt utvecklingsansvar och 4 § förordningen om regionalt tillväxtarbete ska landstingen ge en beskrivning av:

- Hur ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet har integrerats i analyser, strategier, program och insatser i det regionala tillväxtarbetet.
- Vilka insatser som har genomförts inom jämställd regional tillväxt, integration och mångfald respektive i genomförandet av den regionala handlingsplanen för att integrera och stärka klimat- och miljöperspektiven i det regionala tillväxtarbetet under året.
- Vilka resultat dessa insatser har medfört eller förväntas medföra samt hur insatserna har bidragit till att nå de mål som angetts i den regionala utvecklingsstrategin, det regionala strukturfondsprogrammet respektive de territoriella samarbetsprogrammen.

4.1 Hållbarhetsintegrering i det regionala tillväxtarbetet

- *Beskriv hur ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet har integrerats i det regionala tillväxtarbetet (i analyser, strategier, program och insatser).*

I återrapporteringen av villkorsbeslutet 2018 beskrev vi att det strategiska arbetet med hållbarhet skulle utvecklas under 2019. Under året har vi deltagit i FN-förbundets och SKR:s projekt Glokala Sverige för att öka kunskapen kring Agenda 2030. Agenda 2030 är för oss ett stöd och ett verktyg i arbetet med att integrera ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet i tillväxtarbetet där vi i dagsläget inte ser att vi kommer att arbeta med särskilt utpekade mål. Projektet Glokala Sverige fortsätter även under 2020.

Tillväxtverket fick 2018 *Uppdrag att lämna förslag på hur hållbarhetsarbetet inom den regionala tillväxtpolitiken kan stärkas*. Som en del av det uppdraget har Tillväxtverket under sex dagar genomfört en tankesmedja med representanter från bland annat regionalt utvecklingsansvariga där vi har varit en av deltagarna. Utöver att bidra till genomförandet av Tillväxtverkets uppdrag så har tankesmedjan lett till ökad förståelse och nya insikter om hur det långsiktigt strategiska arbetet gällande ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet kan genomföras inom ramen för det regionala utvecklingsansvaret.

Regional utvecklingsstrategi är under revidering och i den processen har vi inkluderat hållbarhet och ett normkritiskt perspektiv (se återrapportering 1). Detta har inneburit många dialoger med externa aktörer om hållbarhet, uppföljning och lärande. Under 2019 har vi även deltagit i Tillväxtverkets projekt *Hållbara företagsstöd* både i arbetsgrupp och i referensgrupp för att utveckla arbetet med hållbarhetssäkring av anslag 1:1.

Tillväxtverket fick ytterligare ett nytt uppdrag under 2019: *Uppdrag att utveckla och stärka arbetet med hållbar utveckling inom det regionala tillväxtarbetet*. Det uppdraget innebar att vi som regionalt utvecklingsansvariga under hösten 2019 gjort en inventering av våra behov gällande att utveckla arbetet med hållbarhet som helhet inklusive intersektionella perspektiv. Bland annat utifrån de erfarenheter vi tagit med oss från Glokala Sverige, Tankesmedjan och revideringen av RUS beskriver vi i behovsinventeringen att vi vill bygga strukturer för att systematisera vårt hållbarhetsarbete. Utvecklingen av

hållbarhetsintegrering inom det regionala tillväxtarbetet kommer därför till stor del att fortsätta inom ramen för kommande hållbarhetsprojekt.

Då arbetet under 2019 har fått allt mer fokus på arbetet med ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet som helhet är det svårt att dela upp insatserna på 4.2 Jämställd regional tillväxt och 4.3 Integration och mångfald. Några insatser finns även med i 4.4 Regional handlingsplan för att integrera och stärka klimat- och miljöperspektiven i det regionala tillväxtarbetet. Ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet ska vara en integrerad del i analyser, strategier, program och insatser i det regionala tillväxtarbetet enligt *förordning (2017:583) om regionalt tillväxtarbete*. När kraven ökar på att vi ska fokusera på hållbarhet som helhet och omställning behöver kommande återrapporteringar utformas så att de överensstämmer med kraven på helhetssyn men utan att vi tappar bort prioriterade områden.

4.2 Jämställd regional tillväxt

- *Beskriv kortfattat hur arbetet med jämställd regional tillväxt har genomförts under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

Utöver det som har beskrivits i 4.1 har vi under året även fortsatt utveckla arbetet för att medarbetare ska tillämpa den interna *Rutin för att bereda ett ärende med ett jämställdhets-, jämlikhets- och barnrättsperspektiv i sitt arbete*. Utbildningsinsatser har anordnats för handläggare av anslag 1:1. Vi har även fortsatt utveckla och synliggöra vikten av könsuppdelad statistik till exempel när vi tar fram statistik tillsammans med Länsstyrelsen och Arbetsförmedlingen.

När vi hade projektet Jämställd regional tillväxt drev en projektledare arbetet framåt och genomförde och anordnade även utbildningsinsatser. När vi inte längre har den resursen är det svårt att fortsätta utveckla arbetet. Det här är en utmaning och i kommande hållbarhetsprojekt vill vi därför fokusera på att förändra strukturer och arbetssätt.

- *Ge exempel på insatser som har genomförts under året. Insatserna kan vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder men även insatser med egna medel/annan finansiering kan redovisas. Välj max 5 insatser och fyll i tabellen nedan.*

Namn på insats och kort beskrivning	Insatsens bidrag till fastställda mål	Resultat
<i>(ange eventuellt ärende id i NYPS)</i>	<i>Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	<i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - <i>Prestation,</i> - <i>Effekt på kort sikt,</i> - <i>Effekt på lång sikt</i>
Genomfört intern utbildningsinsats kring Rutin för att bereda ett ärende med ett jämställdhets-, jämlikhets- och barnrättsperspektiv för	Ökad kunskap om jämställdhet och jämlikhet och att hänsyn tas till de olika förutsättningar som synliggörs förväntas bidra till ökad måluppfyllelse inom	Samtliga handläggare känner till och följer rutinen

handläggare av anslag 1:1	<i>samtliga mål</i> som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen	
Aktivt deltagande i det nationella projektet Hållbara företagsstöd under ledning av Tillväxtverket såväl i arbetsgrupp som referensgrupp.	Ökad kunskap om jämställdhet och jämlikhet och att hänsyn tas till de olika förutsättningar som synliggörs förväntas bidra till ökad måluppfyllelse inom <i>samtliga mål</i> som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen	Ökad kunskap i hållbarhetsfrågor hos handläggare av 1:1
Arbets- och beslutsprocesserna för regionens tillväxtarbete ska jämställdhetsintegreras med ett intersektionellt perspektiv	Ökad kunskap om jämställdhet och jämlikhet och att hänsyn tas till de olika förutsättningar som synliggörs förväntas bidra till ökad måluppfyllelse inom <i>samtliga mål</i> som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen	Resultat: Flertalet av projekt som utvecklas och genomförs inom regional utveckling genomsyras av jämställdhetsintegrering. Effekt på kort sikt: Skillnader och förutsättningar för kvinnor och män synliggörs för projektdeltagare och målgrupper för projekten. Effekt på lång sikt: Jämställdhetsperspektiv beaktas i all politik som påverkar människors villkor, så att alla kvinnor och män, flickor och pojkar kan leva jämställda liv.
Revidering av RUS	Ökad kunskap om jämställdhet och jämlikhet och att hänsyn tas till de olika förutsättningar som synliggörs förväntas bidra till ökad måluppfyllelse inom <i>samtliga mål</i> som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen	Upphandlat "Processtöd för att implementera hållbarhetsaspekter och Agenda 2030 i strategiarbetet" Revideringsprocessen har utformats och genomförts med hänsyn till normkritiska och intersektionella perspektiv. Resultat på lång sikt: En RUS som genomsyras av jämställdhet och intersektionella perspektiv

4.3 Integration och mångfald

- Beskriv kortfattat hur arbetet med integration och mångfald har genomförts under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.

Utöver det som nämnts i text och i exempel på insatser i återrapportering 4.1 och 4.2 är vi en del av *Regional Överenskommelse, RÖK, mottagning, etablering, integration – Jämtland Härjedalen*. Länsstyrelsen i Jämtlands län ansvarar för överenskommelsen där vi tillsammans med Arbetsförmedlingen, Statens Servicecenter, Försäkringskassan och Migrationsverket deltar. Utifrån RÖK diskuteras behov och önskemål avseende den regionala samverkan kring nyanländas etablering. Då mottagandet av nyanlända har minskat och Arbetsförmedlingens uppdrag omformuleras är det osäkert hur detta arbete kommer att fortsätta efter 2019. Samverkan med övriga regionala utvecklingsansvariga görs genom ett nätverk för regionalt integrationsarbete som är en fortsättning på en tidigare Reglab-satsning *Integration - regionens roll*. Fokus för 2019 i det nätverket har varit omvärldsbevakning och erfarenhetsutbyte.

- Ge exempel på insatser som har genomförts under året. Insatserna kan vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder men även insatser med egna medel/annan finansiering kan redovisas. Välj max 5 insatser och fyll i tabellen nedan.

Namn på insats och kort beskrivning (ange eventuellt ärende id i NYPS)	Insatsens bidrag till fastställda mål Beskriv insatsens bidrag till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen	Resultat Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat: - Prestation, - Effekt på kort sikt, - Effekt på lång sikt
Se de insatser som nämnts under 4.2 Jämställd regional tillväxt		
Regional Överenskommelse, RÖK, mottagning, etablering, integration – Jämtland Härjedalen	Deltagande i arbetet och samverkan med övriga aktörer för att bidra till nuvarande RUS prioriteringar <i>Kompetens och kunskapsutveckling och Demografiska möjligheter</i>	Effekt på kort sikt: Samverkan med övriga aktörer inom ramen för kompetensförsörjning Förväntad effekt på lång sikt: Ökad sysselsättning för utrikes födda, kompetensförsörjning och ökat antal invånare i länet

4.4 Regional handlingsplan för att integrera och stärka klimat- och miljöperspektiven i det regionala tillväxtarbetet

- Beskriv hur genomförandet av den regionala handlingsplanen för att integrera och stärka klimat- och miljöperspektiven i det regionala tillväxtarbetet har bedrivits

under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.

Den regionala handlingsplanen innehåller generellt aktiviteter som löper till och med år 2020. De flesta aktiviteterna är pågående sedan några år tillbaka exempelvis projekt och länets klimatråd (återrapportering 3.1) och andra är påbörjade under 2019. Mycket arbete har under året varit fokuserat på revidering av RUS och arbetet med smart specialisering. Under året har Region Jämtland Härjedalen även deltagit i framtagandet av *Fossilbränslefritt 2030 Jämtlands län Energi- och klimatstrategi 2020–2030* som beslutades av Regionfullmäktige i oktober 2019. En framgång som vi upplever är att Agenda 2030 medför att klimat- och miljöfrågan synliggörs oftare.

- *Lista vilka insatser som genomförts under året. Fyll i tabellen nedan. Lägg vid behov till fler rader. Insatserna kan vara helt eller delvis finansierade med anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder men även insatser med egna medel/annan finansiering kan redovisas.*

Namn på insats och kort beskrivning <i>(ange eventuellt ärende id i NYPS)</i>	Insatsens bidrag till fastställda mål <i>Beskriv insatsens bidrag till målsättningarna i den regionala handlingsplanen för att integrera och stärka klimat- och miljöperspektiven i det regionala tillväxtarbetet samt till mål som fastställts i RUS, det reg. strukturfondsprogrammet resp. de territoriella samarbetsprogrammen</i>	Resultat <i>Beskriv resultat av insatsen eller förväntade resultat. Ange även typ av resultat:</i> - Prestation, - Effekt på kort sikt, - Effekt på lång sikt
Fortsätta arbetet med ständiga förbättringar utifrån ISO 14 001 certifieringen inom regionala utvecklingsförvaltningen med särskilt fokus på förvaltningens tjänsteresor samt resfria mötesalternativ	RUS mål: Kraftfullt arbete inom alla samhällssektorer för att hantera klimatförändringarna Miljökvalitetsmål: Begränsad klimatpåverkan Regionalt klimatmål: Minskade utsläpp med 10 % årligen 2020-2030	Genomförandet av Hållbara pendlings- och tjänsteresor fokuserar medarbetare inom Region Jämtland Härjedalens resor, utveckling av digitala möten samt uppföljning av resestatistik. Effekt på kort och lång sikt: Fossilbränslefritt 2030, dvs. minskade utsläpp av växthusgaser med 10 % årligen 2020-2030.
Fortsätta utveckla och driva Klimatråd Jämtlands län tillsammans med Länsstyrelsen	RUS mål: Transporter, industri och värme i länet är oberoende av fossil energi RUS mål: Kraftfullt arbete inom alla samhällssektorer för att hantera klimatförändringarna Miljökvalitetsmål:	2019 har fokuserat på framtagande av en reviderad energi- och klimatstrategi för Jämtlands län. Strategin har tagits fram i dialog med kommuner, näringsliv, intresseorganisationer och akademi och samverkan har framhållits som en av flera viktiga delar för att vi ska lyckas.

	Begränsad klimatpåverkan	Strategin är ett styrande dokument för Länsstyrelsen Jämtlands län och Region Jämtland Härjedalen. Strategin är ett vägledande dokument vid framtagande av kommunala översiktsplaner och andra viktiga dokument och policys inom offentlig verksamhet samt för företag, organisationer, akademi, och privatpersoner att fatta egna beslut som bidrar till att målen nås. Effekt på kort och lång sikt: Fossilbränslefritt 2030, dvs. minskade utsläpp av växthusgaser med 10 % årligen 2020-2030.
Genomföra projektet SMICE Se rapportering 1.2.1	Se rapportering 1.2.1	Se rapportering 1.2.1
Integrera miljö-, klimat och energiperspektivet i det fortsatta arbetet inom smart specialisering	RUS mål: Kraftfullt arbete inom alla samhällssektorer för att hantera Klimatförändringar Miljökvalitetsmål: Begränsad klimatpåverkan	Region Jämtland Härjedalens strategi för smart specialisering är på remiss i början av 2020. Ett av specialiseringsområdena föreslås vara Cirkulär bioekonomi.
Framtagande av regional matstrategi och tillhörande Handlingsplan	RUS mål: Ökade förädlingsvärden och mer försäljning utanför länet Miljökvalitetsmål: Ett rikt odlingslandskap	Framarbetad handlingsplan till Mat- och Livsmedelsstrategin Jämtlands län 2019 – 2020 antogs i april 2019 Effekt på lång sikt: Livsmedelsproduktionen i länet har ökat både i värde och volym och med hänsyn till effekter på och förändringar i klimat och biologisk mångfald. Mat från länet finns i högre grad i butiker, på restauranger, vid event och i offentliga kök. Fler skall välja mat från Jämtlands län
Arbeta fram en "Regional skogsstrategi" i samverkan med branschens aktörer och Länsstyrelsen.	RUS mål: Ökade förädlingsvärden och mer försäljning utanför länet Miljökvalitetsmål: Minskad klimatpåverkan, Levande skogar	Med utgångspunkt i nationell politik i ämnet har Länsstyrelsen Jämtlands län, Region Jämtland Härjedalen och Skogsstyrelsen arbetat för att ta fram ett regionalt skogsprogram. Arbetet

	och Bara naturlig försurning	har skett i nära samverkan med Västernorrlands län och avstämningar har också skett regelbundet mellan de fyra nordligaste länen. En framtagna remissversion av "Regionalt skogsprogram för Jämtlands län 2020 – 2030"
Kunskap om kulturmiljö Öka och förmedla kunskapen om kulturarv och kulturmiljö för att främja en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas.	Kulturplan mål: främja ett levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas Miljökvalitetsmål: God bebyggd miljö	Den 10-11 oktober 2019 arrangerades årets Kulturting med tema kulturarv. Kulturtinget tog ett brett grepp kring kulturarv. I konferensens olika programpunkter fick deltagarna bland annat ta del av arbete kring historieberättande, tillgängliggörande, förmedling, samhällsplanering, demokrati, det immateriella kulturarvet samt barnkonventionens betydelse för våra kulturverksamheter. Kulturting sker i samarbete mellan Region Jämtland-Härjedalen, Region Västernorrland, Länsstyrelsen Västernorrland, Härnösands kommun och Kommunförbundet Västernorrland. Effekter på kort sikt: Ökas kunskapen om kulturarv
Säkerställa att delmål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet uppnås för en ekonomisk, social och miljömässig hållbar utveckling.	RUS mål: Transporter, industri och värme i länet är oberoende av fossil energi Miljökvalitetsmål: Begränsad klimatpåverkan	Nya trafikavtal med start i dec 2019 innebär möjlighet till fossilfri busstrafik. Effekter på lång sikt: Minskade utsläpp av CO₂.
Informationsspridning hållbart Byggnad	RUS mål: Hög energieffektivitet inom alla områden Miljökvalitetsmål: God bebyggd miljö och Giftfri miljö	Genomfört ett seminarium via informationscentrum för hållbart byggande. Föreläsare Johan Nuder. Seminariet lockade ca 60 deltagare, varav 30 av dem var en skolklass från bygg- och anläggningsprogrammet. Övriga deltagare representerade fastighetsbolag, kommuner och kommunala fastighetsbolag,

		Mittuniversitetet. Effekter kort sikt: Ökad kunskap inom hållbart byggande för deltagarna. Effekter på lång sikt: Minskade utsläpp av växthusgaser inom byggsektorn
Bidra i arbetet för Hållbara VM arrangemang i länet	RUS mål: Besöksnäring är en tillväxtmotor med hållbarhet som signum RUS mål: Transporter, industri och värme i länet oberoende av fossil energi Miljökvalitetsmål: Begränsad klimatpåverkan och Storslagen fjällmiljö	I samband med VM-arrangemangen möjliggjordes installation av snabbbladdstationer. Genom påverkansarbete gentemot huvudsponsorer användes elbilar vid arrangemangen, i arbetet och har också inneburit installationer av solceller Effekter på kort sikt: Ökad kunskap och ökad profilering hos sponsorer och arrangörer. Effekter på lång sikt: Ökad andel förnybara drivmedel. Minskade utsläpp av växthusgaser.
Ta del av och bidra till Mid Sweden European Office bevakningsområden Bioekonomi och transportinfrastruktur	RUS mål: Transporter, industri och värme i länet oberoende av fossil energi Miljökvalitetsmål: God bebyggd miljö	Arbetet och påverkan för förlängning av Europas stomnätsskorridorer för järnväg genom bland annat projektet/samarbetet Botniska korridoren och samarbetet Europaforum Norra Sverige. Omvärldsbevakning inom bioekonomi har skett och sker löpande. Effekter på medellång sikt: Bibehållen eller ökad status som stomnätsskorridor järnväg innebär ökade möjligheter till bidrag för investeringar.
Samverkan Tröndelag transportinfrastruktur - Meråkerbanan	RUS mål: Transporter, industri och värme i länet oberoende av fossil energi. Förbättrade kommunikationer överbryggar långa avstånd Miljökvalitetsmål: God bebyggd miljö	Samverkan med Tröndelag, myndighetsutbyten mellan våra länder och påverkansarbete Effekter: En elektrifiering och upprustning av Meråkerbanan ger ett sammanhållet fossilfritt transportsystem från kust till

		kust.
Aktivt deltagande i det nationella projektet Hållbara företagsstöd under ledning av Tillväxtverket såväl i arbetsgrupp som referensgrupp.	Hållbarhetssäkring av företagsstöd	Ökad kunskap i hållbarhetsfrågor hos handläggare av 1:1

Återrapportering 5 - Arbetet med att analysera, följa upp och utvärdera det regionala tillväxtarbetet

Utifrån 5 § lagen om regionalt utvecklingsansvar respektive 7 och 9 §§ förordningen om regionalt tillväxtarbete ska landstinget ge en beskrivning av hur arbetet med att analysera, följa upp och utvärdera det regionala tillväxtarbetet har bedrivits under året. Redovisningen ska innehålla uppgift om:

- Vilka analyser, uppföljningar och utvärderingar som har genomförts.
- Vilka av dessa analyser, uppföljningar och utvärderingar som helt eller delvis har finansierats med anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder under utgiftsområde 19 Regional tillväxt.
- Hur erfarenheter och kunskap från analyser, uppföljningar och utvärderingar har tagits till vara.

5.1 Genomförda analyser, uppföljningar och utvärderingar

- *Beskriv kortfattat hur arbetet har genomförts under året. Beskriv även eventuella utmaningar i genomförandet.*

Analysarbeten har under året utförts på olika sätt. De mindre analyser och sammanställande statistikrapporter vilka används som underlag i det strategiska arbetet internt i organisationen och i kommunerna har oftast upprättats internt. Vissa större analyser som tar mer resurser i anspråk som till exempel *Strukturanalys för Jämtlands län* samt *Analys och kunskapsunderlag för smart specialisering för Jämtlands län* upphandlades av externa konsulter. Vi samarbetar också med Region Västernorrland för att ta fram vissa underlag och analyser, bland annat kopplat till sammanhållningspolitiken.

Uppföljning av den regionala utvecklingsstrategins övergripande mål utförs årligen genom olika mätbara indikatorer och redovisas på hemsidan (<http://lagetilanet.regionjh.se/>) och i rapporten Läget i länet. Uppföljningen görs i nära samarbete med Länsstyrelsen. Sakkunniga inom olika områden från både Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen analyserar och bidrar med text angående utvecklingen av de enskilda målen i RUS.

- *Lista de analyser, uppföljningar och utvärderingar som genomförts under året kopplat till regionens regionala tillväxtarbete.*

Typ av aktivitet (analys, uppföljning eller utvärdering)	Helt eller delvis finansierat	Hur har erfarenheter och kunskap tagits till vara?
--	-------------------------------	--

Namn	av anslag 1:1 - Ja/Nej	
Läget i länet (uppföljning av övergripande RUS-målen)	Nej	Läget i länet används är den uppföljning vi gör av den Regionala Utvecklingsstrategin. Det är fastställt i nuvarande RUS vilka indikatorer som ska följas upp och vi har följt dessa under tre år. Läget i länet finns på region Jämtland Härjedalens hemsida. Läget i länet presenteras på Regiondagen dit länets aktörer bjuds in.
Medborgarenkärundersökning över nuvarande RUS och dess prioriteringar (utskick till medborgare)	Nej	Resultatet ligger till grund för vidare arbete med revideringen av RUS och används främst som internt arbetsdokument. Resultatet redovisas på http://lagetilanet.regionjh.se/
Sammanfattande statistikrapport inom Integration	Nej	I uppdrag till Östersunds kommun där dessa använts som underlag i strategiskt arbetet samt budgetarbete.
Uppföljning av elever i kommunala vuxenutbildning	Nej	Uppdrag till Lärcentrum. Resultatet har redovisats till Lärcentranätverket i länet samt i en sammanställande rapport. Resultatet kommer att användas i kommunernas interna redovisningar angående vuxenutbildningen samt på regional nivå som underlag till olika kompetensförsörjningsfrågor.
Statistiskt underlag för Arbetsmarknadsprognosdagen	Nej	Underlaget togs fram till Arbetsmarknadsprognosdagen som utfördes tillsammans med Arbetsförmedlingen och Östersunds kommun.
Analysunderlag till Redovisning av prioriteringar avseende det framtida regionala tillväxtarbete, inkl sammanhållningspolitik	Nej	Användes som underlag inför redovisningen till Näringsdepartementet. Underlaget togs fram i nära samarbete med Region Västernorrland och ska fungera som underlag även till kommande programskrivningar.
Rapport om Jämställdhet i arbetslivet	Nej	Spridning internt.
Strukturanalys för Jämtlands län	Ja (delvis)	Underlaget ska användas i det strategiska arbetet, främst som underlag till revideringen av RUS.
Analys och kunskapsunderlag till en smart specialiseringsstrategi för Jämtland Härjedalen.	Ja (delvis)	Kunskapsunderlaget användes vid framtagandet av Smart specialiseringsstrategi. Resultat presenterades bland annat på en workshop och vid ett dialogtillfälle under processen.
Processtöd för att implementera hållbarhetsaspekter och Agenda 2030 i strategiarbetet	Ja (delvis)	Används som underlag till revideringen av RUS

Övriga medskick ni vill göra angående det regionala tillväxtarbetet 2019

Vikten av att regionalt få prioritera utvecklingskapital

Kopplat till den revision som nu görs av strukturfondspartnerskapen vill vi poängtera vikten av att även i fortsättningen regionalt få prioritera insatserna som görs inom ramen för *Europeiska socialfonden* och *Europeiska regionala utvecklingsfonden*. Det är ett mycket viktigt verktyg i arbetet att realisera regionala mål och prioriteringar. Vi räknar med att funktionen strukturfondspartnerskap finns även nästa programperiod.

Pilotlän: Saepmie i det regionala utvecklingsarbetet

Saepmies geografi omfattar en stor del av Jämtlands län som därför är samiskt förvaltningsområde. I slutet av mars lanserades OECD:s utvärdering *Linking the Indigenous Sami People with Regional Development in Sweden*. Region Jämtland Härjedalen ser tydliga glapp när det kommer till att inkludera sydsamiska förusättningar i det regionala tillväxtarbetet och skulle vilja ha hjälp av nationell nivå i utvecklandet av arbetet. Vi skulle vilja bli pilotlän för att integrera urfolk i det regionala tillväxtarbetet. Det känns särskilt relevant kopplat till nationell nivåns ökade fokus på hållbarhet och inomregionala skillnader. De samiska aktörerna uttrycker ett behov av att formera sig själva och en vision för att kunna bidra till det regionala tillväxtarbetet.

Den svenska statsbudgetens effekt på Regionalfonden och tematisk koncentration

Mot bakgrund av fördraget om EU:s funktionssätt tas särskild hänsyn till nordliga regioner med mycket låg befolkningstäthet inom sammanhållningspolitiken. Idag innebär det en särskild tilldelning medel inom ramen för *Europeiska regionala utvecklingsfonden*, ERUF. De nordliga regionerna har också ett undantag från den tematiska koncentrationen vilket innebär att Mellersta Norrland kan göra infrastruktursatsningar. Region Jämtland Härjedalen skulle gärna vilja göra fortsatta satsningar i infrastruktur och för att kunna göra det behöver vi fortsatt undantag från tematisk koncentration. EU-kommissionen är tydlig i sin kommunikation: den svenska statens infrastrukturbudget är mycket stor i förhållande till medlen i den Europeiska regionala utvecklingsfonden och kommissionen ser därför inget mervärde i att ERUF skulle användas till investeringar i infrastruktur. När Sveriges regering inte prioriterar infrastruktursatsningar i Jämtland Härjedalen och beräkningsmodeller korrelerar mer med antal invånare per län än länets geografi och antal meter väg vill vi ha möjligheter att själva kunna göra insatser med ERUF.

Landsbygdsutveckling i det regionala utvecklingsarbetet

I den strukturanalys som genomförs har vi tittat på de inomregionala skillnaderna geografiskt och funktionellt. Sju olika geografiska strukturer har identifierats varav en av dessa är *Landsbygderna* som kännetecknas av att de är stora och glesa. Andra geografiska strukturer är till exempel *Fjällområden*, *Skogs- och vindkraftsområden* och *Östersund/Storsjöområdet*. De olika geografiska strukturerna överlappar och är beroende av varandra men har olika behov av insatser för att utvecklas. Landsbygdsutveckling och regional utveckling är integrerade med varandra och det går inte att bara fokusera på något av de. Vi vill arbeta tillsammans med nationell nivå med utvecklingen av hur detta ska fungera på bästa sätt.

Garantisystem för företag som inte får lån i banker

I rapporten *Finansiering för nya företag på landsbygden – brister och möjligheter* från 2019 har Landsbygdsnätverket sammanfattat forskning om hur finansieringsmarknaden ser ut för landsbygdsföretagare. Längre geografiskt avstånd till banker innebär sämre tillgång till investeringskapital. Sedan mitten av 1990-talet har hälften av landets bankkontor lagts ned vilket är ett problem eftersom forskning visar att närhet till bankkontor har en positiv inverkan på antalet nybildade företag. För att en bankman ska göra en korrekt bedömning av företagens affärsplaner

och återbetalningsförmåga är god lokalkännedom en viktig kompetens. Företag på små arbetsmarknader upplever att investeringar hämmas beroende på att företagens säkerheter värderas utifrån företagets lokalisering och inte utifrån produkter, kassaflöde, och vilka affärer företaget faktiskt gör.

Europeiska Investeringsfonden har tagit fram ett förslag till ett garantisystem som syftar till att reducera de effekter som näringslivet påverkas av i glest befolkade regioner genom att underlätta finansiering av investeringar. Tillsammans med Västerbotten vill vi utveckla möjligheten för våra företag i glesa strukturer att göra finansiering av investeringar och vi behöver stöd i arbetet med att skapa dessa förutsättningar.



Regeringen

Kopia

Regeringsbeslut

IV 12

2018-12-21
N2018/05924/RTS
N2018/05888/KLS
N2018/05795/KLS

Näringsdepartementet

Blekinge läns landsting

371 81 Karlskrona

m.fl.

Villkor m.m. för budgetåret 2019 för landstingen samt Gotlands kommun inom utgiftsområdena 1 Rikets styrelse, 19 Regional tillväxt och 22 Kommunikationer (rskr. 2018/19:72 och rskr. 2018/19:109)

Riksdagen har för budgetåret 2019 beslutat om anslag och bemyndiganden om ekonomiska åtaganden vad gäller utgiftsområdena 1 Rikets styrelse (prop. 2018/19:1, utg.omr. 1, bet. 2018/19:KU1, rskr. 2018/19:79), 19 Regional tillväxt (prop. 2018/19:1, utg.omr. 19, bet. 2018/19:NU2, rskr. 2018/19:72) och 22 Kommunikationer (prop. 2018/19:1, utg.omr. 22, bet. 2018/19:TU1, rskr. 2018/19:109).

Regeringen beslutar att följande ska gälla för budgetåret 2019 för landstingen och Gotlands kommun vid användandet av medel från anslaget 5:1 Länsstyrelserna m.m. under utgiftsområde 1 Rikets styrelse och från anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder under utgiftsområde 19 Regional tillväxt samt från anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation under utgiftsområde 22 Kommunikationer. Det som sägs om landsting i detta beslut gäller även Gotlands kommun.

Landstingen ska lämna en redovisning till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 22 februari 2020, om inget annat framgår. Redovisningen ska ske enligt de återrapporteringskrav som framgår av detta regeringsbeslut.

Återrapportering

Återrapportering 1

Utifrån 5–7 §§ lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i dess lydelse fr.o.m. den 1 januari 2019 respektive 3, 5, 8–10 §§ förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete ska landstingen ge en sammanfattande beskrivning av verksamheten under året. Redovisningen ska innehålla uppgift om:

- Hur arbetet med den regionala utvecklingsstrategin och samordningen av insatser för att genomföra strategin har bedrivits.
- Vilka insatser som har genomförts, vilka resultat de har medfört eller förväntas medföra samt hur de har bidragit till att nå de mål som fastställts i den regionala utvecklingsstrategin, det regionala strukturfondsprogrammet respektive programmen för Europeiskt territoriellt samarbete.
- Vilken hänsyn som tas till de olika förutsättningar som råder i olika delar av länet.

Redovisningen av insatser ska vara uppdelad på prioriteringarna i den nationella strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020.

Redovisning av insatser inom prioriteringen Kompetensförsörjning ska vara strukturerad utifrån de insatsområden som anges i erbjudande 4 i Villkor m.m. för budgetåret 2018 (N2017/07699/RTS).

Inom prioriteringen Attraktiva miljöer och tillgänglighet ska landstingen, utöver det som anges ovan, ge en särskild beskrivning av arbetet med att främja tillgänglighet till kommersiell service i serviceglesa områden under året. Redovisningen ska innehålla uppgifter om hur insatserna har bidragit till att nå de mål som fastställts i den regionala utvecklingsstrategin, det

regionala serviceprogrammet respektive den regionala handlingsplanen för genomförandet av Landsbygdsprogram för Sverige 2014–2020.

Inom prioriteringen Attraktiva miljöer och tillgänglighet ska landstingen, utöver det som anges ovan, också ge en särskild beskrivning av arbetet med att främja bredbandsutbyggnad under året. Redovisningen ska innehålla uppgift om det arbete som har bedrivits utöver det som har utförts av de regionala bredbandskoordinatorerna.

Återrapportering 2

Utifrån 5 § lagen om regionalt utvecklingsansvar respektive 7 och 15 §§ förordningen om regionalt tillväxtarbete ska landstingen ge en beskrivning av arbetet med fördelningen av anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder under utgiftsområde 19 Regional tillväxt. Redovisningen ska innehålla:

- En förklaring till fördelningen av anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder mellan projektverksamhet, regionala företagsstöd och stöd till kommersiell service.
- Uppgift om hur fördelningen av anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder har bidragit till att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin, det regionala strukturfondsprogrammet och de territoriella samarbetsprogrammen.
- En beskrivning av på vilket sätt de olika förutsättningar som råder i olika delar av länet har påverkat fördelningen av anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom länet.

Återrapportering 3

Utifrån 5, 8 och 9 §§ lagen om regionalt utvecklingsansvar respektive 5 § förordningen om regionalt tillväxtarbete ska landstingen ge en beskrivning av hur samverkan med andra aktörer har bedrivits under året. Redovisningen ska innehålla uppgift om:

- Inom vilka områden samverkan och gemensam finansiering har skett med länsstyrelsen respektive andra statliga myndigheter samt vilka resultat denna samverkan och gemensamma finansiering medfört eller förväntas medföra.
- Inom vilka områden samverkan och gemensam finansiering har skett med länets kommuner samt vilka resultat denna samverkan och gemensamma finansiering har medfört eller förväntas medföra.

- Inom vilka områden samråd och gemensam finansiering har skett med berörda organisationer och näringsliv i länet.

Återrapportering 4

Utifrån 5 § lagen om regionalt utvecklingsansvar och 4 § förordningen om regionalt tillväxtarbete ska landstinget ge en beskrivning av:

- Hur ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet har integrerats i analyser, strategier, program och insatser i det regionala tillväxtarbetet.
- Vilka insatser som har genomförts inom jämställd regional tillväxt, integration och mångfald respektive i genomförandet av den regionala handlingsplanen för att integrera och stärka klimat- och miljöperspektiven i det regionala tillväxtarbetet under året.
- Vilka resultat dessa insatser har medfört eller förväntas medföra samt hur insatserna har bidragit till att nå de mål som angetts i den regionala utvecklingsstrategin, det regionala strukturfondsprogrammet respektive de territoriella samarbetsprogrammen.

Återrapportering 5

Utifrån 5 § lagen om regionalt utvecklingsansvar respektive 7 och 9 §§ förordningen om regionalt tillväxtarbete ska landstinget ge en beskrivning av hur arbetet med att analysera, följa upp och utvärdera det regionala tillväxtarbetet har bedrivits under året. Redovisningen ska innehålla uppgift om:

- Vilka analyser, uppföljningar och utvärderingar som har genomförts.
- Vilka av dessa analyser, uppföljningar och utvärderingar som helt eller delvis har finansierats med anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder under utgiftsområde 19 Regional tillväxt.
- Hur erfarenheter och kunskap från analyser, uppföljningar och utvärderingar har tagits till vara.

Uppdrag

Uppdrag 1

Landstingen ska, i enlighet med Tillväxtverkets anvisningar, lämna uppgifter till myndigheten avseende utgiftsprognoser, utfall och beställningsbemyndigande gällande anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder under utgiftsområde 19 Regional tillväxt.

Uppdrag 2

Landstingen ska bidra till att säkerställa nationell uppföljning av det regionala tillväxtarbetet samt uppföljning av anslag 1:1 Regionala tillväxtåtgärder under utgiftsområde 19 Regional tillväxt.

Pågående uppdrag och erbjudanden

Pågående uppdrag och erbjudanden anges i *bilagan*.

2

FINANSIERING

Anslagen 5:1 Länsstyrelserna m.m. och 1:1 Regionala tillväxtåtgärder

Landstingens medel från anslaget 5:1 Länsstyrelserna m.m. under utgiftsområde 1 Rikets styrelse framgår av villkor för respektive länsstyrelses anslagspost i regleringsbrev för budgetåret 2019 avseende anslaget.

Landstingens delar av anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder under utgiftsområde 19 Regional tillväxt framgår av regleringsbrev för budgetåret 2019 avseende anslaget. Under anslagsposten 24, som disponeras av Tillväxtverket, anges anslag, tilldelat bemyndigande, anslagsbehållning som får disponeras och anslagskredit för respektive beslutfattare. Vidare framgår villkor samt vilka ändamål under anslaget som landstingen får besluta om.

3

ÖVRIGT

Underlag till Tillväxtverket för årsredovisning och delårsrapport

Landstingen ska förse Tillväxtverket med det underlag som myndigheten begär inför arbetet med Tillväxtverkets årsredovisning, budgetunderlag och finansiella delrapporter. Vidare ska prognoser för bemyndigande och anslag lämnas i enlighet med anvisningar från Tillväxtverket.

På regeringens vägnar



Mikael Damberg



Erika Nilsson



Kopians överensstämmelse
med originalet intygas

Kopia till

Statsrådsberedning, EU-kansliet och SAM
Utrikesdepartementet, FH
Socialdepartementet, EIS och JÄM
Finansdepartementet, BA, K och SFÖ
Utbildningsdepartementet, F, GV och UH
Miljö, och energidepartementet, EE, KL och NM
Näringsdepartementet, BB, D, FF, FÖF, HL, IFK, KSR, SK, SPN, SUN och
TIF
Kulturdepartementet, KL, KO, KU/D och KU/DISK
Arbetsmarknadsdepartementet, A och I
Regeringskansliets förvaltningsavdelning/RK Ekonomi och lön
Riksdagen, näringsutskottet och arbetsmarknadsutskottet
Riksrevisionen
Arbetsförmedlingen
Boverket
Ekonomistyrningsverket
Havs- och vattenmyndigheten
Kammarkollegiet
Konstnärsnämnden
länsstyrelserna
Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor

Myndigheten för yrkeshögskolan
Naturvårdsverket
Nämnden för hemslöjdsfrågor
Post- och telestyrelsen
Riksarkivet
Riksantikvarieämbetet
Riksgäldskontoret
Rådet för Europeiska socialfonden i Sverige
Skatteverket
Skogsstyrelsen
Statens energimyndighet
Statens jordbruksverk
Statens kulturråd
Statskontoret
Sveriges geologiska undersökning
Tillväxtverket
Trafikverket
Verket för innovationssystem
Gotlands kommun
Dalarnas läns landsting
Gävleborgs läns landsting
Hallands läns landsting
Jämtlands läns landsting
Jönköpings läns landsting
Kalmar läns landsting
Kronobergs läns landsting
Norrbottens läns landsting
Skåne läns landsting
Stockholms läns landsting
Södermanlands läns landsting
Uppsala läns landsting
Värmlands läns landsting
Västerbottens läns landsting
Västernorrlands läns landsting
Västmanlands läns landsting
Västra Götalands läns landsting
Örebro läns landsting
Östergötlands läns landsting
Sveriges Kommuner och Landsting
Almi Företagspartner AB
Riksteatern

Stiftelsen Norrlandsfonden
Stiftelsen Svenska Filminstitutet
Sveriges export- och investeringsråd
Sveriges Handelskamrar

Bilaga till beslut IV 12 vid regeringssammanträde den 21 december 2018, N2018/05924/RTS m.fl.

Pågående uppdrag och erbjudanden

Uppdrag/erbjudande	Berörda aktörer	Lämnat	Giltighetstid
Inrättande av regional kontaktpunkt och en regional rådgivande grupp för EU:s territoriella samarbetsprogram Norra Periferin och Arktis 2014–2020	Västerbottens läns landsting och Jämtlands läns landsting	18 december 2014 N2014/05280/RT	2014–2020
Inrättande av nationell kontaktpunkt och subkommitté för EU:s territoriella samarbetsprogram för Nordsjöregionen 2014–2020	Västra Götalands läns landsting, Hallands läns landsting, Kronobergs läns landsting, Värmlands läns landsting och Skåne läns landsting	18 december 2014 N2014/05281/RT	2014–2020
Erbjudande om genomförande av regionala serviceprogram till och med 2020	Alla landsting	15 december 2016 N2016/07807/HL	2017–2020
Uppdrag respektive erbjudande om att ta fram regional handlingsplan för att integrera och stärka klimat- och miljöperspektiven i det regionala tillväxtarbetet	Alla landsting	22 december 2016 N2016/08077/RTS	2017–2020
Erbjudande om regionala bredbandskoordinatorer	Alla landsting	22 december 2016 N2016/08067/D	2017–2020

Erbjudande om att upprätta en funktion som regional digitaliseringskoordinator	Alla landsting	7 juli 2018 N2018/04129/D	2018–2020
Erbjudande att redovisa prioriteringar avseende det framtida regionala tillväxtarbetet, inklusive sammanhållningspolitiken	Alla landsting	1 november 2018 N2018/05320/RTS	2018–2019



7

Regionala utvecklingsnämndens
årsredovisning 2019

RUN/12/2020

2020-01-30

Regionala utvecklingsförvaltningen
Arne Nilsson
Tfn: 063-146559
E-post: arne.nilsson@regionjh.se

RUN/12/2020

Regionala utvecklingsnämndens årsredovisning 2019

Ärendebeskrivning

Enligt Lag om kommunal redovisning (SFS 1997:614) ska den löpande redovisningen för varje räkenskapsår avslutas med ett årsbokslut.

Regionfullmäktige har i regionplanen för 2019 beslutat om strategiska mål inom ramen för fyra olika strategier; strategi för god vård, strategi för länets utveckling, strategi för våra medarbetare samt strategi ekonomi och verksamhetsresultat. Det är de målen som regionstyrelsen och nämnderna har i uppgift att verkställa. Regionala utvecklingsnämnden verkställer strategiska mål inom de tre sistnämnda områdena.

Graden av måluppfyllnad är hög eller mycket hög med få undantag. Ett gott exempel är målet att nå alla kommuner med produktion av professionell scenkonst. 61 % av föreställningarna genomförs utanför Östersunds kommun och 67 % av utbudet har riktats till barn och unga.

Det högt ställda målet för sjukfrånvaro på 3 % nås för totalen, men kvinnorna ligger strax över. Förvaltningsområdets arbetsmiljöindex når 4,91, vilket är över målvärdet.

Totalt är det fyra mål som inte nås under året. Målet med 40 snabbbladdare för fordon kunde inte uppnås under året, men fler är under planering för 2020 och framåt. Bredbandsutbyggnaden styrs till stora delar av externa aktörer och företag. Detta är en möjlig orsak till att 2018 års mål, vilken är senast tillgängliga uppgift, inte riktigt nås. En uppdatering av den Digitala Agendan var planerad under året, men arbetet har försenats och genomförs istället under 2020 i samband med att regionala utvecklingsstrategin revideras. Målet om 95 % avtalstrohet i upphandlingar nås inte, utan stannar på 84%. Ytterligare insatser för att förbättra måluppfyllnaden genomförs under 2020.

För produktionsmålen konstateras att såväl Estrad Norr som Birka och Bäckedals folkhögskolor når eller överträffar målen för antal föreställningar respektive deltagarveckor.

Det ekonomiska resultatet för 2019 uppgår till ett överskott om 6 366 tkr. De största posterna utgörs av intäkter för mobilitetsersättningar, ej nyttjade medfinansieringsmedel i projekt och minskade produktionskostnader inom scenkonsten. Nettokostnadsökningen från 2018 uppgår till 0,4%.

Antalet arbetade timmar ökar motsvarande 5,5 heltidstjänster jämfört med 2018. Det gäller kortare anställningar till största delen finansierade av externa projektmedel. Sjukfrånvaron uppgår totalt till 2,8% av tillgänglig arbetstid.

Regiondirektörens förslag

Regionala utvecklingsnämndens Årsredovisning 2019 godkänns.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Anders Byström
Regional utvecklingsdirektör

Utdrag till

Regionstyrelsen

Årsredovisning 2019

Regionala utvecklingsnämnden

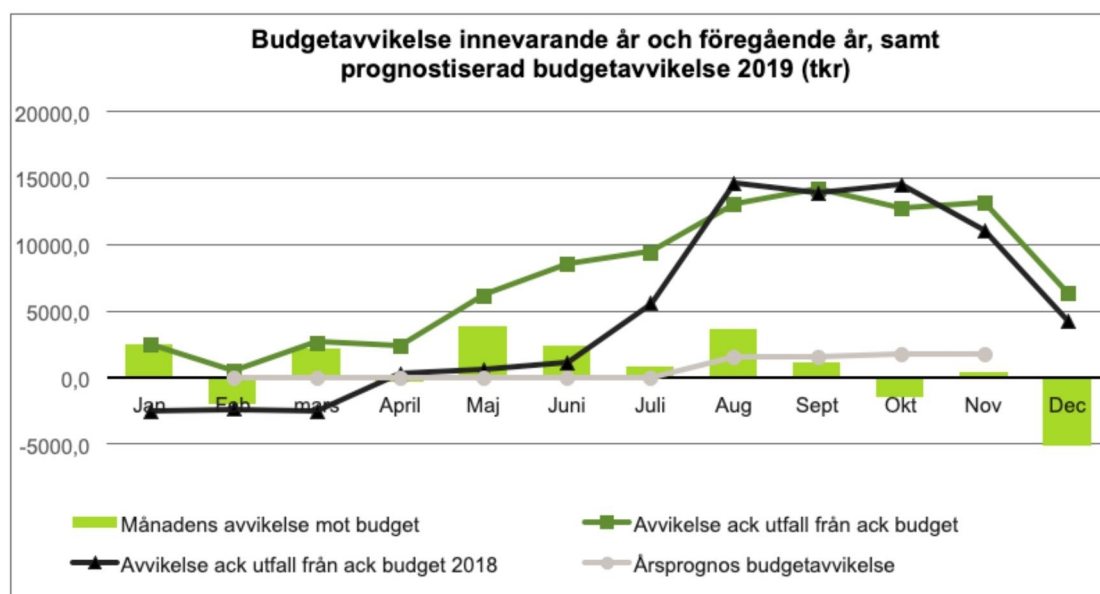
Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	3
2 Händelser av väsentlig betydelse	5
3 Mål.....	7
4 Verksamhet.....	12
5 Väsentliga personalförhållanden	13
6 Ekonomiskt resultat.....	17
7 Investeringar.....	19

Årsredovisning 2019 Regionala utvecklingsnämnden
Dnr RUN/315/2019
Fastställd 2020-02-25 § xx

1 Sammanfattning

1.1 Ekonomiskt utfall



Regionala utvecklingsnämnden har under 2019 genererat ett överskott uppgående till 6 366 tkr. Samtliga verksamhetsområden visar överskott, där de största finns inom område Kultur samt område Velfärd, klimat och kompetens.

1.2 Verksamhet

Nämndens förvaltningsområde har tre produktionsenheter; folkhögskolorna Birka och Bäckedal samt scenkonstverksamheten Estrad Norr. För samtliga gäller att de når sina mål, med ett undantag; mobilitetsersättningen till skolorna har minskat obetydligt jämfört med 2018 (vilket var ett rekordår).

Nämndens uppdrag från olika externa finansiärer uppvisar en positiv trend. Intäkterna ökar, vilket visar på förtroende från uppdragsgivare.

Ett aktivt arbete för länets utveckling har genomförts inom ramen för den primärkommunala överenskommelsen. Detaljer gällande detta redovisas i en separat verksamhetsberättelse.

Aktiviteten bland länets företag och aktörer är hög, vilket kan konstateras i det stora antalet ansökningar till stöd för investeringar och utvecklingsprojekt. En rad olika projekt pågår i länet, och regionala utvecklingsnämnden deltar som både medfinansiär och aktiv part i ett flertal av dessa projekt. Ett antal samverkansprojekt har även initierats av nämnden under året, där finansiering söks från externa parter.

Nämnden har arbetat aktivt med påverkansarbete i olika forum inom en rad olika frågor. Som exempel kan nämnas det samiska kulturpolitiska toppmötet i Umeå i februari. I anslutning till det mötet diskuterade de fyra nordliga länen utveckling av kultursamverkan Kultur i Norr. Ett annat exempel är det arbete som skett tillsammans med andra aktörer i länet för att driva frågan om fortsatt nattågstrafik till och från länet efter 2021, vilket givit önskat resultat.

Konst och kultur är en drivkraft för mänsklig och samhällelig utveckling. Region Jämtland Härjedalen hör till de regioner som har hög del av statlig kulturbudget med 683 kronor per invånare för att underhålla och utveckla en kulturell infrastruktur i regionen. Den regionala och statliga satsningen på Nationalmuseum Jamtli är en anledning till viss ökning av kulturbudgeten.

1.3 Måluppfyllelse

Nämnden uppvisar en god måluppfyllnad där en majoritet av målen är nådda. Ett gott exempel är målet att nå alla kommuner med produktion av professionell scenkonst, där hög kvalitet genomsyrar produktionerna. 546 föreställningar har getts runt om i länet varav 61 % av dessa utanför Östersunds kommun. 67 % av utbudet har riktats till barn och unga.

Sjukfrånvaron har minskat med anledning av medarbetare som återgått i arbete efter längre sjukskrivning. Det högt ställda målet på 3 % nås för totalen, men kvinnorna ligger strax över med 3,1%. Förvaltningsområdets arbetsmiljöindex når 4,91, vilket är över målvärdet.

Totalt är det fyra mål som inte nås under året. Målet med 40 snabbbladdare för fordon kunde inte uppnås under året, men fler är under planering för 2020 och framåt.

Bredbandsutbyggnaden styrs till stora delar av externa aktörer och företag. 2018 års mål, vilken är senast tillgängliga uppgift, kunde inte riktigt uppnås. Utfallet av 2019 års höjda målsättning presenteras först i mars 2020.

En uppdatering av den Digitala Agendan var planerad under året, men arbetet har försenats och genomförs istället under 2020 i samband med att regionala utvecklingsstrategin revideras.

Målet om 95 % avtalstrohet i upphandlingar nås inte, utan stannar på 84%. Ytterligare insatser för att förbättra måluppfyllnaden genomförs under 2020.

2 Händelser av väsentlig betydelse

Nya regionala strategier

Tillsammans med Länsstyrelsen Jämtlands län och i dialog med länets aktörer har en ny regional energi- och klimatstrategi tagits fram, "Fossilbränslefritt 2030 Jämtlands län - Energi- och klimatstrategi 2020–2030". Arbetet utgår från regeringsuppdraget att Länsstyrelsen i dialog med andra aktörer ska ta fram nya långsiktiga regionala energi- och klimatstrategier. Även bredbandsstrategin har reviderats och den nya versionen "Jämtlands län helt uppkopplat – Bredbandsstrategi för Jämtlands län – mot år 2025" fastställdes av regionfullmäktige i juni.

Under 2019 har nämnden även påbörjat arbetet med framtagandet av ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram, en uppdatering av nuvarande forsknings- och innovationsstrategi för smart specialisering samt med en större revidering av den regionala utvecklingsstrategin. Målsättningen är att dessa ska kunna fastställas under 2020.

Översyn av nätverk och anslutning till North Sweden European Office

Under våren gjorde nämnden en översyn av sitt deltagande i internationella nätverk. Syftet med översynen var att skapa förändring, flytta fram positioner och förstärka arbetet för att skapa så bra förutsättningar som möjligt för hållbar regional tillväxt i Jämtland Härjedalen. Detta resulterade bland annat i att Region Jämtland Härjedalen nu avslutat sitt medlemskap i ett antal nätverk, men även klivit in i ett nytt; Conference of periferal and maritime regions (CPMR) - ett starkt nätverk som samlar regioner från hela EU utifrån dess gemensamma förutsättningar.

Under hösten slutfördes arbetet med att sammanföra det hittillsvarande informationskontoret för Jämtland Härjedalen och Västernorrland i Bryssel, Mid Sweden European Office, med Norrbotten och Västerbottens motsvarighet North Sweden European Office. Samtliga fyra norrlandslän samarbetar nu i kontoret, vilket ger ökade möjligheter till informationsspridning, insyn och påverkansarbete.

Organisering, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken

Nämnden har under året haft ett uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet. Organisationsfrågan avgjordes i regionfullmäktige i november, där fullmäktige beslutade att verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB överförs till förvaltning från 1 juli 2020, och organiseras under regionala utvecklingsnämnden. Vidare beslutades att ett utskott för kollektivtrafikfrågor ska inrättas under nämnden i samband med verksamhetsöverföringen.

I april genomfördes Järnvägforum Norrs årliga konferens i Åre. I samband med konferensen invigdes järnvägen och bron över Stora Helvetet i Storlien av infrastrukturministern.

Nattågstrafiken till länet fick ett nytt förlängningsbeslut av regeringen, som gäller till och med 2024.

En lång upphandlingsprocess avslutades i december när ett nytt bussföretag, Trönderbilene AS, började köra regionbussarna i länet på det nya trafikavtalet.

Flera järnvägs- och vägprojekt samt utredningar för Mittstråket är i gång. Nämnas kan bland annat ombyggnad av Rännbergsbacken väster om Åre, två gångbroar och en gångtunnel under Mittbanan i Åre samt cykelväg i Åre, expresscykelvägar i Östersund, bortbyggande av ett flertal obehagliga plankorsningar, byggande av flera pendlarparkeringar längs Mittbanan med mera.

Uppdraget att utreda finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet behandlas i en utredning som också kopplas samman med Östersunds kommuns hållbarhetsprojekt "Stadsomvandling för hållbart resande i Östersund". En utgångspunkt i utredningen är att nuvarande busstorg ska bebyggas och kollektivtrafiken hänvisas till fortsatt, angöring utmed Kyrkgatan och ett nytt resecentrum i anslutning till järnvägsstationen. Utredningen ska också beakta om viss kollektivtrafik kan utföras av självkörande, autonoma fordon.

Ett förprojekt kring möjligheterna till etablering av en testarena för el-flyg och drönare, i första hand mellan Röros och Östersund, har pågått under våren. Faller förprojektet väl ut och intresse finns från Region/Fylke, kommuner, universitet och näringsliv kommer ansökan om ett fullskaligt projekt sannolikt att ske.

Revideringsprocess av den regionala utvecklingsstrategin (RUS)

I januari 2019 påbörjades en revideringsprocess av den regionala utvecklingsstrategin (RUS, detta utifrån ett beslut som fattades i regionala utvecklingsnämnden i december 2018. Under året har en bred utvärderingsprocess kring den nuvarande strategin genomförts och i samband med detta har det även funnits möjlighet att komma med inspel till den reviderade versionen. Mycket kraft har lagts på att arbeta med en transparent och inkluderande arbetsprocess, som skapat möjlighet till delaktighet. Fokus har även legat på att redan nu tänka kring genomförandet och uppbyggnad av regional kapacitet för det. Under året har det genomförts insatser såsom utlysning av våra egna 1:1 medel för att ge länets kommuner, näringsliv samt civilsamhällets aktörer möjlighet att vara med på ett bra sätt och driva inspelsprocesser inom sina respektive områden. Det har även arrangerats workshops i alla kommuner i länet.

Fortsatt utbyggnad av bredband/fiber i länet

Bredbandsutbyggnaden är god i vissa delar av länet men i andra delar går det långsammare. Många arbeten genomfördes under sommaren och utbyggnaden tog därmed ny fart.

Enligt Post- och telestyrelsen ligger länet för långt efter i utbyggnaden för att kunna nå de nationella målen på 95% tillgång på bredband med minst 100 mb/s år 2020. Utbyggnaden och investeringarna står i huvudsak marknaden för, men det fungerar inte med den gleshet och långa avstånd vi har i vissa delar av länet.

Kultur i Norr

Region Jämtland Härjedalen deltog i samiskt kulturpolitiskt toppmöte i Umeå i februari. I anslutning till mötet diskuterade de fyra nordliga regionerna en utveckling av samverkan, Kultur i Norr, med utgångspunkt i sedan tidigare etablerad samverkan. Ett gemensamt positionspapper arbetades fram innehållande tre fokusområden: Urfolket samerna, kulturella och kreativa näringar samt arrangörsutveckling. Positionspapperet antogs av regionala utvecklingsnämnden i oktober. Ett officiellt kungörande av Kultur i Norr sker på nationella kulturkonferensen Folk & Kultur 2020.

Kultursamverkansmodellen genomlyses

Under våren fördes dialog med Kulturrådet angående regionens kulturpolitik, utmaningar och åtaganden i enlighet med kultursamverkansmodellen med frågor om hur vi arbetar för breddat deltagande, tillgänglighet och nationella minoriteters kultur.

Under hösten har dialog på nationell nivå förts mellan regionernas politiska företrädare och kulturdepartementet. Den pågående genomlysningen av Kultursamverkansmodellen för framtiden diskuterades liksom grundläggande förutsättningar för "Kultur i hela landet".

Avsiktsförklaring med Svensk Industridesign

På designområdet har regionen tecknat en avsiktsförklaring med Svensk Industridesign för att stärka företags arbete med design.

Arbetet för att minska länets utsläpp inom transportsektorn har förstärkts

Under året har flertalet projekt utvecklats och beviljats för att arbeta ännu mer fokuserat och aktivt för att minska utsläpp av växthusgaser inom länets transportsektor. Transporter och arbetsmaskiner står för 65 % av länets utsläpp.

Fortsatt arbete för regional kompetensförsörjning

Det fortsatta arbetet inom det regionala kompetensförsörjningsarbetet har formats i två projektansökningar. Båda projekten beviljades av finansierarna och har startat upp under hösten. Det ena projektet ska ta fram en modell för matchning i praktiken och utgår bland annat från den överenskommelse Region Jämtland Härjedalen har med Arbetsförmedlingen. Den andra handlar om basfinansiering av det regionala kompetensförsörjningsarbetet och ska fokusera på att hitta en gemensam väg framåt med inblandade aktörer.

3 Mål

3.1 Strategi för länets utveckling

3.1.1 Minskade utsläpp av växthusgaser

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
● Utsläpp av växthusgaser ska minska	640 969	646 663	År 2016 uppgick utsläppen av växthusgaser till 686 676 ton. Utsläppen 2017 var 640 969 ton dvs. en minskning med ca. 7 %. Statistiken tillgängliggörs i december året efter, 6–8 månader senare blir de tillgängliga på läns- och kommunnivå. Ett nytt mål om länets minskade utsläpp av växthusgaser finns i energi- och klimatstrategin som antogs under hösten 2019. Det nya målet är en minskning med 10% per år.

3.1.2 Fler arbetstillfällen och ökad sysselsättning i länet

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
● Antalet anställda har ökat, offentlig sektor	23 532	23 200	Senast tillgängliga statistik avser 2017. Antalet anställda var då 23 532 varav 16 845 kvinnor och 6 687 män. Anställda inom statligt ägda företag och organisationer ingår i siffran för "Antal anställda, näringsliv".
● Antalet anställda har ökat, näringsliv	29 598	28 959	Den senast tillgängliga statistiken avser 2017, då var antalet anställda 29 598 personer varav 10 064 kvinnor och 19 534 män. Här ingår anställda i statligt ägda företag och organisationer (3 112 anställda, varav 1 165 kvinnor och 1 947 män).

3.1.3 Fler invånare i länet

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
● Antal invånare är fler än 2018	130 710	130 047	Antal invånare 2019 är för den 30:e september 2019. Helårsstatistik presenteras i feb-mars 2020. Siffran för september visar dock att målet troligtvis uppnås på helår. Enligt SCB var antalet invånare 2018 130 280 personer, fördelat på 49,4 % kvinnor och 50,6 % män.

3.1.4 Fler företag i länet

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Antalet företag i länet är fler 2017 än 2016	7 773	5 078	2019 fanns det 7773 aktiebolag, enligt Bolagsverket.

3.1.5 Ökat resande med kollektivtrafiken

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Antal resor med Länstrafikens färdbevis ska öka	2 471 962	2 633 000	
 Antal resor med tätortstrafikens färdbevis	3 998 549	3 973 000	
 Antal påstigande i Norrtågstrafik inom länet	346 808	316 000	

3.1.6 Ökade investeringar och genomförande av åtgärder gällande infrastruktur i länet

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Genomförandegraden ska vara hög 2019 (dock bör investeringarna sänkas i förhållande till den totala ramen för länstransportplanen)	100 %	100 %	Genomförandegraden var fortsatt hög under 2019. En inbromsning kommer att ske under 2020 för att få balans i den 12-åriga planen, som revideras vart fjärde år.

3.1.7 Fortsatt utbyggnad av bredband/fiber i länet

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 80% av alla hushåll och företag ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2019	68 %	70 %	Mål och utfall gäller 2018. Utfallet för 2019 vet vi i mars 2020

3.1.8 Ökat antal laddstolpar och tankställen med förnybara drivmedel i länet

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Antal snabbladdare 2019	27	40	Målet 2019 har inte nåtts, men fler snabbladdare är under planering i länet. Täckningen av snabbladdare är relativt god i västra och södra delarna av länets. Det finns fortfarande vita fläckar, framförallt längst E45 norr om Östersund, längst riksväg 87, längst riksväg 84 mellan Sveg och Funäsdalen, samt längst E14 mellan Östersund och Stöde.
 Antal tankställen med förnybara drivmedel 2019	58	50	Målet om 50 tankställen för förnybara drivmedel är uppnått. I utfallet är även två ej publika ED95 stationer

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
			inkluderade.

3.1.9 Förbättra förutsättningarna för ökat digitalt användande i länet

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Digital agenda är uppdaterad	 Nej		Uppdateringen av den digitala agendan genomförs 2020, i samband med att RUS revideras.

3.1.10 Öka tillgängligheten av kultur för alla i hela länet

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Mer än 50% av scenkonstföreställningarna är utanför Östersunds kommun	61 %	51 %	Estrad Norr når produktionsmålen med utbud om 546 föreställningar, vilket är i nivå med tidigare år. 67 % av utbudet har riktats till barn och unga och 61% av utbudet har getts utanför Östersunds kommun.

3.1.11 Skapa förutsättningar för att antalet verksamma inom kulturella kreativa näringar ökar

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Ökning med minst 1% = 12 företag		1 276	Uppföljning sker genom Tillväxtverkets statistikverktyg Kreametern. Det finns inga uppgifter från 2019 då den senaste Kreametern endast redovisar antal företag 2016. Först vid nästa statistikredovisning kan vi följa upp målvärdet. Statistik visar en ökning mellan åren 2010–2016 med 128 företag. För år 2017 anges endast antal sysselsatta inom KKN. 2016–2017 har antal sysselsatta ökat med 33 personer.

3.1.12 Ökad samverkan mellan kultur och hälso- och sjukvård

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Strategiskt arbete med kultur och hälsa har startat	 Ja		Start av arbetet skedde i oktober genom dialog mellan Kultur Z och Folkhälsa Z. En planerad inspirationsdag i maj ska sätta formerna för samverkan där ambitionen är att ta fram en gemensam strategi för länet.

3.2 Strategi för våra medarbetare

3.2.1 Region Jämtland Härjedalen ska upplevas som en attraktiv arbetsgivare och medarbetarna ska trivas på sin arbetsplats

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Arbetsmiljöenkäten: "Jag trivs på min arbetsplats"	5,16	5	Förvaltningsområdet når målet

3.2.2 Sjukfrånvaron för medarbetare inom Region Jämtland Härjedalen ska minska på alla arbetsplatser, särskilt avseende korttidsfrånvaron.

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Sjukfrånvaron ska vara lägre än utsatt målvärde	2,8 %	3 %	På totalen når förvaltningsområdet målet. Dock har kvinnorna högre sjukfrånvaro (3,1) än männen (2,3)

3.2.3 Arbetsmiljöindex på arbetsplatserna ska motsvara en hälsofrämjande arbetsplats

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Arbetsmiljöenkät: "Index hälsofrämjande arbetsplats"	4,91	4,5	Förvaltningsområdet når över målvärdet i arbetsmiljöindex.

3.3 Strategi för ekonomi och verksamhetsresultat

3.3.1 Kostnadskontroll: Nettokostnadsförändringen ska minska

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Nettokostnadsförändring ska minska jämfört med föregående år	0,4 %	1,03 %	Överskottet om 6366 tkr gör att nettokostnadsökningen underskrider budgeterat värde.

3.3.2 Avtalstrohet: Andel av inköpen som skett mot upphandlade avtal ska öka.

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Andelen av inköpen som skett mot upphandlade avtal ska öka.	84 %	95 %	Den modell som används för avtalstroheten har rensats för bland annat inköp av kulturell verksamhet och några andra uppenbara felaktigheter. Avtalstroheten blir då 84%, så arbetet med att nå det högt uppsatta målet 95% fortgår med nya insatser.

3.3.3 Ökade mobilitetsersättningar till Birka och Bäckedal

Mätetal	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Ökad mobilitetsersättning Birka	1 173 551	1 100 000	
 Ökad mobilitetsersättning Bäckedal	543 758	650 000	Trots samma utbildningsutbud som 2018 är det ett annat sökmönster som vi behöver följa upp.

4 Verksamhet

4.1 Produktion

4.1.1 Folkhögskolor

Folkbildning	2017-12	2018-12	2019-12
Deltagarveckor			
-Birka (mål helår 8371)	7171	8438	8686
-Bäckedal (mål helår 4718)	3698	4590	4963

Birkas mål var 8371 deltagarveckor (dtv). Skolan har därmed överproducerat 315 dtv, vilket motsvarar ungefär 8 heltidsstuderande under året.

Bäckedals mål för 2019 var 4718 deltagarveckor (dtv), vilket innebär en överproduktion med 245 dtv.

Med tanke på det stora antalet kurser är överproduktionen liten och beror på att de flesta kurserna varit efterfrågade.

4.1.2 Scenkonst

Scenkonst	2017-12	2018-12	2019-12
Föreställningar	504	589	546
- Estrad Norr, musik	271	337	395
- Estrad Norr, NMD-Z	75	70	30
- Estrad Norr, teater o dans	158	182	122

Målet att nå alla kommuner med produktion av professionell scenkonst har nåtts. Hög kvalitet och nyskriven dramatik genomsyrar produktionerna. Insatser har skett genom förstärkt dialog med kommunerna, genom arrangörsutbildningar och samverkan med körer med flera. Dans, musik och teaterföreställningar samt workshops har erbjudits länets skolor och förskolor. Nybildade Salongsorkestern med 16 musiker har etablerats och turnerat i länet.

5 Väsentliga personalförhållanden

5.1 Antal anställda

Antal månadsavlönade	2016-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2019-12-31
Totalt antal anställda	146	148	151	163
- varav kvinnor	83	91	97	105
- varav män	63	57	54	58

Antal anställda har totalt ökat med 12, varav tre tillsvidareanställda och resterande är visstidsanställda. När detta omvandlas till utförd tid så motsvarar ökningen 5,5 årsarbetare (ÅA).

Ökningen gäller främst handläggare i projekt, som till stor del finansieras av externa medel. Utöver detta har under året assistent och ekonom överförs från verksamhetsstöd till närstöd och till område kultur.

För vissa verksamheter kan det vara en positiv utveckling med en ökning av antalet anställda och därmed ökat utförd tid. Det visar på att förtroendet från våra finansiärer ökar och att utvecklingsresurserna ökar. Detta under förutsättning att nettokostnaden inte överstiger tilldelade medel. Inom område kultur varierar den utförda tiden beroende på om de tillfälligt anlitade kulturarbetarna anställs eller anlitas som företagare med F-skatt, dessa är svåra att ta med i beräkningen.

Förvaltningsområdet har en könsfördelning på 64% kvinnor och 36% män.

5.2 Utförd tid

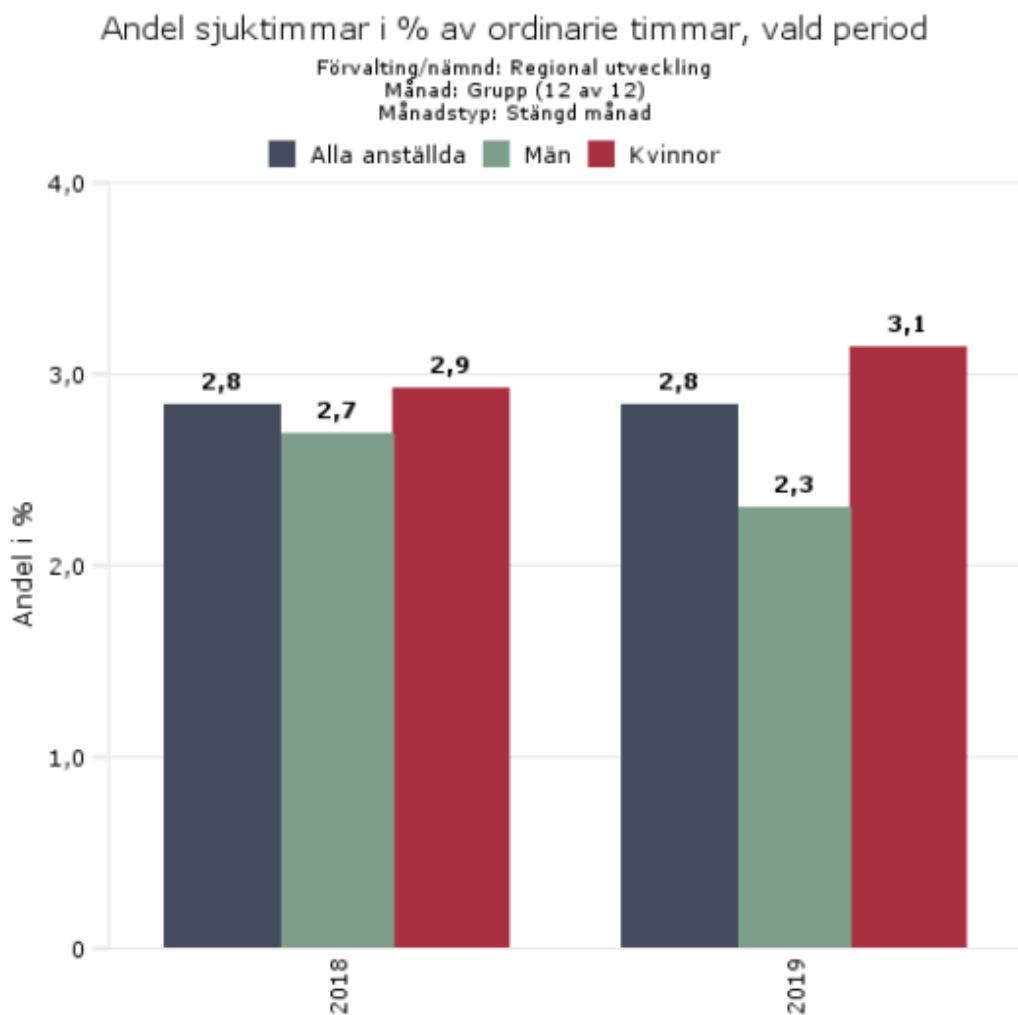
5.2.1 Utförd tid Regionala utvecklingsnämnden

	2016	2017	2018	2019
Handläggare		50,7	44,5	48,6
Lärare		27,6	27,9	27,1
Måltidspersonal		7,3	7,3	7,0
Lokalvårdare		2,4	2,7	2,8
Övriga		31,8	32,3	33,6

Jämfört med föregående år har den utförda tiden ökat med 5,5 årsarbetare (ÅA). Ökningen är främst beroende på pågående projekt.

5.3 Sjukfrånvaro - Hälsofrämjande arbete

Sjukfrånvaro - Andel sjuktimmar



Sjukfrånvaro - Antal sjukfall och timmar per intervall

Utskrivet: den 13 januari 2020

Modell byggd: 04:11 den 7 januari 2020

Aktuellt datum: 2019-12

Förvalting/nämnd: Regional utveckling

Antal sjuktimmar per intervall

År: 2019							
Sjuktimmar	1	2 - 14	15 - 30	31 - 59	60 - 180	181 -	Totalt
01 Januari	83	227	16		460	358	1 144
02 Februari	80	760	122		358	284	1 604
03 Mars	27	239			232	236	734
04 April	85	215	178		248	200	925
05 Maj	43	239	128		225	272	906
06 Juni	16	63			83	188	350
07 Juli		173				111	284
08 Augusti	8	133				105	246
09 September	40	273				101	414
10 Oktober	57	352				111	520
11 November	83	329			56	100	568
12 December	44	165	13		288	86	596
Total	566	3 165	456		1 950	2 152	8 288

År: 2018							
1	2 - 14	15 - 30	31 - 59	60 - 180	181 -	Totalt	
25	346			272	100	743	
48	340	8	120	140	152	808	
57	378	97	134	46	252	964	
20	181		144	40	240	625	
8	118			42	252	420	
32	126			28	234	420	
	88				308	396	
8	218				322	548	
50	257			54	298	658	
26	269			230	230	754	
12	337			273	244	866	
49	167			236	272	724	
333	2 824	105	398	1 361	2 904	7 924	

Kommentarer

Totalt ligger sjukfrånvaron under målvärdet på högst 3% av den utförda tiden (2,8%). När det gäller fördelningen på kön ligger kvinnor över målvärdet (3,1%) och männens ligger under målvärdet (2,3%). Vid längre sjukskrivningar upprättas rehabiliteringsplaner. Kortare sjukskrivningar beror främst på infektioner.

5.4 Jämställdhet, mångfald, kränkande särbehandling, sexuella trakasserier, trakasserier och diskriminering

Beskriv hur ni har arbetat med jämställdhet och mångfald:

Utifrån de kunskapshöjande insatserna i det tidigare projektet "jämställd regional tillväxt" är frågorna alltså integrerade i planer och aktiviteter som utförs inom alla verksamheter. Det kan handla om att förlägga sammankomster för optimalt deltagande för alla, fokus på jämställdhet i planer såsom cykelvägar, broar istället för tunnlar. Område Velfärd klimat och kompetens tillämpar kunskapen i flertalet projekt bland annat genom workshops samt lyfter på varje APT bra och dåliga exempel gällande frågan.

Fördjupning i kunskapen kring normkritiskt förhållningssätt har genomförts under året på ett flertal arbetsplatsträffar.

Inom område kultur finns en grundläggande utbildning sedan ett tidigare projekt som resulterat i en HBTQ handbok som implementeras i verksamheten. Perspektiven är ständigt närvarande i konstnärliga val, verkställande, uppföljning och analys av verksamhet.

Beskriv hur ni har arbetat med kränkande särbehandling, sexuella trakasserier, trakasserier och diskriminering.

Ämnet lyfts och diskuteras på arbetsplatsträffar. Det är viktigt att vara observant inte bara på sig själv utan även på andra arbetskamrater, och att det är tydligt hur man gör - vart man kan vända sig om trakasserier uppkommer och vilka riktlinjer som finns.

Område Kultur har haft två utbildningstillfällen gällande jämställdhet jämlikhet och mångfald under året. Vidare har man sedan 2018 en riktlinje rörande kränkande särbehandling, sexuella trakasserier, trakasserier och diskriminering. Alla nyanställda informeras om riktlinjen. Riktlinjen utformas bland annat som en värdegrundsbilaga, som biläggs alla upprättade kontrakt och signeras, där o-tolerans gäller angående alla former av trakasserier.

5.5 Arbetsmiljö

Medarbetarenkäten visar på att medarbetarna trivs på arbetet och är engagerade och motiverade. Dock är arbetsbelastningen hög inom flera verksamheter. Insatser genomförs för att minska arbetsbelastningen och därmed förbättra arbetsmiljön. Detta bland annat genom att minska antalet eftersläpande ansökningar och redovisningar. Inom vissa befattningar är sårbarheten stor då respektive tjänst/sakområde endast innehåller en tjänsteperson.

På arbetsplatsträffar och på kommittéer finns alltid arbetsmiljöpunkten med som en stående punkt och under året har det varit många givande och konstruktiva diskussioner. Risk- och konsekvensanalyser upprättas vid behov. Skyddsronder har genomförts med undantag för två verksamheter.

Inom förvaltningsområdet är det generellt mycket låg sjukfrånvaro, dock har kvinnorna högre sjukfrånvaro än målvärdet, vilket förklaras av några längre sjukfall. Vid upprepad korttidsfrånvaro genomförs uppföljningssamtal för att tidigt fånga upp eventuella orsaker och hur de kan förebyggas. Vid längre sjukskrivningar upprättas rehabiliteringsplan.

5.6 Skyddsrand

Ja	Nej
Kulturen Välfärd klimat och kompetens Näringsliv	Infrastruktur och kommunikationer Förvaltningsområdesgemensamt / Närstöd

Kommentera: Identifierade risker? Friskfaktorer/riskfaktorer?

Insatser utifrån skyddsrandsprotokoll genomförs löpande. Riskfaktorer elimineras.

Exempel på risk- och friskfaktorer:

- **Riskfaktor:** vissa sammanhang otydlig arbetsfördelning mellan olika funktioner.
- **Friskfaktor:** Tydliggöra vem som gör vad och när.
- **Riskfaktor:** Några upplever stor arbetsbelastning
- **Friskfaktor:** Påbörja ett områdesövergripande utvecklingsarbete kopplat till att minska sårbarheten i våra projekt och verksamheter.
- **Friskfaktor:** Hälsa och återhämtning

5.7 Chef- och ledarskap

Om ni har nyanställt några chefer under året: Har de introducerats enligt fastställt chefsintroduktionsprogram? Om inte, varför?

Det har under året rekryterats två chefer, en servicechef till Bäckedals folkhögskola och en tillförordnad områdeschef till Infrastruktur och kommunikationer. Dessa chefer har inte introducerats enligt fastställt chefsintroduktionsprogram. Anledningen till detta är att tillförordnad områdeschef tidigare varit chef inom förvaltningsområdet och för servicechefen har fokus hittills varit att komma in i arbetet på folkhögskolan för att få en bra helhetsbild av verksamheten. Avståndet påverkar också då folkhögskolan ligger i Sveg och det tar mycket tid att resa till Östersund för att delta i chefsutbildning.

Om ni haft chefer som slutat under året: Har de återgått till sin grundanställning, övergått till andra arbeten inom Region Jämtland Härjedalen eller har de avslutat sin anställning?

Inga chefer har slutat under året.

6 Ekonomiskt resultat

Intäkter och kostnader i tkr	Ack utfall	Ack budget	Bud-Utf Diff	Ack utfall fg år	Ack utf- Ack fg år Diff
Avgifter	1 852	3 837	-1 985	1 715	137
Försäljning	24 633	21 391	3 242	23 056	1 578
Erhållna bidrag	107 450	75 704	31 746	106 718	732
Övriga intäkter	7 556	6 084	1 472	2 914	4 642
Summa Intäkter	141 491	107 016	34 475	134 403	7 089
Personalkostnader	-95 594	-87 793	-7 802	-92 057	-3 538
Köp av verksamhet	-15 509	-19 525	4 016	-15 033	-476
Verksamhetsanknutna tjänster	-14 475	-10 141	-4 334	-12 236	-2 239
Material och varor	-3 382	-3 595	213	-3 243	-139
Lämnade bidrag	-272 371	-267 135	-5 236	-270 417	-1 953
Lokaler	-20 053	-28 502	8 449	-19 785	-268
Förbrukn.inv, rep o underhåll	-6 535	-2 020	-4 515	-5 480	-1 056
Bilhyra, övr trp.medel o frakt	-1 309	-648	-661	-1 658	349
Tjänsteresor och logi	-4 937	-1 232	-3 705	-6 185	1 248
Konsultkostnader	-18 597	-6 458	-12 139	-16 289	-2 308
Övriga kostnader	-6 086	-3 360	-2 726	-7 549	1 464
Avskrivningar/finansnetto	-794	-1 125	331	-1 349	555
Summa Kostnader	-459 643	-431 533	-28 109	-451 281	-8 362
Summa Verksamhetens nettokostnader	-318 151	-324 517	6 366	-316 879	-1 273

6.1 Verksamhetens intäkter

Överskottet av intäkter uppgår totalt till 34 475 tkr och beror till allra största delen på intäkter i projekt, vilka inte var kända vid budgettillfället. Detta är också den största orsaken till att kostnaderna överstiger budget. Projekten är mycket svåra att budgetera årsvis och de styrs därför genom kontinuerliga uppföljningar / avrapporteringar mot den ursprungliga ansökan och tillhörande beslutsdokument.

Folkhögskolorna genererar också högre intäkter än budgeterat, beroende på osäkerhet om elevantal vid budgettillfället.

6.2 Verksamhetens bruttokostnader

Ökade kostnader jämfört med budget uppgår till 28 109 tkr och beror till största delen på kostnader i projekt, vilka inte var kända vid budgettillfället. Detta är också den största orsaken till att intäkterna överstiger budget. Projekten är mycket svåra att budgetera årsvis och de styrs därför genom kontinuerliga uppföljningar / avrapporteringar mot den ursprungliga ansökan och tillhörande beslutsdokument.

Folkhögskolornas budgetering präglas av respekt för den osäkerhet som gäller elevantalet vid budgeteringstillfället. Den höga antagningen har för 2019 inneburit att såväl intäkter som kostnader överstiger budget.

Övriga verksamheter redovisar nästan undantagslöst något lägre kostnader än budgeterat.

6.3 Verksamhetens resultat jämfört med budget

Regionala utvecklingsnämndens verksamheter har under 2019 genererat ett överskott uppgående till 6366 tkr jämfört med budget. Nettokostnadsökningen stannar därmed på blygsamma 0,4%, jämfört med budgeterade 1,03%. Samtliga verksamhetsområden visar överskott, där de största finns inom Kultur och Velfärd, klimat och kompetens.

Område (belopp i tkr)	Kostnader	Intäkter	Nettobudget (regionanslag)	Resultat
Förvaltningsgemensamt	-19 173	13 484	5 757	68
Näringsliv	-44 762	22 443	22 988	669
Infrastruktur och kommunikationer	-218 378	6 687	212 322	631
Kultur	-92 159	38 161	55 690	1 692
Velfärd, klimat och kompetens	-85 170	60 716	27 760	3 306
SUMMA	-459 642	141 491	324 517	6 366

Inom område Kultur beror överskottet främst på att vissa bidrag inte haft några sökande och att tidigare års bidrag betalats tillbaka eftersom aktiviteterna ställts in. Valet att resa med tåg har inneburit lägre resekostnader inrikes. Scenkonstens överskott, som utgör nära hälften av områdets redovisade, beror på att produktioner blivit billigare än beräknat, främst Inom konstmusiken.

Inom Velfärd klimat och kompetens har folkhögskolorna bidragit med överskott, främst tack vare stort elevantal i populära utbildningar. Områdets ekonomi har gynnats av att budgeterade medel för medfinansiering av projekt inte behövt nyttjas, eftersom extern finansiering varit större än beräknat. En tjänstledighet har också kunnat klaras med befintliga resurser.

7 Investeringar

Årets beslutade och avslutade investeringar per objekt	Utfall helår 2019	Budget helår 2019	Kommentera avvikelse från budget
Konstnärlig utsmyckning i samband med byggprojekt	326	350	
Videokonferensutrustning	201	200	
Under 2019 beviljade investeringar per objekt som ännu inte genomförts	Budget helår 2019	Har kontakt tagits med upphandling innan september månad och/eller har ansökan om förlängning lämnats till inv.rådet? Ja eller Nej	Om ja och ansökan har beviljats, ange planerad tid för genomförande. Om nej, investeringen dras tillbaka.
Väggelement mobila scenen	195	Ja	Så snart vi hittar en leverantör
Objektivkit	100	Nej	
Förstärkare till högtalarsystem	120	Nej	



8

Regionala utvecklingsnämndens
internkontrollplan 2020

RUN/198/2019

2020-02-18

Sekretariatet
Daniel Nilsson
Tfn: 063-14 75 71
E-post: daniel.l.nilsson@regionjh.se

RUN/198/2019

Regionala utvecklingsnämndens internkontrollplan 2020

Ärendebeskrivning

Enligt kommunallagen 6 kap 6§ ska nämnderna inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. Nämnderna ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Regionala utvecklingsnämnden har tidigare år antagit en plan för sin interna kontroll samt följt upp denna två gånger per år.

Under hösten 2019 startade ett större projekt inom Region Jämtland Härjedalen med syfte att få en bättre helhetsbild över regionens verksamheter samt att minska risken att pengar och resurser läggs på fel saker i regionens arbete. Det har identifierats ett behov av att kunna arbeta med riskidentifiering och analys på olika nivåer i regionen samtidigt som ledningen vill få en tydlig överblick över de risker som finns och de åtgärder som är kopplade till respektive risk. Regionen har även ett behov av att enkelt kunna tydliggöra ansvaret kring internkontroll. Implementeringen av internkontrollen i ett IT-baserat systemstöd är planerad till andra kvartalet 2020. Nämnden kommer här att få en bättre överblick över de risker som finns i verksamheten, såväl på lednings- som enhetsnivå.

Med anledning av ovanstående föreslås att nämnden avvaktar med framtagande av en internkontrollplan för 2020 tills dess det nya arbetssättet är implementerat.

Regiondirektörens förslag

Fastställande av regionala utvecklingsnämndens plan för intern kontroll 2020 flyttas till junisammanträdet.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Mikael Ferm
Regionstabschef

Utdrag till

Regionstyrelsen



9

Kursutbud höstterminen 2020 Birka
folkhögskola
RUN/68/2019



2020-02-05

Välfärd, klimat och kompetens

Marina Gregorsson

Tfn: 063146619

E-post:

RUN/68/2019

Kursutbud höstterminen 2020 Birka folkhögskola

Ärendebeskrivning

Den 24 april 2017, § 73, antog folkhögskolestyrelsen (regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott) en Folkhögskoleplan för Birka och Bäckedals folkhögskolor (RUN/257/2017). I denna framgår att folkhögskolestyrelsen ska ta beslut om längre utbildningar på skolorna ska avslutas eller om nya ska startas.

Av regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan för 2020 (RUN/70/2019) framgår att nämnden, tillika folkhögskolestyrelse för Birka och Bäckedal, ska fastställa kursutbudet inför höstterminen 2020 vid sitt sammanträde i februari.

Birka folkhögskola genomför folkbildningsverksamhet i följande former:

- långa och korta folkhögskolekurser,
- deltids- och distanskurser,
- studiecirklar, kulturprogram och öppen folkbildning,
- uppdragsutbildningar och utvecklingsarbete, samt
- externt finansierad verksamhet som ligger i linje med huvuduppdraget.

Kursutbudet för innevarande vårtermin fastställdes av regionala utvecklingsnämnden i september 2019, § 126. Då Birka har färre deltagarveckor än tidigare så minskas intaget på Skogsutbildning från 30 till 15 deltagare, och kursen Fritidsledarutbildning 50% avslutas på grund av minskad efterfrågan.

Regiondirektörens förslag

Kursutbud för Birka folkhögskola höstterminen 2020 fastställs.

I tjänsten

Hans Svensson

Regiondirektör

Marina Gregorsson

Områdeschef Välfärd, klimat och kompetens

Utdrag till

Rector Birka folkhögskola

- **YRKESUTBILDNINGAR**

Behandlingspedagogutbildning (36 platser, heltid, 2-årig utbildning)

20200824 – 20201218	17 veckor
20210104 – 20210528	21 veckor = 38 veckor

Beroendeterapeututbildning 50% (15 platser, 1-årig utbildning, distansutbildning)

20200824 – 20201218	17 veckor
20210104 – 20210528	21 veckor = 38 veckor

Skogsutbildning 50% (15 platser, 1-årig utbildning, distansutbildning)

20200824 – 20201218	17 veckor
20210104 – 20210618	24 veckor = 41 veckor

OnlineVideoCreator (30 platser, heltid, 1-årig utbildning, distansutb, kursstart varje termin)

OVC5+6	20200824 – 20201218	17 veckor
OVC6:	20210104 – 20210528	21 veckor = 38 veckor

Fritidsledarutbildning 100% (20 - 30 platser, heltid, 2-årig utbildning, distansutbildning)

20200817 – 20201218	18 veckor
20210104 – 20210604	22 veckor = 40 veckor

Fritidsledarutbildning 50% (5 platser, 2-årig utbildning, distansutbildning. Sista kursen!)

20200727 – 20201218	21 veckor (Denna kurs avslutas härmed)
---------------------	--

- **ALLMÄN LINJE (70 platser, heltid)**

Grund - Allmän

20200824 – 20201218	17 veckor
20210104 – 20210528	21 veckor = 38 veckor

- **MUSIKUTBILDNINGAR (56 platser, heltid, 2-årig utbildning)**

Jazz – Folkmusik - Klassisk musik - Singer songwriter/Musikproduktion

20200824 – 20201218	17 veckor
20210104 – 20210528	21 veckor = 38 veckor



10

Kursutbud höstterminen 2020 Bäckedals
folkhögskola
RUN/69/2019



2020-02-05

Välfärd, klimat och kompetens

Marina Gregorsson

Tfn: 063146619

E-post:

RUN/69/2019

Kursutbud höstterminen 2020 Bäckedals folkhögskola

Ärendebeskrivning

Den 24 april 2017, § 73, antog folkhögskolestyrelsen (regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott) en Folkhögskoleplan för Birka och Bäckedals folkhögskolor (RUN/257/2017). I denna framgår att folkhögskolestyrelsen ska ta beslut om längre utbildningar på skolorna ska avslutas eller om nya ska startas.

Av regionala utvecklingsnämndens verksamhetsplan för 2020 (RUN/70/2019) framgår att nämnden, tillika folkhögskolestyrelse för Birka och Bäckedal, ska fastställa kursutbudet inför höstterminen 2020 vid sitt sammanträde i februari.

Bäckedals folkhögskola genomför folkbildningsverksamhet i följande former:

- långa och korta folkhögskolekurser,
- deltids- och distanskurser,
- studiecirkelar, kulturprogram och öppen folkbildning,
- uppdragsutbildningar och utvecklingsarbete, samt
- externt finansierad verksamhet som ligger i linje med huvuduppdraget.

Kursutbudet för innevarande vårtermin fastställdes av regionala utvecklingsnämnden i september 2019, § 127. Inför höstterminen 2020 sker inga förändringar i kursutbudet.

Regiondirektörens förslag

Kursutbud för Bäckedals folkhögskola höstterminen 2020 fastställs.

I tjänsten

Hans Svensson

Regiondirektör

Marina Gregorsson

Områdeschef Välfärd, klimat och
kompetens

Utdrag till

Rector Bäckedals folkhögskola

BÄCKEDALS KURSUTBUD HÖSTTERMINEN 2020

Allmänna kurser

Allmän linje Gymnasienivå	ca 35 platser	heltidsstudier
Allmän linje Grundkurs	ca 18 platser	heltidsstudier

Särskilda kurser

Hållbar kunskap	12 platser	heltidsstudier
Textil - Hantverk, historia, hållbarhet	12 platser	heltidsstudier
MNT (Människa, Natur, Teknik)	12 platser	heltidsstudier
Skinngarvning, grundkurs	12 platser	heltidsstudier
Korta skinnkursen, 4v	12 platser	heltidsstudier

Forntida smide & metallhantverk	12 platser	heltidsstudier
Forntida smide & metallhantverk steg 2	2-4 platser	heltidsstudier

Hantverk påbyggnadskurs	4-6 platser	hel- och deltid
Vävkurs	8 platser	deltidsstudier
Datakurs för seniorer	12 platser	deltidsstudier

Distanskurser

Psykologi 1 & 2B	18 platser	deltidsstudier
Fotografering	25 platser	deltidsstudier

Korta kurser

Genomföres under två sommarkursveckor.

I samarbete med Arbetsförmedlingen

Bäckedals folkhögskola har beviljats 15 platser för att bedriva SMF-kurs (Studie Motiverande Folkhögskolekurs) i samverkan med Arbetsförmedlingen. För att kursen ska kunna starta krävs dock avisering av deltagare från Arbetsförmedlingen. Under våren aviserade Arbetsförmedlingen 0 deltagare.

Kurser under uppbyggnad

I samverkan med Jamtli pågår uppbyggnad av en kurs i byggnadsvård. Kursen planeras till våren 2021 och är en del av Interregprojektet *Traditionellt hantverk och hållbart byggande i Nordens gröna bälte 2018-2021*. Bäckedals folkhögskola utreder även förutsättningar att kunna starta upp en kurs i timring.

Kommentar

Antalet platser följs noga så att skolan kommer så nära tilldelade deltagarveckor från staten som möjligt. Preliminärt 4.520 dtv. för 2020.

Bäckedals fhsk 2020-02-02
Magnus Arreflod, rektor



11

Region Jämtland Härjedalens deltagande i
Conference of Peripheral and Maritime
Regions (CPMR)

RUN/58/2019

2020-02-18

Regional utveckling

Anna Omberg

Tfn: 063-146565

E-post: anna.omberg@regionjh.se

RUN/58/2019

Region Jämtland Härjedalens deltagande i Conference of Peripheral and Maritime Regions (CPMR)

Ärendebeskrivning

Under våren 2019 gjorde regionala utvecklingsnämnden en översyn av sitt engagemang och deltagande i nätverk som i stort handlat om samverkan och påverkan i det politiska flernivåsystemet. En av effekterna av översynen var nämndens beslut (§ 46/2019) att engagera sig i det europeiska påverkansnätverket och tankesmedjan *Conference of Peripheral and Maritime Regions* (CPMR). Nämndens ansökan om medlemskap beviljades av CPMR:s politiska byrå i juni 2019.

Medlemskapet innebär att Region Jämtland Härjedalen deltar i CPMR:s centrala organisation. Kostnaden för medlemskapet uppgår till 11 450 euro för år 2020. *CPMR:s generalförsamling* samlar en gång per år CPMR:s medlemsregioner för att anta politiska riktlinjer och budget. Regionala utvecklingsnämnden utsåg en ledamot och en ersättare till generalförsamlingen i september 2019, § 151. Generalförsamlingen leds av CPMR:s ordförande. Ordföranden väljs av den politiska byrån på en tvåårig mandatperiod. Ordföranden är idag Vasco Alvares Cordeiro, från Azorernas regionala styre.

Den politiska byrån är CPMR:s huvudsakliga beslutsfattande församling, den träffas två gånger per år. Den politiska byrån implementerar beslut och förslår de politiska riktlinjerna som presenteras för generalförsamlingen för antagande eller inte. Endast politiska företrädare tillåts i byrån, och endast politiska företrädare har rösträtt. Medlemsregionerna nominerar, per land, en ledamot och en ersättare till den politiska byrån. Sveriges nominering av ledamot och ersättare till den politiska byrån sker genom *CPMR Sverige*. I CPMR Sverige representeras Region Jämtland Härjedalen av den ledamot eller ersättare som utsetts till CPMR:s generalförsamling.

Inom CPMR finns sex geografiska undergrupperingar/kommissioner där medlemsregionerna kan delta. Region Jämtland Härjedalen föreslås delta i Östersjökommissionen/*Baltic Sea Commission* (BSC) med en ledamot och en ersättare. Kostnaden för medlemskapet i BSC uppgår till 5000 euro för år 2020.

BSC stödjer arbetet med EU:s strategi för Östersjöregionen; en strategi som enligt förordningen om regionalt tillväxtarbete är något som de svenska regionerna ska arbeta för att förverkliga. BSC arbetar för starkare inblandning av regionala aktörer i arbetet med strategin. BSC håller en årlig generalförsamling och antar arbetsplan och budget. Inom BSC arbetar man med tre tematiska områden: tillgänglighet och transport, maritima frågor samt förnyelsebar energi. Utifrån Region Jämtland Härjedalens och regionala utvecklingsnämndens prioriteringar föreslås att regionen deltar i arbetsgruppen för tillgänglighet och transport. Fokusområden för arbetsgruppen är idag: Översynerna av Connecting Europe Facility (CEF) och Trans-European Transport Network (TEN-T), Statsstöd för flygplatser samt anknytningar till tredje land. I arbetsgruppen representeras Region Jämtland Härjedalen av den ledamot eller ersättare som utsetts till BSC.

Regiondirektörens förslag

Region Jämtland Härjedalens deltagande i Conference of Peripheral and Maritime Regions (CPMR) består av deltagande i CPMR:s generalförsamling, inklusive CPMR Sverige, samt deltagande i Östersjökommissionen/Baltic Sea Commission (BSC), inklusive BSC:s arbetsgrupp för tillgänglighet och transport.

I tjänsten

Hans Svensson
Regiondirektör

Anders Byström
Regional utvecklingsdirektör

Utdrag till

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



12

Fördelning av statliga bidrag till regional
kulturverksamhet 2020 inom
Kultursamverkansmodellen

RUN/392/2019

2020-02-03

Kultur
Ingrid Printz
Tfn: 063147600
E-post: ingrid.printz@regionjh.se

RUN/392/2019

Fördelning av statliga bidrag till regional kulturverksamhet 2020 inom Kultursamverkansmodellen

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har ansvaret att fördela vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet enligt förordningen (2010:2012). Antagen kulturplan 2019–2022 är styrande för utformning av verksamheten och ger en bild av regionala utmaningar och kulturens breda samhällsuppdrag. Regionen är mottagare av statsbidraget och ansvarar för att bidragsgivningen främjar en god tillgång för länets invånare till professionell teater-, dans- och musikverksamhet, museiverksamhet - och museernas kulturmiljöarbete, biblioteksverksamhet och läs- och litteraturfrämjande verksamhet, professionell bild-och formverksamhet, regional enskild arkivverksamhet, filmkulturell verksamhet och främjande av hemslojd.

Regionens bidrag till sju kulturområden inom kultursamverkansmodellen uppgår 2020 till 42 839 tkr (inkl. Östersunds kommuns anslag till Jamtli om 11 432 tkr). Kulturrådets beslut 2020 om statsbidrag till regionen inom samverkansmodellen uppgår till totalt 32 239 tkr. Av dessa medel är 950 tkr en tillfällig förstärkning i syfte att öka utbud och tillgänglighet till biblioteksverksamheten i regionen. Beslutet innebär en ökning av statsbidraget till regionen med 1,6% uppräknings för pris och löneomräkning. Ändamålet med bidraget är att uppfylla de nationella kulturpolitiska målen.

Föreliggande förslag till beslut om slutlig fördelning av det statliga bidraget utgår från angivna prioriteringar i ansökan. Region Jämtland Härjedalens slutliga fördelning av medlen ska redovisas till Kulturrådet senast den 31 mars. Inom område scenkonst ska särskilt redovisas hur kvalitetsförstärkande medel har fördelats. Senast den 17 maj ska en kvantitativ och kvalitativ redovisning ske av föregående år i enlighet med Kulturrådets riktlinjer.

I särskilt beslut har Estrad Norr för 2020 beviljats statsbidrag för förstärkning av den musikaliska scenkonsten med 1 398 tkr.

Regiondirektörens förslag

Fördelning av de statliga verksamhetsmedlen till de statsbidragsberättigade kulturverksamheterna för 2020 fastställs i enlighet med dokumentet *Finansiering av regional kulturverksamhet 2020*.

I tjänsten

Hans Svensson
Regiondirektör

Ingrid Printz
Område Kultur

Utdrag till

Områdeschef Kultur
Stiftelsen Jamtli
Föreningsarkivet Jämtlands län
Riksteatern Jämtlands län

Finansiering av regional kulturverksamhet 2020

Område, Samverkansmodellen	Totalt tkr	Verksamheter	Regional finansiering tkr		Kommunal finansiering tkr		Statlig finansiering tkr		Särskild förstärkn. statsbidrag tkr	Statl komp. musik tkr
	2020		2019	2020	2019	2020	2019	2020	2020	2020
Professionell teater-, dans- och musikverksamhet	31 077									
	29 688	Estrad Norr (uppdrag)	12 303	12 376	0	0	16 513	17 312		1398
	1 089	Riksteatern J/H (avtal)	653	668	0	0	371	421		
	150	Nordcirkus (avtal)	0	150	0	0	0	0		
	150	Undantaget (avtal)	0	150	0	0	0	0		
Museiverksamhet och museernas kulturmiljöarbete	39 041	Jamtli Basuppdrag och Särskilda satsningar exkl. NMJ (avtal)	18 863	19 301	10 458	10 701	9 207	9 039		
Biblioteksverksamhet och läs- och litteraturfrämjande verksamhet	4 794	Regional biblioteksverksamhet (uppdrag)	3 238	3 533	0	0	1 236	311	950	
Professionell bild- och formverksamhet	5 175									
	2 462	Nationalmuseum Jamtli (avtal med Jamtli)	507	731	720	731	1 012	1 000		
	2 713	Bildkonsten (uppdrag)	1 821	2 013	0	0	448	700		
Regional enskild arkivverksamhet	2 063	Föreningsarkivet i Jämtlands län (avtal)	1 580	1 615	0	0	398	448		
Filmkulturell verksamhet	2 477	Filmpool (uppdrag)	1 224	1 252	0	0	935	1 225		
Främjande av hemslöjd	1 883	Hemslöjdskonsulenter (uppdrag)	1 000	1 050	0	0	676	833		
Summa områden:	86 510		41 189	42 839	11 178	11 432	30 796	31 289	950	1 398

Kultur
Ingrid Printz
Tfn: 063147600
E-post: ingrid.printz@regionjh.se

2020-01-16

RUN/392/2019

Fördelning av statliga bidrag 2020 inom Kultursamverkansmodellen

Region Jämtland Härjedalen har ansvaret att fördela vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet enligt förordningen (2010:2012). Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022, är styrande för utformningen av verksamheten och ger en bild över regionala utmaningar och kulturens breda samhällsuppdrag. Region Jämtland Härjedalen är mottagare av statsbidraget och ansvarar för att bidragsgivningen främjar en god tillgång för länets invånare till professionell teater-, dans- och musikverksamhet, museiverksamhet - och museernas kulturmiljöarbete, biblioteksverksamhet och läs- och litteraturfrämjande verksamhet, professionell bild- och formverksamhet, regional enskild arkivverksamhet, filmkulturell verksamhet och främjande av hemslöjd.

Regionens bidrag till sju kulturområden inom kultursamverkansmodellen uppgår verksamhetsår 2020 till 42 839 tkr, (inkl. Östersunds kommuns anslag till Jamtli om 11 432 tkr). Kulturrådets beslut om fördelning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet 2020 inom samverkansmodellen uppgår till totalt 32 239 tkr. Av dessa medel är 950 tkr en tillfällig förstärkning i syfte att öka utbud och tillgänglighet till biblioteksverksamheten i regionen. Beslutet innebär en ökning av statens bidrag till regionen med 1,6 % uppräknings från föregående år för pris och löneomräkning. I kulturrådets beslut anges att ändamålet med statsbidraget är att bidra till att uppfylla de nationella kulturpolitiska målen och att regionen har en kulturplan som uppfyller kraven på vad en sådan plan ska uppfylla. I beslutet anges vidare att regionen ska fördela medlen enligt förordningen till verksamheter som också får bidrag från region, kommun eller annan huvudman.

Föreliggande förslag till beslut om slutlig fördelning av de statliga verksamhetsmedlen utgår från angivna prioriteringar i regionens ansökan. 2020 läggs tyngd fortsatt vid att tillgängliggöra kulturutbud av hög kvalitet, tillvarata digitaliseringens möjligheter, utveckla den kulturella infrastrukturen och ge utrymme för konst- och kulturområden med svag struktur. Dessutom samverka med och ge goda förutsättningar för fria kulturskapare och aktörer.

I förslag till fördelning av statlig finansiering 2020 har hänsyn tagits såväl till avtalsparterna Jamtli, Föreningsarkivet i Jämtland och Riksteatern JH som till Estrad Norr och till de mindre regionala verksamheterna inom enheten kulturutveckling. Regionens beslut om slutlig fördelning av medlen ska redovisas för Kulturrådet senast den 31 mars 2020. Inom område scenkonst ska särskilt redovisas hur kvalitetsförstärkande medel har fördelats. Senast den 17 maj ska en kvantitativ och kvalitativ redovisning ske för föregående år i enlighet med Kulturrådets riktlinjer.

Estrad Norr har utöver statsbidrag genom kultursamverkansmodellen, i särskilt beslut för 2020 erhållit statsbidrag för förstärkning av den musikaliska scenkonsten med 1 398 tkr. Dessa medel riktas till regionala musikinstitutioner med syfte att möjliggöra en mångsidig verksamhet av hög kvalitet och god tillgänglighet i hela landet.

Ärende

Fördelning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet för år 2020 inom ramen för kultursamverkansmodellen

Sökande

Region Jämtland Härjedalen, (org. nr 232100-0214), Box 654, 831 27 Östersund.

Beslut

- Statens kulturråd beviljar *Region Jämtland Härjedalen* bidrag om 32 239 000 kronor att fördelas i enlighet med förordningen (2010:2012) om fördelning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet under 2019.
- Av dessa är 950 000 kr en tillfällig förstärkning i syfte att öka utbudet och tillgängligheten till folkbiblioteksverksamheten i regionen.
- Bidraget ska även användas för kvalitetsförstärkande insatser inom scenkonstområdet. Regionen ska fördela dessa medel till verksamheter som främjar utveckling, förnyelse och kompetensutveckling inom scenkonstområdet.
- Bidraget betalas ut kvartalsvis
- Kulturrådets villkor för mottagandet av bidraget framgår av *bilaga 1*.

Ärendets handläggning och beredning

Ansökan

Region Jämtland Härjedalen inkom den 23 oktober 2019 med en framställan om statlig medfinansiering för år 2020. Till stöd för framställan har *Region Jämtland Härjedalen* sin regionala kulturplan för perioden 2019-2022 som inkom till Kulturrådet den 17 oktober 2018. Kulturplanen är framtagen i samverkan med regionens kommuner och efter samråd med bland andra företrädare för regionens professionella kulturliv och den ideella sektorn och godkänd av Regionstyrelsen.

Regionen äskar om sammanlagt 32 982 000 kr. Äskandet avser en förstärkning av det statliga bidraget motsvarande 1 236 000 kronor. Förstärkningen söks bland annat för utökade kostnader för administrativ hantering av kultursamverkansmodellen.

Regionens pris- och löneomräkning är beräknad till 2,3 procent.

Beslutet och beredningen

Detta beslut har fattats av Kulturrådets styrelse genom ordförande Svante Weyler och ledamöterna Malena Ernman, Ann-Sofie Köping Olsson, Po Tidholm, Klara Tomson och generaldirektören Staffan Forssell.

Ärendet har även beretts med kultursamverkansmodellens *Samverkansråd* som inrättats av regeringen. I beredningen deltog Magnus Aspegren, VD *Riksteatern*; Karin Grönvall, riksbibliotekarie *Kungliga biblioteket*; Jörgen Peters, länsråd vid *Länsstyrelsen* i Halland; Friedrike Roedenbeck, kanslichef *Nämnden för hemslöjdsfrågor*; Anna Söderbäck, direktör *Konstnärsnämnden*; Anna Serner, VD *Svenska Filminstitutet* och Karin Åström Iko, riksarkivarie *Riksarkivet*.

Ärendet har föredragits för styrelsen och samverkansrådet av regional koordinatör Margareta Brilioth och handläggarna Ove Bengtsson och Andreas Åberg.

I beredningen av ärendet har följande personer ur *Kulturrådets* ledningsgrupp deltagit: enhetscheferna Veronica Lamppa Lönnbro, Magnus Boström, Lotta Brilioth Björnstad och Bongi MacDermott.

I beredningen av ärendet har även följande sakkunniga handläggare från *Kulturrådet* deltagit: Monica Christensen Luotsinen, Maria Lewenhaupt, Anna Livén West, Luciana Marques och Henriette Zorn.

I beredningen av ärendet har även en arbetsgrupp med sakkunniga från Samverkansrådets parter deltagit. Den består av Charlotte Hamilton, antikvarie *Riksantikvarieämbetet*; Carina Heurlin Fernold, handläggare *Kungliga biblioteket*; Maud Almström Blom, samverkanssamordnare *Riksarkivet*; Annika Gillegård, regional samordnare *Filminstitutet*; Bitte Jarl, utredare och Magnus Lemark, handläggare *Konstnärsnämnden*; Friedrike Roedenbeck, kanslichef *Nämnden för hemslöjdsfrågor*; Elisabet Rundqvist, handläggare *Kungliga biblioteket* samt Anna Selvåg, verksamhetsutvecklare *Riksteatern*.

Skäl för beslutet

Aktuella bestämmelser m. m.

Kulturrådet beslutar om fördelning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet med stöd av förordningen (2010:2012) om fördelning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet (nedan kallad förordningen) under anslag 1:6 ap.1 i Kulturrådets regleringsbrev för budgetår 2018. Ändamålet med bidraget är att bidra till att de nationella kulturpolitiska målen uppnås samt att ge ökade möjligheter till regionala prioriteringar och variationer.

I 5–8 §§ förordningen anges följande. En regional kulturplan ska beskriva de prioriteringar som landstinget vill göra i fråga om regional kulturverksamhet som avses få statligt stöd, prioriteringarnas förhållande till de nationella kulturpolitiska målen samt uppgifter om planerad statlig, kommunal och annan finansiering av verksamheterna.

En region eller ett landsting får fördela vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet om en kulturplan har upprättats av regionen/landstinget och kulturplanen överensstämmer med förordningen.

Den regionala kulturplanen ska utarbetas i samverkan med regionens/länets kommuner och efter samråd med regionens/länets professionella kulturliv och det civila samhället.

Bidragsgivningen ska främja en god tillgång för regionens/länets invånare till:

1. professionell teater-, dans- och musikverksamhet,
2. museiverksamhet och museernas kulturmiljöarbete,
3. biblioteksverksamhet och läs- och litteraturfrämjande verksamhet,
4. professionell bild- och formverksamhet,
5. regional enskild arkivverksamhet,
6. filmkulturell verksamhet och
7. främjande av hemslöjd.

Kulturrådet beslutade den 17 maj 2017 (S 2017:3) att upp till två procent av anslaget i dess helhet kan komma att omprioriteras inför fördelning av statsbidrag till regional kulturverksamhet för att kunna möta satsningar som långsiktigt verkar i enlighet med Kulturrådets styrelses prioriteringar. Vägledande för prioriteringarna är en regional kulturverksamhet som ökar tillgängligheten till och skapar förutsättningar för ökad kvalitet och förnyelse genom att:

- ta tillvara digitaliseringens och teknikens möjligheter,
- utveckla den regionala infrastrukturen, använda nya arbetssätt och samverka samt
- ge utrymme till konst- och kulturområden med en svag regional struktur.

Vidare beslutade Kulturrådet att viktiga möjligheter för utveckling är att de regionala kulturverksamheterna ger goda förutsättningar för kulturskapare och att de samverkar med fria aktörer.

Den 28 oktober 2019 beslutade Kulturrådet (S 2018:4) att tillämpa en huvudprincip för pris- och löneomräkning, men med prövning i varje enskilt fall. Under förutsättning att huvudmannen för den regionala kulturplanen ökar sin finansiering i förhållande till föregående år ökar Kulturrådet det statliga bidraget. Om huvudmannens insats ligger på samma nivå som föregående år lämnar Kulturrådet samma stöd som föregående år. Vid en sänkning av huvudmannens ekonomiska insats sänker även Kulturrådet bidraget. Principen gäller under förutsättning att tillgängliga medel finns. Kulturrådet har informerat berörda regioner om beslutet.

Regeringen ställer krav på att Kulturrådet ska ha ett jämställdhets-, mångfalds- och barn- och ungdomsperspektiv i sin bidragsgivning. Kulturrådet har även ett särskilt ansvar för funktionshinderfrågor inom kulturområdet och ska också främja lika rättigheter och möjligheter oavsett sexuell läggning, könsidentitet och könsuttryck. Detta framgår av förordningen (2012:515) med instruktion för Statens kulturråd. Det är därför viktigt att dessa olika aspekter ingår som en del i bedömningen av de olika ansökningarna.

Av Kulturrådets regleringsbrev för budgetåret 2020 framgår att Kulturrådet särskilt ska uppmärksamma regionernas arbete för att främja de nationella minoriteternas och i synnerhet romers kultur och kulturarv i sin bedömning och uppföljning av regionala kulturplaner.

Kulturrådets bedömning

Kulturrådet bedömer att *Region Jämtland Härjedalens* regionala kulturplan uppfyller kraven på vad en sådan plan ska innehålla.

Kulturrådet konstaterar vidare att kulturplanen har tagits fram i samverkan med kommunerna i regionen och efter samråd med regionens professionella kulturliv och det civila samhället. Verksamhetsområden som finns angivna i 8 § förordningen finns också beskrivna i kulturplanen och Kulturrådet anser att regionens bidragsgivning kommer att främja en god tillgång för dess invånare till dessa verksamhetsområden.

Region Jämtland Härjedalen har bekräftat att den regionala budgeten för de enligt förordningen sju utpekade konst- och kulturområdena för 2020 kommer att öka i förhållande till föregående år.

Därmed bör *Region Jämtland Härjedalen* beviljas en pris- och löneomräkning som för 2020 är 1,6 procent av grundbidraget för regional verksamhet.

I budgetpropositionen för år 2020 har regeringen aviserat en förstärkning av budgeten under perioden 2018–2020 i syfte att öka utbudet och tillgängligheten till biblioteksverksamheten i hela landet. Av denna satsning avsätts 25 000 000 kronor till kultursamverkansmodellen. I enlighet med regeringens ambition att öka tillgången till biblioteksverksamheten i hela landet tillförs *Region Jämtland Härjedalen* 950 000 kronor. Vid denna fördelning har Kulturrådet tagit hänsyn till antal kommuner i varje region/län, antal invånare och regionens/länets yta. Beloppet är inte grund för pris- och löneuppräkningsen.

Mot bakgrund av ovanstående, tillgängliga medel och med hänsyn tagen till ändamålen med bidraget samt de principer och prioriteringar som har redovisats ovan bedömer Kulturrådet att *Region Jämtland Härjedalen* bör beviljas bidrag med 32 239 000 kronor, som regionen enligt förordningen ska fördela till verksamheter som också får bidrag från landsting, kommun eller annan huvudman. För medel som regionen avsätter för kvalitetsförstärkande insatser inom scenkonstområdet gäller särskilda villkor, se *bilaga 1*.

Regionen ska ansvara för att statsbidrag endast fördelas till verksamheter som uppfyller delmålen i arbetet med förverkligandet av funktionshinderpolitikens mål, se *bilaga 1*.

På Kulturrådets vägnar



Svante Weyler

Ordförande i Kulturrådets styrelse



Margareta Brilioth

Regional koordinator, föredragande

Villkor för bidrag från Kulturrådet

1. Bidragsmottagarens åtaganden

Alla som får bidrag från Kulturrådet måste följa våra villkor. Om innehållet i projektet eller verksamheten förändras väsentligt jämfört med ansökan måste bidragsmottagaren meddela Kulturrådet så snart som möjligt. Detta gäller exempelvis väsentliga förändringar av budget. I övrigt gäller följande:

1.1. Att tillhandahålla information

Bidragsmottagaren är skyldig att ge Kulturrådet information och svara på frågor som Kulturrådet ställer i samband med uppföljning. Det gäller både under och efter avslutad bidragsperiod.

1.2. Att ta emot besök från Kulturrådet

Kulturrådet har rätt att besöka verksamhet eller projekt som finansierats med medel från Kulturrådet.

1.3. Att följa gällande rätt

Bidragsmottagaren ansvarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande svensk författning.

1.4. Redovisning

Bidragsmottagaren ska lämna redovisningen av verksamheten enligt nedan och den ska innehålla de uppgifter som efterfrågas av Kulturrådet.

Bidragsmottagaren ska senast den 15 maj 2021 redovisa till Kulturrådet hur det statliga stödet använts samt på förfrågan delta i separata uppgiftsinsamlingar i enlighet med Kulturrådets gällande riktlinjer för uppföljning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet. Bokslut, årsredovisning och verksamhetsberättelser för verksamheter som mottagit statsbidrag 2020 ska bifogas redovisningen i digital form.

En företrädare för bidragsmottagaren ska bekräfta för Kulturrådet när uppgifter från verksamheterna lämnats in samt att de är granskade av bidragsmottagaren.

1.5. Förlängning av perioden för medlens användning

Om bidragsmottagaren inte använder medlen inom utsatt tid kan bidragsmottagaren ansöka om förlängning av den tid som bidraget får användas. Ansökan om att förlänga perioden ska skickas in till Kulturrådet så snart bidragsmottagaren inser att perioden behöver förlängas och som senast när den ursprungliga bidragsperioden går ut. Kulturrådet beslutar om eventuell förlängning.

1.6. Återbetalning av outnyttjade medel

Eventuella outnyttjade medel ska betalas tillbaka till Kulturrådet. Den ansvarige bidragshandläggaren på Kulturrådet ska informeras i förväg om att återbetalning kommer att göras. Bidragsbeslutets diarienummer ska anges som referens vid återbetalning.

1.7. Återkrav

Om bidragsmottagaren inte genomför det som den åtagit sig kan Kulturrådet besluta att kräva tillbaka hela eller delar av bidraget.

Bidragsmottagaren blir återbetalningsskyldig om

1. mottagaren har lämnat oriktiga uppgifter eller på något annat sätt orsakat att bidraget har beviljats felaktigt eller med för högt belopp,
2. bidraget av något annat skäl har lämnats felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren borde ha insett detta,
3. bidraget helt eller delvis inte har utnyttjats eller om det inte använts för det ändamål som låg till grund för att bidraget beviljades,
4. mottagaren inte lämnar in en korrekt redovisning, i enlighet med informationen i avsnitt 1.4 Redovisning ovan,
5. i övrigt inte följt villkoren för bidraget.

2. Särskilda villkor

När bidragsmottagaren har fattat beslut om preliminär fördelning av de statliga verksamhetsmedlen ska beslutet snarast, dock senast den 28 mars 2020, skickas in till Kulturrådet. Av beslutet ska framgå vilka organisationer som erhållit statsbidrag samt hur mycket varje organisation erhållit. Även den regionala finansieringen för dessa organisationer ska meddelas till Kulturrådet vid samma tillfälle.

Bidraget ska även användas för kvalitetsförstärkande insatser inom scenkonstområdet. Regionen ska fördela dessa medel till verksamheter som främjar utveckling, förnyelse och kompetensutveckling inom scenkonstområdet. Medlen ska i första hand fördelas till de institutioner som till och med den 31 december 2014 var förtecknade i bilaga A till förordningen (2003:56) om tjänstepension och tjänstegrupplivförsäkring för vissa arbetstagare med icke-statlig anställning.

Bidragsmottagaren ska senast den 28 mars 2020 rapportera till Kulturrådet hur medel för kvalitetsförstärkande insatser inom scenkonstområdet har fördelats.

3. Informera om att Kulturrådet bidragit med medel

Det ska framgå av projektets informationsmaterial att Kulturrådet har beviljat bidrag till verksamheten, exempelvis på webbplats, tidskrifter, i programblad eller på affischer. Kulturrådet ska däremot aldrig anges som medarrangör. Kulturrådets logotyp kan laddas ned från Kulturrådets webbplats.

4. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar

4.1. Organisationer som arrangerar publik verksamhet

Alla organisationer som arrangerar publik verksamhet med bidrag från Kulturrådet och via kultursamverkansmodellen ska ha information om tillgängligheten till sin publika verksamhet eller sitt arrangemang på sin webbplats, i sociala medier eller i fristående evenemangskalendrar som används.

4.2. Organisationer med egen lokal för publik verksamhet

Alla organisationer som har verksamhetsbidrag från Kulturrådet eller via kultursamverkansmodellen, och har egen lokal för publik verksamhet, ska ha åtgärdat så kallade enkelt avhjälpna hinder¹ i sina publika lokaler.

4.3. Kulturinstitutioner

Varje kulturinstitution med statligt bidrag via Kultursamverkansmodellen, eller bidrag direkt från Kulturrådet ska ha:

- Handlingsplan för tillgänglighet
- Information om tillgängligheten till publik verksamhet på webbplats, och/eller på de olika sociala medier eller fristående evenemangskalendrar som används
- Ska ha åtgärdat enkelt avhjälpna hinder i sina publika lokaler
- Uppfylla standard WCAG 2.1 för sin webbplats och mobila applikationer enligt gällande EU direktiv²

¹ Läs mer i Boverkets broschyr Enkelt avhjälpna hinder. Länk: <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2015/enkelt-avhjalpt-i-lokaler/>

² Enligt EU direktiv gäller följande tidsplan för fullt genomförande: Nya webbplatser 23 september 2019; Befintliga webbplatser (offentliga innan 23 september 2018): 23 september 2020; Mobila applikationer 23 juni 2021.



13

Årsavtal med föreningen Undantaget för
verksamhetsåret 2020

RUN/468/2019



2020-02-03

Kultur

Jimmy Eriksson

Tfn: 063-146703

E-post: jimmy.eriksson@regionjh.se

RUN/468/2019

Årsavtal med föreningen Undantaget för verksamhetsåret 2020

Ärendebeskrivning

I Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 anges att en stark kulturell infrastruktur och arbetsmarknad för kulturskapare är viktig för att dessa ska kunna utveckla sitt konstnärskap i hela landet. Att främja kulturskapares villkor att kunna vara aktiva och skapande ska prioriteras. Undantaget är en ideell scenkonstförening med bas i Östersunds kommun som producerar och förmedlar professionell och kvalitativ scenkonst. Organisationen bidrar med kvalitativ scenkonst för en bred målgrupp, främst inom teater, musik och musikteater. Undantaget drivs av föreningens medlemmar som anlitar externa artister, skådespelare samt övriga tjänster utifrån behov.

Årsavtalet med Undantaget reglerar uppdrag, uppföljning av mål och förväntat resultat samt årlig ersättning för avtalet. Ersättningen för avtalad verksamhet under 2020 omfattar totalt 150 tkr. Återrapportering från föreningen Undantaget avseende verksamhetsberättelse, måluppföljning samt kvantitativa och kvalitativa resultatmått sker senast den 31 mars.

De nationella kulturpolitiska målen samt Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 är styrande för verksamhetsbidraget. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Det mångkulturella perspektivet liksom jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och delaktighet ska beaktas.

Regiondirektörens förslag

Region Jämtland Härjedalen tecknar föreliggande årsavtal med föreningen Undantaget om regional scenkonstverksamhet för verksamhetsåret 2020.

I tjänsten

Hans Svensson
Regiondirektör

Ingrid Printz
Områdeschef Kultur

Utdrag till

Områdeschef kultur
Föreningen Undantaget

Kultur
Ingrid Printz
063-14 67 00
ingrid.printz@regionjh.se

2020-01-22
Dnr: RUN/468/2019

Årsavtal med Undantaget för verksamhetsåret 2020

1. Allmänna förutsättningar

Undantaget är en ideell scenkonstförening baserad i Östersunds kommun. Undantaget drivs av föreningens medlemmar och externa artister, skådespelare samt övriga tjänster anlitas löpande utifrån behov. Organisationen bidrar med kvalitativ scenkonst för en bred målgrupp, främst teater, musik och musikteater. De nationella kulturpolitiska målen samt Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019-2022 är styrande för verksamhetsbidraget. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Det mångkulturella perspektivet liksom jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och delaktighet ska beaktas.

2. Uppdrag

Det regionala uppdraget till Undantaget är att förverkliga regional och nationell kulturpolitik. Regionen ansvarar för att hantera och följa upp det årliga uppdraget till Undantaget. Uppdraget till Undantaget är att:

- skapa professionell och kvalitativ scenkonst
- erbjuda en angelägen scenkonstrepertoar och publika aktiviteter till skolor, kommuner och civilsamhälle
- samverka med andra institutioner och fria aktörer samt erbjuda goda arbetsvillkor för professionella kulturskapare
- främja kvalitet, förnyelse och tillgänglighet samt kulturens roll för hälsa

3. Mål/Förväntat resultat

För 2020 anger regionen följande mål/förväntade resultat:

- Undantaget har bidragit till att utvecklat former för samverkan inom scenkonstområdet.
- Undantaget har erbjudit föreställningar och workshops till skolor, kommuner och civilsamhälle i länet.
- Undantaget har följt upp och utvecklat verksamhet avseende kvalitet och förnyelse.
- Undantaget har kontinuerligt arbetat för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.
- Undantaget har beaktat ett jämställdhets-, HBTQ- och normkritiskt perspektiv.

4. Utvecklingsområden

Undantaget avser under året att:

- utveckla publik verksamhet i egen lokal
- utarbeta minst två nya produktioner
- genomföra en Sommar-teater

5. Resultatmått/Nyckeltal

Följande resultatmått/nyckeltal ska redovisas årligen:

Verksamhet

- Antal föreställningar/kommun i länet samt programaktiviteter/kommun i länet
- Antal publik och deltagare varav barn och unga upp till 18 år

Personal

- Antal tillsvidareanställda
- Antal viss tids/timanställda
- Antal årsverken
- Kostnad arvoderad personal

Finansiering totalt:

- därav årliga verksamhetsbidrag från region/kommun
- därav statligt bidrag (ej enligt Kultursamverkansförordningen)
- därav EU-medel
- därav övriga regionala bidrag
- därav övriga statliga bidrag
- därav övriga kommunala bidrag
- därav övriga intäkter

6. Avtalstid

Upprättat avtal gäller under perioden 1 januari - 31 december 2020.

7. Ekonomi/Ersättning

För verksamhet under år 2020 ersätter regionen Undantaget med ett verksamhetsbidrag om totalt **150 tkr**. Ersättningen utbetalas vid ett engångstillfälle.

8. Information, uppföljning och utvärdering

De angivna uppdragen, förväntade resultatet och aktuella resultatmått som beskrivs för verksamheten följs årligen upp av Region Jämtland Härjedalen. Årsredovisning, kvantitativa och kvalitativa resultat ska inlämnas senast 31 mars eller på annan tid som regionen anger. Redovisning av kvantitativa resultat görs genom Kulturdatabasen. Regioner äger rätt att besluta om särskild utvärdering av de delar av organisationens verksamhet som avtalet berör. Föreningen ska i så fall bidra med att ta fram för regionen relevanta uppgifter och underlag.

9. Överlåtelse

Föreningen äger inte rätt att överlåta detta avtal till annan utförare.

10. Omförhandling

Om väsentliga förändringar av förutsättningarna för detta avtal inträffar under avtalsperioden, kan parterna när som helst begära omförhandlingar. Parterna skall då delge varandra den information som är av betydelse för omförhandlingen.

11. Giltighet

Detta avtal är giltigt när avtalet undertecknats. Avtalet är upprättat i två likalydande exemplar, varav parterna erhållit var sitt.

Östersund 2020-02-
För Region Jämtland Härjedalen

Östersund 2020-02
För Undantaget

UNDANTAGET**VERKSAMHETSBUDGET KALENDERÅR 2020**

INTÄKTER	Tisdagskossan	Du stackars barn	Jag ville va en flod	I väntan på Godot 2020	Elvira, Elvira! Förprod. ht20	I afton: Älg	UNDANTAGET OH	SUMMA
Antal föreställningar	15	5	5	9	0	10	0	44
VAD								
Kommunala och regionala bidrag								
Östersunds Kommun	0 kr	0 kr	0 kr	200 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	200 000 kr
Region Jämtland Härjedalen Kulturbidrag	0 kr	0 kr	0 kr	150 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	150 000 kr
Region Jämtland Härjedalen Startstöd	0 kr	0 kr	15 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	15 000 kr
Region Jämtland Härjedalen Verksamhetsbidrag	0 kr	0 kr	15 000 kr	0 kr	5 000 kr	40 000 kr	40 000 kr	100 000 kr
Summa kommunala och regionala bidrag	0 kr	0 kr	30 000 kr	350 000 kr	5 000 kr	40 000 kr	40 000 kr	465 000 kr
Statliga bidrag och fonder								
Kulturrådet VH och prod.stöd	20 000 kr	0 kr	15 000 kr	140 000 kr	0 kr	15 000 kr	20 000 kr	210 000 kr
Konstnärsnämnden	0 kr	0 kr	0 kr	100 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	100 000 kr
Sparbankstiftelsen	0 kr	0 kr	0 kr	40 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	40 000 kr
Längmanska kulturstiftelsen	0 kr	0 kr	0 kr	25 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	25 000 kr
Riksteaterns residensprogram	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	31 000 kr	0 kr	0 kr	31 000 kr
Summa statliga bidrag och fonder	20 000 kr	0 kr	15 000 kr	305 000 kr	31 000 kr	15 000 kr	20 000 kr	406 000 kr
Egna intäkter								
Kulturens bildningsverksamhet	3 000 kr	1 500 kr	1 500 kr	10 000 kr	0 kr	3 000 kr	1 500 kr	20 500 kr
Biljettintäkter	0 kr	0 kr	0 kr	160 000 kr	0 kr		0 kr	160 000 kr
Hyresintäkter projekt + extern	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	5 000 kr	5 000 kr
Hyresintäkter kontor	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr
Sponsring	0 kr	0 kr	0 kr	45 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	45 000 kr

Gage/Abonnerade föreställningar	90 000 kr	30 000 kr	25 000 kr	20 000 kr	0 kr	100 000 kr	0 kr	265 000 kr
Summa egna intäkter	93 000 kr	31 500 kr	26 500 kr	235 000 kr	0 kr	103 000 kr	6 500 kr	495 500 kr
TOTALA INTÄKTER	113 000 kr	31 500 kr	71 500 kr	890 000 kr	36 000 kr	158 000 kr	66 500 kr	1 366 500 kr
UTGIFTER	Tisdagskossan	Du stackars barn	Jag ville va en flod	I väntan på Godot 2020	Elvira, Elvira! Förprod.	I afton: Älg	UNDANTAGET OH	SUMMA
VAD								
Löner och arvoden								
Löner inkl. soc. avg - skådespelare	89 000 kr	23 500 kr	40 000 kr	270 000 kr	0 kr	90 000 kr	0 kr	512 500 kr
Arvoden produktionsteam	0 kr	0 kr	20 000 kr	300 000 kr	30 000 kr	30 000 kr	0 kr	380 000 kr
Summa löner och arvoden	89 000 kr	23 500 kr	60 000 kr	570 000 kr	30 000 kr	120 000 kr	0 kr	892 500 kr
Produktionskostnader								
Rättigheter	9 000 kr	3 000 kr	0 kr	40 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	52 000 kr
Scenografi	0 kr	0 kr	2 000 kr	25 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	27 000 kr
Kostym/mask	0 kr	0 kr	2 000 kr	5 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	7 000 kr
Teknik	0 kr	0 kr	3 000 kr	46 000 kr	0 kr	20 000 kr	0 kr	69 000 kr
Marknadsföring: Arvoden inkl moms	0 kr	0 kr	0 kr	60 000 kr	0 kr	5 000 kr	0 kr	65 000 kr
Marknadsföring: tryck- och annonskostnader	1 000 kr	0 kr	2 000 kr	25 000 kr	0 kr	5 000 kr	0 kr	33 000 kr
Logi, skådespelare	1 000 kr	0 kr	0 kr	14 000 kr	6 000 kr	0 kr	0 kr	21 000 kr
Resekostnader	4 000 kr	0 kr	1 000 kr	5 000 kr	0 kr	3 000 kr	0 kr	13 000 kr
Lokalhyra, kontor & repetition Fjällgatan 29	0 kr	0 kr	0 kr	4 500 kr	0 kr	0 kr	44 500 kr	49 000 kr
Hyra spellokal	0 kr	0 kr	0 kr	30 500 kr	0 kr	0 kr	0 kr	30 500 kr
Biljettadministration	0 kr	0 kr	0 kr	10 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	10 000 kr
Administration	9 000 kr	5 000 kr	1 500 kr	30 000 kr	0 kr	5 000 kr	20 000 kr	70 500 kr
Kontorsmaterial	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	2 000 kr	2 000 kr
Övriga produktionskostnader	0 kr	0 kr	0 kr	25 000 kr	0 kr	0 kr	0 kr	25 000 kr
Summa produktionskostnader	24 000 kr	8 000 kr	11 500 kr	320 000 kr	6 000 kr	38 000 kr	66 500 kr	474 000 kr
TOTALA UTGIFTER	113 000 kr	31 500 kr	71 500 kr	890 000 kr	36 000 kr	158 000 kr	66 500 kr	1 366 500 kr

RESULTAT	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr	0 kr



14

Årsavtal med Nordcirkus för
verksamhetsåret 2020

RUN/464/2019



2020-02-03

Kultur

Jimmy Eriksson

Tfn: 063-146703

E-post: jimmy.eriksson@regionjh.se

RUN/464/2019

Årsavtal med Nordcirkus för verksamhetsåret 2020

Ärendebeskrivning

I Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 anges att en stark kulturell infrastruktur och arbetsmarknad för kulturskapare är viktig för att dessa ska kunna utveckla sitt konstnärskap i hela landet. Att främja kulturskapares villkor att kunna vara aktiva och skapande ska prioriteras. Nordcirkus är ett scenkonstkompani i aktiebolagsform baserad i Åre kommun som producerar och förmedlar professionell och kvalitativ scenkonst. Organisationen bidrar med kvalitativ scenkonst för en bred målgrupp, främst inom cirkus, dans, teater, magi och muntligt berättande. Nordcirkus drivs av två personer som anlitar externa artister, pedagoger samt övriga tjänster utifrån behov.

Årsavtalet med Nordcirkus reglerar uppdrag, uppföljning av mål och förväntat resultat samt årlig ersättning för avtalet. Ersättningen för avtalad verksamhet under 2020 omfattar totalt 150 tkr. Åtterrapporering från Nordcirkus avseende verksamhetsberättelse, måluppföljning samt kvantitativa och kvalitativa resultatmått sker senast den 31 mars.

De nationella kulturpolitiska målen samt Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019-2022 är styrande för verksamhetsbidraget. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Det mångkulturella perspektivet liksom jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och delaktighet ska beaktas.

Regiondirektörens förslag

Region Jämtland Härjedalen tecknar föreliggande avtal med Nordcirkus om regional scenkonstverksamhet för verksamhetsåret 2020.

I tjänsten

Hans Svensson

Regiondirektör

Ingrid Printz

Områdeschef kultur

Utdrag till

Områdeschef Kultur
Nordcirkus

Kultur
Ingrid Printz
063-14 67 00
ingrid.printz@regionjh.se

2020-01-22
Dnr: RUN/464/2019

Årsavtal med Nordcirkus för verksamhetsåret 2020

1. Allmänna förutsättningar

Nordcirkus är ett scenkonstkompani i aktiebolagsform baserad i Åre kommun. Nordcirkus drivs av två personer och externa artister, pedagoger samt övriga tjänster anlitas löpande utifrån behov. Organisationen bidrar med kvalitativ scenkonst för en bred målgrupp, främst cirkus, dans, teater, magi och muntligt berättande. De nationella kulturpolitiska målen samt Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019-2022 är styrande för verksamhetsbidraget. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Det mångkulturella perspektivet liksom jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och delaktighet ska beaktas.

2. Uppdrag

Det regionala uppdraget till Nordcirkus är att förverkliga regional och nationell kulturpolitik. Regionen ansvarar för att hantera och följa upp det årliga uppdraget till Nordcirkus. Uppdraget till Nordcirkus är att:

- skapa professionell och kvalitativ scenkonst
- erbjuda en angelägen scenkonstrepertoar och publika aktiviteter till skolor, kommuner och civilsamhälle
- samverka med andra institutioner och fria aktörer samt erbjuda goda arbetsvillkor för professionella kulturskapare
- främja kvalitet, förnyelse och tillgänglighet samt kulturens roll för hälsa

3. Mål/Förväntat resultat

För 2020 anger regionen följande mål/förväntade resultat:

- Nordcirkus har bidragit till att utvecklat former för samverkan inom scenkonstområdet.
- Nordcirkus har erbjudit föreställningar och workshops till skolor, kommuner och civilsamhälle i länet.
- Nordcirkus har följt upp och utvecklat verksamhet avseende kvalitet och förnyelse.
- Nordcirkus har kontinuerligt arbetat för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.
- Nordcirkus har beaktat ett jämställdhets-, HBTQ- och normkritiskt perspektiv.

4. Utvecklingsområden

Nordcirkus avser under året att:

- starta upp dans- och cirkusträning för barn och vuxna i egen lokal
- utarbeta minst två nya produktioner
- genomföra en Familjefestival

5. Resultatmått/Nyckeltal

Följande resultatmått/nyckeltal ska redovisas årligen:

Verksamhet

- Antal föreställningar/kommun i länet samt programaktiviteter/kommun i länet
- Antal publik och deltagare varav barn och unga upp till 18 år

Personal

- Antal tillsvidareanställda
- Antal viss tids/timanställda
- Antal årsverken
- Kostnad arvoderad personal

Finansiering totalt:

- därav årliga verksamhetsbidrag från region/kommun
- därav statligt bidrag (ej enligt Kultursamverkansförordningen)
- därav EU-medel
- därav övriga regionala bidrag
- därav övriga statliga bidrag
- därav övriga kommunala bidrag
- därav övriga intäkter

6. Avtalstid

Upprättat avtal gäller under perioden 1 januari - 31 december 2020.

7. Ekonomi/Ersättning

För verksamhet under år 2020 ersätter regionen Nordcirkus med ett verksamhetsbidrag om totalt **150 tkr**. Ersättningen utbetalas vid ett engångstillfälle.

8. Information, uppföljning och utvärdering

De angivna uppdragen, förväntade resultatet och aktuella resultatmått som beskrivs för verksamheten följs årligen upp av Region Jämtland Härjedalen. Årsredovisning, kvantitativa och kvalitativa resultat ska inlämnas senast 31 mars eller på annan tid som regionen anger. Redovisning av kvantitativa resultat görs genom Kulturdatabasen. Regionen äger rätt att besluta om särskild utvärdering av de delar av organisationens verksamhet som avtalet berör. Organisationen ska i så fall bidra med att ta fram för regionen relevanta uppgifter och underlag.

9. Överlåtelse

Organisationen äger inte rätt att överlåta detta avtal till annan utförare.

10. Omförhandling

Om väsentliga förändringar av förutsättningarna för detta avtal inträffar under avtalsperioden, kan parterna när som helst begära omförhandlingar. Parterna skall då delge varandra den information som är av betydelse för omförhandlingen.

11. Giltighet

Detta avtal är giltigt när avtalet undertecknats. Avtalet är upprättat i två likalydande exemplar, varav parterna erhållit var sitt.

Östersund 2020-02-

För Region Jämtland Härjedalen

Östersund 2020-02-

För Nordcirkus

Budget verksamhetsåret 2020 för Nordcirkus AB

Kostnader		Kommentarer
Producentlön 12 månader heltid (30 000)	360 000	
Sociala avgifter & skatter	144 000	
Pensioner	18 900	
Artist/pedagoglön 12 månader heltid (30 000)	360 000	
Sociala avgifter & skatter	144 000	
Pensioner	18 900	
Personer med F-skattsedel - konstnärlig & pedagogisk personal	300 000	
Övriga externa tjänster F-skatt	100 000	Turnéläggare, Bokföringskonsult, turnerande tekniker, mfl
Resor, transporter, turnéer, fordon.	180 000	Driftskostnader, reparation & underhåll, skatter, försäkringar mm
Teknik	40 000	Inköp samt hyra inför speciella arrangmang
Produktionskostnader: Mörkret + NoNameYet + mindre produktioner	75 000	Kostymer, rekvisita, scenografi mm
Marknadsföring inkl utbudsdagar mm	50 000	Affischer, flygblad, trailer, foto, annonser mm
Lokaler	168 000	kontor, ateljé, förråd, carport samt tränings- och repetitionslokal
Övrigt	60 000	Telefon, webb, förbrukningsmaterial, oförutsedda utgifter, företagshälsovård, branschavgifter, STIM, mm
Totala kostnader	2 018 800	

Intäkter		
Region Jämtland / Härjedalen Verksamhetsstöd	300 000	
Region Jämtland / Härjedalen Produktionsstöd Arrangemangsstöd	80 000	Söker Hösten 2019 samt våren 2020
Kulturrådet Produktionsstöd / Mörkret	163 824	Sökt
Konstnärnämnden / Mörkret (sökt)	110 000	Söker 26/9
Estimerad försäljning föreställningar, workshops och event	1 364 976	Tidigare försäljning: 2019 (tom oktober): ca 1,1 milj kronor, 2018: 1,7 milj kronor, 2017: 1,2 milj Kronor
Totala intäkter	2 018 800	

NORDCIRKUS

Verksamhet 2020



Innehåll:

Nordcirkus - Konstnärlig idé och drivkrafter	sidan 2
Geografisk placering	sidan 3
Historia	sidan 3
Föreställningar 2009-2020	sidan 4
Höjdpunkter 2009 - 2019	sidan 5
Statistik i urval 2015-2019	sidan 6
Nordcirkus och omvärlden	sidan 7-8
Verksamhetsåret 2019	sidan 9
Verksamhetsplan för 2020	sidan 10

Nordcirkus

- är ett scenkonstkompani som drivs i aktiebolagsform. Det drivs av Sara och Daniel Oja. Externa artister, pedagoger samt övriga tjänster anlitas löpande utifrån behov.

Konstnärlig idé och drivkrafter

Nordcirkus vill:

- arbeta med olika uttryck inom scenkonst för att kunna förmedla berättelserna. I nuläget arbetar vi främst med cirkus, dans, teater, magi och muntligt berättande.
- skapa kvalitativ och nyskapande scenkonst för barn, ungdomar, vuxna samt äldre.
- genomföra meningsfulla och utvecklande workshops och med dem nå ut till så många som möjligt.
- öka tillgängligheten till kultur i vår bygd där vi bor samt i landsbygd och glesbygd i framförallt de 4 norrlandslänen.
- stärka, framför allt, barn & ungas självkänsla och välbefinnande, öka deras förmåga att påverka sitt eget liv och sammanhangen där de ingår.
- Samarbeta i största möjliga mån med lokala artister, konstnärer, musiker och pedagoger för att skapa mer jobb för flera.



Och anledning till att vi vill göra detta är för att:

- göra världen, globalt & lokalt, till en bättre plats att leva på.

Geografisk placering.

Vi har vår bas, Roosengård, i den jämtländska fjällbyn Edsåsdalen.

Geografiskt ligger det i mitten av Sverige: 1114 km till Smygehuk i Söder och 1086 km till Treriksröset i norr.

I byn bor ca 90 bofasta och ligger i Åre kommun.

Historia.

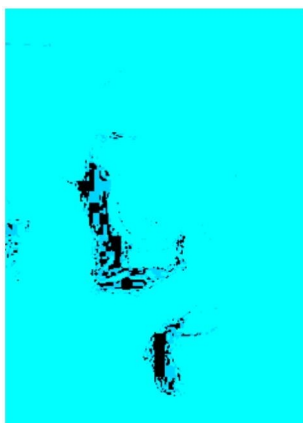
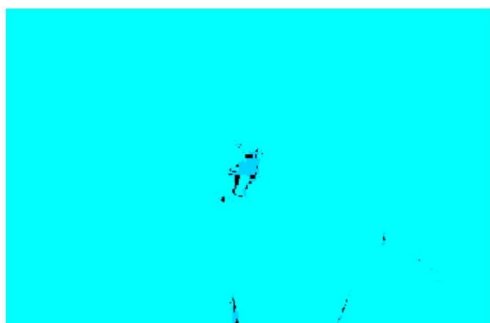
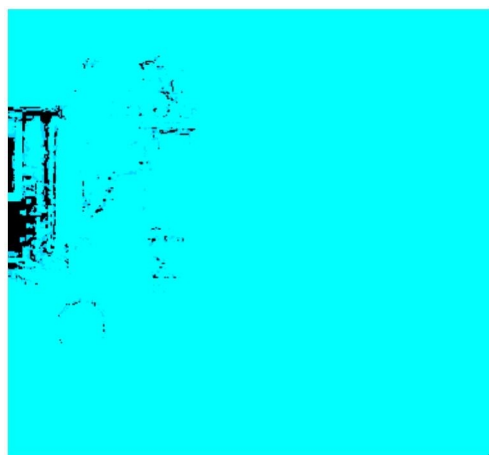
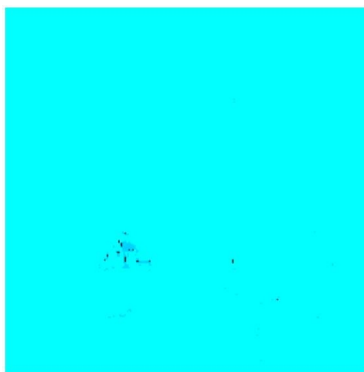
2019 firar Nordcirkus 10-års jubileum.

Vi startade sommaren 2009 med vår första produktion Skeppet Fasa seglar igen. De första åren drev vi vårt kompani på kvällar, helger och lov då Jag arbetade som gymnasielärare på estetiskt gymnasium (Vinterakrobatik) och Sara arbetade för Kulturskolan i Åre kommun.

2014 bildade vi aktiebolag och gick in båda två på heltid.

Större Föreställningar:

Skeppet Fasa seglar igen:	(Cirkusföreställning)	2009 - 2014
Tic Tac:	(Eldföreställning)	2010 - 2016
Att vara Ninja....	(Cirkusföreställning)	2014-2016
Pojken och Stjärnan.	(Cirkus & berättarföreställning)	2015-2017
Victors Vidunderliga Värld:	(Cirkus & magiföreställning)	2015-2018
The Burning Flakmoppe	(Eld & gatuföreställning)	2016 - ?
Stort smått och mittemellan:	(Cirkus & berättarföreställning)	2017 - ?
Midvintersaga	(Cirkus & berättarföreställning)	2018 - ?
Victors Varieté o Velocipeder	(Cirkus & magiföreställning)	2019 - ?



Kommande föreställningar

Mörkret (arbetstitel)	Planerad start	2020
Cirkusakuten - Rakel rycker ut (arbetstitel)	Planerad start	2020

Höjdpunkter i urval 2009 - 2019

- Invigning av Östersunds nya sportarena 2014
12 professionella artister, 100 deltagande ungdomar.
- Saras framgångar med en berättarcirkusföreställningen: Stort, smått och mittemellan. Spelbar i små lokaler och uppskattad av såväl målgruppen samt pedagoger, föräldrar och anhöriga.
- Vidareutbildning av samtliga Östersunds kommuns förskolelärare i teaterlek.
- Åre & Bräcke kommuns stora förskolesatsningar. 2018-2019.
- Eldnatten - Invigningen av festivalen Urkult med 10 professionella artister, 28 ungdomar och 9 livemusiker 2015.
- Midvintersaga - Föreställningen som inkluderade fler externa artister och musiker samt input från kommunens rådgivare rörande samiska frågor och intressen.
- 3 x Skapande Skolturné - deluxe (Föreställning + Workshop) för samtliga åk 5 i Östersunds kommun. 2013-2016.
- Turné tillsammans med Clowner utan gränser till Rwanda 2015.
- Invigning av nytt forskningslaboratorium på Mittuniversitet i Östersund med 10 professionella artister 2017.
- Event med CIA-agenter & Ninjas och luftakrobater för 350 internationella motorjournalister i Åre i samband med lanseringen av ett dubbat vinterdäck 2013.
- Sverigeturné (Från Malmö till Haparanda) med Victors Vidunderliga Värld med totalt 77 spelade föreställningar.
- Sommarturné för Scenkonstkarusellen med The Burning Flakmoppe - Heavy Metal edition 2018.
- Familjefestival i Edsåsdalen som en del av Nordcirkus 10-års jubileum

Statistik i urval.

(Alla de som sett oss i samband med mingel på festivaler, mässor, konferenser, stadfester mm är inte inräknade.)

2019 (Fram till mitten av september)

Publik/deltagare:	7070
Föreställningar:	43
Workshops:	182
Omsättning:	1 170 000 kr

2018

Publik/deltagare:	10574
Föreställningar:	83
Workshops:	209
Omsättning:	1 745 000 kr
Arvoderade artister, konstnärer och pedagoger:	16 st

2017

Publik/deltagare:	11 060
Föreställningar:	73
Workshops:	139
Omsättning:	1 210 000 kr

2016

Publik/deltagare:	7858
Föreställningar:	32
Workshops:	210
Omsättning:	870 000 kr

2015

Publik/deltagare:	23 647
Föreställningar:	30
Workshops:	82
Omsättning:	742 000 kr

Nordcirkus och omvärlden.

I Nordcirkus är vi intresserade av genus och könsroller, miljö, jämlikhet, minoriteter, tillgänglighet, demokrati, integration, äldrevård, funktionsvarianter, källkritik, vetenskap, hälsa, kreativitet och fantasi och det genomsyrar de produktioner vi gör i stor utsträckning.

Hur vi väljer tema för våra föreställningar skiftar med vart vi är i vår process - både individuellt, företagsmässigt & omvärldsmässigt. Vi utgår alltid från något som vi brinner för och vill engagera oss i.

Genus. I alla våra produktioner och i våra workshops vinnlägger vi oss om att belysa samt utmana könsbaserade stereotyper. Vi strävar alltid efter att ha med en kvinna samt en man (eller annan könsidentitet) då vi genomför föreställningar & workshops med mer än en artist/pedagog. I verksamheten jobbar vi aktivt med att fördela rollerna så att rådande normer ifrågasätts.

Miljö. Vi försöker så långt det går att minska körandet med företagets fordon genom bra planering och sammanhängande turnéer. Vi har nu gått över till att tanka våra turnéfordon med HVO100 (utan palmolja) från Colabitoil eller andra företag när det finns tillgängligt. Vi åker tåg då det är möjligt. Våra externa pedagoger & artister åker tåg. Vi återanvänder och skaffar begagnat och secondhand till 80% då vi skapar scenografi, rekvisita & kostymer. Vi skänker 3000kr / år till Naturskyddsföreningen

Minoriteter. Bland annat är Saras föreställning Midvintersaga baserad på Sampo Lappelill av Zacharias Topelius. I framtagandet av den samarbetade Sara med Åre kommuns samiska rådgivare samt med flera samer utifrån språkbruk och jojk.

Hälsa. Att få barn och ungdomar att tycka om att röra sig är den största vinsten vi kan gör på ett individuellt och på ett samhällsplan. Våra föreställningar är alla väldigt fysiska då de innehåller inspirerande cirkus och dans. Denna inspiration försöker vi vårda genom att så ofta det går följa upp föreställningar med workshops. Våra workshoppar är uppbyggda utifrån lust att röra sig, lust att lära sig, lust att undersöka, lust att misslyckas och lust att lyckas. Verksamheten är befriad från tävlingsmoment och vi påpekar vikten av att inte jämföra sig med andra utan att utgå från sig själv och sina egna förutsättningar.

Tillgänglighet till kultur. Vi arbetar aktivt för att skapa många tillfällen att ta del av kultur och har ett utpräglad glesbygdstänk där vi försöker komma ut till mindre byar och orter i vårt närområdet samt till avfolkningsbygd i de fyra norrlandslänen. Våra föreställningar har ett lågt tröskelvärde - kulturovana barn och ungdomar skall ha lätt för att komma in i den värld föreställningen bygger upp. Vi tror på att våra föreställningar skall utmana invanda tankar och mönster, skapa nya idéer och föreställningar, underhålla samtliga åskådare samt vara inkörsport till tyngre kultur.

Äldrevård, funktionsvarianter och barn inom sjukvård / rehabilitering Vi har arbetat / ämnar arbeta mer med Skapande Hälsa - projekt inom äldrevården. Vi besöker äldrevården - både vanliga avdelningar samt demensvården och palliativa avdelningar. Där har vi Sittcirkus eller sittdans med brukarna och de inlagda. Vi arbetar mycket med särskoleelever där cirkus fungerar ypperligt med sitt omfångsrika innehåll och möjligheter att prova olika saker och uppleva med många olika sinnen. Vi har varit inne på att arbeta med barn inom sjukvård och ämnar så göra i framtiden. I nuläget har Region Jämtland/Härjedalen inget utrymme i sin budget för tex sjukhusclowner (Cirkusakuten - Rakel rycker ut.) så vi kommer söka finansiering på annat håll.

Integration. Vi arbetar med ungdomar i asylprocess, med boende på asylmottagningar. Vi samarbetar med Clowner utan gränser och har varit på turné i Rwanda. Cirkus är ett bra verktyg för att kunna uppleva saker tillsammans och skratta och förhoppningsvis skapa band till andra människor.

Demokrati, vetenskap och källkritik. 3 viktiga pelare som vårt samhälle bland annat bör vila på - vi tar alla chanser vi tar att framföra det positiva med detta.

Glesbygd & Publikutveckling Vi turnerar flitigt i glesbygd och avfolkningsbygd och ämnar söka stöd för att genomföra framtida omfattande turnéer.

Kreativitet och fantasi. Vägen framåt. Nuet. Glädje.

Socialt arbete: Vi arbetar volontärt med Familjedans i Undersåker. Utöver det vi gör för alla med föreställningar och event önskar vi i framtiden att kunna välja ut några fler projekt där vi kan arbeta volontärt. Senaste åren har tid och budget inte räckt till för engagemang på volontärbasis. Varje år skänker vi 3000kr till Clowner utan gränser eller annan välgörenhetsorganisation.



Verksamhetsåret 2019

Under 2019 har vi till oktober genomfört:

Eldföreställningar i Vemdalen
Turné i Vindelns kommun med Midvintersaga & Cirkusworkshops
Turné i Umeå kommun med Ordciirkus - Muntligt berättande
Flera framträdanden i samband med Alpina VM i Åre
Sportlovscirkus i Härnösand
Turné i Åre kommun med Skapande dans
Världspremiär av Victors varieté och Velocipeder i Funäsdalen
Skapandeskola - Örnsköldsvik
Turné till Småland - Ljungby & Växjö med VVoV och Cirkus för alla
Sommarturné med besök på olika festivaler och stadsfester.
Familjelördag för att fira vårt 10-årsjubileum i Edsåsdalen (som skall bli en återkommande familjefestival)
Turné i Ragunda kommun med VVoV
Cirkusvecka i Lycksele
Flera Skapande skolaprojekt
Påbörjat upprustning av vår scenkonstlada

Flera punkter är kvar att utföra:
10 dagars event på Gröna Lund i Stockholm
Turné med Midvintersaga
Turné med Victors Varieté - Jongleringsversionen



Verksamhetsplan 2020

I stort kommer vi att fortsätta arbetet med att göra Nordcirkus hållbart och långsiktigt. Arbeta med arbetsmiljö, med belastning och fritt från långvarig stress.

Fortsätta att kvalitetshöja våra produktioner samt att stärka vårt varumärke och ytterligare förankra vår verksamhet i Jämtland samt de andra 3 norrlandslänen.

Ansöka om verksamhetsbidrag från Kulturrådet samt från Region Jämtland/Härjedalen

Arbeta för att Åre kommun skall stötta oss ekonomiskt.

Ansöka om medel för att genomföra en omfattande glesbygdsturné i norrlands inland.

Ansöka om vidare medel samt sponsring för att fortsätta det långsiktiga arbetet på scenkonstladan.

Starta upp dans- och cirkusträning för barn & vuxna i vår scenlada i Edsåsdalen.

Under 2020 har vi 2 nya produktioner på vår agenda:

Mörkret. En dansföreställning med 2 artister/dansare och en livemusiker.

Cirkusakuten - Rakel rycker ut. En cirkusföreställning där fokus ligger på 3 grupper - barn på sjukhus och inom rehabilitering, äldre vård samt avfolkningsbygd med litet eller inga kulturella inslag.

Vi kommer fortsätta att erbjuda Midvintersaga, Victors Varieté o Velocipeder, The Burning Flakmoppe samt vårt utbud av olika workshops. Event & mingel kommer vi också att utföra.

Vi kommer att genomföra en Familjefestival under sommaren 2020.

Följande är redan bokade:

Turné med Midvintersaga i Norrbottens län

Turné med Cirkus i Förskolan i Storuman

Turné med Skapande dans för förskolan i Strömsunds kommun

Turné med Victors Varieté o Velocipeder Västernorrlands Län

NORDCIRKUS

Nordcirkus AB
Edsåsdalen 693
837 96 Undersåker

Mejl: info@nordcirkus.com

Organisationsnummer: 556946-2079

Sara Oja

Tel: 070 694 39 03

Mejl: sara@nordcirkus.com

Daniel Oja

Tel: 070 679 19 51

Mejl: daniel@nordcirkus.com

Edsåsdalen 24/9-2019



15

Uppdrag interna regionala
kulturverksamheter 2020

RUN/425/2019

2020-01-31

Kultur

Jimmy Eriksson

Tfn: 063-146703

E-post: jimmy.eriksson@regionjh.se

RUN/425/2019

Uppdrag interna regionala kulturverksamheter 2020

Ärendebeskrivning

Genom kultursamverkansmodellen har regioner/län övertagit ansvaret för fördelningen av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet enligt (SFS 2010:2012). De nationella kulturpolitiska målen och Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 är styrande för utformningen av verksamheten. Region Jämtland Härjedalen är mottagare av statsbidraget inom kultursamverkansmodellen och ansvarar för att bidragsgivningen främjar en god tillgång för länets invånare till professionell teater-, dans- och musikverksamhet, museiverksamhet, biblioteksverksamhet, konst- och kulturfrämjande verksamhet, regional enskild arkivverksamhet, filmkulturell verksamhet och främjande av hemslojd. Bidrag till regional museiverksamhet, arkivverksamhet, och teaterverksamhet för barn och unga regleras genom externa avtal. Övriga verksamheter är interna och regleras genom årliga uppdrag som behandlar verksamhet, ekonomi och uppföljning.

Återrapportering sker genom fastställd verksamhetsberättelse samt uppföljning av kvantitativa och kvalitativa resultatmått inför kommande statlig återrapportering. Förslaget har föregåtts av dialog mellan parterna. Ärendet har beretts med hänsyn till regional utveckling, jämställdhets-, HBTQ- och jämlikhetsperspektiv samt barnrättsperspektiv.

Regiondirektörens förslag

Uppdrag för verksamhetsåret 2020 till de interna regionala kulturverksamheterna Regional biblioteksverksamhet, Bildkonsten, Designcentrum, Estrad Norr, Hemslojden och Filmpool fastställs.

I tjänsten

Hans Svensson

Regiondirektör

Ingrid Printz

Områdeschef Kultur

Utdrag till

Områdeschef kultur

Enhetschef kulturutveckling

Enhetschef scenkonst

Ingrid Printz
Områdeschef Kultur
Regional Utvecklingsförvaltning
Tfn: 063-146700
E-post: ingrid.printz@regionjh.se

Datum: 2020-01-29

UPPDRAG: REGIONAL BIBLIOTEKSVERKSAMHET

Uppdrag till:	Regional Biblioteksverksamhet
Samordnande tjänsteman:	Kerstin Örbo

Bakgrund

Det regionala biblioteksuppdraget, med läs- och litteraturfrämjande verksamhet, utförs av Regional biblioteksverksamhet. Regional biblioteksverksamhet ingår i det allmänna biblioteksväsendet och omfattas av samverkansmodellen samt bibliotekslagen. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Hänsyn ska tas till behov och önskemål från kommunerna. Det mångkulturella perspektivet liksom mångfald, jämställdhet, jämlikhet och delaktighet ska beaktas. Handlingsplan för ökad tillgänglighet ska följas. Regionens värdegrund ligger till grund för arbetet. Prioriteringarna i Biblioteksplanen är; bibliotek för demokrati och tillgänglighet, bibliotek för digital delaktighet, bättre möjligheter till läsande, skrivande och berättande samt bibliotek och litteratur för folkhälsa.

Referenser

Bibliotekslagen 2013:801, Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022, Regional biblioteksplan 2019-2022 samt Område Kulturs verksamhetsplan 2020 är styrande. Utifrån uppdraget och de styrande dokumenten ska verksamheten göra en egen verksamhetsplanering.

Uppdrag

- Verka för biblioteksutveckling i hela länet med syfte att ge invånarna en god informations- och litteraturförsörjning
- Vara en resurs för kommunernas folkbibliotek
- Arbeta med rådgivning och stöd till bibliotekspersonal genom kompetens- och metodutveckling
- Utveckla och stärka intresset för läsning, skrivande och berättande, särskilt bland barn och unga

- Utveckla verksamheter som stärker hälsan och skapa återhämtning, lust och läkande
- Arbeta för att förbättra villkoren för länets författare
- Stärka och samordna folkbibliotekens arbete för digital delaktighet inom Digitalt först
- Stärka och samordna insatser inom Stärkta bibliotek
- Samverka med andra regionala kulturverksamheter
- Aktivt bedriva omvärldsbevakning inom det egna området i synnerhet samt kulturområdet i allmänhet
- Särskilt beakta urfolk och nationella minoriteter
- Främja kvalitet, förnyelse och tillgänglighet

Intersektionella perspektiv

HBTQ-handboken ska implementeras i verksamheten och Biblioteksverksamheten ska närvara på de utbildningar som erbjuds med anledning av detta.

Start- och slutdatum

2020-01-01 - 2020-12-31

Resultatmätt

- Antal stödtillfällen och vidareutbildningsaktiviteter för personal vid folk-, skol- och övriga bibliotek
- Procentuell del av arbetstiden som använts för läs- och litteraturfrämjande verksamhet
 - varav läs- och litteraturfrämjande verksamhet som riktas till barn och unga
 - läs- och litteraturfrämjande verksamhet med syfte att stärka litteraturen som konstform

Uppföljningsdatum

- 30 april samt 31 augusti 2020, tertial- respektive delårsbokslut
- 6 september 2020 – Ansökan om verksamhetsbidrag för 2021 enligt mall
- 7 januari 2021 – Verksamhetsberättelse enligt mall
- 31 mars 2021 – Kvantitativ redovisning i Kulturdatabasen
- Vid behov återkoppla separata uppgifter till områdeschef
- Redovisning av verksamheten kan komma att justeras utifrån statens eventuellt förändrade uppföljningsfrågor
- Ovanstående datum kan komma att förändras

Tid/resurser

För uppdraget ersätter regionen Regional biblioteksverksamhet med **ett enhetligt bidrag om 4 794 tkr.**

Mottagare av återrapportering

Områdeschef samt regionala utvecklingsnämnden

Ansökan om årsbidrag 2020 för Regionbibliotek Jämtland Härjedalen

Ansökan ska vara inskickad till jimmy.eriksson@regionjh.se senast 13 september.

Ansöker om (inklusive uppräknings 2,6%):

4 220 553 tkr

Varav:

Statligt bidrag 1 268 382 tkr

Regionalt bidrag 2 952 171 tkr

Kort beskrivning av planerad verksamhet 2020:

- Fortbildning (gemensam för länet och lokal) kring de i bibliotekslagen prioriterade målgrupperna.
- Fortbildning (gemensam för länet och lokal), aktiviteter samt stöd och handledning i digitala frågor. Sista året med den nationella satsningen Digitalt först.
- Stöd till folkbiblioteken i deras läsfrämjande arbete
- Fortbildningsinsatser och lokalt stöd kring mångspråk, minoritetsspråk och demokratifrågor
- Stöd till kommunerna i deras arbete med Stärkta bibliotek
- En ökad satsning på bibliotekens förändringsarbete och utvecklingsfrågor
- Planering och förankring av bibliotekens arbete kring kultur och hälsa

Särskilda utvecklingsområden eller ambitioner 2020

- Mångspråk, minoritetsspråk och demokratifrågor: skapa och förankra en modell för samverkan och stöd
- Digitala frågor: Slutföra Digitalt först och bygga en struktur för det fortsatta löpande arbetet i kommunerna och på regionbiblioteket samt samverkan lokalt och regionalt
- Kvalitets- och förändringsarbete: hitta en gemensam väg framåt för bibliotekens kontinuerliga utvecklingsarbete.
- Kultur och hälsa: inleda minst ett utvecklingsarbete och samarbete med andra aktörer samt prova en modell för detta

-

Ingrid Printz
Områdeschef Kultur
Regional Utvecklingsförvaltning
Tfn: 063-146700
E-post: ingrid.printz@regionjh.se

Datum: 2020-01-29

UPPDRAG: BILDKONSTEN

Uppdrag till:	Bildkonsten
Samordnande tjänsteman:	Kerstin Örbo, med stöd av konstkonsulent

Bakgrund

Uppdraget för konstfrämjande verksamhet inom Bild och form-området samt Region Jämtland Härjedalens konsthandläggning utförs av Bildkonsten. Bild- och formområdet omfattas av samverkansmodellen. Verksamheten omfattas av konstkonsulent, konsthandläggare och konstpedagog. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Hänsyn ska tas till behov och önskemål från kommuner och civilsamhälle. Det mångkulturella perspektivet liksom mångfald, jämställdhet, jämlikhet och delaktighet ska beaktas. Handlingsplan för ökad tillgänglighet ska följas. Regionens värdegrund ska ligga till grund för arbetet.

Referenser

Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022, konstpolicy, rutiner och riktlinjer liksom Område Kulturs verksamhetsplan 2020 är styrande. Utifrån uppdraget och de styrande dokumenten ska verksamheten göra en egen verksamhetsplanering.

Uppdrag

- Främja och utveckla bild- och formkonstområdet, bedriva konstpedagogisk verksamhet samt konstnärligt gestalta regionens miljöer och förvalta konstsamlingen
- Vara en resurs för det regionala konstlivet genom att samordna Forum för konsten.
- Vara kompetens- och resurstöd för kommunernas arbete med den offentliga konsten
- Samverka med andra parter för utveckling av politikområdet gestaltad livsmiljö
- Bredda tillgängligheten av konst och regionens konstsamling samt möjliggöra möten med bildkonst, bland annat genom Primusrummet
- Möjliggöra för barn och ungdomar att vara skapande och möta samtidskonst
- Arbeta för att förbättra villkoren för de professionella konstnärerna genom rådgivning, fortbildning och synliggörande

- Samverka med Härke konstnärscentrum och Östersunds kommun kring Härke vistelsestipendium
- Samverka med övriga regionala kulturverksamheter
- Påbörja arbetet med en handlingsplan för Bild- och formområdet inklusive konsthantverket
- Undersöka möjligheten att arbeta konstpedagogiskt inom Kultur och hälsa
- Stärka interregional samverkan, särskilt med övriga norrlandslän
- Aktivt bedriva omvärldsbevakning inom det egna området i synnerhet samt kulturområdet i allmänhet
- Särskilt beakta urfolk och nationella minoriteter
- Främja kvalitet, förnyelse och tillgänglighet

Intersektionella perspektiv

HBTQ-handboken ska implementeras i verksamheten och Bildkonsten ska närvara på de utbildningar som erbjuds med anledning av detta.

Start- och slutdatum

2020-01-01 - 2020-12-31

Resultatmått

- Antal programaktiviteter/kommun och utställningar/kommun
- Antal deltagare varav barn och unga upp till 18 år
- Procentuell del av arbetstiden som använts för
 - verksamhet som riktas till barn och unga
 - verksamhet som riktas till det civila samhället
 - att stärka det professionella kulturlivet

Uppföljningsdatum

- 30 april samt 31 augusti 2020, tertial- respektive delårsbokslut
- 6 september 2020 – Ansökan om verksamhetsbidrag för 2021 enligt mall
- 7 januari 2021 – Verksamhetsberättelse enligt mall
- 31 mars 2021 – Kvantitativ redovisning i Kulturdatabasen
- Vid behov återkoppla separata uppgifter till områdeschef
- Redovisning av verksamheten kan komma att justeras utifrån statens eventuellt förändrade uppföljningsfrågor
- Ovanstående datum kan komma att förändras

Tid/resurser

För uppdraget ersätter regionen Bildkonsten med **ett enhetligt bidrag om 2 713 tkr.**

Mottagare av återrapportering

Områdeschef samt regionala utvecklingsnämnden

Ansökan om årsbidrag 2020 för Bildkonsten

Bildkonsten ansöker om (inklusive uppräknings 2,6%):

Konstkonsulent/Konstpedagogverksamhet: **1.427.166** (Varav regionbidrag 967.518, statsbidrag 459.648).

Konsthandläggargrksamhet: *Ansökan om ekonomiskt bidrag kompletteras senare.*

PLANERAD VERKSAMHET 2020

- **Konstkollo-** för unga, i samarbete med andra verksamheter på Kulturen.
- **Filmrullen-** för unga, koncentrerat till höstterminen gemensamt med Filmpool. Genomförandet beroende av extern finansiering som tidigare år.
- **KulTur- Öppna ateljéer & verkstäder-** Länsövergripande arrangemang, gemensamt med Hemslojdskonsulenterna
- **Konstens vecka-** Länsövergripande arrangemang, gemensam samordning av program med Sveriges konstföreningar JH, Östersunds kommun, Jamtli, Jämtlands läns konstförening.
- **Arbetsstipendium för bild- och formkonstnärer.**
- **Volym-**interregionalt samverkan med Norrlandslänen.
- **Kompetenshöjning konstnärer-kurs** med KRO riks om gestaltningsuppdrag (1%-regeln), nätverksträffar för konstnärer, samt enskild rådgivning.
- **Inköp och genomförande av offentlig gestaltning, 1% av bygginvesteringsmedel för RJH:s miljöer.** - 6 st Hissar vid Östersund Sjukhus. Bildkonstsamråd genomförs gällande 1% regeln och utveckling av verksamhet.
- **Inköp av konst och konsthantverk- för RJH:s miljöer.** Prioriterade är de verksamheter/miljöer som ingår i byggplanen 2020-2022. Projekten vid Östersunds Sjukhus är; kliniskt träningscenter, hissar, kirurgi, ortopedi, psykiatri, MICA, huvudentré, personalrum, öron plan 5. Övriga; Funäsdalen HC, Sveg HC.
- **Verka för representation-** gällande jämställdhet, mångfald, konst med samiskt perspektiv och konst med HBTQ perspektiv vid inköp och placering av samtida konst och för konstsamlingen i sin helhet.
- **Primusrummet** visningar och aktiviteter i samband med utställningarna. Producera och curera en ny utställning.
- **Kontinuerlig registrering, dokumentation, depositionsavtal, inventering, tillsyn, restaurering, ramning av konst i samlingen.**
- **Konstmagasinet-** magasinering, hantering och förvaring, öppet för personal.
- **Besöka RJH verksamheter i länet** - med fokus på verksamheter utanför Östersund av ny konsthandläggare för att kartlägga och utveckla konsten inom dessa områden.

SÄRSKILDA UTVECKLINGSOMRÅDEN

- HBTQ fördjupning och kunskap inför inköp och placering.
- Bredda tillgänglighet av konst och Regionens konstsamling genom digital utveckling-förberedelse inför eventuell projektansökan.
- Handlingsplan för professionell bild- och formkonst som inbegriper konsthantverket - Kartläggning över konstområdet sker under våren, klart juni 2020. Gemensamt med Hemslojden. Därefter påbörjas handlingsplanen.
- Verka för att kommuner har som målsättning att minst en procent i samband med ny och ombyggnation ska gå till konstnärlig gestaltning- Sker i samverkan med Designcentrum kring det nya området Gestaltad livsmiljö, genom seminarie/Informationsträffar. Kurs om gestaltningsuppdrag för konstnärer och tjänstepersoner. Samt del i handlingsplanen för konst.
- Kultur och hälsa - Undersöka och kartlägga möjligheten att arbeta konstpedagogiskt inom Kultur och hälsa.

Ingrid Printz
Områdeschef Kultur
Regional Utvecklingsförvaltning
Tfn: 063-146700
E-post: ingrid.printz@regionjh.se

Datum: 2020-01-29

UPPDRAG: DESIGNCENTRUM

Uppdrag till:	Designcentrum
Samordnande tjänsteman:	Kerstin Örbo, med stöd av designutvecklare

Bakgrund

Uppdraget för designutveckling utförs av Designcentrum. Designcentrum ingår i Enheten för Kulturutveckling. Designcentrum omfattas ej av samverkansmodellen. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Hänsyn ska tas till behov och önskemål från kommuner och civilsamhälle. Det mångkulturella perspektivet liksom mångfald, jämställdhet, jämlikhet och delaktighet ska beaktas. Handlingsplan för ökad tillgänglighet ska följas. Regionens värdegrund ligger till grund för arbetet.

Referenser

- Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019-2022, Innovationsstrategin samt Område Kulturs verksamhetsplan 2020 är styrande. Utifrån uppdraget och de styrande dokumenten ska verksamheten göra en egen verksamhetsplanering.

Uppdrag

- Driva utveckling inom det samlade designområdet
- Vara en arena för kreativ samhällsutveckling
- Använda design för att uppfylla de regionala utvecklingsmålen, arbeta för ökad designmognad samt lyfta dess betydelse för tillväxt och attraktionskraft
- Verka för att destinationer, organisationer och företag ska utvecklas genom design
- Verka för att designbranschen drar nytta av och ställer om till nya förutsättningar
- Påbörja ett omvandlingsarbete för verksamheten där lokalen sägs upp och möjligheten till utveckling av projektlab för regional utveckling utreds i samverkan med andra parter
- Driva och samverka med andra parter för utveckling av politikområdet gestaltad livsmiljö
- Aktivt sprida kunskap om designområdet till kommunerna

- Samverka med övriga regionala kulturverksamheter
- Aktivt bedriva omvärldsbevakning inom det egna området i synnerhet samt kulturområdet i allmänhet
- Samverka interregionalt, nationellt och internationellt för att stärka designcentrum som en regional nod
- Särskilt beakta urfolk och nationella minoriteter
- Främja kvalitet, förnyelse och tillgänglighet

Intersektionella perspektiv

HBQT-handboken ska implementeras i verksamheten och Designcentrum ska närvara på de utbildningar som erbjuds med anledning av detta.

Start- och slutdatum

2020-01-01 - 2020-12-31

Resultatmätt

- Antal rådgivningstillfällen KKN
- Antal personer/företag som fått stöd varav kvinnor/män
- Antal programaktiviteter/kommun och utställningar/kommun
- Antal deltagare varav barn och unga upp till 18 år
- Antal praktikplatser nationella/internationella studenter

Uppföljningsdatum

- 30 april samt 31 augusti 2020, tertial- respektive delårsbokslut
- 6 september 2020 – Ansökan om verksamhetsbidrag för 2021 enligt mall
- 7 januari 2021 – Verksamhetsberättelse enligt mall
- 31 mars 2021 – Kvantitativ redovisning i Kulturdatabasen
- Vid behov återkoppla separata uppgifter till områdeschef
- Ovanstående datum kan komma att förändras

Tid/resurser

För uppdraget ersätter regionen Designcentrum med **ett enhetligt bidrag om 1 261 tkr.**

Mottagare av återrapportering

Områdeschef samt regionala utvecklingsnämnden

Ansökan om årsbidrag 2020 för Designcentrum

Ansöker om (inklusive uppräknings 2,6%): 1 264 tkr

Kort beskrivning av planerad verksamhet 2020:

(Ange i punktform och var så konkret som möjligt. Ta hänsyn till kvalitet och konstnärlig förnyelse, allas lika möjligheter att delta i kulturlivet t.ex HBTQ, jämställdhet, funktionsnedsättning, nationella minoriteter och etnisk bakgrund, barn och unga, internationellt och interregionalt utbyte, kultur och hälsa samt samverkan)

- Rådgivning och annat behovsanpassat stöd inom design och närliggande områden, cirka 150 individuella stöd
- Verka för användning av tjänstedesign i offentliga verksamheter, exempelvis genom Design Thinking för bibliotek
- Arbete med design för hållbar utveckling genom projektet Samskapande Mittnordisk Innovationsarena för Cirkulär Ekonomi
- Undersöka behov av kompetensutveckling och samverkan för arbete med gestaltad livsmiljö

Särskilda utvecklingsområden eller ambitioner 2020:

(Ange i punktform och var så konkret som möjligt.)

- Undersöka nya möjligheter för lokalisering av verksamheten
- Etablera en formaliserad samverkan med Stiftelsen Svensk Industridesign

Ingrid Printz
Områdeschef Kultur
Regional Utvecklingsförvaltning
Tfn: 063-146700
E-post: ingrid.printz@regionjh.se

Datum: 2020-01-29

UPPDRAG: ESTRAD NORR

Uppdrag till:	Estrad Norr – enhet för scenkonst
Samordnande tjänsteman:	Malin Hülphers

Bakgrund

Uppdraget för regional scenkonstverksamhet utförs av Estrad Norr. Estrad Norr omfattas av samverkansmodellen och scenkonstchefen ansvarar för det regionala scenkonstuppdraget. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Hänsyn ska tas till behov och önskemål från kommuner och civilsamhälle. Det mångkulturella perspektivet liksom mångfald, jämställdhet, jämlikhet och delaktighet ska beaktas. Handlingsplan för ökad tillgänglighet ska följas. Regionens värdegrund ligger till grund för arbetet.

Referenser

- Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 samt Område Kulturs verksamhetsplan 2020 är styrande. Utifrån uppdraget och de styrande dokumenten ska verksamheten göra en egen verksamhetsplanering.

Uppdrag

- Nå alla kommuner med professionell och kvalitativ musik, teater, musikteater och dans
- Producera och förmedla utbud som är anpassade till turnerande verksamhet
- Samverka med andra institutioner och fria aktörer samt erbjuda goda arbetsvillkor för professionella kulturskapare
- Utveckla och genomföra olika typer av residens
- Särskilt rikta verksamhet mot barn och unga
- Utveckla samverkan med norrlandslänen inom musik
- Erbjud en angelägen repertoar liksom nyskriven, kvalitativ musik, dans och dramatik.
- Driva Teater Barda i samarbete med Östersunds kommun
- Utveckla program inom Kultur i vården
- Producera och förmedla musikteater inom Norrlands nätverk för musikteater och dans samt turnera i de fyra norrlandslänen

- Erbjud föreställningar och workshops i länets skolor och förskolor
- Aktivt samverka med Riksteatern J/H och arrangörer i länet för ett effektivt resursutnyttjande
- Samverka med övriga regionala kulturverksamheter
- Utredda verksamhetens behov av lokaler
- Aktivt bedriva omvärldsbevakning inom det egna området i synnerhet samt kulturområdet i allmänhet
- Särskilt beakta urfolk och nationella minoriteter
- Främja kvalitet, förnyelse och tillgänglighet

Intersektionella perspektiv

HBQ-handboken ska implementeras i verksamheten och Estrad Norr ska närvara på de utbildningar som erbjuds med anledning av detta.

Start- och slutdatum

2020-01-01 - 2020-12-31

Resultatmått

- Antal konserter och föreställningar/kommun samt programaktiviteter/kommun
- Antal publik och deltagare varav barn och unga upp till 18 år
- Antal kultur i vården-program
- 50% av utbudet riktat till barn och unga
- 50% av utbudet utanför Östersunds kommun
- 50% kvinnor på scen vid skolkonserter

Uppföljningsdatum

- 30 april samt 31 augusti 2020, tertial- respektive delårsbokslut
- 6 september 2020 – Ansökan om verksamhetsbidrag för 2021 enligt mall
- 7 januari 2021 – Verksamhetsberättelse enligt mall
- 31 mars 2021 – Kvantitativ redovisning i Kulturdatabasen
- Vid behov återkoppla separata uppgifter till områdeschef
- Redovisning av verksamheten kan komma att justeras utifrån statens eventuellt förändrade uppföljningsfrågor
- Ovanstående datum kan komma att förändras

Tid/resurser

För uppdraget ersätter regionen Estrad Norr med ett enhetligt bidrag om 29 688 tkr.

Mottagare av återrapportering

Områdeschef samt regionala utvecklingsnämnden

Ansökan om årsbidrag 2020 för Estrad Norr

Ansökan ska vara inskickad till jimmy.eriksson@regionjh.se senast 6 september.

Ansöker om (inklusive uppräknings 2,6%):

Kort beskrivning av planerad verksamhet 2020:

Nyheter 2020:

- Sommaren 2020 gör vi i Ragunda kommun en stor scenisk produktion om jämtländske storspelmannen Lapp-Nils.
- Vi producerar ett nytt koreografiskt verk för två dansare och två musiker
- Två urpremiärer på teatern
- Både barnopera och teater i vårt mobila teaterskåp
- Teater Barda (funktions varierad ensemble) gör en ny produktion tillsammans med extern skådespelare.
- Två nya Internationella dansresidens
- Nytt musikläger för unga

Vi går vidare/fortsätter med:

- Konceptkonserter med Jemtlands Salongsorkester
- Frilansresidens inom folk- och världsmusik
- Vinterturné i hela länet med konserten "Absolut Jämtland"
- Att turnélägga fria grupper inom alla genrer med prio barn och unga
- Arrangera orkestergästspel inom Musik i Norr-samarbetet
- Samarbetet med samiska teatern, Mo i Rana, Norge fortsätter genom repris på musikteatern "Plupp" och turné i samtliga 4 norrlandslän
- Erbjuder äldreboenden anpassade föreställningar/konserter och workshops
- Nyproducerad teater för barn och unga
- Utökad dansträning för yrkesverksamma dansare/koreografer och pedagoger i Regionen

Särskilda utvecklingsområden eller ambitioner 2020:

- Vår ambition är att hela tiden hålla arbetet med arrangörsfrågan levande. Att noga "omvärldsbevaka" länet, tänka smart och samverka på ett långsiktigt och hållbart sätt.
- Vi tror starkt på att utveckla konceptet "Kultur-crew" på länets skolor. (Ett arbetssätt där man involverar eleverna i värdskapet gentemot gästande kulturutövare). Det arbetet är påbörjat under 2019 och kommer att fortsätta under 2020

Ingrid Printz
Områdeschef Kultur
Regional Utvecklingsförvaltning
Tfn: 063-146700
E-post: ingrid.printz@regionjh.se

Datum: 2020-01-29

UPPDRAG: HEMSLÖJDEN

Uppdrag till:	Hemslöjdskonsulenterna
Samordnande tjänsteperson:	Kerstin Örbo

Bakgrund

Uppdraget för hemslöjdsfrämjande verksamhet utförs av hemslöjdskonsulenterna. Hemslöjdskonsulenterna omfattas av samverkansmodellen. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Hänsyn ska tas till behov och önskemål från kommuner och civilsamhälle. Det mångkulturella perspektivet liksom mångfald, jämställdhet, jämlikhet och delaktighet ska beaktas. Handlingsplan för ökad tillgänglighet ska följas. Regionens värdegrund ligger till grund för arbetet.

Referenser

- Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 samt Område Kulturs verksamhetsplan 2020 är styrande. Utifrån uppdraget och de styrande dokumenten ska verksamheten göra en egen verksamhetsplanering.

Uppdrag

- Främja hemslöjdsområdet som är autentiskt, lokalt och hållbart för människors skapande behov i vardagen
- Strategiskt arbeta för att stärka slöjdens infrastruktur och förutsättningar
- Öka möjligheten för barn, ungdomar och vuxna att möta och utöva tekniker inom hemslöjd och konsthantverk
- Tillvarata och stimulera utveckling av hemslöjdens material- och teknikkunskap, formspråk, tradition och kvalitet
- Lyfta fram slöjdens betydelse för regional tillväxt och sysselsättning
- Utbilda pedagoger i hemslöjdens tekniker, material och metoder för lärande
- Undersöka möjligheten att arbeta slöjdpedagogiskt inom Kultur och hälsa
- Utveckla och stödja nätverk och gillen inom olika slöjdtekniker
- Samverka med övriga regionala kulturverksamheter

- Arbeta för att förbättra villkoren för de professionella slöjdarna och konsthantverkarna genom rådgivning, fortbildning och synliggörande
- Påbörja arbetet med en handlingsplan för Bild- och formområdet inklusive konsthantverket
- Särskilt beakta urfolk och nationella minoriteter
- Främja kvalitet, förnyelse och tillgänglighet

Intersektionella perspektiv

HBTQ-handboken ska implementeras i verksamheten och Hemslöjdskonsulenterna ska närvara på de utbildningar som erbjuds med anledning av detta.

Start- och slutdatum

2020-01-01 - 2020-12-31

Resultatmått

- Antal programaktiviteter/kommun och utställningar/kommun
- Antal deltagare varav barn och unga upp till 18 år
- Procentuell del av arbetstiden som använts för
 - verksamhet som riktas till barn och unga
 - verksamhet som riktas till det civila samhället
 - att stärka det professionella kulturlivet

Uppföljningsdatum

- 30 april samt 31 augusti 2020, tertial- respektive delårsbokslut
- 6 september 2020 – Ansökan om verksamhetsbidrag för 2021 enligt mall
- 7 januari 2021 – Verksamhetsberättelse enligt mall
- 31 mars 2021 – Kvantitativ redovisning i Kulturdatabasen
- Vid behov återkoppla separata uppgifter till områdeschef
- Redovisning av verksamheten kan komma att justeras utifrån statens eventuellt förändrade uppföljningsfrågor
- Ovanstående datum kan komma att förändras

Tid/resurser

För uppdraget ersätter regionen Hemslöjdskonsulenterna med **ett enhetligt bidrag om 1 883 tkr.**

Mottagare av återrapportering

Områdeschef samt regionala utvecklingsnämnden

Ansökan om årsbidrag 2020 för Hemslöjden

Ansökan ska vara inskickad till jimmy.eriksson@regionjh.se senast 13 september.

Ansöker om (inklusive uppräknings 2,6%):

1032 tkr

Kort beskrivning av planerad verksamhet 2020:

(Ange i punktform och var så konkret som möjligt. Ta hänsyn till kvalitet och konstnärlig förnyelse, allas lika möjligheter att delta i kulturlivet t.ex HBTQ, jämställdhet, funktionsnedsättning, nationella minoriteter och etnisk bakgrund, barn och unga, internationellt och interregionalt utbyte, kultur och hälsa samt samverkan)

- Driva Jamtform så att nätverket blir ett stöd och en källa till utveckling för slöjd- och hantverksnäringen.
- Driva de nätverk i olika tekniker som vi initierat med målet att verksamheten ska bli långsiktigt hållbar och i slutänden kunna jobba självständigt. Här arbetar vi nära Jämtland Härjedalens Hemslöjdsförbund med att skapa Gillen.
- Anpassa våra aktiviteter till att ha låga trösklar in i verksamheten så många kan få tillgång till slöjdupplevelser.
- Genomföra en utbildning med 8 tillfällen för pedagoger i hemslöjdens metoder och tekniker i syfte att öka möjligheten för barn och unga att vara skapande.
- Hålla vidareutbildning för pedagoger som genomgått utbildningen, varje termin.

Särskilda utvecklingsområden eller ambitioner 2020:

(Ange i punktform och var så konkret som möjligt.)

- Tillsammans med kommunerna, civilsamhället och kulturskaparna initiera en hållbar infrastruktur för hemslöjdens närvaro i hela regionen
- Utbilda pedagoger i hemslöjdens tekniker, material och metoder för lärande.
- Utveckla nätverk inom olika slöjdtekniker där den traderade kunskapen ökar handens kompetens, självförtroende och möjligheten till eget skapande.
- Öka angelägenheten för slöjd och hantverksnäringen.

Ingrid Printz
Områdeschef Kultur
Regional Utvecklingsförvaltning
Tfn: 063-146700
E-post: ingrid.printz@regionjh.se

Datum: 2020-01-29

UPPDRAG: FILMPOOL

Uppdrag till:	Filmpool
Samordnande tjänsteperson:	Kerstin Örbo, med stöd av filmkonsulent

Bakgrund

Uppdraget för filmkulturell verksamhet utförs av Filmpool. Filmpool omfattas av samverkansmodellen. Verksamheten ska bidra till länsinvånarnas livskvalitet och till en kontinuerlig förnyelse av kulturlivet. Hänsyn ska tas till behov och önskemål från kommuner och civilsamhälle. Det mångkulturella perspektivet liksom mångfald, jämställdhet, jämlikhet och delaktighet ska beaktas. Handlingsplan för ökad tillgänglighet ska följas. Regionens värdegrund ligger till grund för arbetet.

Referenser

- Kulturplan för Region Jämtland Härjedalen 2019–2022 samt Område Kulturs verksamhetsplan 2020 är styrande. Utifrån uppdraget och de styrande dokumenten ska verksamheten göra en egen verksamhetsplanering.

Uppdrag

- Driva en utveckling av den samlade filmverksamheten i länet vilket innefattar filmpedagogisk verksamhet i skola och på fritid, biograf- och visningsfrågor, talangutveckling samt stöd till kort- och dokumentärfilmsproduktion
- Verka för att barn och unga ska kunna ta del av och uttrycka sig genom rörlig bild
- Stärka befintliga nätverk och initiera nya nätverk för filmbranschens aktörer
- Stärka barn och ungas medie- och informationskunnighet
- Samverka med övriga regionala kulturverksamheter
- Stärka interregional samverkan, särskilt med övriga norrlandslän
- Främja utvecklingen av biografernas roll som mötesplats
- Erbjud film i vården
- Främja förutsättningarna för professionella filmare i regionen
- Aktivt bedriva omvärldsbevakning inom det egna området i synnerhet samt kulturområdet i allmänhet

- Särskilt beakta urfolk och nationella minoriteter
- Främja kvalitet, förnyelse och tillgänglighet

Intersektionella perspektiv

HBTQ-handboken ska implementeras i verksamheten och Filmpool ska närvara på de utbildningar som erbjuds med anledning av detta.

Start- och slutdatum

2020-01-01 - 2020-12-31

Resultatmått

- Antal programaktiviteter/kommun och föreställningar/kommun
- Antal deltagare varav barn och unga upp till 18 år
- Procentuell del av arbetstiden som använts för
 - verksamhet som riktas till barn och unga
 - verksamhet som riktas till det civila samhället
 - att stärka det professionella kulturlivet

Uppföljningsdatum

- 30 april samt 31 augusti 2020, tertial- respektive delårsbokslut
- 6 september 2020 – Ansökan om verksamhetsbidrag för 2021 enligt mall
- 7 januari 2021 – Verksamhetsberättelse enligt mall
- 31 mars 2021 – Kvantitativ redovisning i Kulturdatabasen
- Vid behov återkoppla separata uppgifter till områdeschef
- Redovisning av verksamheten kan komma att justeras utifrån statens eventuellt förändrade uppföljningsfrågor
- Ovanstående datum kan komma att förändras

Tid/resurser

För uppdraget ersätter regionen Filmpool med **ett enhetligt bidrag om 2 477 tkr.**

Mottagare av återrapportering

Områdeschef samt regionala utvecklingsnämnden

Ansökan om årsbidrag 2020 för Filmpool inom Region Jämtland Härjedalen

Ansöker om (inklusive uppräknings 2,6%):

1 395 360

Kort beskrivning av planerad verksamhet 2020:

- Genomföra talangutvecklingsprogram för 4-8 ungdomar 16-25 år (i samverkan med b.la. Hub063).Handledning från manus till färdig film. (Talangutveckling kopplat till nationella satsningar i samarbete med filminstitutet, talangdagar på Fårö, Uppsala talangdagar etc.)
- Arrangera regional uttagning i nationella filmtävlingen Noomaraton.
- Arrangera regional uttagning till Novemberfestivalen, nationell filmtävling för unga upp till 26 år.
- Erbjud filmbranschen minst 3 fortbildningstillfällen/nätverksträffar under året.
- Arrangera nätverksträff för kvinnliga filmare i samarbete med Film Västernorrland och Midt Norsk filmsenter.
- Stärka det interregionala samarbetet med Norrlandslänen via gemensam satsning på "Norrland Brinner" talangsatsning i samband med Sundsvall Filmfest, samt gemensam satsning på filmare i Norr under Umeå Europeiska filmfestival.
- Förmedla filmstöd, hantera tekniklån, löpande.
- Arrangera Konstkollo/sommarfilmskola i samarbete med Bildkonsten m.fl. för målgruppen 13-17 år.
- Koordinera insatser inom Skapande skola/Film, erbjudande till samtliga kommuner.
- Arrangera Regionala Film i skolan dagar i länet där mångfald eller andra horisontella kriterier lyfts. (HBTQ tema 2020).
- Koordinera regional skolbiovecka i samarbete med Folkets Bio Regina
- Erbjud fortbildningsdagar för länets pedagoger (Film som verktyg i undervisningen).
- Erbjud filmskapande aktiviteter under vecka 44 för barn och unga i länet.
- Genomföra minst två skolbesök per termin/Filmpedagog, initiera filmpedagogiska projekt. (hela länet)
- Initiera filmskapande projekt i förskolor.
- Filmrullen, koncentrerat till höstterminen gemensamt med Bildkonsten. Genomförandet beroende av extern finansiering som tidigare år. (Filmrullen erbjuder digitalt skapande för målgruppen 12-25 år i hela länet).
- Erbjud filmvisning i äldrevården, regionalt producerad film.
- Arrangera ett antal filmvisningar på olika aktuella teman i samarbete med föreningar, studieförbund, bibliotek etc. (exempelvis under Östersund Pride).
- Arrangera filmturné (film och samtal) med regionala filmare/filmer, ca två turnéer per år.
- Erbjud arrangörsutbildning för biografföreningar.
- Löpande handleda praoelever, arbetstränare, filmare, biografföreningar, pedagoger, etc.

Särskilda utvecklingsområden eller ambitioner 2020:

- Verka för en ökning av skolbiovisningar i länet, arbeta för att filmskapande i erbjuds inom länets Kulturskolor. Uppmuntra kommuner att söka filmkulturella stöd från Filminstitutet.
- Barn och ungas fritid- filmskapande i hela länet genom att driva Filmrullen- höst 2020, (beroende av extern finansiering dock) i samarbete med Bildkonsten.
- Identifiera och lyfta unga talanger, i samverkan med b.la. Hub063. Uppmuntra till kollektivt filmskapande.
- Undersöka möjligheter att fortbilda workshopledare i länets kommuner, erbjuda filmpedagogisk fortbildning för att på sikt säkra kompetens inom rörlig bild på olika orter.
- Uppmuntra biografer till att arbeta för ökat deltagande bland unga - till att bredda de publika aktiviteterna- till breddat filmutbud för ökad mångfald.
- Fördjupa samverkan med övriga filmverksamheter i Norrland- "Norrland Brinner" i samband med Sundsvall Film fest, samt UEFF (Umeå Europeiska filmfestival). Fortsatt samverkan med Tröndelag & Västernorrland gällande kvinnligt filmnätverk. (Insatser som gynnar både unga filmtalanger och etablerade filmare).

Filmpool strävar efter kvalitet och konstnärlig förnyelse i all verksamhet dvs. inom produktion, barn & unga samt biograf och visning. Detta genom omvärldsbevakning, samverkan med övriga norrlandslän mf.l. samt genom löpande dialog med Svenska Filminstitutet.

Allas lika möjligheter att delta i kulturlivet ser vi som en självklarhet, för vår del handlar det mer om att alla ska känna till vår verksamhet. Här behöver vi hitta effektiva former för kommunikation.

Eva Aspling/ Filmpool



16

Överföring av Länstrafiken till förvaltning –
Genomförandeplan
RUN/576/2019



2020-02-05

Samordningskansliet

Emma Borg

Tfn: 063-14 76 47

E-post: emma.borg@regionjh.se

RUN/576/2019

Överföring av Länstrafiken till förvaltning – Genomförandeplan

Ärendebeskrivning

Regionfullmäktige beslutade i november 2019, § 132, att överföra verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB till förvaltning från 1 juli 2020, och att verksamheten ska organiseras under regionala utvecklingsnämnden. Regionala utvecklingsnämnden fick då i uppdrag att ta fram en genomförandeplan för verksamhetsförändringen.

Arbetet inför verksamhetsförändringen har organiserats som ett internt projekt, och en projektledare har utsetts. En genomförandeplan är upprättad i form av en projektplan som beskriver bland annat projektorganisation, projektmål och tidplaner för olika aktiviteter. Projektet är uppdelat i nio delprojekt (exempelvis Organisation, Medarbetare och Kommunikation). Projektet har en styrgrupp bestående av regiondirektör, regional utvecklingsdirektör och regionstabschef, samt en arbetsgrupp bestående av representanter från Länstrafikbolaget, förvaltningsområde regional utveckling och regionstaben.

Regiondirektörens förslag

Genomförandeplan (projektplan) för överföring av Länstrafiken till förvaltning godkänns.

I tjänsten

Hans Svensson

Regiondirektör

Mikael Ferm

Regionstabschef

Utdrag till

Regionfullmäktige

*PROJEKT*i*L*

Projektplan - Projekt Överföring av Länstrafiken i Jämtland AB till förvaltning 2020-07-01

Sammanfattning/bakgrund

Regionfullmäktige beslutade i november 2019, § 132, att överföra verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB till förvaltning från 1 juli 2020, och att verksamheten ska organiseras under regionala utvecklingsnämnden. Regionala utvecklingsnämnden fick då i uppdrag att ta fram en genomförandeplan för verksamhetsförändringen.

Arbetet inför verksamhetsförändringen har organiserats som ett internt projekt, och en projektledare har utsetts. En genomförandeplan är upprättad i form av en projektplan som beskriver bland annat projektorganisation, projektmål och tidplaner för olika aktiviteter. Projektet är uppdelat i nio delprojekt (exempelvis Organisation, Medarbetare och Kommunikation).

Projektet har en styrgrupp bestående av regiondirektör, regional utvecklingsdirektör och regionstabschef, samt en arbetsgrupp bestående av representanter från Länstrafikbolaget, förvaltningsområde regional utveckling och regionstaben.

Projektplan - Projekt Överföring av Länstrafiken i Jämtland AB till förvaltning
Dnr RUN/576/2019

Handläggare
Örjan Strömqvist
Samordningskansliet

Region Jämtland Härjedalen
Box 654, 831 27 Östersund
www.regionjh.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING/BAKGRUND	1
1 PROJEKTNAMN: ÖVERFÖRING AV LÄNSTRAFIKEN I JÄMTLAND AB TILL FÖRVALTNING.....	5
1.1 Projektägare/beställare:	5
2 GRUNDLÄGGANDE INFORMATION	7
2.1 Bakgrund	7
2.2 Syfte	8
3 MÅL	8
3.1 Effektmål.....	8
3.2 Projektmål.....	8
3.3 Prioritet	9
4 KRAV PÅ PROJEKTET	9
4.1 Förutsättningar och inberoende	9
4.2 Miljö	10
4.3 Avgränsningar	11
5 PLANER	12
5.1 Tidplaner	12
5.2 Resursplan	13
5.3 Budget och finansiering (kostnadsplan)	13
6 PROJEKTORGANISATION	14
6.1 Projektorganisation.....	14
6.2 Externa kontakter	14
7 KOMMUNIKATION.....	14
7.1 Kommunikation och rapportering inom projektet.....	14

7.2	Intressentanalys och kommunikationsplan.....	15
8	KVALITET	15
8.1	Kvalitetsstrategier	15
8.2	Kvalitetssäkringar av externa/interna leverantörer	15
8.3	Projektrutiner	15
8.4	Ändringar och avvikelser	15
8.5	Säkerhet	16
9	RISKER OCH MÖJLIGHETER	16
9.1	Framgångsfaktorer	16
9.2	Leverans och överlämningsprocedur	16
9.3	Projektavslut.....	16
10	REFERENSER OCH BILAGOR.....	16

Dokumenthantering

Ansvar	Roll	Namn
Ägare	Projektleddare	Örjan Strömqvist
Informeras		Emma Borg

Referenser

Ref	Dokument ID	Dokument
[1]		
[2]		

Definitioner och förkortningar

Begrepp/förkortning	Förklaring
RJH	Region Jämtland Härjedalen

Revisionshantering

Version	Datum	Summering av förändringar i förhållande till föregående version	Ändringar markerade (j/n)
1	2020-01-15	Nyutgåva	
2	2020-02-06	Uppdaterad inför styrgrupp 11/2 och RUN presidieberedning 13/2	n

1 Projektnamn: Överföring av Länstrafiken i Jämtland AB till förvaltning

1.1 Projektägare/beställare:

Anders Byström, Regional utvecklingsdirektör

Checklista inför beslut, BP2	JA	NEJ
Målen för projektet är tydliga och dokumenterade både gällande kostnad/resurser, tid och resultat	Ja (ej kostnader)	
Effektmålen är dokumenterade samt hur de skall följas upp och av vem	Ej aktuellt	Ej aktuellt
Miljöpåverkan analyserad i generella termer	Ja	
Analys av eventuell påverkan av gällande miljömål enligt gällande Miljöpolitiskt program är gjord	Påbörjad	
Dokumenten Kostnads- nyttoanalys och Överenskommelse för realisering av nytta finns framtagna och är godkända av Mottagaren samt bilagda detta dokument	Ej aktuellt	Ej aktuellt
Mottagaren av projektets leverans är identifierad och har ett tydligt åtagande för att realisera den förväntade nyttan från projektet	Ja	
Förväntat resultat (leverans) från projektet är tydligt definierat, dokumenterat och kopplat till verksamhetens mål och strategier	Ja	
Risker och osäkerheter i projektet är tydligt dokumenterade i riskanalysen, inklusive en handlingsplan för att hantera dem	Ja	
Projektplanen är tidsatt och resurssatt per fas	Delvis	
Projektmedlemmar och referensgrupp är utsedda	Ja	
Samtliga resurser för projektet är säkrade med resurskontrakt och införstådda med åtagandet	Ja	
Projektets begränsningar är tydligt definierade och dokumenterade	Ja	
Tidpunkt för leverans är väl vald och förankrad hos mottagaren	Ja	
Följdcostnader för projektet är identifierade och dokumenterade		Nej
Juridiska och finansiella aspekter har beaktats	Ja	

JA NEJ Kommentar:

Beslut att godkänna projektplanen

Ja		
	Nej	

Beslut att bordlägga

2020-02-

Datum och underskrift Styrgruppsordförande

Anders Byström

2020-02-

Datum och underskrift av Projektledare

Örjan Strömqvist

2 Grundläggande information

2.1 Bakgrund

Vid regionfullmäktiges sammanträde den 13 februari 2019, § 10, fick regionstyrelsen i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet, med utgångspunkt att den verksamhet som idag ligger i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB på sikt flyttas in i förvaltningen.

Uppdragets har delats upp så att utredning av kollektivtrafikens utveckling i länet och tätorten görs separat från utredningen kring organisationen. Konsultföretaget Claesson & Partners har genomfört organisationsutredningen, vilken redovisades för regionstyrelsen den 27 augusti 2019. Då regionstyrelsens förslag till framtida organisation för kollektivtrafiken påverkar regionala utvecklingsnämndens uppdrag, organisation och verksamhetsområden beslutades vid styrelsens sammanträde den 25 september, § 146, att inhämta nämndens synpunkter innan förslaget överlämnas till regionfullmäktige för beslut. Regionala utvecklingsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober, § 165, att inte lämna något yttrande över styrelsens förslag, men uppmanade styrelsen att genomföra dialoger med samtliga partier innan ett förslag till framtida organisation för Länstrafiken överlämnas till regionfullmäktige.

Med kompletterande underlag till Claesson & Partners organisationsutredning togs följande beslut.

Fullmäktiges beslut 2019-11-26, § 132 (RS/224/2019)

- Verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB överförs till förvaltning från 1 juli 2020, och organiseras under regionala utvecklingsnämnden.
- Ett utskott för kollektivtrafikfrågor inrättas under regionala utvecklingsnämnden från den 1 juli 2020, bestående av fem ledamöter och fem ersättare.
- Bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB behålls som avtalspart och avvecklas vid en senare tidpunkt.
- Regionstyrelsen får i uppdrag att inför överföring av verksamheten ta fram förslag på reviderat reglemente för regionala utvecklingsnämnden, samt övriga aktuella styrdokument som berörs av organisationsförändringen.
- Regionstyrelsen får i uppdrag att senast till fullmäktiges sammanträde i juni föreslå nödvändiga omfördelningar av budgetamar i regionplanen utifrån kommande verksamhetsförändring.
- Regionala utvecklingsnämnden får i uppdrag att ta fram en genomförandeplan för verksamhetsförändringen.
- En utvärdering av den politiska organisationen för kollektivtrafikfrågor ska göras inför mandatperioden 2022–2026.

2.2 Syfte

Ta fram ett beslutsunderlag till regionala utvecklingsnämnden / regionstyrelsen / regionfullmäktige samt övriga berörda verksamheter för att genomföra överföringen av verksamheten i Länstrafiken i Jämtland AB till förvaltning från och med 1 juli 2020.

3 Mål

3.1 Effektmål

Ej aktuellt

3.2 Projekt mål

Följande mål skall ha uppnåtts i god tid innan den 1 juli 2020 så att överföring av verksamheten kan genomföras från det datumet:

1. **Delprojekt 1, Organisation:** Länstrafikens organisation inom förvaltningen skall vara fastställd och samverkad samt vara införd i de regiongemensamma IT-system där det krävs.
2. **Delprojekt 2, Medarbetare:** Medarbetare inom nuvarande Länstrafik skall ha överförts och fått en ny anställning inom Region Jämtland Härjedalen från och med 2020-07-01.
3. **Delprojekt 3, IT-system:** Beslut om vilka av de IT-system som Länstrafiken idag använder skall samordnas med befintliga IT-system i Region Jämtland Härjedalen (ex Raindance, Heroma, Outlook etc) och vilka befintliga IT-system som skall fortsätta användas. Tidplan för samordning av system och drift skall fastställas. Målsättningen är att samordna så många system som möjligt från och med 2020-07-01.
4. **Delprojekt 4, Ekonomi:** Ta fram underlag för att överföra ekonomisk hantering till RJH avseende bokföring, fakturahantering, hantering av betalningar med mera.
5. **Delprojekt 5, Lokaler:** Underlag på kommande lokalbehov lämnat till regionens fastighetsenhet så att verksamheten så snart som möjligt kan flytta till nya lokaler.
6. **Delprojekt 6, Aktiebolaget:** Klargörande av hur aktiebolaget Länstrafiken i Jämtland AB skall hanteras avseende t ex befintliga affärsavtal, styrelse, bokföring, revision etc.
7. **Delprojekt 7, Kommunikation:** Kommunicera arbetet med överföringen internt inom organisationerna samt externt till medborgare, kunder och leverantörer.
8. **Delprojekt 8, Genomförande och uppföljning:** Genomföra överföring och ha en löpande uppföljning under tiden samt skriftligt avsluta projektet.
9. **Delprojekt 9, Politisk hantering:** Framtagande av reglemente, utskott med mera som i huvudsak rör den politiska hanteringen görs i huvudsak vid sidan av detta projekt men tidplaner, krav på underlag inför beslut etc bevakas av projektet.

3.3 Prioritet

Hög prioritet är att fastställa Länstrafikens plats i organisationen inom den regionala utvecklingsförvaltningen. Detta på grund av att så många andra delar i överföringen är beroende av att organisationen är fastställd.

4 Krav på projektet

4.1 Förutsättningar och inberoende

Genomförandet av överföring av verksamheten skall uppfylla de lagkrav som finns när det gäller aktiebolagslag, kommunallag, lagar inom arbetsrätten samt de avtal som Region Jämtland Härjedalen och Länstrafiken i Jämtland AB slutit med arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer, kunder och leverantörer.

Projektet är beroende av stöd i form av specialistkompetens och resurser i Region Jämtland Härjedalen och Länstrafiken för genomförande av de olika delprojekten enligt nedan. Länstrafiken bidrar med resurser för samtliga delprojekt nedan. Ansvarig Lisa Wallin tf VD.

Nr.	Beskrivning	Ev. Godkännande kriterium/er	Ansvarig för resurser	Datum
Delprojekt 1, Organisation	Bidra med resurser för att ta fram krav på uppgifter för att besluta/registrera/dokumentera organisationen i regiongemensamma datasystem och register		Anders Byström/Mikael Ferm	
Delprojekt 2, Medarbetare	Bidra med resurser för att tillse att arbetsrättsliga regler och krav följs och att erforderliga avtal sluts. Bidra med resurser för att Länstrafikens löne- och personalhantering förs över i regionens system		Krister Eriksson	
Delprojekt 3, IT-system	Bidra med resurser för att se över vilka möjligheter som finns för att överföra delar av Länstrafikens IT-verksamhet till regionens drift- och förvaltning samt överflyttning av viss IT-drift till regionens gemensamma system.		Marit Nilsson	
Delprojekt 4, Ekonomi	Bidra med resurser för att Länstrafikens ekonomiska redovisning, reskontror med mera förs över i regionens system		Peter Rönnholm	

Delprojekt 5, Lokaler	Bidra med synpunkter på hur kravställningen på nya lokaler skall se ut samt i förlängningen söka och förse Länstrafikverksamheten med lämpliga lokaler.		Jan-Åke Lindroth	
Delprojekt 6, Aktiebolaget	Bidra med juridisk kompetens avseende avveckling av aktiebolaget samt andra eventuella juridiska frågor vid överföringen		Sandra Hedman	
Delprojekt 7, Kommunikation	Bidra med resurser för att planera och genomföra kommunikationsinsatser internt och externt		Sara Nilsson	
Delprojekt 8, Genomförande och uppföljning			Anders Byström/Mikael Ferm	
Delprojekt 9, Politik och sekretariat	Bidra med resurser för organisering samt framtagande av reglementen med mera		Sandra Hedman	

4.2 Miljö

Region JH är i sin helhet Miljöcertifierade. Undantagna är i dagsläget bolag och politik. Nu när Länstrafiken ska in i förvaltning, så kommer de att ingå i organisationen som ska vara miljöcertifierad enligt tidigare politiska beslut.

När man är certifierad så krävs, förutom att man följer miljöledningsstandardens krav, att man låter ackrediterade miljörevisorer granska verksamheten årligen. Miljöcertifieringen löper i 3-årsperioder, så vart 3:e år omprövas certifieringen i en s.k. recertifieringsrevision. Nästa recertifieringsrevision för RJH är hösten 2020.

För att kunna bli certifierad så krävs:

- Grundläggande miljöutredning av verksamheten för att kartlägga på vilka olika sätt verksamheten påverkar eller kan påverka miljön.
- Utifrån miljöutredningen förteckna, värdera och prioritera olika miljöaspekter (RJH har en rutin för hur värdering & prioritering ska göras).
- Revidera och/eller komplettera de övergripande miljörutinerna samt vid behov ta fram kompletterande lokala miljörutiner för verksamheten.
- Göra intern miljörevision som förberedande inför extern miljörevision.

Efter det är verksamheten förhoppningsvis redo för en extern certifieringsrevision.

Miljöstrateg på regionen kontakter extern miljörevisor i vecka 7 2020 för att klargöra hur certifieringsfrågan gällande Länstrafiken skall hanteras.

4.3 Avgränsningar

Projektet kommer inte att ansvara för:

- Framtagande av reglemente och förutsättningar för den regionala utvecklingsnämnden och dess utskotts arbete.

5.2 Resursplan

Namn	Uppdrag	Antal timmar	Period	Muntligt/ Skriftligt
Örjan Strömqvist	Projektleddare		Jan-sep 2020	Skriftligt
Emma Borg	Projektmedarbetare		Jan-sep 2020	Skriftligt
Lisa Wallin	Projektmedarbetare		Jan-sep 2020	Skriftligt
Berit Eriksson	Projektmedarbetare		Jan-sep 2020	Skriftligt
Övriga	Specialistkunskaper vid planering och genomförande		Jan-sep 2020	Avropas till projektet vid behov och med godkännande av respektive chef.

5.3 Budget och finansiering (kostnadsplan)

I dagsläget är inte eventuella kostnader förutom arbetstid definierat i projektet. I respektive uppdrag ingår att definiera kostnader för överföringen.

Kostnader	Avdelning	Kostnad
Anpassningar av befintliga IT-system	Ekonomi, Personal, IT, LTR	?
Kommunikationsinsatser		
Avveckling av aktiebolag	LTR	?
Kostnader för flytt och anpassning till nya lokaler	LTR, Fastighet	?
Summa kostnad		

6 Projektorganisation

6.1 Projektorganisation

Roll	Namn	Verksamhet
Projektagare/beställare	Anders Byström	Regional utvecklingsdirektör
Styrgrupp	Hans Svensson	Regiondirektör
	Anders Byström	Regional utvecklingsdirektör
	Mikael Ferm	Regionstabschef
Projektgrupp	Örjan Strömquist	Projektledare
	Lisa Wallin	Tf VD Länstrafiken
	Emma Borg	Nämndsekreterare
	Berit Eriksson	Områdeschef Infrastruktur och kommunikation
Delprojekt	Utses löpande av projektgruppen	

6.2 Externa kontakter

- Länstrafikens externa leverantörer
- Medborgare
- Länstrafikens externa kunder
- Fackliga organisationer
- Arbetsgivarorganisationer
- Försäkringsbolag
- Pensionsförvaltare

7 Kommunikation

7.1 Kommunikation och rapportering inom projektet

- Dokument för diariet föring diarieförs i Platina: RUN/576/2019
- Arbetsmaterial inklusive minnesanteckningar i projektarbetet finns i Teams ("Länstrafik, från bolag till förvaltning").

- Anteckningar från styrgruppsmöten finns i Platina
- Informations- och beslutsunderlag till nämnder och styrelser dokumenteras i Platina RUN/576/2019

Projektmöten hålls varannan till var tredje vecka.

Planen är att genomföra fyra styrgruppsmöten under projektperioden

I övrigt kommer även andra olika grupperingar såsom områdeskommitté, ägarråd och politiska grupperingar att informeras.

7.2 Intressentanalys och kommunikationsplan

Delprojekt Kommunikation skall ta fram en kommunikationsplan för projektet innehållande bland annat:

Vem påverkar och påverkas av projektet?

Vilka är intresserade av att få information om projektets status?

Vad behöver kommuniceras till respektive intressent?

Vilken effekt önskas uppnå till respektive intressent?

På vilket sätt och hur ofta kommunicerar det till respektive intressent?

8 Kvalitet

8.1 Kvalitetsstrategier

- Projektplan/Genomförandeplan redovisas på Regional utvecklingsnämnd
- Erfarenheter från arbetssättet med Regionbildning 2015 tas tillvara
- Regelbundna avstämningar görs med styrgrupp och uppdragsägare

8.2 Kvalitetssäkringar av externa/interna leverantörer

Kvalitetssäkring av genomförandet av projekt/delprojekt görs i form av delrapporteringar till styrgrupp/uppdragsägare/projektgrupp samt information i Regional utvecklingsnämnd.

8.3 Projektrutiner

Se övriga beskrivningar av projektarbetet

8.4 Ändringar och avvikelser

Ändringar och avvikelser i projektet rapporteras och hanteras i respektive delprojekt/projekt/styrgrupp/politisk nämnd.

8.5 Säkerhet

Projektdokumentation skall hanteras av de som anses behöriga att hantera den. Exempelvis genom behörighetsstyrning i Teams.

9 Risker och möjligheter

Riskanalysen

Riskanalysen finns i bilaga.

9.1 Framgångsfaktorer

- Engagemang i projektgruppen
- Beslutskraft i styrgruppen
- Formella beslut i god tid
- God information till alla berörda både i Länstrafiken och Region Jämtland Härjedalen
- God information också till länets kommuner, länsstyrelse mfl externa parter till externa parter

9.2 Leverans och överlämningsprocedur

I projektet har fyra s k milstolpar satts upp.

1. Redovisning av projektplan samt redovisning av uppstart för styrgrupp
2. Delrapport från delprojekten den 13/5
3. Slutrapport från projekten den 13/6
4. Uppföljning och avslut av projektet den 26 augusti

9.3 Projektavslut

När samtliga milstolpar är uppnådda och styrgruppen så beslutar avslutas detta projekt.

Projektet är avslutat när:

- slutrapporten (inklusive restlista) är godkänd av projektägaren/beställaren
- all projektdokumentation är arkiverad på bestämd plats
- när överlämnad leverans är godkänd av mottagaren
- ansvarig är utpekad för att följa upp projektets nytta för verksamheten
- projektägaren har förklarat projektet avslutat

10 Referenser och bilagor

- Bilaga 1, Riskanalys

Bilaga 1

Nr	Projekttaktivitet/ omvärldsfaktor	Beskrivning av risk	Värde 1 = liten 5 = hög/kritisk			Åtgärder	Ansvarig
			Sannolikhet	Konsekvens	Riskvärde		
	Leverantörer	Accepterar inte överföring av avtal till RJH	1	2	2	Ge information i god tid	PL
	Allmänhet	Negativ mediadebatt om överföringen	2	3	6	Förbered motiv till överflyttningen	Delprojekt kommunikation
	Fackliga organisationer	Utebliven överenskommelse om villkor vid verksamhetsövergång och inrangering	2	2	4	Starta i god tid	Delprojekt medarbetare
	Externa miljörevisor	Problem vid recertifieringen av Region Jämtland Härjedalen om Länstrafikverksamheten ej hinner certifieras	2	2	4	Förberedelser av RJH:s miljöstrateg	RJH Miljöstrateg
	Information till medarbetare	Risk att medarbetare lämnar organisationen om information om villkor och erbjudande om nya befattningar inom RJH dröjer eller är oklara.	3	4	12	Ge information ofta och så tidigt som möjligt. Starta fackliga förhandlingar tidigt	Delprojekt medarbetare och kommunikation
	Administration kring medarbetare fungerar ej efter 1/7	Risk att löneutbetalningar uteblir och/eller blir felaktiga.	2	4	8	Viktigt att förberedelser görs i tid och inte försenas.	Delprojekt medarbetare
	Utbetalningar	Risk att utbetalningar till leverantörer uteblir eller försenas	2	4	8	Viktigt att förberedelser görs i tid och inte försenas.	Delprojekt ekonomi
	Inbetalningar	Risk att inbetalningar från kunder försenas/uteblir	2	4	8	Viktigt att förberedelser görs i tid och inte försenas.	Delprojekt ekonomi



17

Internremiss: Revidering av regionala
utvecklingsnämndens reglemente och
tillägg i arvodesregler för förtroendevalda

RUN/89/2020



2020-01-31

Samordningskansliet

Emma Borg

Tfn: 063-14 76 47

E-post: emma.borg@regionjh.se

RUN/89/2020

Internremiss: Revidering av regionala utvecklingsnämndens reglemente och tillägg i arvodesregler för förtroendevalda

Ärendebeskrivning

Med anledning av regionfullmäktiges beslut i november 2019, § 132, gällande överföring av verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB till förvaltning och inrättande av ett utskott för kollektivtrafikfrågor under regionala utvecklingsnämnden, har regionstyrelsen tagit fram ett förslag till reviderat reglemente för nämnden. I reglementet regleras utskottets uppgifter, sammansättning och arbetsformer; bland annat föreslås att utskottet ska ha en ordförande och en vice ordförande (presidium). Arvode för presidiet regleras inte i reglementet utan i *Arvodesregler för förtroendevalda i Region Jämtland Härjedalen*.

Regionstyrelsen beslutade den 22 januari 2020, § 7, att överlämna förslag till reviderat *Reglemente för regional utvecklingsnämnd i Region Jämtland Härjedalen 2019 – 2022* samt förslag på tillägg i *Arvodesregler för förtroendevalda i Region Jämtland Härjedalen* till regionala utvecklingsnämnden för synpunkter.

I reglementet föreslås att utskottet ska ha som uppgift att inom kollektivtrafikområdet arbeta med:

- Fördjupning inom fokusområden och strategiska utvecklingsområden,
- framtidsbevakning och analys av långsiktiga utvecklingsområden,
- inspel till regionala utvecklingsnämndens arbete med planering och uppföljning, i synnerhet nämndens verksamhetsplan, samt
- bevaka att uppdraget som Regional kollektivtrafikmyndighet fullföljs.

I reglementet anges också att utskottet ska vara referensgrupp i upphandlingsfrågor inom kollektivtrafikområdet. Gällande arvode till presidiet har regionstyrelsen föreslagit motsvarande till den procent som gäller för ordförande (20 %) och vice ordförande (10 %) i dagens bolagsstyrelse.

Då utskottet ska överta en del strategiska uppgifter som idag hanteras gemensamt av bolagsstyrelse och bolagsledning har föreslagna formuleringar gällande uppdraget även diskuterats med representanter för bolagets ledning.

Regiondirektörens förslag

Regionala utvecklingsnämnden har inga synpunkter på regionstyrelsens förslag till reviderat reglemente för nämnden eller föreslaget tillägg i arvodesreglerna.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Anders Byström
Regional utvecklingsdirektör

Utdrag till

Regionstyrelsen



REVIDERAT REGLEMENTE FÖR REGIONAL UTVECKLINGSNÄMND I REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN 2019 - 2022

VERSION: 2:1

BESLUTSINSTANS: REGIONFULLMÄKTIGE

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

ÄNDRINGSFÖRTECKNING

Version	Datum	Ändring	Beslutat av	Datum
1	2017-12-07	Nyutgåva	Regionfullmäktige	2018-02-14, § 27
1.1	2018-10-03	Ny formulering under punkten 2.3 Personal	Regionfullmäktige	2018-11-20 § 182
1.2	2018-12-06	Tillägg i punkt 2.1 Uppgifter om samverkansarenor	Regionfullmäktige	2018-12-11 § 182
2	2018-12-21	Ändring i punkt 1 om vilka som ska benämnas regionråd	Regionfullmäktige	2018-12-11 § 182
2.1	2020-01-09	Remissversion Tillägg punkt 5 om utskott för kollektivtrafikfrågor samt mindre ändringar	Regionstyrelsen	2020-01-22 § 7

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ÄNDRINGSFÖRTECKNING	2
1 LEDAMÖTER OCH PRESIDIUM	5
2 UPPGIFTER	5
2.1 Uppgifter	5
2.2 Kontroll och uppföljning	6
2.3 Personal	6
2.4 Personuppgiftsansvar	6
2.5 Övrigt	7
3 DELEGERING FRÅN FULLMÄKTIGE	7
3.1 Regional utveckling och kultur	7
3.2 Yttranden	7
4 SAMMANTRÄDEN	8
4.1 Ersättare	8
4.2 Deltagande på distans	8
4.3 Sekreterare	8
4.4 Sammanträdesplan	8
4.5 Kallelser och handlingar	8
4.6 Föredragande	9
4.7 Yttranderätt	9
4.8 Särskilt tillkallade	9
4.9 Offentliga sammanträden	9
4.10 Hur ärendena avgörs	9
4.11 Justering av protokoll	9

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

4.12	Delgivning av protokoll	10
5	UTSKOTT	10
5.1	Utskott för kollektivtrafikfrågor	10
5.1.1	Ledamöter och presidium	10
5.1.2	Uppgifter	10
5.1.3	Delegering	11
5.1.4	Övrigt	11
6	ÖVRIGT	11
6.1	Underskrifter	11
6.2	Delgivning	11
6.3	Arkiv	11
7	IKRAFTTRÄDANDE	11

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

1 Ledamöter och presidium

Regionala utvecklingsnämnden har 13 ledamöter och 13 ersättare, som väljs för fyra år, räknat från och med den 1 januari året efter det år då val av fullmäktige har skett i hela landet (6 kap 19 § kommunallagen).

Regionala utvecklingsnämnden har en ordförande, en 1:e vice ordförande samt en 2:e vice ordförande (presidiet), som väljs av fullmäktige för den tid de valts som ledamöter i regionala utvecklingsnämnden.

Ordföranden och 1:e och 2:e vice ordföranden benämns regionråd/oppositionsråd.

Om ordföranden är hindrad att fullgöra uppdraget, fullgör vice ordföranden det.

Vid samtidigt hinder för ordföranden och vice ordföranden samt vid längre hinder för ordföranden under tjänstgöringsperioden (>30 dagar) utser regionala utvecklingsnämnden annan ledamot att för tillfället föra ordet. Till dess valen har gjorts utövas ordförandeskapet av den som varit ledamot längst tid. Om två eller flera har varit ledamöter lika länge har den äldste av dem företräde.

2 Uppgifter

2.1 Uppgifter

Regionala utvecklingsnämnden ska

- ansvara för de regionala utvecklingsfrågorna i regionen,
- ansvara för de regionala utvecklingsuppgifter som följer av Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar,
- ansvara för fördelning av statsbidrag och regionala bidrag till regionala kulturinstitutioner och regionala kulturverksamheterna i regionen, **som följer av Lag (2010:1919) om fördelning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet**
- ansvara för regionens **egna** kulturverksamheter, **scenkonst och kulturutveckling**
- ansvara för bidrag till regionala ideella organisationer och föreningar,
- förvalta regionens konstsamling och svara för konstinköp,
- **ansvara för den regionala biblioteksverksamheten,**
- ansvara för internationella frågor inom sitt verksamhetsområde,
- vara styrelse för folkhögskolorna Birka och Bäckedal,
- fullgöra regionens uppgift som kollektivtrafikmyndighet **som följer av Lag (2010:1065) om kollektivtrafik,**
- arbeta med frågor om folkhälsa inom sitt verksamhetsområde,
- arbeta med frågor om klimat, energi och miljö, ur ett regionalt perspektiv
- arbeta med frågor om jämställdhet, mångfald och integration ur ett regionalt perspektiv,

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

- arbeta med frågor om forskning och utveckling inom sitt verksamhetsområde,
- delta i Regionens samverkansråd och samverkansarenor för kommuner och region i frågor inom sitt verksamhetsområde,
- bevaka och tillvarata regionens intresse vid bolags- och föreningsstämmor i följande företag: Almi Företagspartner Mitt AB, Peak Region AB, Vattenbrukscentrum Norr AB, Jämtlandsgården AB, Naboer AB, Torsta AB, ~~Länstrafiken i Jämtlands Län AB~~, Norrtåg AB, AB Transitio, ~~Jämtland Härjedalen Resor AB~~, Stiftelsen Jamtli, Jämtland Härjedalen Turism ekonomisk förening, Coompanion kooperativ utveckling i Jämtlands län ekonomisk förening, Folkets Hus ekonomisk förening, ~~Valgamaa – Jämtlands läns ekonomisk förening~~ samt kommunalförbundet Norrlands Nätverk för Musikteater och Dans,
- bereda ärenden som ska handläggas av fullmäktige inom sitt verksamhetsområde såvida beredning inte görs av en fullmäktigeberedning samt yttra sig över ärenden som ska handläggas av fullmäktige och som beretts av en fullmäktigeberedning med de begränsningar som framgår av 5 kap 29-33 §§ kommunallagen. Vid beredning av viktigare ärenden om regionala utvecklingsfrågor och fördelning av medel inom regional utveckling och projektmedel ska nämnden se till att regionens samverkansorgan får möjlighet att yttra sig,
- verkställa fullmäktiges beslut inom sitt verksamhetsområde samt
- i övrigt fullgöra de uppdrag som fullmäktige har lämnat över till nämnden.

2.2 Kontroll och uppföljning

Regionala utvecklingsnämnden ska

- se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt. Nämnden ska årligen fastställa en plan för och följa upp den interna kontrollen,
- vid varje fullmäktigesammanträde redovisa uppdrag som fullgjorts enligt delegation från fullmäktige,
- informera från verksamheten om ärenden som har betydelse för fullmäktiges utövning av sin verksamhetsstyrning (regionala utvecklingsnämndens rapport).

2.3 Personal

Regionala utvecklingsnämndens personal är anställda inom regionstyrelsen förvaltning, förvaltningsområde regional utveckling. Nämnden har verksamhetsansvar och personalansvar med därtill hörande arbetsmiljöansvar för förvaltningsområdet.

2.4 Personuppgiftsansvar

Regionala utvecklingsnämnden har ansvar för de behandlingar av personuppgifter som sker inom nämndens verksamhetsområde.

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

2.5 Övrigt

Regionala utvecklingsnämnden ska följa de regler och riktlinjer som regionstyrelsen fastställer för den ekonomiska förvaltningen och förvaltningen av fastigheter, administrationen samt för stöd- och servicefunktioner.

Nämnden ska använda sig av de stöd- och servicefunktioner, den IT-infrastruktur och de regionövergripande IT-system och de administrativa system som regionstyrelsen har ansvar för.

3 Delegering från fullmäktige

Regionala utvecklingsnämnden beslutar enligt 6 kap 3 § kommunallagen i frågor som rör förvaltningen och i frågor som den enligt lag eller annan författning ska handha.

Nämnden ska besluta i följande grupper av ärenden. Är ett enskilt ärende som omfattas av dessa bestämmelser av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt för regionen ska det avgöras av fullmäktige.

3.1 Regional utveckling och kultur

Besluta om

- fördelning av statliga regionalpolitiska utvecklingsmedel och övriga tillväxtmedel,
- årsavtal mellan regionen och Stiftelsen Jamtli för kommande verksamhetsår,
- fördelning av statsbidrag och regionala bidrag inom ramen för kultursamverkan till de regionala kulturinstitutionerna i länet,
- bidrag till regionala ideella organisationer och föreningar i enlighet med riktlinjer fastställda av fullmäktige,
- utdelning från regionens förvaltade fonder som regionala utvecklingsnämnden har hand om,
- konstinköp.

3.2 Yttranden

Besluta om att

- lämna yttranden som ankommer på fullmäktige om inte yttrandet är av principiell betydelse samt avge yttrande om remisstiden inte medger att yttrandet kan behandlas vid ordinarie sammanträde med fullmäktige inom nämndens verksamhetsområde och att
- utarbeta planer och lämna yttrande över planer, utredningar och remisser inom nämndens verksamhetsområde.

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

4 Sammanträden

4.1 Ersättare

Kan ledamot inte delta i sammanträde med regionala utvecklingsnämnden ska ledamoten utan dröjsmål inkalla den ersättare till tjänstgöring vid sammanträdet, som står närmast i tur att tjänstgöra.

Reglerna i 5 kap 17–19 §§ kommunallagen om ersättares tjänstgöringsrätt ska gälla för ersättare i nämnden. Infinner sig ordinarie ledamot under pågående sammanträde, till vilket han förut anmält förhinder, upphör ersättarens tjänstgöringsrätt i regel när beslut fattats i det ärende som behandlades när den ordinarie ledamoten kom till sammanträdeslokalen.

Ersättare som är närvarande vid nämndens sammanträde utan att tjänstgöra har rätt att delta i överläggningarna samt att få sin mening antecknad till protokollet.

4.2 Deltagande på distans

Ledamot får delta i sammanträde på distans. Vid sammanträde med deltagare på distans gäller reglerna för deltagande på distans i sammanträden i politiska organ.

Ledamot som önskar delta i sammanträde på distans ska senast fem dagar före sammanträdet anmäla detta till ordföranden och sekreterare. Ordföranden avgör om deltagande på distans får ske.

4.3 Sekreterare

Sekreterare åt regionala utvecklingsnämnden utses av regiondirektören.

Sekreteraren för nämndens protokoll, ombesörjer expedieringen av nämndens beslut och fullgör i övrigt de uppgifter som framgår av detta reglemente eller särskilt beslutas av nämnden.

4.4 Sammanträdesplan

Regionala utvecklingsnämnden ska för varje kalenderår upprätta en plan över sina sammanträden.

4.5 Kallelser och handlingar

Kallelse och en preliminär föredragningslista över de ärenden som avses bli behandlade vid sammanträdet ska göras tillgängliga för nämndens ledamöter och ersättare i god tid (minst 7 dagar) före varje sammanträde med regionala utvecklingsnämnden.

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

Slutlig föredragningslista fastställs vid varje sammanträdes början.

Fullständiga handlingar i de ärenden som har satts upp på föredragningslistan ska före sammanträdet göras tillgängliga för varje ledamot och tjänstgörande ersättare. Handlingarna ska också göras tillgängliga på regionens webbplats om det inte strider mot lag eller annan författning.

4.6 Föredragande

Regiondirektören eller den som direktören utser är föredragande vid regionala utvecklingsnämndens sammanträden och har rätt att delta i överläggningarna.

4.7 Yttranderätt

Regionala utvecklingsnämndens sekreterare får yttra sig i formella frågor som uppkommer under sammanträde med nämnden och lämna upplysningar med anknytning till sammanträdeshandlingarna.

4.8 Särskilt tillkallade

Förtroendevald eller tjänsteman hos regionen eller särskilt sakkunnig som avses i 6 kap 26 § andra stycket kommunallagen kallas av regionala utvecklingsnämndens ordförande. Den som har kallats får meddela de upplysningar som begärs och har i övrigt endast yttranderätt som direkt avser upplysningarna.

4.9 Offentliga sammanträden

Nämnden får besluta att dess sammanträden ska vara offentliga med de undantag som framgår av kommunallagen.

4.10 Hur ärendena avgörs

Regler om omröstning finns i 6 kap 33 § och 5 kap 53 - 56 §§ kommunallagen.

4.11 Justering av protokoll

Regler om protokoll och reservation till protokollet finns 6 kap 35 § och 5 kap 65 - 67 §§ och 69 §§ och 8 kap 12 § kommunallagen. Beträffande särskilt yttrande till protokollet gäller i tillämpliga delar vad som föreskrivs om reservation i avsnitt 7.10 i regionfullmäktiges arbetsordning.

Regionala utvecklingsnämnden utser för varje sammanträde en ledamot eller tjänstgörande ersättare att tillsammans med ordföranden justera nämndens protokoll.

Har flera ordföranden fungerat vid sammanträdet, justerar varje ordförande de paragrafer i protokollet som avser de delar av sammanträdet som denne lett förhandlingarna.

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

Justering sker, förutom genom namnteckning på därför avsedd plats, genom signering på varje sida av protokollet.

4.12 Delgivning av protokoll

Regionala utvecklingsnämndens sekreterare ska se till att utdrag ur nämndens protokoll lämnas till dem som är berörda av i protokollet intagna beslut, såvida vederbörande inte får ett fullständigt protokoll.

5 Utskott

~~Regionala utvecklingsnämnden ska inte ha utskott.~~

Regionala utvecklingsnämnden ska ha följande utskott:

5.1 Utskott för kollektivtrafikfrågor

5.1.1 Ledamöter och presidium

Nämnden väljer inom sig presidium, ledamöter och ersättare till utskottet. Utskottet ska ha fem ledamöter och fem ersättare som väljs för tiden från och med den 1 juli 2020 till och med 31 december 2022.

Utskottet ska ha en ordförande och en vice ordförande (presidium).

Vid samtidigt hinder för ordföranden och vice ordföranden samt vid längre hinder för ordföranden under tjänstgöringsperioden (>30 dagar) utser utskottet annan ledamot att för tillfället föra ordet.

Utskottet får handlägga ärenden bara när mer än hälften av ledamöterna är närvarande.

5.1.2 Uppgifter

Utskottet har som uppgift att inom kollektivtrafikområdet arbeta med:

- Fördjupning inom fokusområden och strategiska utvecklingsområden,
- framtidsbevakning och analys av långsiktiga utvecklingsområden,
- inspel till regionala utvecklingsnämndens arbete med planering och uppföljning, i synnerhet nämndens verksamhetsplan, samt
- bevaka att uppdraget som Regional kollektivtrafikmyndighet fullföljs.

Utskottet ska vara referensgrupp i upphandlingsfrågor inom kollektivtrafikområdet.

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

En viktig utgångspunkt för de frågor som utskottet ska arbeta med är de strategier och övergripande mål som finns fastställda i regionplanen och nämndens verksamhetsplaner.

5.1.3 Delegering

Utskottet får besluta i de frågor som regionala utvecklingsnämnden har delegerat till utskottet.

5.1.4 Övrigt

Beträffande deltagande på distans, ersättnars tjänstgöring, sammanträdesplan, sekreterare, kallelse, föredragningslista, sammanträdeshandlingar, föredragande, yttranderätt, särskilt tillkallade, hur ärendena avgörs, justering av protokoll och delgivning av protokoll gäller i tillämpliga delar vad som är föreskrivet för regionala utvecklingsnämnden.

6 Övrigt

6.1 Underskrifter

Avtal, andra handlingar och liknande samt skrivelser i regionala utvecklingsnämndens namn skrivs under av ordföranden eller vid förfall för denne, av vice ordföranden, i båda fallen med kontrasignation av regiondirektören eller den direktören sätter i sitt ställe.

Avtal, andra handlingar samt skrivelser i ärenden som beslutas av delegat skrivs under av delegaten.

Skrivelser till följd av verkställighet av beslut undertecknas av tjänsteman som verkställer beslut.

Regionala utvecklingsnämnden får besluta att underskrift i vissa fall ska ske i annan ordning.

6.2 Delgivning

Delgivning med regionala utvecklingsnämnden sker med ordföranden, dess sekreterare eller den som enligt särskilt beslut är behörig att ta emot delgivning.

6.3 Arkiv

Regionala utvecklingsnämnden ansvarar för sina allmänna handlingar. För vården av handlingarna gäller tryckfrihetsförordningen, offentlighets- och sekretesslagen, arkivlagen och arkivreglemente för Region Jämtland Härjedalen.

Charlotte Funseth
Samordningskansliet

2020-01-22

Dnr: RS/2343/2016

7 Ikraftträdande

Detta reglemente träder i kraft den **1 juli 2020**.

Reglementet är fastställt av regionfullmäktige den 14 februari 2018, § 27. Ändrat av regionfullmäktige den 11 december 2018, § 182, **och den 20–21 april 2020, § xx**.

§7

Revidering av regionala utvecklingsnämndens reglemente och tillägg i arvodesregler för förtroendevalda (RS/2343/2016)

Sammanfattning

Regionfullmäktige beslutade i november 2019, § 132, att överföra verksamheten i bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB till förvaltning från 1 juli 2020, och att verksamheten ska organiseras under regionala utvecklingsnämnden. Fullmäktige beslutade även att ett utskott för kollektivtrafikfrågor ska inrättas, bestående av fem ledamöter och fem ersättare.

Regionstyrelsen fick i uppdrag att inför överföring av verksamheten ta fram förslag på reviderat reglemente för regionala utvecklingsnämnden, samt att se över andra styrdokument som berörs av organisationsförändringen.

Regionstyrelsen har tagit fram ett förslag till reviderat reglemente för nämnden där utskottets uppgifter, sammansättning och arbetsformer regleras. Förslaget innehåller även ett antal mindre redaktionella ändringar och förtydliganden. I reglementet föreslås att utskottet ska ha en ordförande och en vice ordförande (presidium). Fast arvode för presidiet regleras inte i reglementet utan i Arvodesregler för förtroendevalda i Region Jämtland Härjedalen. Därför föreslås följande tillägg i arvodesreglerna under avsnitt 9 Tabell över fasta arvoden:

Regionala utvecklingsnämndens utskott för kollektivtrafikfrågor

Ordförande 20 %

Vice ordförande 10 %

Föreslagen procent motsvarar den procent som gäller för ordförande och vice ordförande i dagens bolagsstyrelse.

Då regionstyrelsens förslag berör regionala utvecklingsnämndens organisation och verksamhetsområden vill regionstyrelsen inhämta nämndens synpunkter innan förslagen överlämnas till regionfullmäktige för beslut.

Förslag till beslut

Förslag till reviderat Reglemente för regional utvecklingsnämnd i Region Jämtland Härjedalen 2019 – 2022 samt förslag på tillägg i Arvodesregler för förtroendevalda i Region Jämtland Härjedalen överlämnas till regionala utvecklingsnämnden för synpunkter.

Yrkanden

Anton Nordqvist (MP) yrkar att i fjärde punkten, avsnitt 2.1, ändra "interna" till "egna".

Proposition

Ordföranden ställer proposition på Anton Nordqvist ändringsyrkande och finner det antaget.
Ordföranden ställer proposition på regiondirektörens förslag och finner det antaget.

Beslut

1. I fjärde punkten, avsnitt 2.1, ska ordet "interna" ändras till "egna".
2. Förslag till reviderat Reglemente för regional utvecklingsnämnd i Region Jämtland Härjedalen 2019 – 2022 samt förslag på tillägg i Arvodesregler för förtroendevalda i Region Jämtland Härjedalen överlämnas till regionala utvecklingsnämnden för synpunkter.

Expedieras till

Regionala utvecklingsnämnden

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Revidering av regionala utvecklingsnämndens reglemente samt arvodesregler för förtroendevalda
- Reviderat Reglemente för regional utvecklingsnämnd i Region Jämtland Härjedalen 2019 - 2022



18

Kollektivtrafikutredning Jämtland

Härjedalen

RUN/64/2020

2020-02-17

Infrastruktur och kommunikationer

Erik Sjaunja

Tfn: 063-146533

E-post: erik.sjaunja@regionjh.se

RUN/64/2020

Kollektivtrafikutredning Jämtland Härjedalen

Ärendebeskrivning

Vid regionfullmäktiges sammanträde i februari 2019, § 10, fick regionstyrelsen i uppdrag att utreda framtida organisation, finansiering och utveckling av kollektivtrafiken i länet. Uppdragets har delats upp i två delar. Den del som berör Länstrafiken i Jämtlands län AB:s framtida organisation återskilders till regionfullmäktige i november 2019, § 132.

För den del av utredningsuppdraget som rör utveckling av kollektivtrafiken har en trafikutredning upphandlats. Konsultföretaget Ramboll har genomfört utredningen under 2019 i samarbete med Östersunds kommun som också delfinansierat utredningen. Behovet av en trafikutredning förstärks av Östersunds kommuns projekt "Stadsomvandling för hållbart resande" då Gustav III-torg, där dagens busstation finns, ska omvandlas. Fokus i trafikutredningen har därför legat på de busslinjer som berör centrala delarna av Östersund. I utredningsuppdraget ingick bland annat:

- övergripande frågor som trafikeringsprinciper, flöden genom staden, gränsdragning stadstrafik-regiontrafik,
- linjenätsutredning, samt
- utrymmesbehov, placering av hållplatslägen, väntytor etc.

Sammanfattningsvis ger utredningen flera förslag på hur kollektivtrafiken kan utvecklas, såväl för regionbussarna som för stadstrafiken. I centrala Östersund föreslås exempelvis ett högkvalitativt kollektivtrafikstråk som binder samman de betydelsefulla målpunkterna Östersund centralstation, centrum och sjukhuset. I stadsbusstrafiken föreslås till stora delar ett nytt linjenät, och i regionbusstrafiken föreslås ett antal nya linjer samtidigt som anpassningar sker i övriga linjenätet. Terminalfunktionerna som idag finns på busstorget föreslås placeras längs med Kyrkgatan.

Trafikutredningen kommer att användas som ett kunskaps- och idéunderlag i det löpande arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

Regiondirektörens förslag

1. Regionala utvecklingsnämnden har tagit del av Kollektivtrafikutredning Jämtland Härjedalen - Med fokus på trafikering i Östersund.
2. Utredningen överlämnas till regionstyrelsen.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

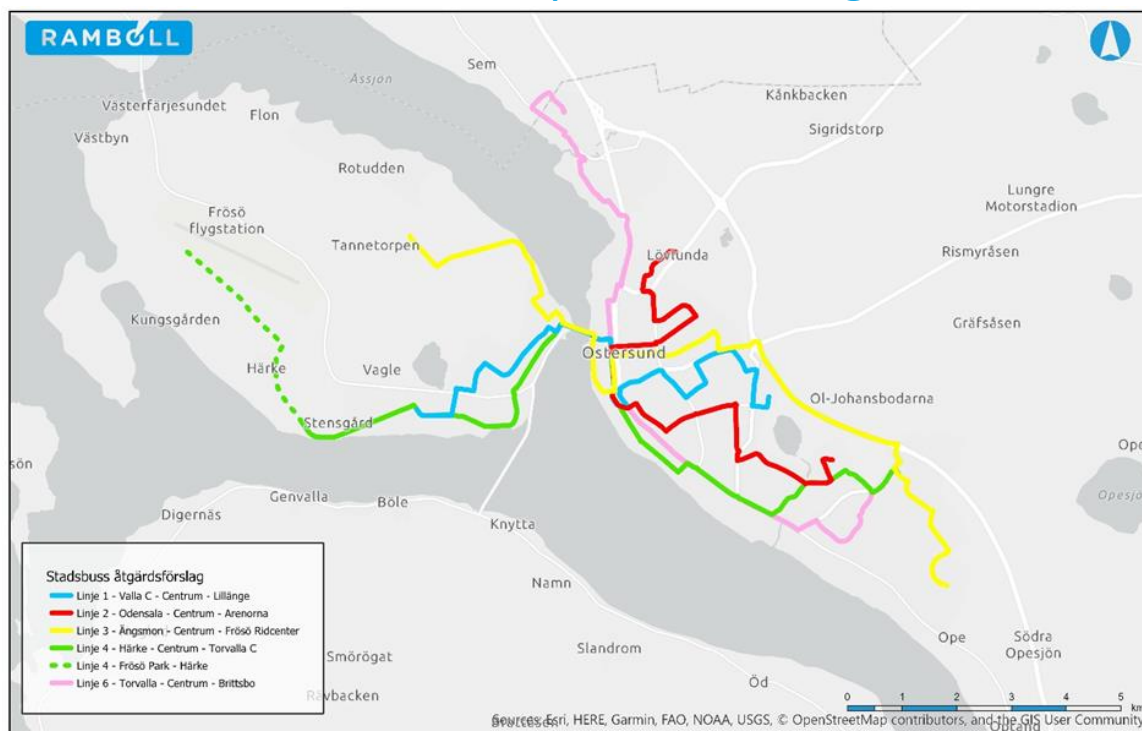
Berit Eriksson
Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Regionstyrelsen
Regionfullmäktige

Kollektivtrafikutredning Jämtland Härjedalen

- Med fokus på trafikering i Östersund



Kollektivtrafikutredning Jämtland Härjedalen

- Med fokus på trafikering i Östersund

Datum	2020-01-27
Uppdragsnummer	1320044098
Utgåva/Status	Version 1.01

Lars Brummer, uppdragsledare
Fredrik Palm, expert kollektivtrafik
Ola Olsson, handläggare
Elodie Papin, handläggare
André Kingstedt, expert gång- och cykeltrafik
Karl Thurén, granskare

Ramboll Sverige AB
Lokgatan 8
211 20 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Organisationsnummer 556133-0506

SAMMANFATTNING

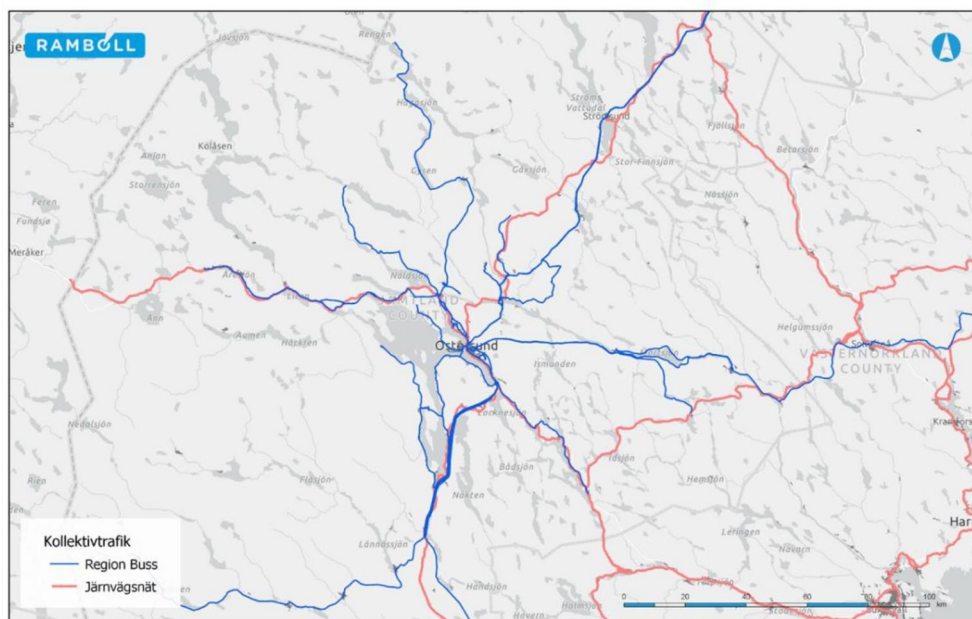
Syfte och mål

Kollektivtrafiken i region Jämtland Härjedalen har i den här kollektivtrafikutredningen analyserats och bearbetats för att skapa ett framtida effektivt kollektivtrafiknät. Målet med utredningen är att komma med lösningsförslag på kollektivtrafiknätets framtida struktur, både regionalt men också lokalt i Östersund. Förslaget ska kunna leda till ett ökat resande och en attraktiv, snabb, tillgänglig och säker kollektivtrafik. Dessutom har frågan om hur en trafik uppbyggd med byten, så kallad takttrafik, kan komma att se ut funnits. Syftet har också varit att visa på hur framtida flöden genom staden kan komma att se ut. Utredningens fokusområde har varit:

- Regionaltrafiken och dess utbud (ett urval av linjer har studerats)
- Stadsbusstrafiken i Östersund och dess utbud
- Östersunds centrum och lösningsförslag på framtiden resecentrum när Gustav III byggs om för andra ändamål.

Nulägesanalys

Kollektivtrafiken i Region Jämtland Härjedalen och Östersund har i dagsläget ett stort antal linjer med varierande utbud. Regionbusstrafiken omfattar trafik hela vägen till Gällivare, men där utbudet är betydligt högre längs E14 och områdena runt Östersund. Inom Östersund finns ett väletablerat stadsbussnät med flertalet linjer. Dock har linjerna varierat resande, både hos regionbusslinjerna men också hos stadsbusslinjerna. Befolkningen i region Jämtland Härjedalen är spridd över hela regionen men koncentrationen är störst i Östersund samt längs med mittstråket västerut mot Åre och Duved. Det är även där som det på sikt väntas ske en befolkningsökning. Det finns också indikationer på att befolkningen kommer öka något söderut från Östersund i riktning Mora, enligt befolkningsprognoser för regionen. Det är framför allt mellan Krokom – Östersund och Brunflo – Östersund som det pendlas i större utsträckning. I nuläget visar restidskvoterna på långa restider för kollektivtrafiken, framför allt inom Östersund, vilket också minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Restidskvoterna är något bättre i regionbusstrafiken.



Figur 1 - Utvalda regionbusslinjer i region Jämtland Härjedalen.

Bristanalys

Utredningen har kunnat konstatera att det finns en del brister i kollektivtrafiken i regionen samt inom Östersund. Inom regionen finns ett mycket stort antal linjer, där det ofta förekommer att flertalet linjer går i samma stråk. Det bidrar till att skapa en ökad förvirring för resenären och leder till en otydlighet i nätet. Dessutom är många av tidtabellerna oregelbundna och saknar struktur vilket även det leder till en ökad förvirring hos resenären. Vissa linjer har ibland något längre körväg än nödvändigt, vilket konstateras som ett potentiellt problem för majoriteten av resenärerna på linjen. Inom Östersund är det vanligt att bussen trafikerar i slinga vilket skapar en förvirrad situation för resenären då resenären i ena riktningen kan stiga av strax utanför sin målpunkt, medan den i andra riktningen först behöver gå en bit för att åka i andra riktningen.

06.35	07.05	X	X	07.28
06.40	07.10	07.30	-	-
06.55	07.30	X	07.53	-
07.25	08.00	08.20	-	-
07.47	08.20	X	08.42	-
08.25	08.55	09.15	-	-
09.00	09.30	09.50	-	-
09.10	09.40	X	10.02	-
09.30	10.05	10.25	-	-

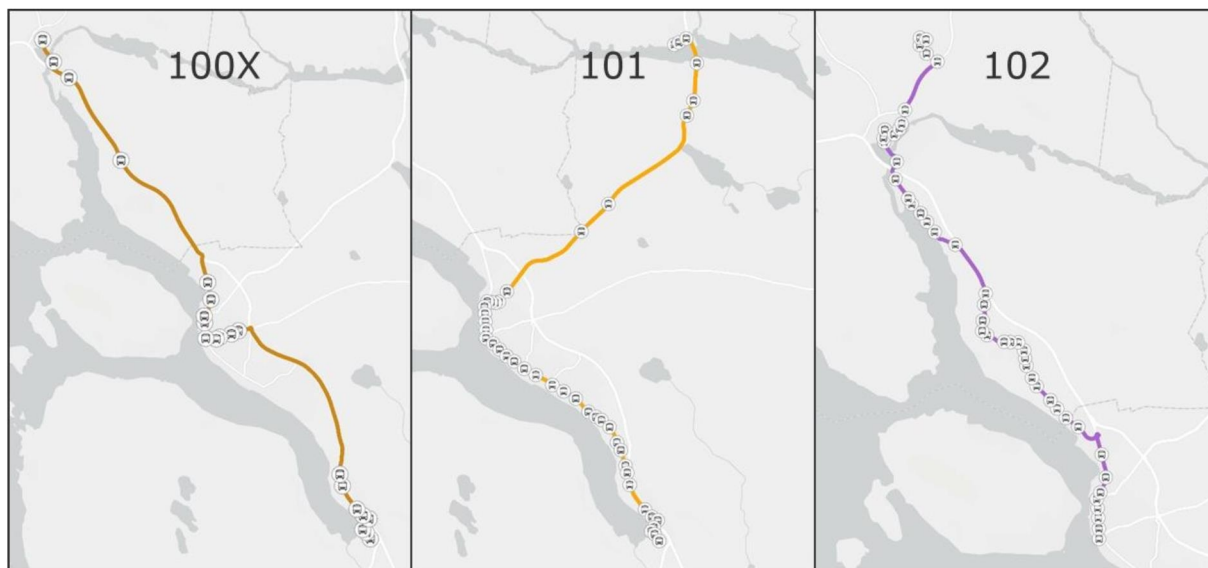


Figur 2 - Exempel på några av de konstaterade problem i linjenätet. T.V den oregelbundna tidtabellen. T.H slinga på linje 8 i Östersunds stadstrafik.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslaget innebär en ny trafiklösning för busstrafiken i region Jämtland Härjedalen och inom Östersund. I regiontrafiken har flertalet linjer slagits samman och getts ett bra utbud så att så få linjer som möjligt gör parallell körning. Mer om detta i Tabell 7. Det skapar en bättre tydlighet för resenären och leder till ett nät som är enklare att förstå. Fokuspunkten har legat i att utveckla resandet i området närmast Östersund där pendlandet också är som störst och potentialen för hög marknadsandel för kollektivtrafiken är stor. Stråket Krokombus – Östersund – Brunflo har potential att bli ett starkt resandestråk med högfrekvent utbud. I detta stråks slås flertalet linjer samman och skapar linjen 100X som blir en expressbuss mellan orterna. Linjen kompletteras mellan Krokombus – Östersund (där Ås och Dvårsätt ingår) av linje 102 och mellan Brunflo – Östersund – Lit av linje 101. Fördelen med de tre nya linjerna är att de viktigaste pendlingsstråken får starka, tydliga linjer som får ett bra utbud. Linjerna trafikerar orterna närmast Östersund, orter som inte är i behov av ett stadsbussutbud men som är i behov av ett relativt frekvent regionbussutbud. Linje 100X som blir en expressbuss är tilltänkt att erbjuda snabba resor mellan Brunflo – Östersund – Krokombus.

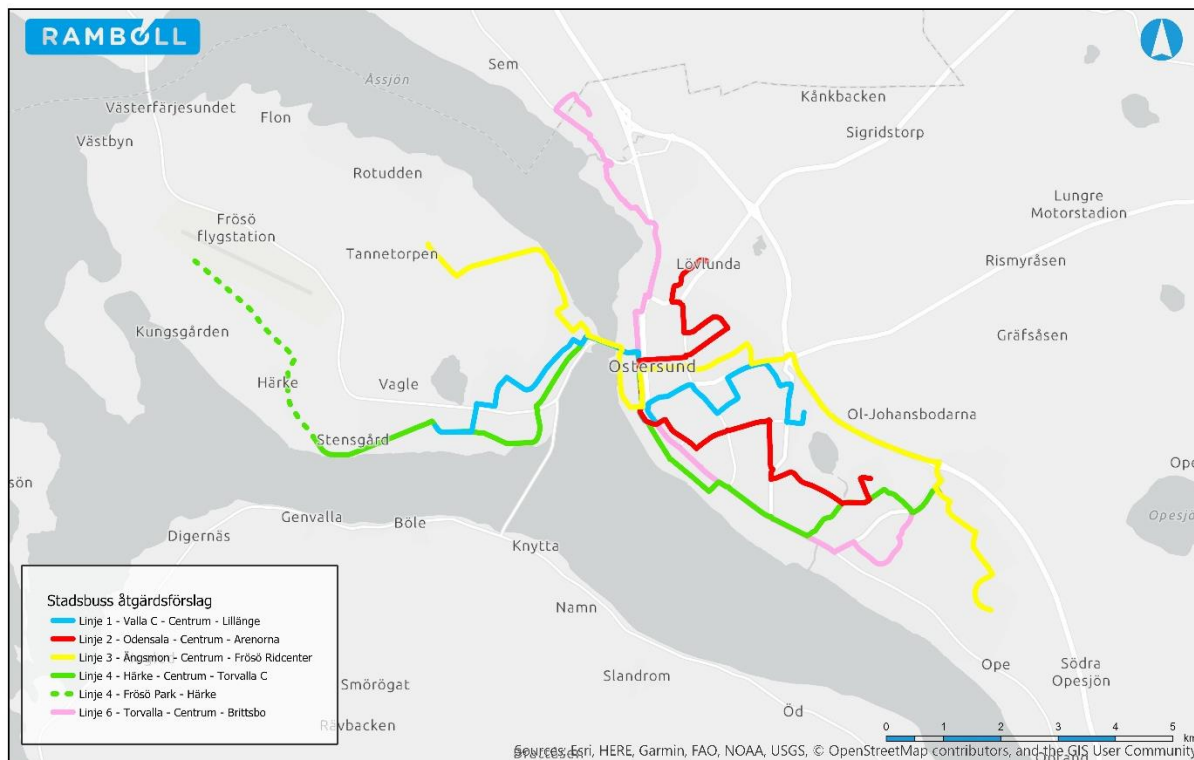
Det föreslås även att en del linjer läggs ner på grund av för lågt resande eller på grund av att linjen ersatts med en ny linje. De linjer som plockas bort behöver analyseras vidare gällande skolskjutsfrågan. Många utav linjerna agerar skolskjuts och kan därför behöva ersättas.



Figur 3 - De tre nya regionbusslinjerna. t.v. linje 100X mellan Brunflo - Östersund - Krokom. I mitten linje 101 mellan Brunflo - Östersund - Lit. t.h. linje 102 mellan Östersund - Ås - Dväsätt - Krokom - Aspås. Linjerna beskrivs i avsnitt 4.4.1-4.4.3.

Inom Östersund har det skett stora förändringar i åtgärdsförslaget jämfört med nuläget. Antalet linjer har minskat från 10 till 5 i stadstrafiken. Hela stadstrafikens upplägg byggs i grund och botten på Östersundslänkens införande. Östersundslänken blir navet och kollektivtrafikstråket i Östersund som knyter samman Östersund Centralstation, Östersunds Centrum och Sjukhuset (längs Kyrkgatan). Tanken är att dagens resecentrumfunktion sprids ut på flertalet stora hållplatser som trafikeras av de flesta linjerna i stads- och regionbusstrafiken (regionbusslinjer till Östersund). Trafikupplägget innebär att samtliga linjer blir genomgående och de taktas så att de möts vid Östersunds Centrum vid fasta klockslag. Linje 1 och Linje 6 bildar ett "X" över Östersund och knyter samman stora delar av staden, bara de två linjerna. Dessa linjer ges ett högt utbud och långa öppettider, vardag som helg.

Områden som blir utan konventionell kollektivtrafik kan i framtiden förses med innovativa lösningar så som autonoma skyttlar som trafikerar resenärerna från bostaden till stomnätet. Ett sådant exempel är Lugnvik som blir av med linje 8 och som kan ersättas med en autonom skyttel som transporterar invånarna ner till Lugnviks centrum där byte kan ske till linje 6.



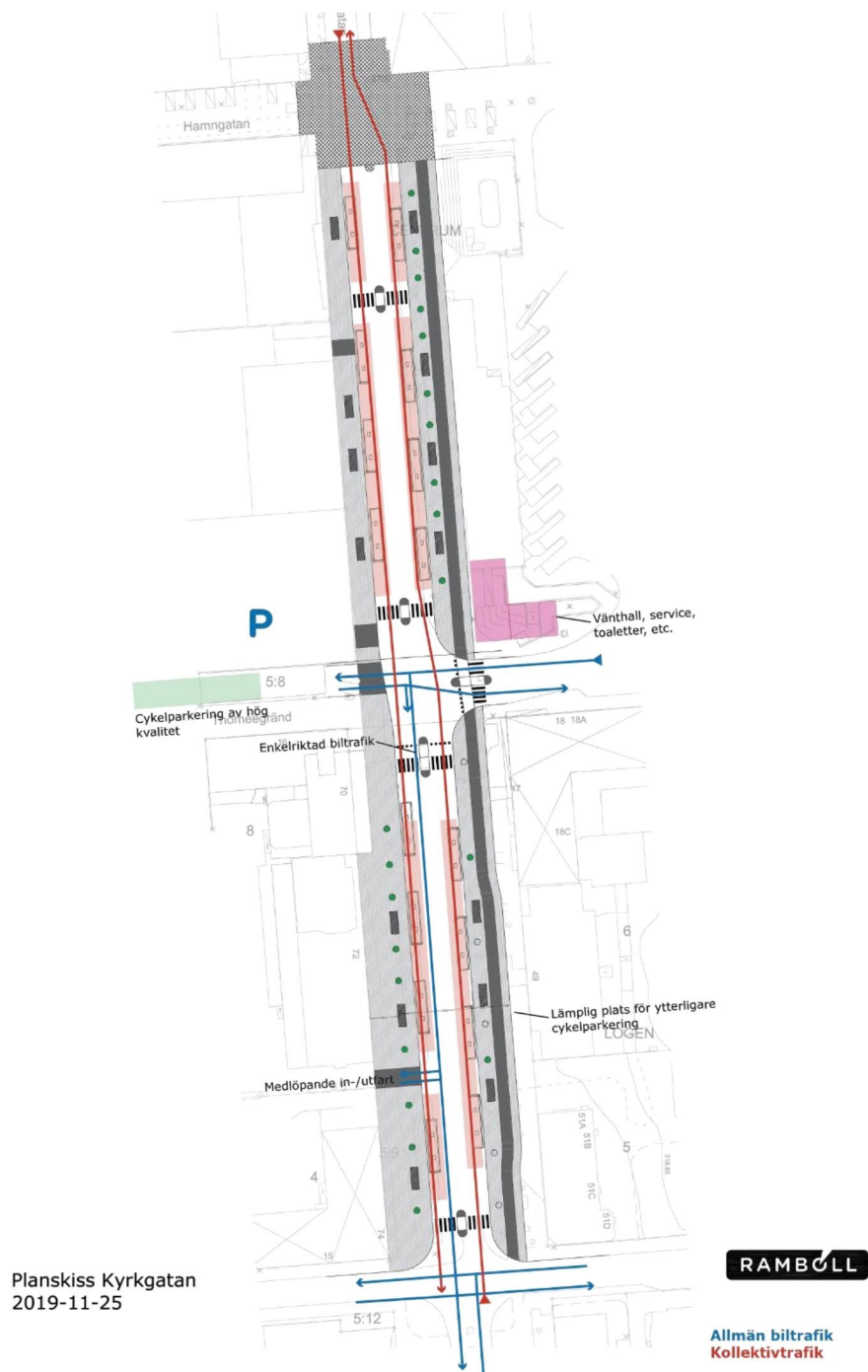
Figur 4 - Det nya stadsbussnätet i Östersund.

Östersundslänken

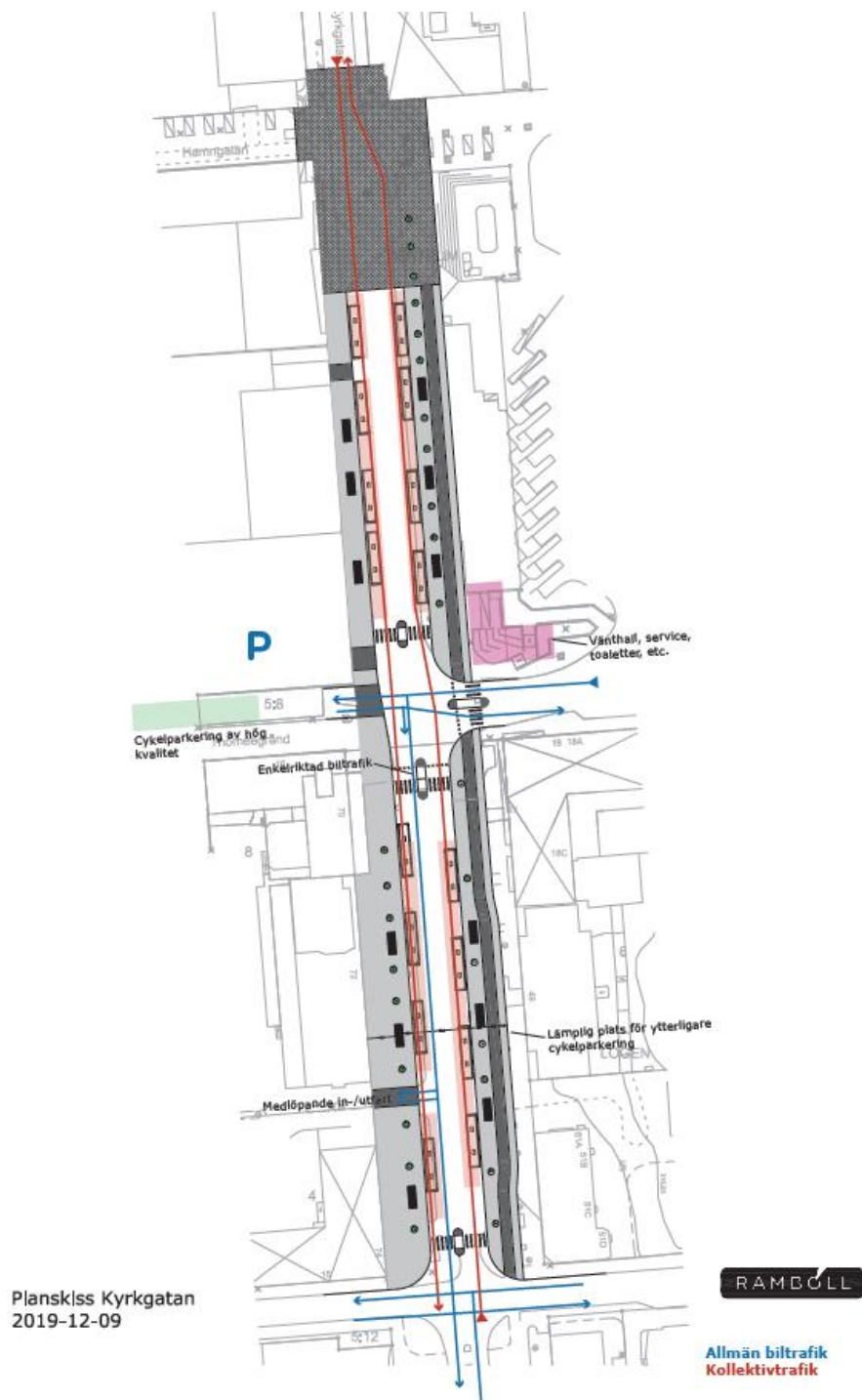
Linjeförslaget innebär att trafiken genom centrum till stora delar placeras på Östersundslänken (Kyrkgatan). Östersund får med förslaget ett starkt kollektivtrafikstråk genom staden. En ny bussgata genom Österängsparken blir nyckeln till hela trafikupplägget. Dessutom behöver busstrafiken på dagens Busstation flyttas till Kyrkgatan och ges ett nytt avsnitt där regiontrafiken kan angöra Östersunds Centrum (se figur på nästa sida). Gemensamma väntlokaler och service placeras i sydvästra hörnet av dagens Gustav III torg. Förslaget innebär också att övrig trafik behöver få transportmöjligheter på andra gator parallellt med Kyrkgatan. Utredningen ger därför ett övergripande förslag på hur stadens trafikföring kan komma att bli när Östersundslänken öppnar. Mer om detta i avsnitt 4.12.1.2. Cykeltrafiken kopplat till kollektivtrafiken presenteras i avsnitt 4.8.

Ekonomi och effektivitet

Linjenätsförslaget ger en potentiell resandeökning på 18–19 % för stadstrafiken samt nästan 14 % för regiontrafikens nya linjer. Ekonomiskt innebär förslaget en kostnadsökning för produktionen på uppskattningsvis 9 % (inga intäkter tas med). Den årliga merkostnaden med förslaget blir 16 miljoner kronor/år. Dessutom tillkommer en vis kostnad i anläggning av nya hållplatslägen samt laddinfrastruktur för elbusslinjer. Intäkterna för stadstrafiken väntas öka till 36,4 miljoner per år, jämfört med dagens 31 miljoner per år. Effektiviteten i det nya nätet är bättre än dagens nät och det är framför allt kostnaden per passagerare som minskar. Restidskvoterna för åtgärdsförslaget visar på stora förbättringar för kollektivtrafiken med det nya trafikupplägget. De allra flesta områdena i Östersund får kortare restider med kollektivtrafiken till utvalda målpunkter.



Figur 5 - Överblick över Östersund Centrum och det nya regionbusslägets placering i förhållande till befintligt stadsbussläge. Figuren visar ett alternativ där hela stadsbussläget även i framtiden används som stadsbussläge.



Figur 6 - Överblick över Östersund Centrum och det nya regionbusslägets placering i förhållande till befintligt stadsbussläge. Figuren visar ett alternativ där stora delar av norra stadsbussläget byggts om till en shared space-yta.

Fortsatt arbete

Ramboll rekommenderar att följande arbete tar vid där den här utredningen slutar:

- Att genomförbarheten för Östersundslänken säkerställs med hänsyn till de behov som finns längs Kyrkgatan.
- Att Östersunds kommun och region Jämtland Härjedalen arbetar vidare med att utveckla ett resekort som kan nyttjas i kollektivtrafiken samt för de föreslagna mobilitetstjänsterna.
- En trafikplan för Östersund tas fram där stadens trafikföring behandlas i ett djupare perspektiv
- Cykelanalyser genomförs för Östersund
- Gångstråksanalyser genomförs för Östersund
- Att Östersunds kommun arbetar vidare med sin parkeringsstrategi och deras parkeringstal. Våga vara aggressiva i arbetet med minskade parkeringstal för att påverka färdmedelsvalet. Idag är det för enkelt och billigt att parkera i centrala Östersund.
- Att Östersunds kommun vidare utreder den autonoma skyttel-trafiken på andra platser än i Östersunds centrum
- Att region Jämtland Härjedalen tillsammans med Inlandsbanan, Norrtåg och SJ arbetar vidare för en förbättrad kollektivtrafik på räls

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	INLEDNING.....	13
1.1	BAKGRUND, SYFTE OCH MÅL	13
1.2	FRÅGESTÄLLNINGAR I UTREDNINGEN.....	14
1.3	MÅL I ÖSTERSUNDS KOMMUN	14
1.4	REGIONALA MÅL	16
1.5	NATIONELLA MÅL	16
2.	METOD OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	17
2.1	METOD	17
2.2	FÖRUTSÄTTNINGAR	17
2.2.1	Översiktsplan.....	17
2.2.2	Kyrkgatan/Rådhusgatan.....	19
2.2.3	Nytt Resecentrum	19
3.	NULÄGESANALYS	21
3.1	BOENDE OCH SYSSELSÄTTNING.....	21
3.2	BEFOLKNINGSUTVECKLING	22
3.2.1	Region Jämtland Härjedalen.....	22
3.2.2	Östersund.....	23
3.3	RESVANOR	25
3.4	CYKELNÄT	27
3.5	DAGENS LINJENÄT.....	31
3.6	REGIONBUSS.....	31
3.6.1	Struktur.....	31
3.6.2	Utbud	35
3.6.3	Statistik.....	36
3.7	STADSBUSS	39
3.7.1	Struktur.....	39
3.7.2	Utbud	42
3.7.3	Statistik.....	43
3.8	STATIONER OCH BYTESPUNKTER.....	44
3.9	HÅLLPLATSER.....	45

3.10	BILJETTER OCH PRISER	53
3.11	RESTIDSKVOTER	55
4.	ÅTGÄRDSFÖRSLAG	59
4.1	KONSTATERADE PROBLEM I DAGSLÄGET	59
4.2	PRINCIPER	60
4.3	LINJENÄTSFÖRSLAG	61
4.3.1	Fokuspunkter i projektet	61
4.4	LINJEDRAGNING REGIONBUSS.....	62
4.4.1	Ny linje – Linje 100X	65
4.4.2	Ny linje – Linje 101	67
4.4.3	Ny linje – Linje 102.....	69
4.4.4	Linje 40.....	70
4.4.5	Linje 45.....	71
4.4.6	Linje 46.....	72
4.4.7	Linje 47.....	73
4.4.8	Linje 108.....	73
4.4.9	Linje 109.....	73
4.4.10	Linje 110.....	73
4.4.11	Linje 111.....	73
4.4.12	Linje 127.....	74
4.4.13	Linje 132.....	75
4.4.14	Linje 140.....	75
4.4.15	Linje 141.....	76
4.4.16	Linje 142.....	76
4.4.17	Linje 143.....	77
4.4.18	Linje 144.....	77
4.4.19	Linje 145.....	78
4.4.20	Linje 150.....	78
4.4.21	Linje 151.....	78
4.4.22	Linje 153.....	79
4.4.23	Linje 154.....	80
4.4.24	Linje 155.....	81
4.4.25	Linje 156.....	81
4.4.26	Linje 157.....	81
4.4.27	Linje 159.....	82
4.4.28	Linje 161.....	82

4.4.29	Linje 162.....	83
4.4.30	Linje 163.....	84
4.4.31	Linje 164.....	85
4.4.32	Linje 231.....	85
4.4.33	Linje 530.....	85
4.4.34	Linje 611.....	85
4.4.35	Turutbud och principitidtabell	86
4.4.36	Fordon för regionbusstrafiken	87
4.5	LINJEDRAGNING STADSBUSS	88
4.5.1	Linje 1	90
4.5.2	Linje 2	91
4.5.3	Linje 3	93
4.5.4	Linje 4	94
4.5.5	Linje 6	96
4.5.6	Servicetrafik	96
4.5.7	Turutbud	97
4.5.8	Principitidtabell stadsbuss.....	99
4.5.9	Hållplatsförändringar.....	99
4.5.10	Upptagningsområde.....	105
4.6	TÅGTRAFIK	111
4.7	AUTONOMA SKYTTLAR	112
4.8	GÅNG- OCH CYKELÅTGÄRDER	115
4.9	RESANDEEFFEKTER	119
4.9.1	Restidskvoter	119
4.9.2	Resandeutveckling.....	120
4.10	TRAFIKEKONOMI	123
4.11	EFFEKTIVITET	125
4.12	NYTT RESECENTRUM.....	128
4.12.1	Östersundslänken och trafikföring i centrum.....	128
4.12.2	Angöring Östersunds centrum och Nya regionbussläget	131
4.12.3	”Nya resecentrum”	133
5.	SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER.....	141
5.1	SLUTSATSER.....	141
5.2	REKOMMENDATIONER.....	142

Bilagor

Bilaga Bildbilaga

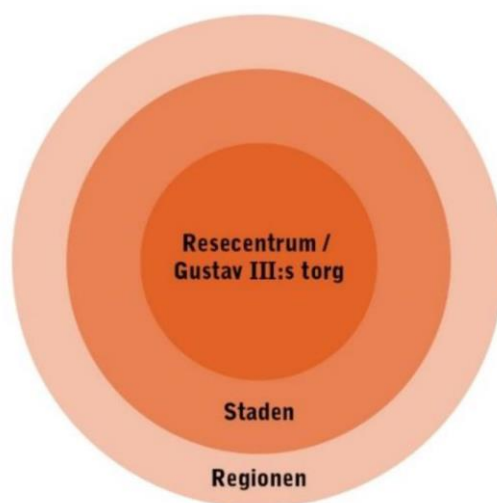
Bilaga Principtidtabell Stadsbuss

Bilaga Planeringsprinciper

1. INLEDNING

1.1 BAKGRUND, SYFTE OCH MÅL

Regionfullmäktige i Region Jämtland Härjedalen har fattat ett beslut om att utreda delar kring finansiering och organisation av kollektivtrafiken, samt även en bit som berör kollektivtrafikens utveckling. Området om finansiering och organisation utreds separat. Beslutet grundar sig i att kostanden för kollektivtrafiken ständigt ökat i förhållande till de senaste årens resandeutveckling och därmed även i förhållande till intäkterna.



Figur 7 - Projektets tre nivåer

Inom regionen finns ett stomlinjenät som binder samman regionens enda stad, Östersund, med övriga tätorter i regionen. Trafiken är i dagsläget uppbyggd för att tillgodose arbets- och studiependling och serviceresor under vardagar. Orter närmst Östersund, inom den så kallade "tremilsradien", har ett något bättre turutbud än övriga regionbusslinjer. Inom Östersunds tätort finns ett stadsbussnät med flertalet linjer som trafikerar de flesta av stadens områden.

Parallellt med den här utredningen drivs också arbetet med "Stadsomvandling för hållbart resande Östersund" som är ett hållbarhetsprojekt. Projektets grund ligger i att se över den allmänna trafiksituationen i staden och öka kollektivtrafikens attraktionskraft. En given katalysator i det projektet, precis som i den här utredningen är arbetet med Östersunds resecentrum och Gustav III torg. Framtidens Östersund kommer att få en ny sorts resecentrum ska kopplas till kommande kollektivtrafikenät och järnvägen. Detta ligger till grund för arbetet i den här utredningen.

Utredningen innebär i stora drag en analys av kollektivtrafiken till-, från- och i Östersund ska analyseras kopplat till en förflyttning av dagens resecentrum till ny plats i centrala Östersund. Hur trafiken ska gå genom staden och hur de centrala delarna kan trafikeras ingår också. Studien omfattar inte alla kollektivtrafiklinjer i regionen (se förfrågningsunderlag).

Målet med utredningen är att komma med lösningsförslag på kollektivtrafiknätets framtida struktur, både regionalt men också lokalt i Östersund. Förslaget ska kunna leda till ett ökat resande och en attraktiv, snabb, tillgänglig och säker kollektivtrafik.

Studien omfattar inte alla regionbusslinjer i länet, utan ett antal utvalda linjer som presenteras i avsnitt 3.6.

1.2 FRÅGESTÄLLNINGAR I UTREDNINGEN

Inom projektet finns ett par frågeställningar enligt förfrågningsunderlaget:

- Hur ser principerna kring en trafik uppbyggd med byten ut?
- Hur kan framtida flöden genom centrala staden med tillhörande tunga målpunkter se ut?
- Var går gränsen mellan tätorts- och regiontrafik?

Utöver ovanstående punkter ställs också frågan hur ett kollektivtrafiknät kan byggas upp både regionalt och lokalt för att skapa ett ökat resande. Hur ser de framtida produktionsvolymerna ut och vilket utbud ska gälla?

1.3 MÅL I ÖSTERSUNDS KOMMUN



Figur 8 - Östersunds kommuns vision.

I Östersunds översiktsplan beskrivs viljan att arbeta för en förbättrad kollektivtrafik för alla i kommunen. Östersunds kommun pekar på att utbyggnad av staden ska ske med kollektivtrafiken som ryggrad. Fokus läggs på förbättrade turtätheter och acceptabla avstånd till hållplatser. Kommunen vill främja arbetet med infrastrukturen som innebär en ökad andel elektrifierade fordon.

Kommunen arbetar med planering utefter att prioritera olika färdmedel. Först prioriteras de oskyddade trafikanterna, sedan kollektivtrafik och sist bil. Detta ställningstagande är mycket viktigt för att kommunens arbete med att nå en hållbar transportsektor ska kunna förverkligas.

”*Prioriteringen för framkomlighet börjar med gång och sedan cykel, kollektivtrafik, varutransporter och biltrafik.*”

Figur 9 - Östersunds kommuns prioriteringsmodell i trafikfrågor.

I översiktsplanen presenteras ett antal ställningstagande som kommunen tar gällande kollektivtrafik. Dessa presenteras i Figur 10 nedan.

Ställningstaganden

- Kollektivtrafiken ska vara attraktiv. Det innebär att det är nära till hållplatsen, högst 300 meter fågelvägen till tätortsbuss, 600 meter till landsbygdsbuss och 1 km till tåg. Det innebär också att miljön till och vid hållplatsen upplevs som trygg och säker, samt att trafiken har god turtäthet. För busstrafik definieras god turtäthet med ett minimum på 15 turer vardagar, 8 turer lördagar och 6 turer söndagar.
- Kollektivtrafiken ska kunna erbjuda resenärerna att resa med cykel.
- Ny teknik som ökar enkelheten i att resa kollektivt ska nyttjas, till exempel applikationer till mobiltelefoner.
- Säkerheten för barn och ungdomar samt personer med funktionsnedsättning ska förbättras vid hållplatserna. **Plan T**

Figur 10 - Ställningstagande gällande kollektivtrafiken.

Kommunens klimatstrategi för ett fossilfritt och energieffektivt Östersund 2019–2023 innebär att de fossila koldioxidutsläppen ska minska med 100 procent till år 2030 i Östersunds kommun som geografiskt område. Färdmedelsfördelningen i Östersunds tätort ska vara 40 % bil, 20 % kollektivtrafik och 40 % aktiva transporter, cykel och gång, år 2030. Idag är den fördelad 66 % bil, 13 % kollektivtrafik och 19 % gång och cykeltrafik.

1.4

REGIONALA MÅL

I nuvarande trafikförsörjningsprogram, som gäller för perioden 2016–2020, redovisas hur kollektivtrafiken ska bidra till övergripande nationella och regionala målen. 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

Därutöver finns mer detaljerade måltal. Särskilt relevant för denna utredning är bland annat mål om ökat antal resor och ökad marknadsandel. För närvarande pågår arbete med att revidera trafikförsörjningsprogrammet med en längre tidshorisont. Parallellt med det sker även en revidering av den regionala utvecklingsstrategin.

1.5

NATIONELLA MÅL

Riksdagen har satt upp ett nationellt mål 2009 som gäller för hela trafiksektorn. ”Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv” i hela landet är så som målet är formulerat. Detta mål är sedan uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet lyder: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnor och mäns transportbehov”.

Hänsynsmålet lyder enligt följande: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa”.

Sverige har också ett mål om nettonollutsläpp 2045 vilket innebär att ungefär 5–8% av utsläppen per år ska minska, Totalt 70% minskade utsläpp inom transportsektorn jämfört med 2010.

2. METOD OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 METOD

Arbetet med kollektivtrafikutredningen sker på tre nivåer:

- En övergripande linjenätsanalys görs för regiontrafiken och de stomlinjer som finns där. Detta gäller både tåg och buss. Linjenätsanalysen på regional nivå ska också fokusera på hur och var regiontrafiken kommer in/lämnar Östersund.
- En linjenätsanalys genomförs för stadstrafiken där fokus läggs på effektiva lösningar som skapar ett attraktivt nät som kan konkurrera ut biltrafiken. I denna del har även cykeltrafiken en viktig del.
- En något mer detaljerad studie görs för hur trafiken kring det omvandlade Gustav III torg ska se ut när busstationen flyttas. Dessutom ska en studie göras kring hur trafiken når det nya resecentrumet vid Östersunds järnvägsstation.

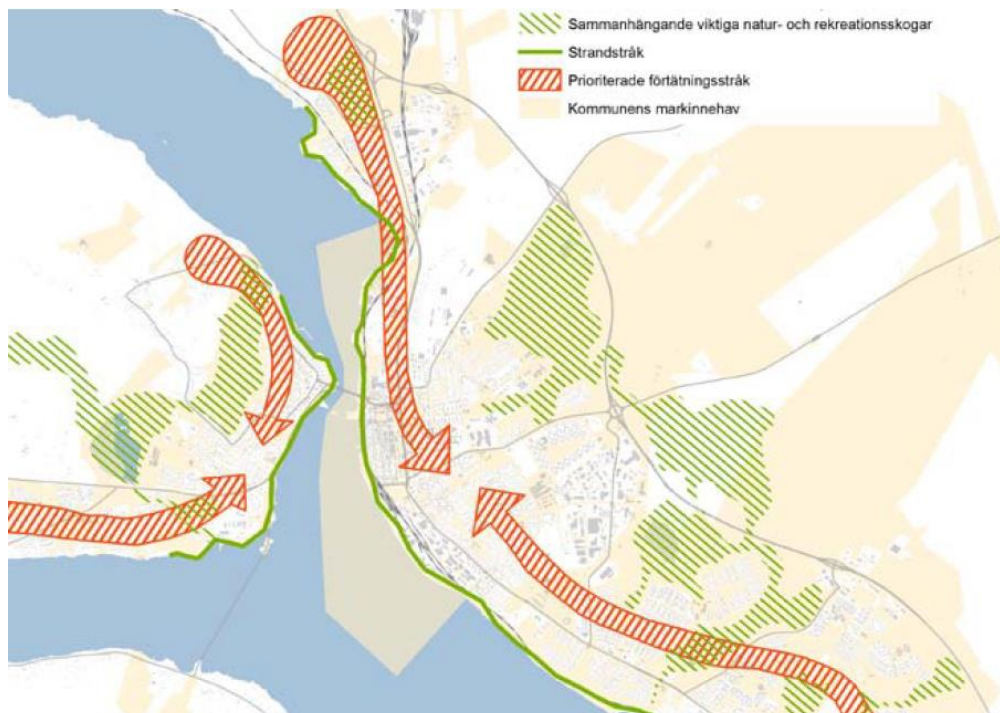
Arbetsmetodiken bygger för samtliga punkter på upplägget där en nulägesanalys genomförs i det första skedet. Detta kompletteras sedan med åtgärdsförslag på hur kollektivtrafiknätet i regionen och i Östersunds tätort kan se ut i ett framtida skede.

2.2 FÖRUTSÄTTNINGAR

I kommande avsnitt beskrivs de kommande planerade förändringarna i Östersund med omnejd.

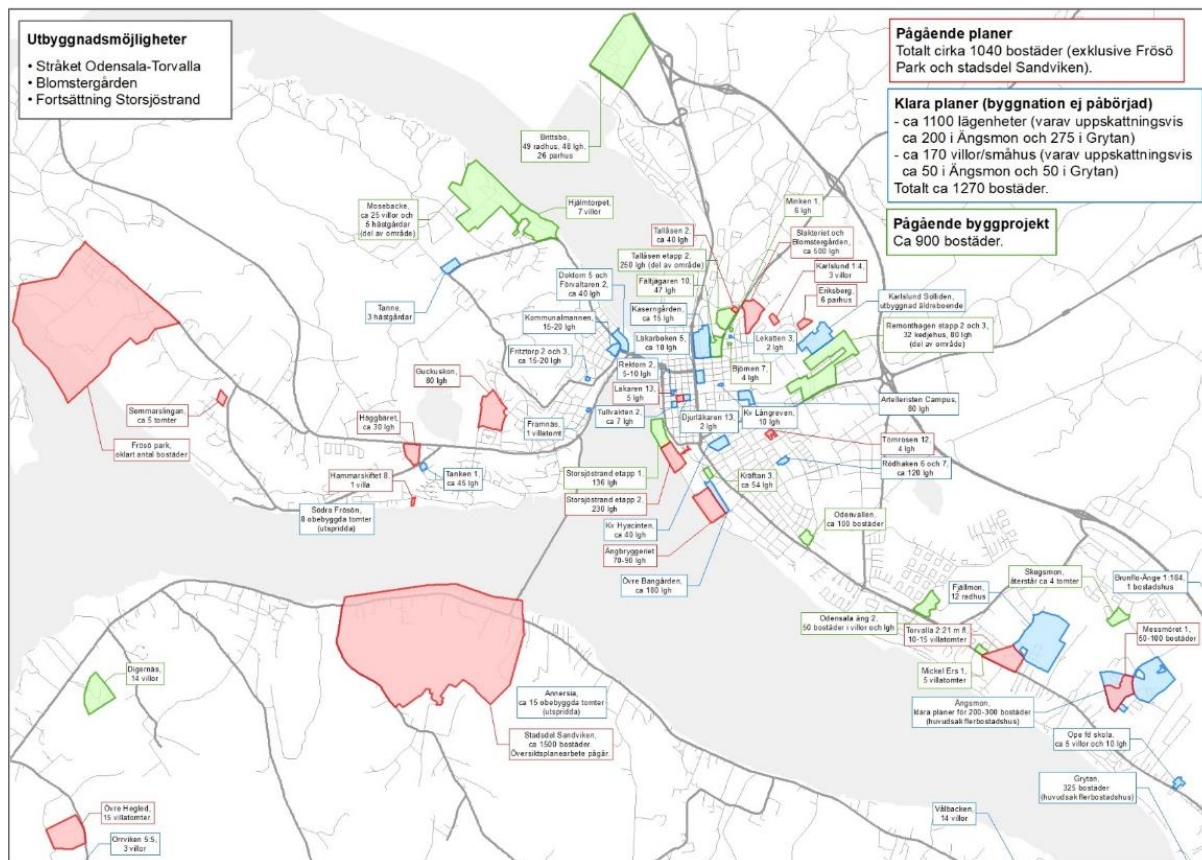
2.2.1 ÖVERSIKTSPLAN

I Östersunds kommuns översiktsplan från 2014 beskrivs vilka områden som ska byggas ut under den närmsta framtiden. Östersunds kommun arbetar mycket med förtätning och målet är att förtäta Östersund och bygga på de platser i staden som ännu inte är bebyggda. Det innebär också att det finns prioriterade förtätningsstråk inom kommunen, vilket visas i Figur 11.



Figur 11 - Östersunds kommuns prioriterade förtätningsstråk.

Inom Östersunds kommun utpekas även vilka områden som ska byggas ut. För tillfället byggs ca 900 bostäder i staden, vilket markeras med den gröna färgen i Figur 12 nedan. Utöver de bostäderna har även planerna för ca 1270 bostäder blivit godkända och väntar nu på att byggas. De områdena markeras med blått i Figur 12 nedan. Det pågår även planer kring att bygga ytterligare 1000 bostäder. Dessa har ännu inte beviljats. De markeras med rött i Figur 12.



Figur 12 - Utbyggnadsplaner och projekt i Östersund.

Stora utbyggnadsområden finns bland annat i Remonthagen, Torvala, Brittsbo, Mosebacke och i Hjälmtorpet. Det planeras för ett stort utbyggnadsområde i Frösö park samt i stadsdelen Sandviken.

2.2.2

KYRKGATAN/RÅDHUSGATAN

Kyrkgatan är idag en uppdelad gata där de tydliga fordonsströmmarna utgörs av buss. Det går dock att köra bil på delar av gatan, men gatans funktion är en nord-sydlig gata för kollektivtrafik. På en del av sträckorna finns även möjligheten att cykla, men det är i dagsläget svårt att cykla längs hela Kyrkgatan. Det finns däremot tydliga gångytor längs med gatan.

Rådhusgatan är stadens stora pulsåder när det kommer till biltrafik. Rådhusgatan är gamla E14 och har därför en motorvägskaraktär genom staden. Det förekommer stora trafikflöden på Rådhusgatan och den upplevs i dagsläget som en stor barriär av stadens invånare.

2.2.3

NYTT RESECENTRUM

Gustav III torg kommer att byggas om för andra ändamål år 2021. Det innebär att en stor del av dagens trafik behöver nya ytor för att trafiken ska kunna löpa på smärtfritt. Det är framför allt regiontrafiken som utnyttjar busstorget på Gustav III torg, men också en del turistbussar som dagligen parkerar på ytan. Utöver att busstorget kommer att flyttas rent transportmässigt, så innebär också ombyggnaden att funktioner som kundinformation, förvaringsboxar, toaletter och förarlokaler kommer att behöva placeras på andra platser, där framtidens regionaltrafik ska göra uppehåll.

Parallellt med den här utredningen pågår även en trafikutredning om Gustav III torg och vad den nya exploateringen kan generera i form av trafik samt vilka behov som denna exploatering har. Gustav III torg ska göras om till en mer personvänlig plats med tydliga människoströmmar och behagliga platser att vistas på. Torget ska vara en trivsamt plats med ett blandat utbud av service, caféer och växtlighet. Dock kommer Gustav III torg att till största delen exploateras av nya byggnader.

3. NULÄGESANALYS

3.1 BOENDE OCH SYSSELSÄTTNING

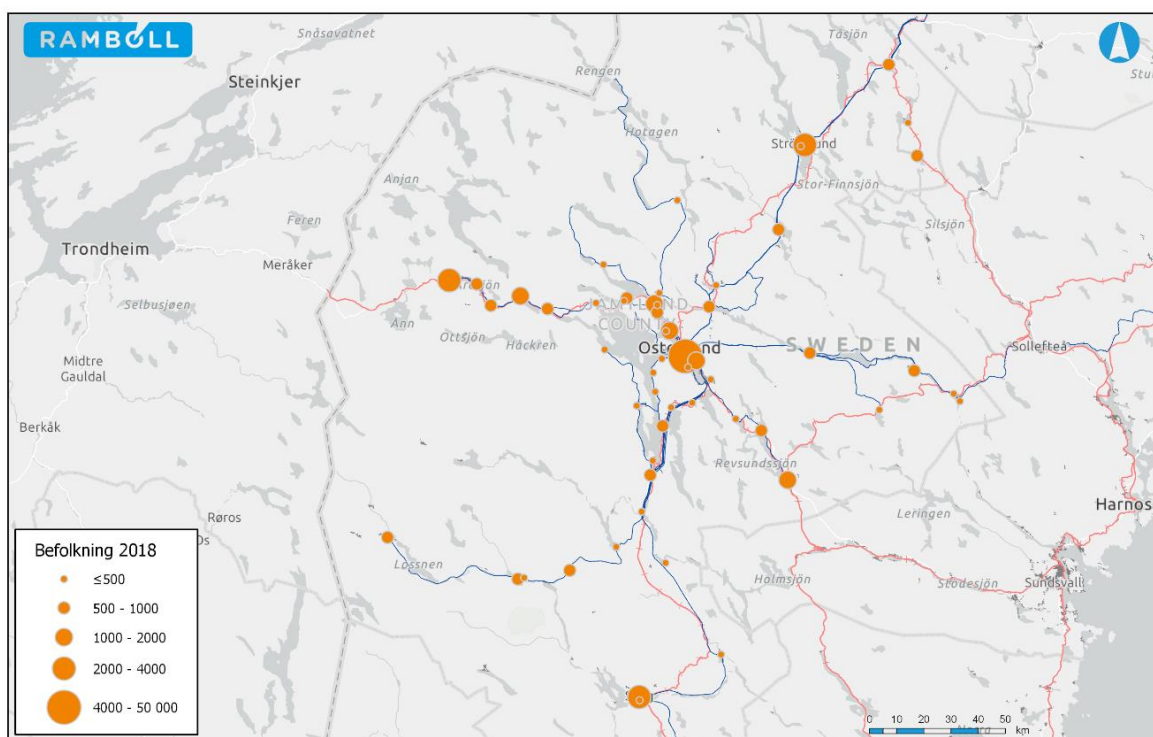
Östersunds kommun har under de senaste 20 åren haft en långsam stadig befolkningsökning inom kommunen. Inom kommunen bor det ca 64 000 invånare och inom region Jämtland Härjedalen bor det totalt ca 130 000 invånare.

Inom Östersund är de folktätaste områdena Centrum, Torvalla, Lugnvik, Hornsberg och Körfältet.

Medelåldern hos befolkningen i regionen är 44 år för kvinnor och 42,3 för män.

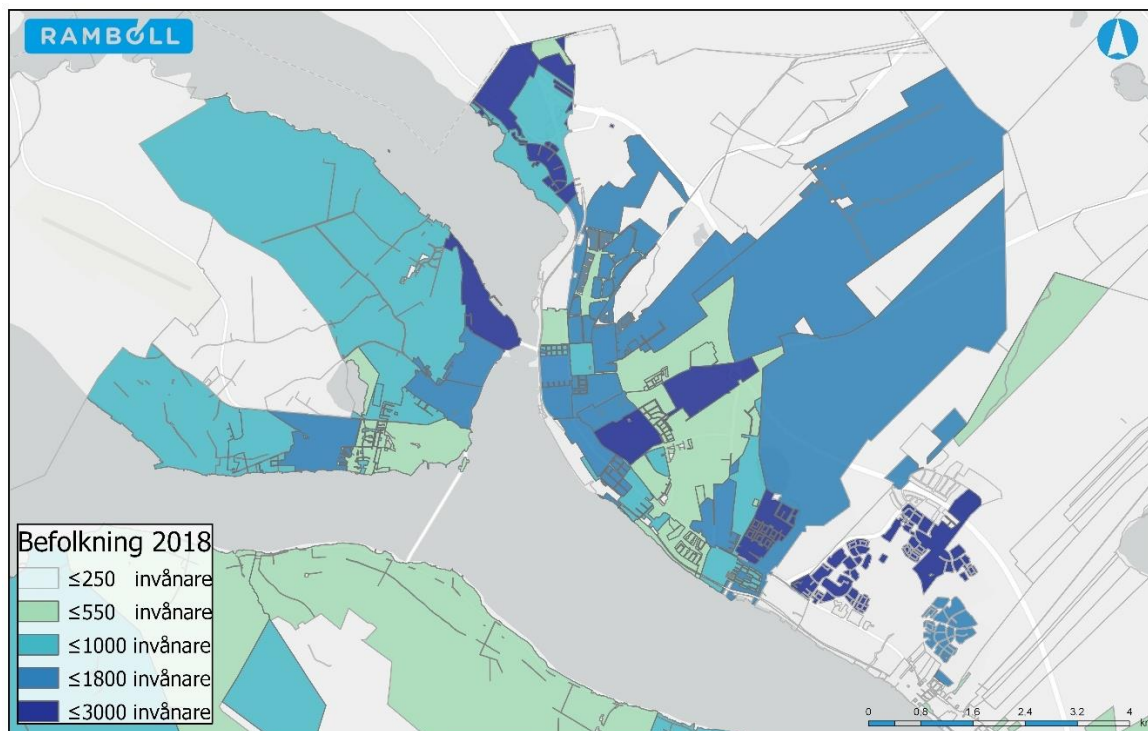
Sysselsättningen i region Jämtland Härjedalen domineras av sysselsättning inom vård och omsorg. Andra vanliga sysselsättningar är utbildning, företagstjänster, handel och offentlig förvaltning.¹

Befolkningen i regionen 2018 fördelade sig enligt figuren nedan. Lägg märke till att Brunflo är en del av Östersunds tätort sedan SCB:s definition för tätortsutbredning gjordes om 2015.



Figur 13 - Befolkningen i Region Jämtland Härjedalen 2018. Blå linjer är busstrafiken medan röda linjer är järnvägsnätet.

¹ Statistik från SCB

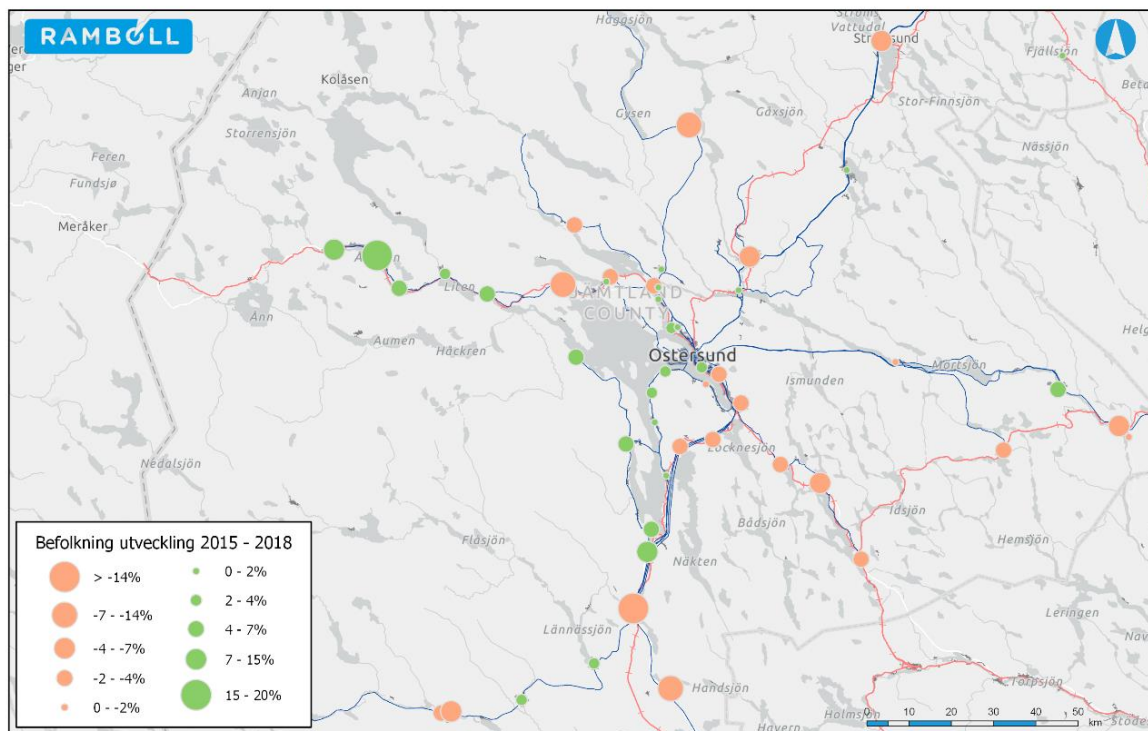


Figur 14 - Befolkning i Östersunds tätort 2018.

3.2 BEFOLKNINGSUTVECKLING

3.2.1 REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Befolkningsutvecklingen har under de senaste åren i region Jämtland Härjedalen haft en varierande befolkningsutveckling beroende på var i regionen man befinner sig. Den tydligaste procentuella ökningen sker i stråket mellan Östersund och Åre, där utvecklingen går sakta framåt. Det sker också en stadig ökning i orterna Orrviken och Myrviken. Utvecklingen skiljer sig dock något år om man kollar 3 år tillbaka eller 1 år tillbaka (räknat från 2018). I Figur 15 och i bildbilaga 1 visas befolkningsutvecklingen för regionen mellan 2015–2018 och 2017–2018.



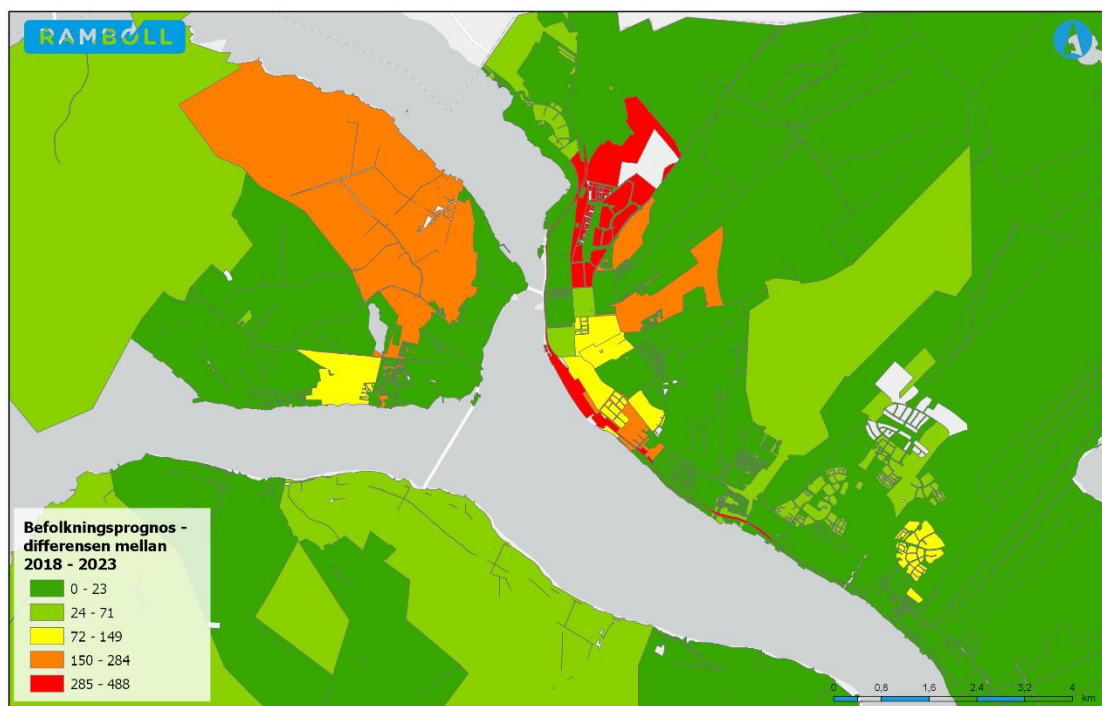
Figur 15 - Befolkningsutveckling i region Jämtland Härjedalen 2015–2018.

Det ska poängteras att figuren visar den procentuella skillnaden i respektive ort, vilket innebär att mindre orter som har större procentuell ökning inte nödvändigtvis behöver innebära ett stort antal nya invånare, då det jämförs mot dagens invånarantal i respektive ort.

3.2.2

ÖSTERSUND

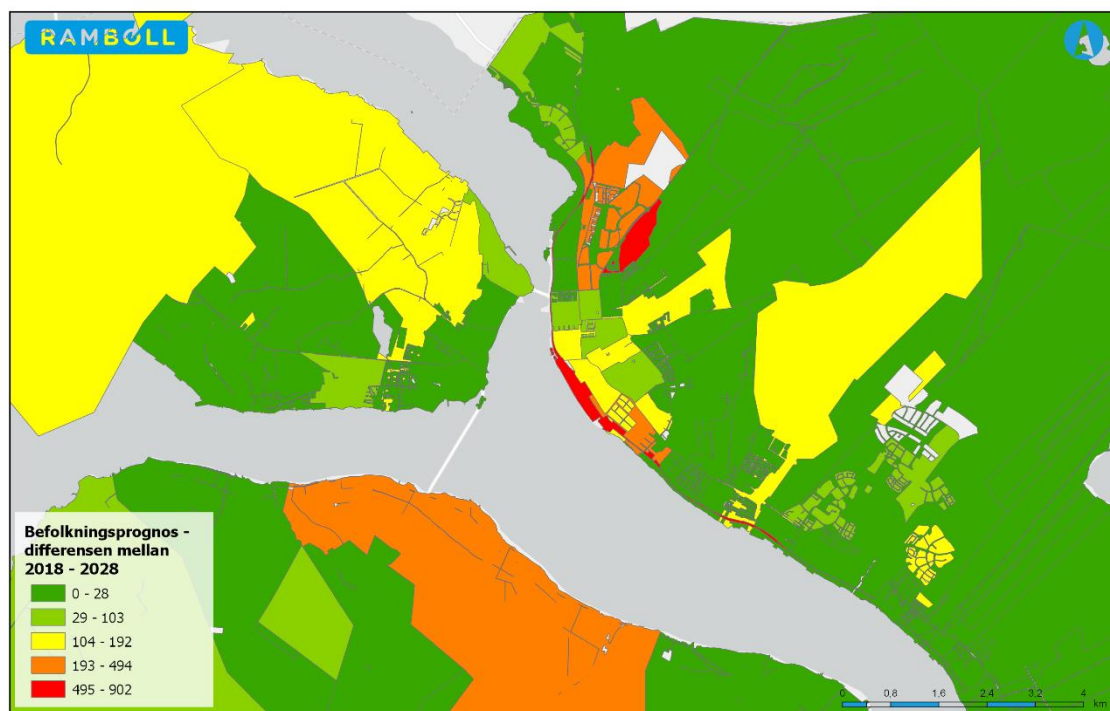
För Östersunds tätort ges en mer detaljerad beskrivning av hur befolkningsutvecklingen i tätorten väntas se ut för åren 2023 och 2028. Prognosen och trenden bygger delvis på hur kommunen förväntar sig att exploatering ska ske och vart nya bostäder kommer att byggas, samt hur demografin förändras. I centrala delarna av Östersund är det redan relativt tätt befolkat, så det är mestadels stadsdelarna i stadens utkanter som väntas växa. I Figur 16 nedan illustreras vilka områden som väntas växa i prognosen för år 2023.



Figur 16 - Befolkningsprognos för Östersund för år 2023.

I prognosen är det framför allt de norra delarna av staden som väntas byggas ut. Mer specifikt pekas området mellan Lugnviks industriområde, E14, Jämtkraft Arena och pampasvägen som ska förtätas och byggas ut. I illustrationen visas även en förväntad ökad befolkning i Storsjöstrand, området som ligger mellan Storsjön och järnvägen.

I Figur 17 nedan visas även en befolkningstrend för år 2028.



Figur 17 - Befolkningstrend för Östersund för år 2028.

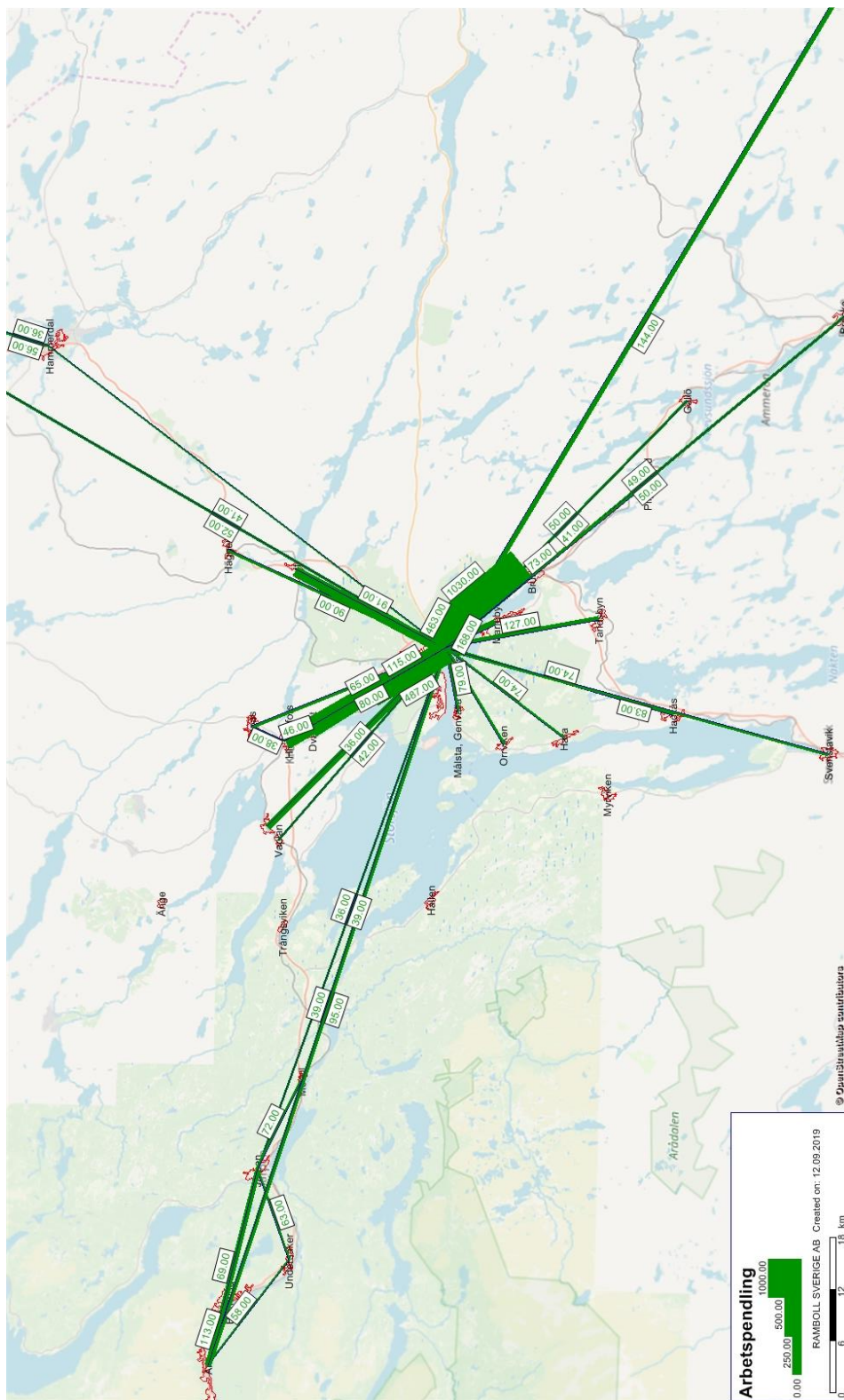
År 2028 visar trenden på att de samma områdena som år 2023 förväntas byggas ut, dock i en långsammare takt. Den stora skillnaden mot år 2023 är den stora tänkta exploateringen på södra sidan av Storsjön, nämligen området kring Sandviken.

3.3

RESVANOR

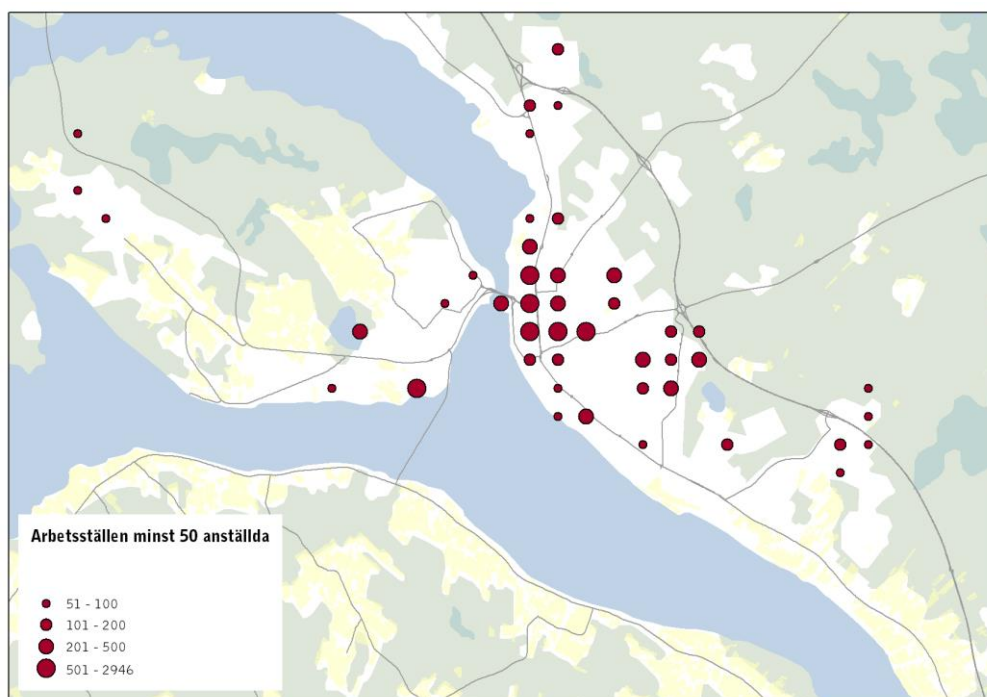
För att i ett framtida läge kunna förbättra kollektivtrafikutbudet i region Jämtland Härjedalen är det viktigt att veta hur invånarna i regionen reser. Detta samlas ofta in genom att det skickas ut resvaneundersökningar till invånarna som på så vis får svara på frågor kring deras resor till och från till exempel arbete, skola, fritidsaktiviteter osv. Det går också att samla in information genom att jämföra vart folk arbetar och går i skolan och vart de bor. På så vis kan reserelationer tas fram vilket skapar ett underlag till arbetet med att förse dessa relationer med bra kollektivtrafik. Om ingen behöver pendla mellan två orter kan det vara dumt att ha för högt utbud i den relationen. Resurserna kan då läggas i stråk där resandepotentialen för kollektivtrafik är större.

I figuren på nästa sida (samt i bilbilaga) illustreras hur pendlingsresandet i regionen ser ut, oavsett färdmedel. Informationen härstammar från Monodatabasen för region Jämtland Härjedalen 2016. Statistiken visar både arbets- och studieresor. Utöver presenterade pendlingsdata finns ett betydande antal fritidsresor.



Figur 18 - Pendlingsresor i region Jämtland Härjedalen.

Pendlingsflödet är mycket stort mellan Brunflo och Östersund, med den dominanta riktningen Brunflo – Östersund. Pendlingen är också stor mellan Krokoms och Östersund. Där är det dock relativt jämnt när respektive riktning jämföras. Det är inte enbart folk som pendlar till Östersund utan det är också en del Östersundsbor som pendlar till Krokoms. Norrut sker ett pendlingsutbyte mellan framför allt Lit och Östersund.



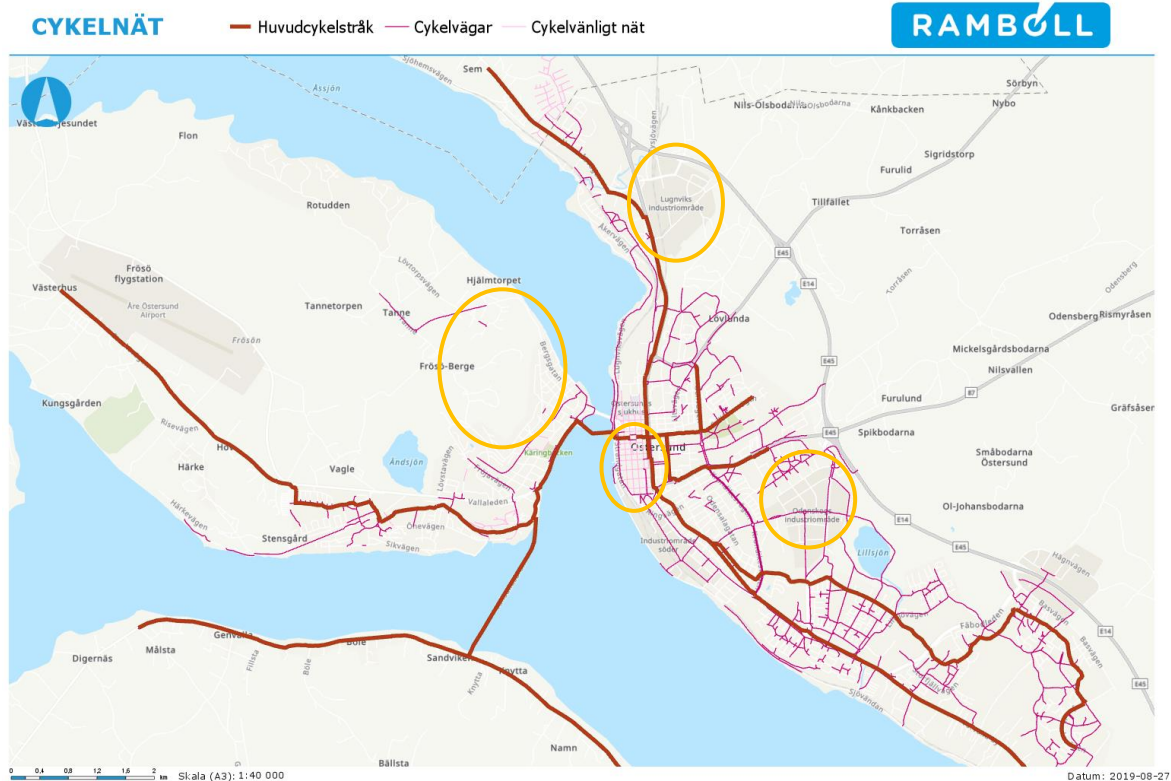
Figur 19 - Större arbetsställen i Östersund.

3.4

CYKELNÄT

Östersund har ett relativt grovmaskigt utpekat huvudcykelnät som utgår från fyra stråk definierade i cykeltrafikprogrammet. Huvudcykelnätet kompletteras av övriga cykelbanor och cykelvägar samt av lågtrafikerade gator där cykling sker i blandtrafik. I huvudsak följer huvudcykelnätet huvudgatanätet för biltrafik vilket ger god orienterbarhet och gör nätet lättläst. Det finns dock enstaka sträckor i huvudgatanätet där cykelinfrastruktur saknas och som kan innebära otydlighet och dålig orienterbarhet i nätet och även tvinga cyklister till omvägar. Exempel på sådana sträckor är Färjemansgatan och delar av Vallaleden.

Cykelnätet täcker större delen av staden men det finns vissa områden med bristande cykelkopplingar till övriga delar av staden och som inte heller nås via lågtrafikerade gator där det är tryggt att cykla i blandtrafik. Dessa är främst Lugnsviks industriområde, delar av Frösön och Odenskog, se gula markeringar i figur 20 nedan. I rutnätsstaden i centrum är många gator enkelriktade vilket även gäller cykeltrafik. Det innebär att cykelstråken genom centrum i många fall är otydliga och att orienterbarheten blir låg. Trafiklederna Rådhusgatan, Grängsgatan/Strandgatan och Färjemansgatan har samtidigt få passagemöjligheter för cyklister och utgör därmed barriärer som bryter cykelstråken till och genom centrum.



Figur 20. Cykelnätet i Östersund. Områden med bristande cykelkopplingar gulmarkerade.

Kopplingen mellan cykel- och kollektivtrafik är viktig framförallt för tillgängligheten och resan till regional busstrafik och tåg men även från kollektivtrafiken och vidare till resenärens målpunkt. Även i de yttre delarna av stadsbussnätet kan cykling till hållplatsen vara mer vanligt förekommande och en viktig förlängning av kollektivtrafiken. Förutom att det behövs cykelinfrastruktur som ansluter till hållplatserna och bytespunkterna är det även viktigt med cykelparkering av god kvalitet i nära anslutning till hållplatsen.

Bristerna i kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik i nuläget utgörs främst av barriärer i form av hårt trafikerade vägar utan cykelinfrastruktur i anslutning till hållplatserna och bytespunkterna. Till exempel innebär avsaknaden av cykelinfrastruktur längs Ringvägen en tydlig barriär som försvårar möjligheterna att cykla till eller från centralstationen, se figur 21. På Frösön innebär avsaknaden av cykelinfrastruktur längs Försövägen och Rödövägen att det är svårt att nå hållplatserna längs dessa vägar med cykel, se figur 22. Längs Rödövägen finns inte heller några gångbanor vilket kraftigt begränsar hållplatsernas upptagningsområde.



Figur 21. Cykelnät och barriärer runt centrala Östersund.



Figur 22. Cykelnätet och busshållplatser i Östersund.

Gatorna i rutnätsstaden är i de flesta fall utformade för låga hastigheter och därför finns inte behov av separerade cykelbanor för att skapa god tillgänglighet för cyklister. Däremot kan de många enkelriktade gatorna utgöra begränsningar.

Även huvudgatorna som omger centrum; Rådhusgatan, Grängsgatan, Strandgatan och Färjemansgatan, utgör stora barriärer för cykeltrafiken framförallt då många av korsningarna och passagera över gatorna endast är anpassade för biltrafik och gångtrafik, inte cykel. Bristen på möjligheter att korsa Rådhusgatan innebär att tillgängligheten med cykel till det befintliga resecentrum på Gustav III:s torg är bristande framförallt för resenärer som kommer från de östra delarna av staden.

3.5 DAGENS LINJENÄT

I kommande avsnitt beskrivs dagens regionbuss- och stadsbusstrafik genom struktur, utbud och statistik.

3.6 REGIONBUSS

3.6.1 STRUKTUR

I region Jämtland Härjedalen finns ett stort regionbusslinjenät som sträcker sig hela vägen till Gällivare i norr, Mora i söder, Duved i väst och Örnköldsvik i öst. Regionbusslinjerna är många till antalet och regiontrafiken hittas även flertalet parallella linjer i respektive stråk. Det innebär att olika linjenummer trafikerar stråket under olika tidpunkter på dygnet. Det kan bidra till en förvirring för resenären som tycker att det kan vara svårt att få överblick över nätet. Många linjer går ofta snabbaste vägen under majoriteten av sträckan, för att sedan vid olika tillfällen vika av till en mindre ort vid sidan av huvudvägen. Detta kan också bidra till ökad förvirring för resenären.

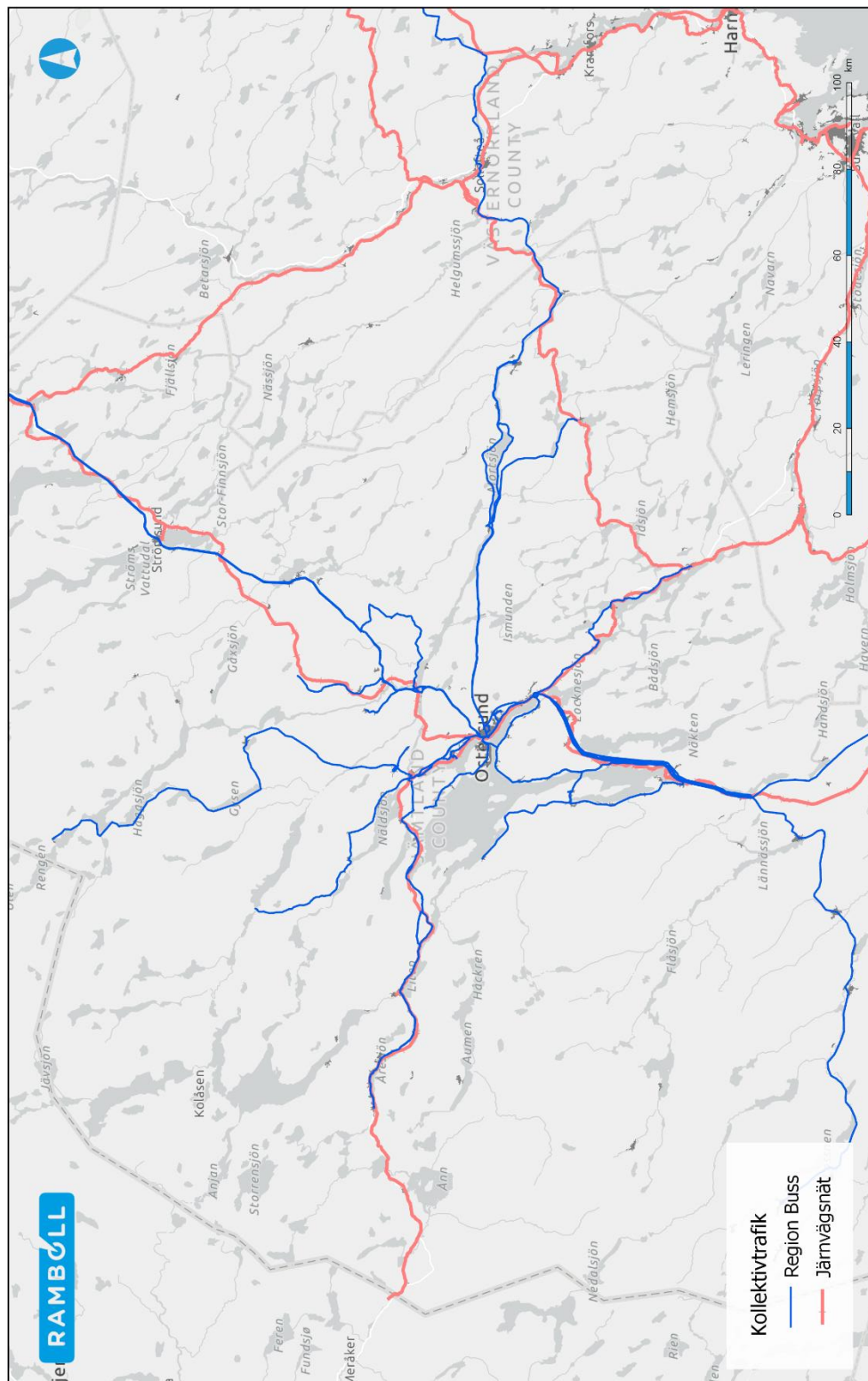
Ett tydligt pendlingsstråk finns mellan Krokom – Östersund, Bräcke – Östersund och Brunflo – Östersund, där flertalet linjer trafikerar orterna. I övrigt är järnvägstrafiken central i arbetspendlingen mellan Åre och Östersund.

Regionbusstrafiken som studerats i den här studien utgörs av linjerna angivna i Tabell 1 nedan. Det är ett urval som gjorts av region Jämtland Härjedalen för den här studien och som pekats ut i förfrågningsunderlaget.

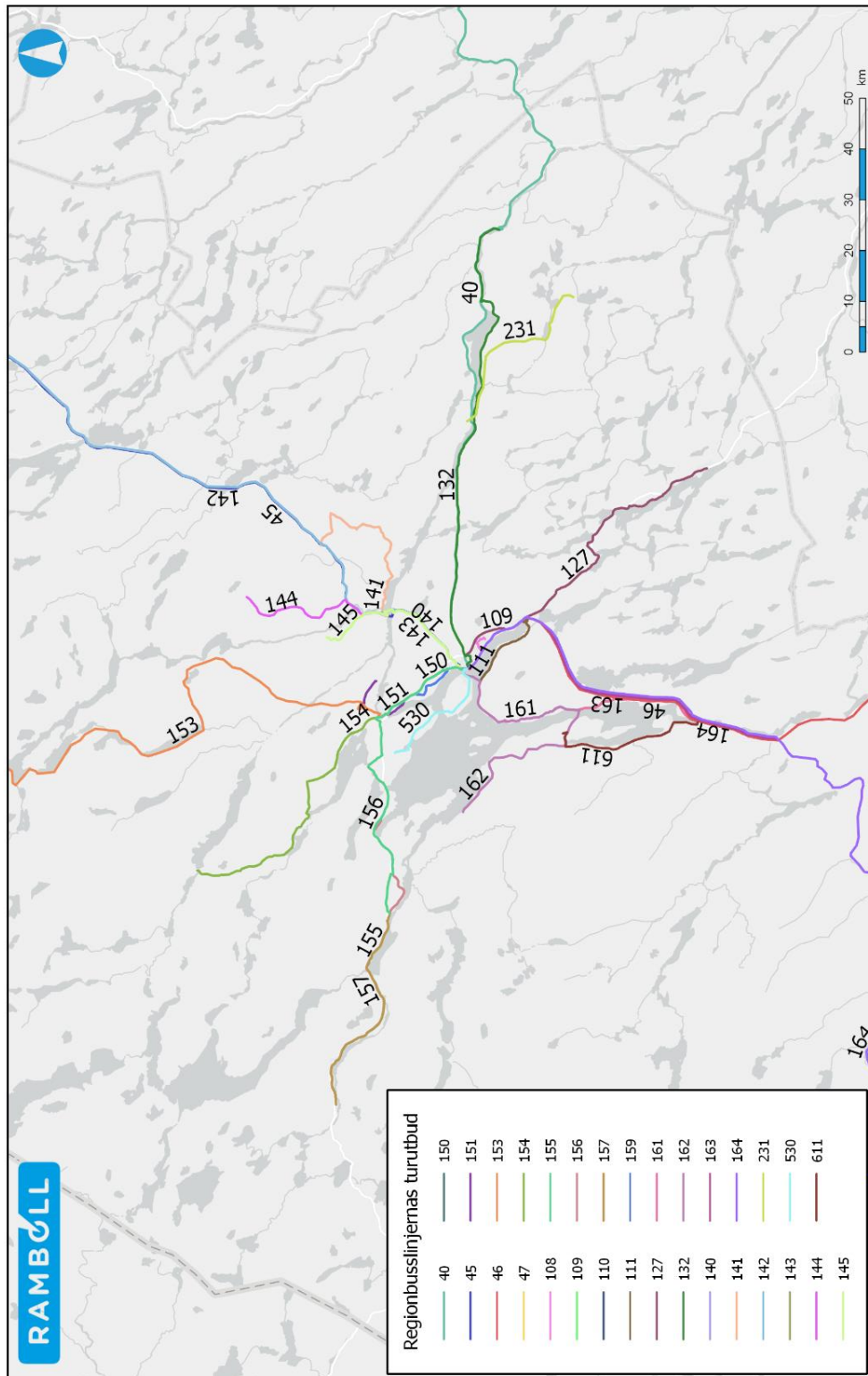
Tabell 1 – Utvalda regionbusslinjer i region Jämtland Härjedalen. Blå markering visar linjer som trafikerar Östersund – Brunflo medan grå markering visar trafik mellan Östersund och Krokom.

Linje	Sträckning
10	Flygbuss: Östersund – Östersund/Åre Airport
40	Östersund – Stugun – Hammarstrand – Sollefteå – Örnköldsvik
45	Östersund – Hammerdal – Strömsund – Dorotea – Storuman – Gällivare
46	Östersund – Sveg – Mora
47	Dorotea – Hoting
108	Brunflo – Torvalla
109	Östersund – Brunflo
110	Östersund – Brunflo
111	Östersund – Brunflo
127	Östersund – Brunflo – Gällö – Bräcke
132	Östersund – Stugun – Hammarstrand
140	Östersund – Lit
141	Högarna – Lit
142	Östersund – Lit – Häggenås – Hammerdal – Strömsund – Hoting
143	Östersund – Lit – Häggenås
144	Munkflohögen – Norderåsen – Häggenås – Lit
145	Östersund – Husås
150	Östersund – Ås – Krokom
151	Östersund – Ås – Krokom – Aspås – Aspåsnäset
153	Östersund – Föllinge – Åkersjön – Valsjöbyn
154	Östersund – Kaxås – Rönnöfors
155	Östersund – Krokom – Nälden – Mattmar – Mörsil – Järpen – Åre – Duved
156	Östersund – Ås – Krokom – Nälden – Mattmar – Järpen
157	Mörsil – Järpen – Åre – Duved
159	Östersund – Ås
161	Östersund – Brunflo – Orrviken – Hackås – Svenstavik
162	Östersund – Brunflo – Myrviken – Hallen – Höglekardalen
163	Östersund – Brunflo – Hackås – Svenstavik – Åsarna
164	Östersund – Funäsdalen
231	Kälarne – Stugun
530	Östersund – Frösön – Rödön
611	Oviken – Myrviken – Vigge – Svenstavik

Trafiken är till stora delar koncentrerad kring de stora vägarna, E14 och E45 som är de tydliga väst-östliga och nord-sydliga stråken. Utöver detta trafikerar även andra mindre stråk med ett något lägre trafikutbud. På nästa sida illustreras kollektivtrafiknätet på regional nivå (även i bildbilaga 3). Då antalet linjer är många och geografin är stor blir figuren något otydlig. Det kan dock vara bra att få en överblick över linjenätets omfattning samt vilka stråk som har kollektivtrafik i nuläget.



Figur 23 - Regionbusnätet i Jämtland Härjedalen.



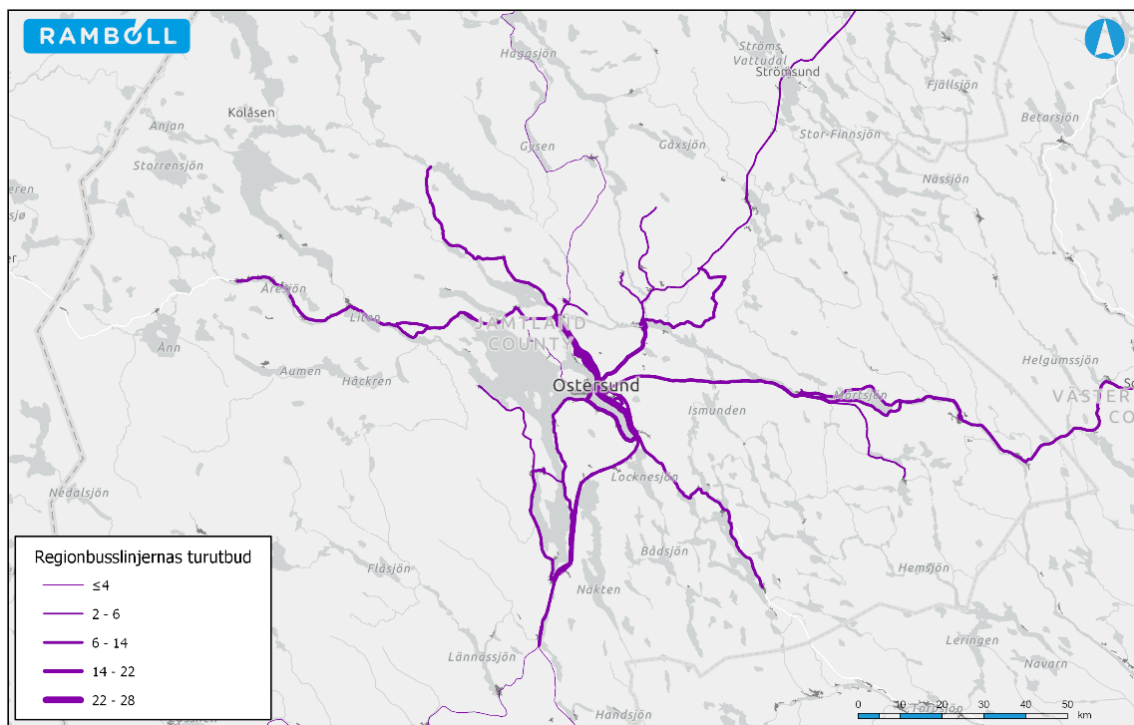
Figur 24 – Studerade regionbusslinjer i Jämtland Härjedalen (ett urval av samtliga linjer i regionen).

3.6.2

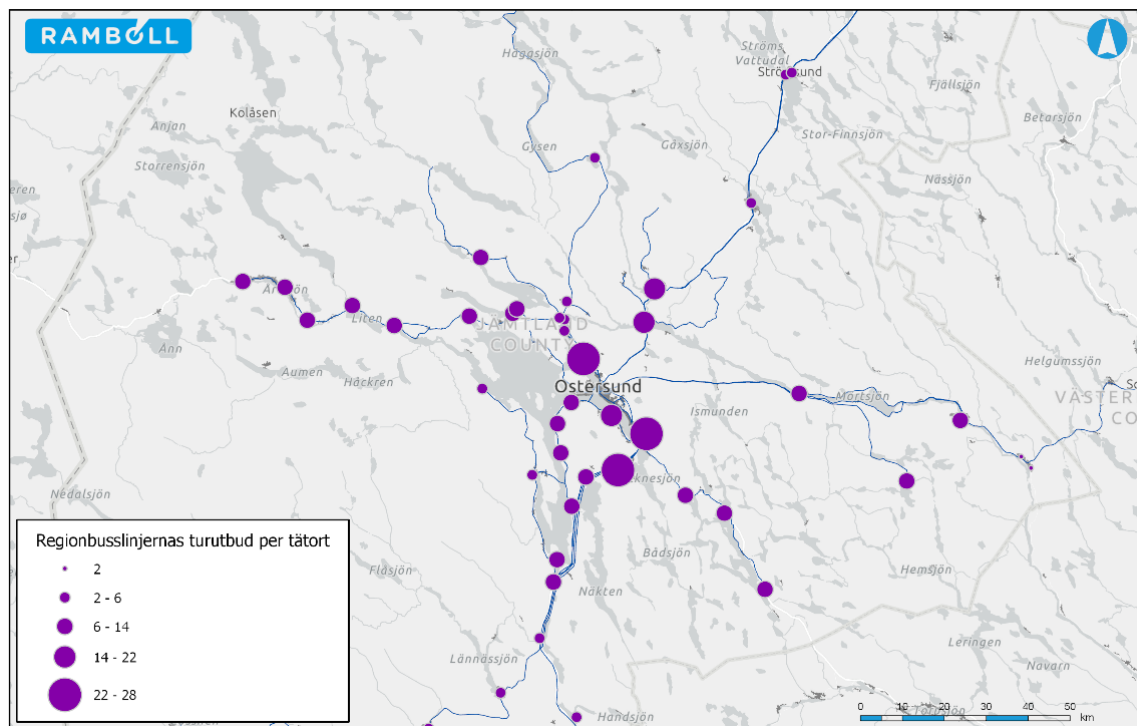
UTBUD

Linjenätet regionalt täcker stora delar av norra Sverige, där den längsta linjen går till Gällivare.

Regiontrafiken har ett något glesare utbud och inte lika bra turtätheter. I vissa stråk blir turtätheten dock relativt god då antalet linjer som kör parallellt är många. Turutbudet per linje är dock sällan bättre än en tur i timmen. Regionbusslinjernas turutbud illustreras i figurerna nedan.



Figur 25 – De studerade regionbusslinjernas utbud.



Figur 26 - Ett annat sätt att illustrera turutbudet för de studerade regionbusslinjerna.

Turutbudet är som bäst i stråket Brunflo – Östersund – Krokoms, vilket inte är märkligt i förhållande till att det är där som flest personer reser. Utbudet är dessutom relativt bra väster ut i riktning Åre, på mellan 14–22 turer per dag och riktning totalt sett.

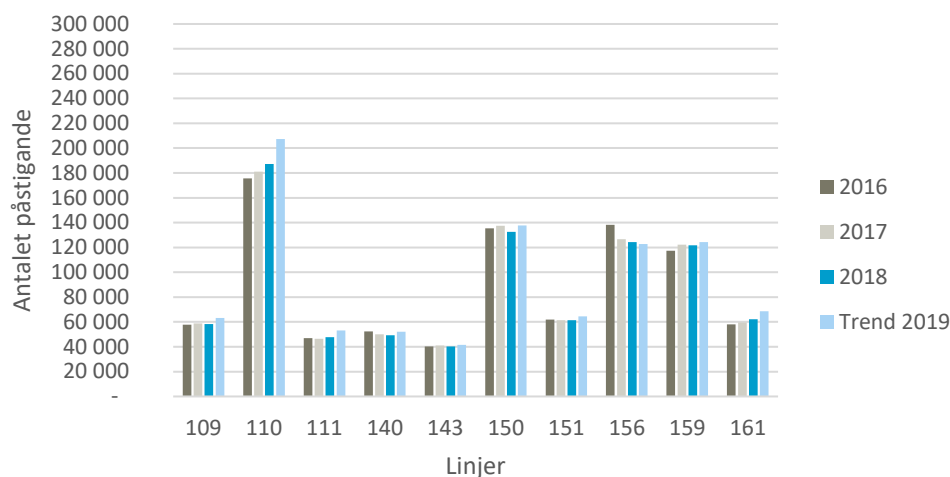
3.6.3

STATISTIK

Regiontrafiken kan delas in i två delar. Dels de regionlinjer som trafikerar några av de närmsta orterna utanför Östersund, så som Krokoms, Brunflo, Ås, Lit, Orrviken osv., men också i regionaltrafiken totalt sett. Tidigare har den första kategorien kallats för tremilsradien inom Östersund samt hos länstrafiken.

I figuren nedan presenteras resandet på de regionala linjer som ligger ungefär inom 30 minuters restid sett från Östersund.

Antalet resande per år inom regiontrafiken - ca 30 min från Östersund

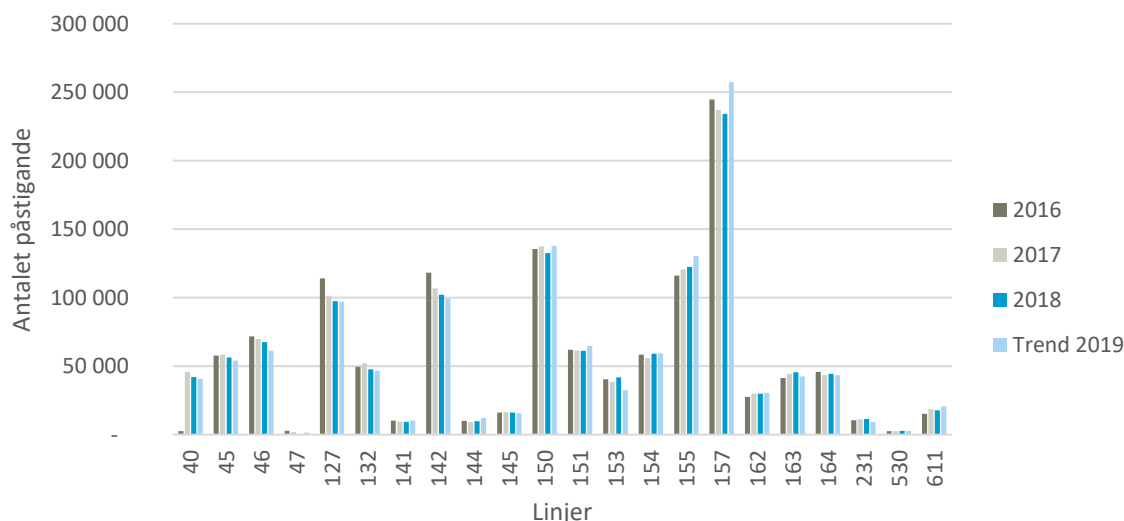


Figur 27 - Resande i regiontrafiken inom den tidigare "tremilsradien".

Störst resande inom den här kategorin sker på linje 110 mellan Östersund och Brunflo. Resandet på linje 150, 151, 156 och 159 utmärker sig också. Dessa linjer trafikerar bland annat Krokmo och Ås.

Om istället hela regiontrafiken studeras visar Figur 28 resandet på samtliga regionbusslinjer.

Antal resande per år för regionbussarna

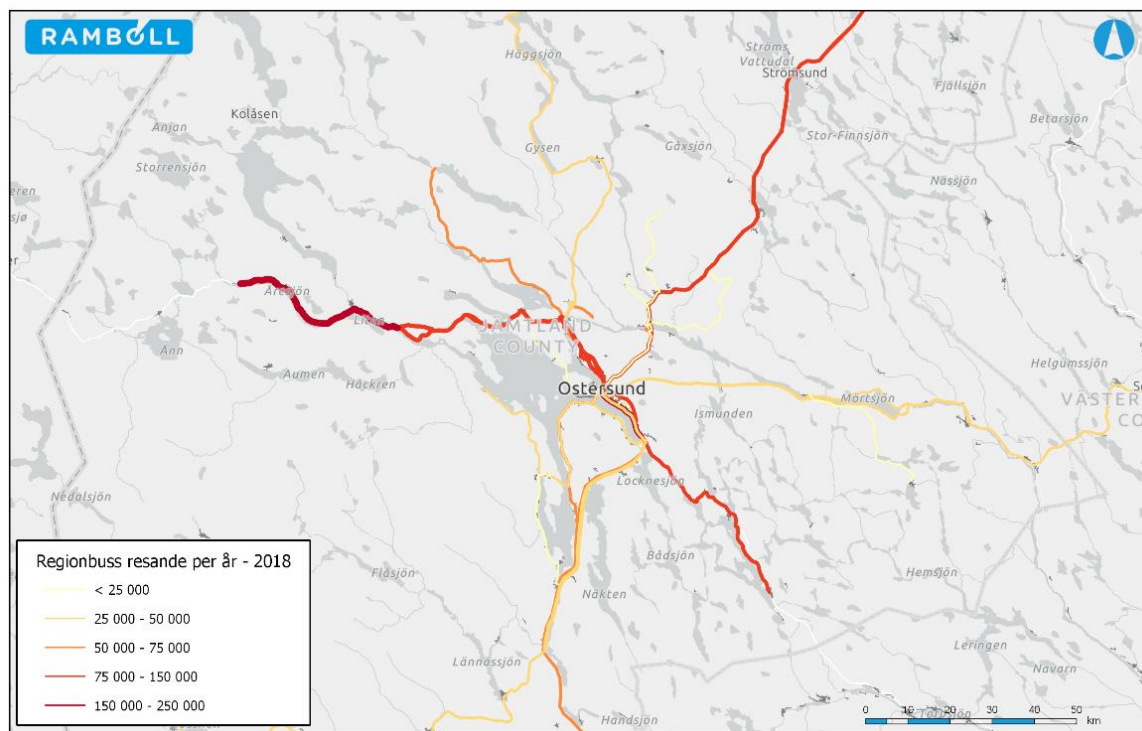


Figur 28 - Resandestatistik för övriga regionbusslinjer.

Totalt sett inom regiontrafiken dominerar linje 157 mellan Duved – Åre – Mörsil resandet med nästan 250 000 resande per år, vilket motsvarar cirka 800 resenärer dagligen. Resandet varierar i övrigt mycket

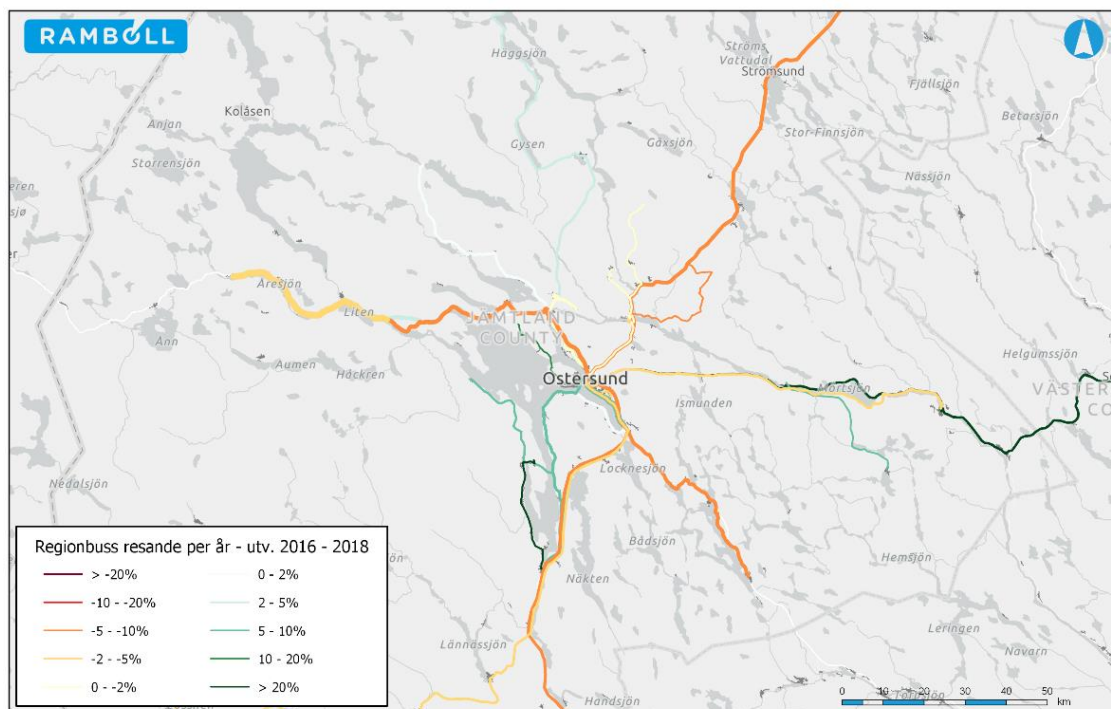
mellan de olika linjerna, allt från 9 dagliga resenärer på linje 530 upp till tidigare nämnda linje 157 med 800 resande dagligen. Antalet parallella linjer är många vilket också kan häntydas ur statistiken då resandet fördelar sig på flera linjer istället för på ett par starka linjer.

Resandet regionalt kan också illustreras enligt Figur 29 nedan där en graderad färgskala illustrerar var resandet är som störst. Närmre rött innebär högre resande.



Figur 29 - Resandet i regionbussnätet år 2018.

Utvecklingen i regionen har under de senaste åren visat en något negativ trend för de flesta regionalbusslinjer. I Figur 30 nedan och i Bildebilaga 4 illustreras den procentuella utvecklingen mellan 2016–2018 samt 2017–2018. Färgskalan indikerar om linjen minskat eller ökat resandet. Rött är negativt och grönt är positivt.



Figur 30 - Resandeutveckling mellan 2016–2018 i regiontrafiken.

Det är framför allt anmärkningsvärt att resandet minskar i stråket Östersund – Krom – Järpen – Åre – Duved med busstrafiken. Det beror framförallt på det nedlagda asylboendet i Åre. En annan anledning kan vara att i takt med att tågtrafiken utvecklas, väljer fler det något snabbare alternativet tåg istället för buss. Trafiken norr om Krom ökar i långsam takt medan linjerna som trafikerar österut minskat sedan 2016. Denna ökning är dock i förhållande till ett mycket lågt resande.

3.7 STADSBUSS

3.7.1 STRUKTUR

Dagens linjenät består inom stadstrafiken av tio stycken busslinjer med varierande utbud. Sex av tio linjer har en stombusskaraktär med bra utbud och relativt många resande per år. De övriga fyra linjerna har ett lägre turutbud och trafikerar områden som inte har lika högt resande. Linje 15 är en ren industritrafik och går endast en gång per vardag.

Samtliga stadsbusslinjer passerar genom Östersunds centrum, där byte kan ske mellan samtliga stadsbusslinjer, men också med regionbusslinjer. Alla stadsbusslinjer är inte genomgående utan linje 3, 5 & 15 har Östersunds centrum som ändhållplats. Det är skillnad på fysisk ändhållplats och resenärers ändhållplats. Linjer som har ändhållplats i centrum skyltas ofta om till en annan linje och blir därigenom genomgående. Detta upplever dock inte resenären.

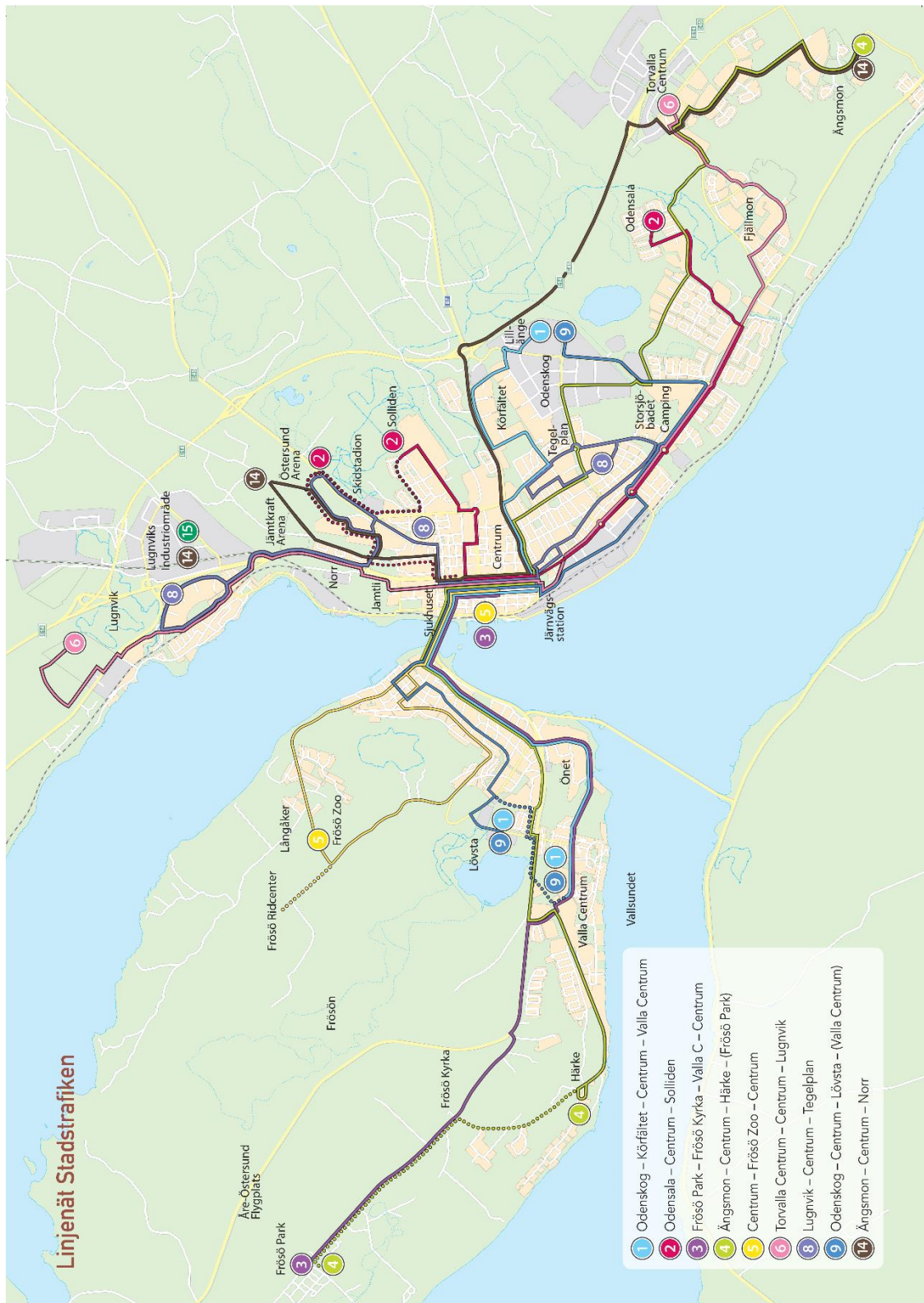
Linjerna i stadsbussnätet täcker följande stadsdelar:

- Linje 1 täcker stora delar av Frösön, centrum, Körfältet och Lillänge
- Linje 2 täcker Odensala, Odenslund, Centrum och Karlslund
- Linje 3 täcker under vissa delar av dygnet Frösö Park, Frösö Kyrka, Hornsberg och Centrum

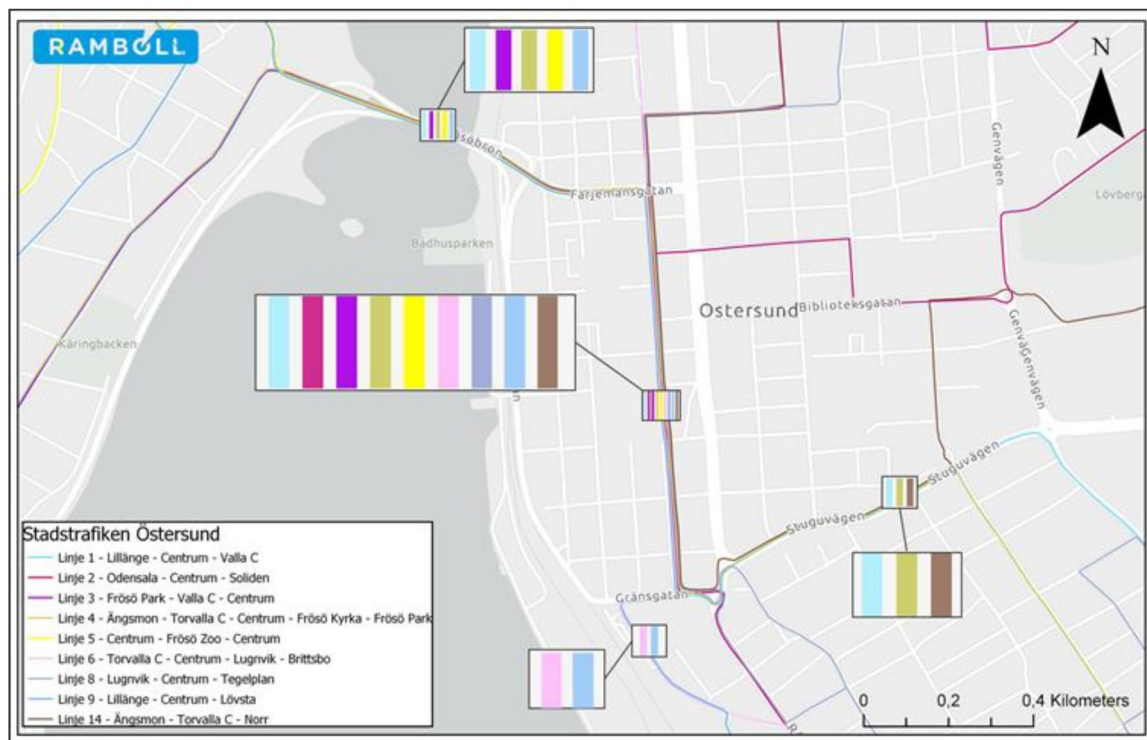
- Linje 4 täcker också Frösö Park, Frösö, Kyrka, Valla, Hornsberg, Centrum, Tegelman, Odenslund, Torvalla och Ängsmon
- Linje 5 täcker Frösö Zoo, Frösön och Centrum
- Linje 6 täcker Torvalla, Odenslund, Centrum, Lugnvik och slutligen Brittsbo
- Linje 8 täcker Tegelman, Centrum och Lugnvik
- Linje 9 täcker Lövsta, Frösön, Centrum, Odenslund och Lillänge
- Linje 14 täcker Ängsmon, Torvalla, Erikslund och Centrum
- Linje 15 är en industrilinj som bland annat trafikerar Lagnviks industriområde

Som det går att urskilja ovan är många linjer parallella och går i samma stråk. Det kan skapa en förvirring för resenären då olika linjer trafikerar vid olika tidpunkter.

På kommande sida visas en överblick över stadsbussnätet.



Figur 31 - Dagens stadsbussnät i Östersund. Figur källa: Länstrafiken



Figur 32 - Dagens stadsbussnät i Östersund. Figuren zoomar in på centrala Östersund.

Samtliga stadsbusslinjer passerar Östersunds Centrum på Kyrkgatan.

3.7.2

UTBUD

Inom stadstrafiken i Östersund är turutbudet relativt bra. De starkare linjerna har ett utbud på 10–20 min i turintervall. Ett par av linjerna går mer sällan och har i snitt 30–60 min turintervall. Stadstrafiken har relativt lång öppettid, mellan kl. 06-23 i snitt, vilket möjliggör resor även under sena kvällar. Några av tidtabellerna har relativt styv tidtabell, med jämna avgångar, medan ett par har ett något mer varierade avgångar beroende på vilken tid på dygnet det är.

Det genomsnittliga utbudet per linje presenteras i Tabell 2 nedan.

Tabell 2 - Utbudet i dagens stadstrafik.

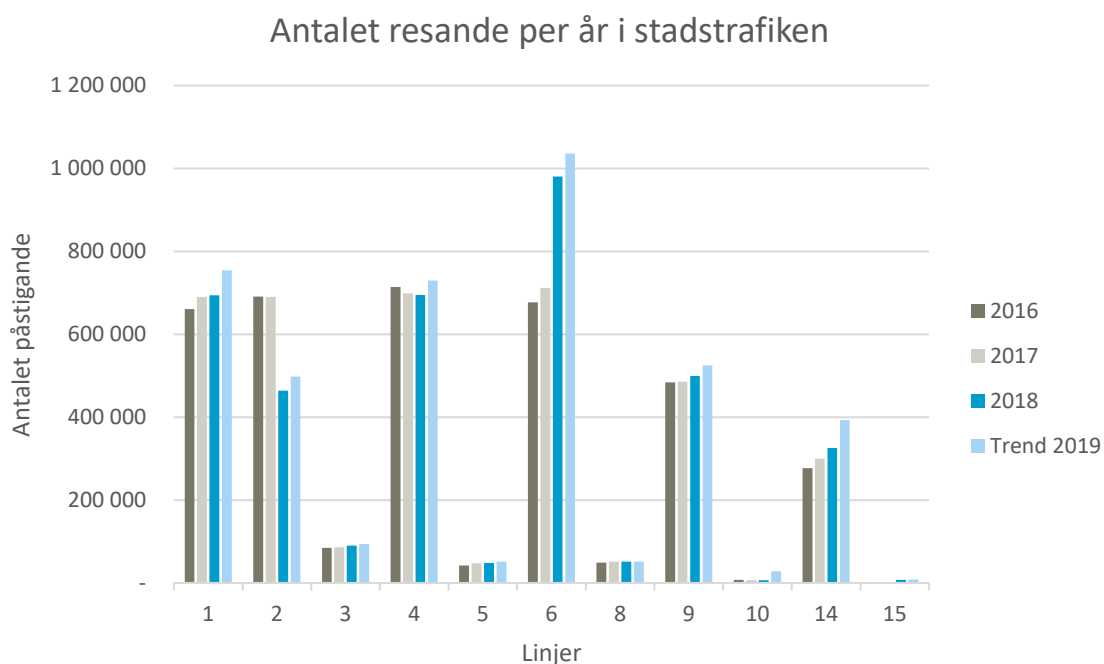
Linje	Linjesträckning	Turer Var/lör/sön	Öppettid vardag	Turintervall vardag	Turtäthet vardag
1	Valla – Centrum – Lillänge	92/47/26	05:30-23:00	15	4
2	Odensala – Centrum – Soliden	85/51/24	06:00-23:00	20	3
3	Frösö Park – Valla – Centrum	21/16/10	06:30-18:30	20	3
4	Frösö Park – Härke – Centrum – Torvalla – Ängsmon	76/53/20	05:30-23:00	20	3
5	Frösö Zoo – Centrum	30/22/16	06:30-23:00	30	2

6	Torvalla – Centrum – Lugnvik – Brittsbo	110/64/34	05:30-23:00	10	6
8	Tegelplan – Centrum – Lugnvik	16/0/0	08:00-16:00	60	1
9	Lövsta – Centrum – Odenskog	91/47/25	05:30-23:30	15	4
14	Ängsmon – Torvalla – Centrum – Norr	59/14/0	06:00-19:30	15	4
15	Centrum – Lugnviks industriområde	3/0/0	06:30-16:00	>60	<1

3.7.3

STATISTIK

Stadstrafiken i Östersund står för majoriteten av allt resande i region Jämtland Härjedalen. Hela 65% av allt resande görs inom tätorten. 3,8 av totalt 5,8 miljoner resor görs i stadstrafiken. I Figur 33 visas antalet resande per linje inom stadstrafiken för åren 2016–2018, samt trenden för 2019.



Figur 33 - Resandestatistik för stadstrafiken i Östersund.

Linje 6, Torvalla – Centrum – Brittsbo, är den linje med klart högst resande 2018. Detta kan förklaras av den senaste linjeomläggningen, där linje 2 ena ände flyttades över till linje 6 i samband med att linje 6 skulle bli en el-busslinje. Övriga starka linjer i tätorten är linje 1, linje 4 och linje 9. Linje 3, linje 5 och linje 8 är linjer med mycket lågt årligt resande, vilket delvis kan förklaras av det något lägre utbudet på dessa linjer. Linje 15 är en ren industrilinja som trafikerar mellan Östersunds centrum och Lugnviks industriområde. Det årliga resandet motsvarar exempelvis för linje 6 ungefär 3300 resande per dag, för linje 4 ca 2300 resande per dag och för linje 5 cirka 160 resande per dag. Trenden för 2019 ser lovande ut och den visar på ett ökat resande med samtliga linjer.

3.8 STATIONER OCH BYTESPUNKTER

3.8.1.1 Östersunds busstation och centrum



Figur 34 - Flygfoto över dagens busstation i Östersund. Källa: Lantmäteriet.

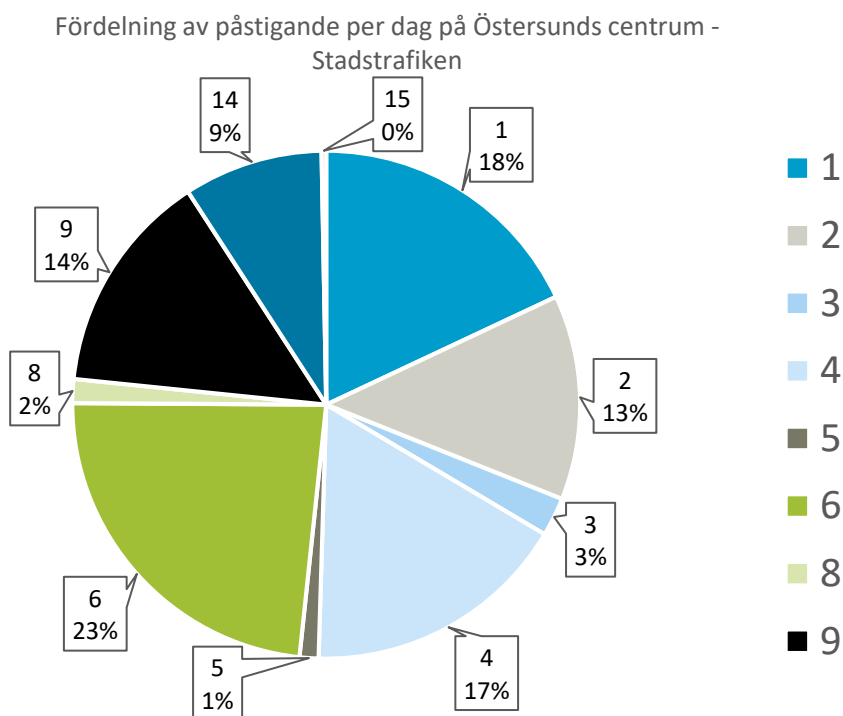
Östersunds busstation och centrum är år 2019 den stora resande-noden för region Jämtland Härjedalen. Ett mycket stort antal linjer har busstationen som utgångspunkt eller slutdestination. Samtliga stadsbusslinjer har även bytespunkten som den centrala delen i deras linjedragning. Det stora antalet linjer som trafikerar bytespunkten innebär också att en stor yta krävs för att trafiken ska kunna reglera och angöra lika väl som att resenärerna kräver uppehålls- och väntytta.

I dagsläget finns det sex stycken hållplatslägen placerade på Kyrkgatan, även kallat Östersunds centrum, där framför allt stadstrafiken har sin utgångspunkt. Ett par regionlinjer och även flygbussen stannar på Östersunds centrum. En bit upp, på Östersunds busstation stannar majoriteten av regionens stomlinjer. På Östersunds busstation finns i dagsläget 9 stycken utgångar (dockningsterminal). Det finns dock plats för cirka sex 15m-bussar att reglera. Totalt sett stannar 46 busslinjer på antingen Östersunds centrum eller på Östersunds busstation. Ytan som används för samtliga funktioner kopplat till bytespunkten är 8700 m².

Under morgontimmen mellan kl.07.00-08.00 avgår cirka 59 bussar från Östersunds centrum och busstation. Det innebär ungefär 1 avgång per minut.

På Östersunds centrum och busstation stiger 4780 personer dagligen på någon utav stadsbusslinjerna eller regionbusslinjerna. Totalt sett utgör det 23% av allt påstigande i hela regionen. Det visar vilken knutpunkt Östersunds centrum och busstation är, samt vilken tydlig start- och slutpunkt det är för många människor.

Påstigandet på Östersunds centrum fördelar sig enligt följande figur. Det är stadsbussarna som visas i figuren.



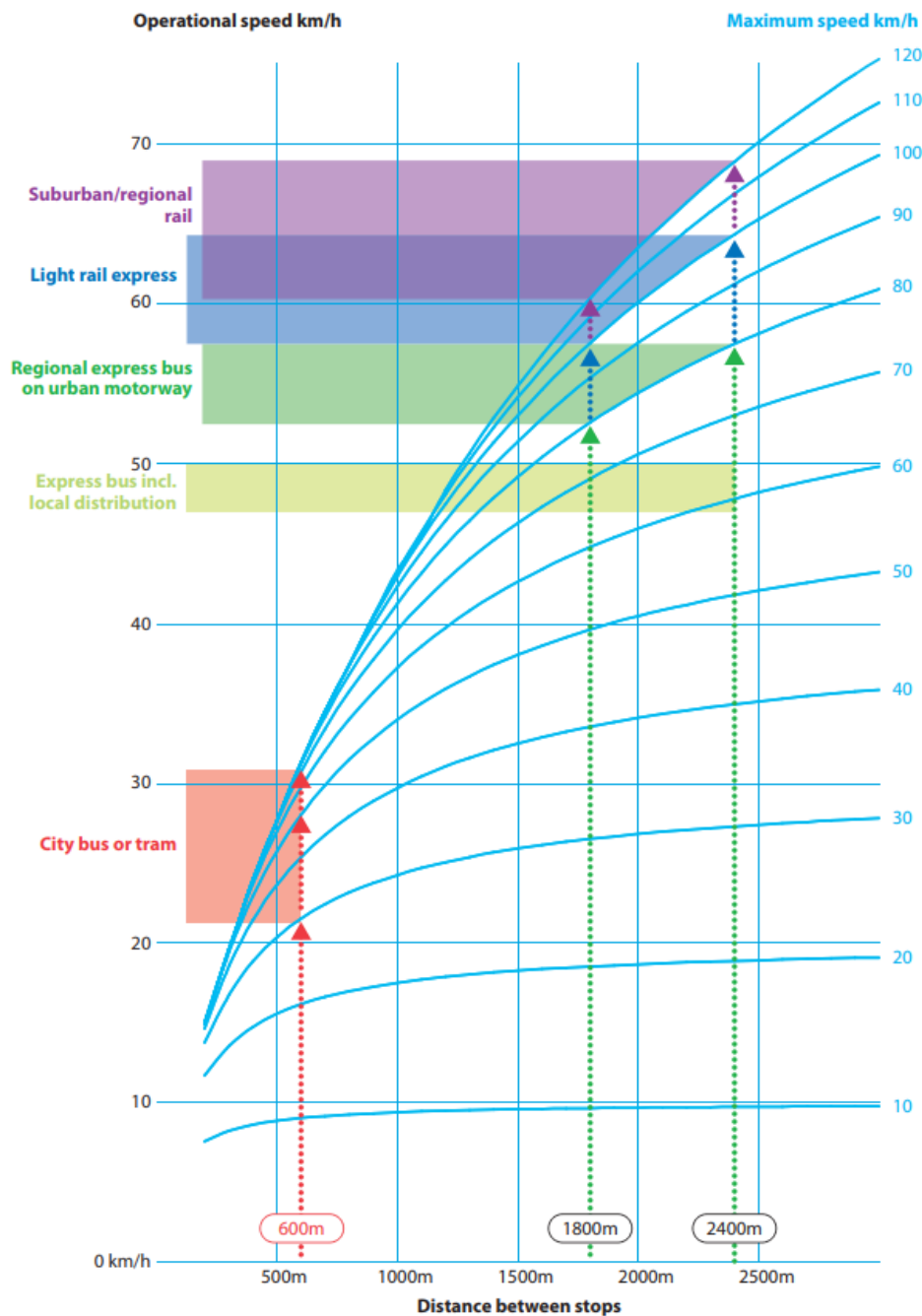
Figur 35 - Fördelning av antalet påstigande på Östersunds Centrum.

3.9

HÅLLPLATSER

Med kortare hållplatsavstånd sjunker medelhastigheten på en kollektivtrafiklinje, vilket ofta leder till längre restider. Det leder sedan till ett minskat resande på grund av för höga restidskvoter. För att ett kollektivtrafiknät ska vara så attraktivt som möjligt är hållplatsavståndet viktigt. I figuren på nästa sida illustreras relationen mellan hållplatsavstånd och generell medelhastighet.

När Östersunds linjenät granskas är det tydligt att antalet hållplatser är många, framför allt i Östersunds tätort. Hållplatsavståndet i Östersund ligger i dagsläget på mellan 300–400 meter för stadstrafiken. Detta är ett okej medelvärde för hållplatsavstånd och innebär att trafiken kan löpa på i en bra hastighet. I kommande åtgärdsförslag arbetas det för att ytterligare glesa ut hållplatserna och öka hållplatsavståndet på linjerna. En eftersträvd nivå i Östersund bör ligga i intervallet 400-500m.



Figur 36 - Medelhastighet som funktion av avstånd mellan hållplatser och hastighetsbegränsning. Källa: Hi-Trans - Best practice guide, 2005.

Totalt i regionen finns det cirka 1700 hållplatser. Regionen är geografiskt stor vilket innebär att hållplatserna är utspridda över en stor area. Exempelvis går linje 45 hela vägen till Gällivare. Om samtliga linjer studeras står Östersunds centrum/Östersunds busstation för 23% av allt påstigande. Utöver den knutpunkten finns flertalet större hållplatser, både i tätorten Östersund och i de mindre

tätorterna i regionen. I Tabell 3 och Tabell 4 ges de 10 mest belastade tätortshållplatserna respektive de 10 mest belastade landsbygdshållplatserna.

Tabell 3 - De största hållplatserna i Östersund samt vilka linjer som trafikerar dessa. Fetmarkerade linjenummer är stadsbusslinjer.

Hållplats	Påstigande per dag	Angörs av:
Östersunds Centrum + Östersunds busstation	4780	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 14, 15 , 40, 45, 46, 109, 110, 111, 112, 127, 132, 140, 142, 143, 145, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 159, 161, 162, 163, 164, 530, Flygbuss
Östersund Kyrkparken	1357	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 14, 15 , 109, 110, 111, 140, 142, 143, 145, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 159, 161, 162, 530, Flygbuss
Östersunds Järnvägsstation	667	Tåg, 6, 9 , 45, 46, 132, 142, 155, 162, 164
Östersund Torvalla Centrum	454	4, 6, 14 , 108
Östersunds Sjukhus	294	2, 6, 8, 14, 15 , 45, 46, 109, 110, 127, 132, 140, 142, 143, 145, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 159, 164
Frösön Valla Centrum	227	1, 3, 9
Östersund Tavelbäckskolan	195	1, 2, 4, 6, 9 , 110, 127, 162, 163, 164
Östersund Trappgränd	188	2, 6 , 110, 127, 162, 163, 164
Östersund Odensviksvägen Rådhusgatan	184	2, 4, 6, 9 , 110, 127, 162, 163, 164
Östersunds Camping	180	1, 2, 6, 9 , 110, 127, 162, 163, 164

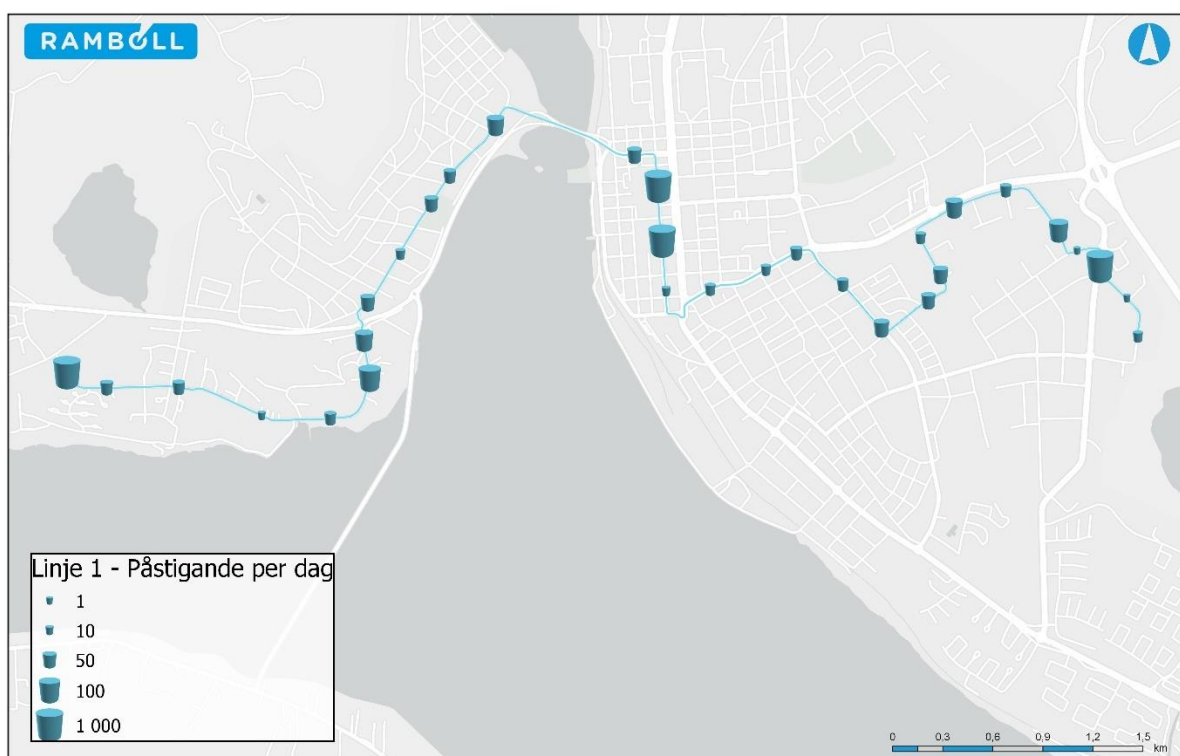
Det ska poängteras att det endast går att stiga på regionbussarna i Östersund för resa ut ur Östersund och inte som färdmedel inom tätorten.

Tabell 4 - De största hållplatserna i region Jämtland Härjedalen samt vilka linjer som trafikerar dessa.

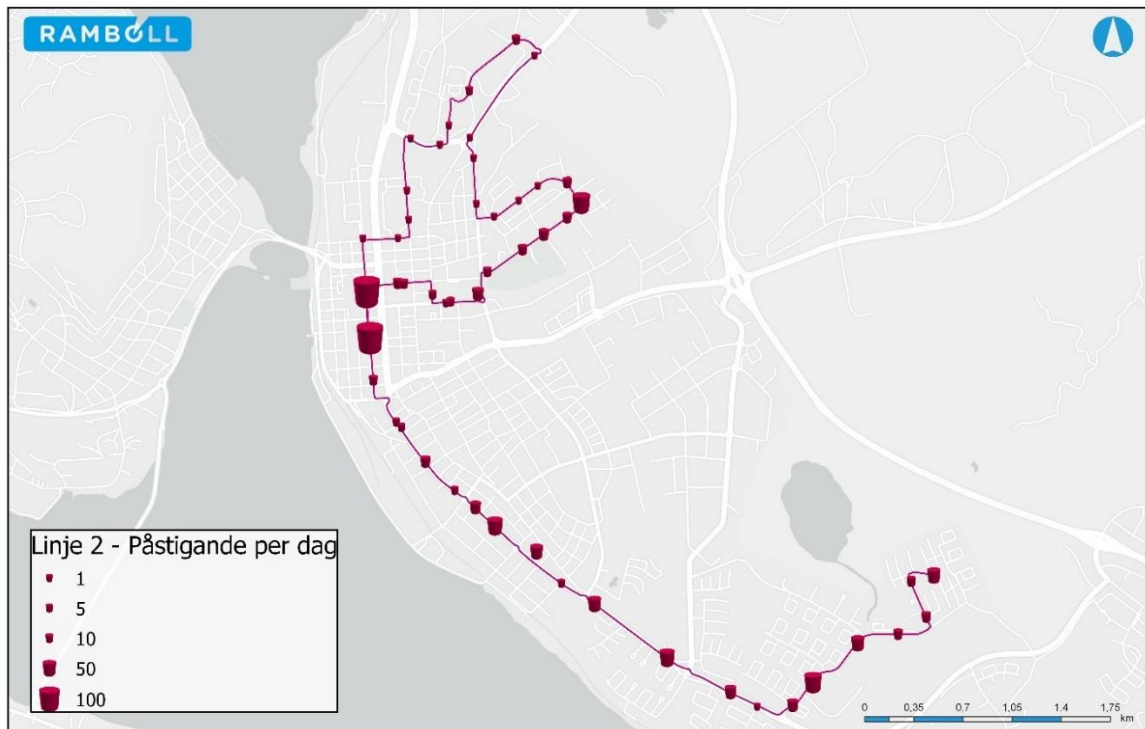
Hållplats	Påstigande per dag	Angörs av:
Krokom Centrum	267	Tåg, 150, 151, 153, 154, 155, 156
Brunflo Centrum	259	108, 109, 110, 111, 127
Åre Resecentrum	229	Tåg, 155, 157
Bräcke Järnvägsstation	187	Tåg, 127
Järpen Biblioteket	163	155, 156, 157
Svenstavik busstation	152	161, 163, 164, 611
Nälden	141	150, 155, 156
Duved Skola	114	155, 157
Gällö busstation	112	127
Lit Centrum	89	140, 141, 142, 143, 145
Ås hov	73	150, 151, 153, 154, 156, 159

Av de totalt cirka 1700 hållplatserna har 53% av hållplatserna mindre än en påstigande per dag. Andelen hållplatser med mer än 10 påstigande är endast 15%, medan hållplatser med mer än 100 påstigande endast utgörs av 2%. Detta visar på att den stora mängden resande görs från de större hållplatserna, framför allt i Östersunds tätort.

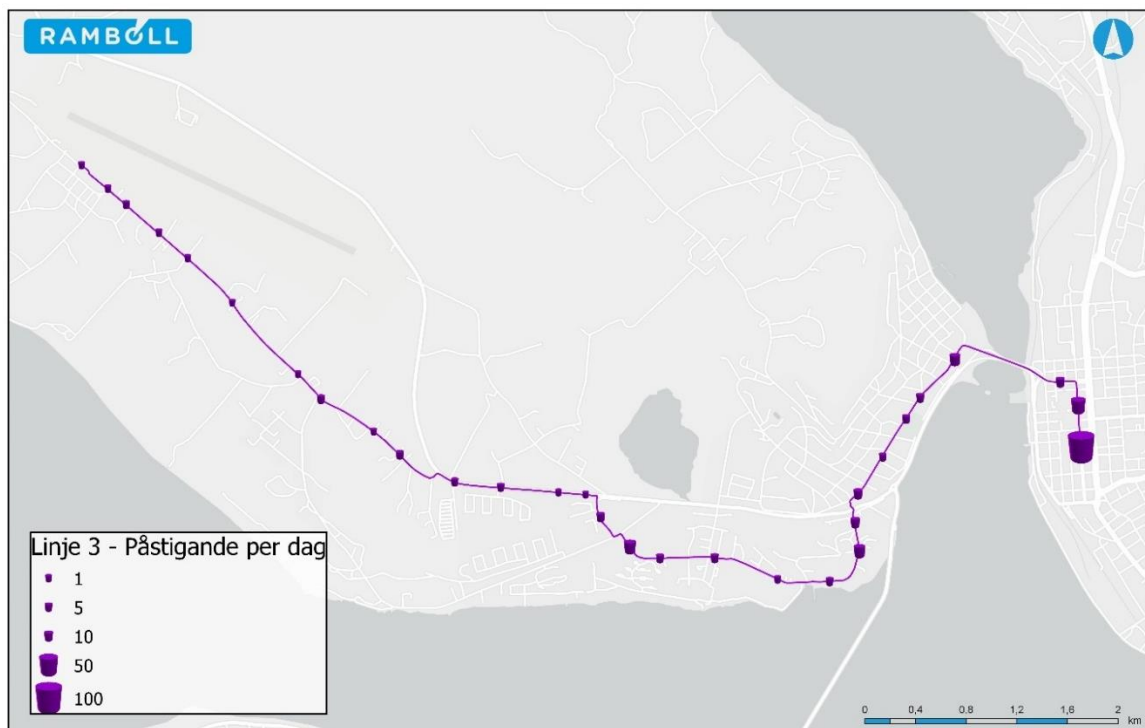
Kommande figurer illustreras påstigandet per linje och hållplats för stadstrafiken. Vänligen observera att för respektive figur gäller egna skalor för påstigandet. Detta för att antalet påstigande per linje varierar kraftigt, vilket hade lett till att vissa linjer hade varit svåra att illustrera.



Figur 37 - Påstigandet på linje 1. Störst påstigande sker i centrum, Valla C, Frösö Strand och i Lillänge.



Figur 38 - Påstigandet på linje 2. Störst resande sker på i centrum samt på Storsjöskolan och Friggaskolan (lägg märke till att skalan är olika för varje linje).



Figur 39 - Påstigandet på linje 3. Resandet är mycket lågt generellt över linjen (lägg märke till att skalan är olika för varje linje).



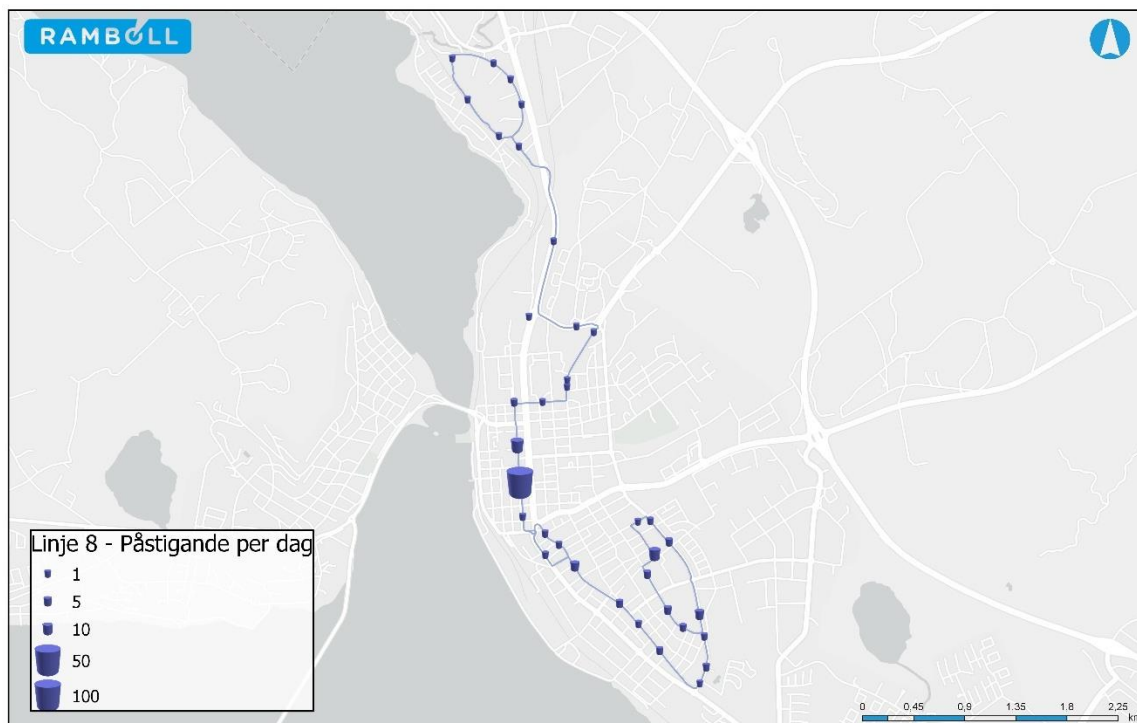
Figur 40 - Påstigandet på linje 4. Störst resande sker i centrum samt i Valla, Torvalla och i Ängsmon (lägg märke till att skalan är olika för varje linje).



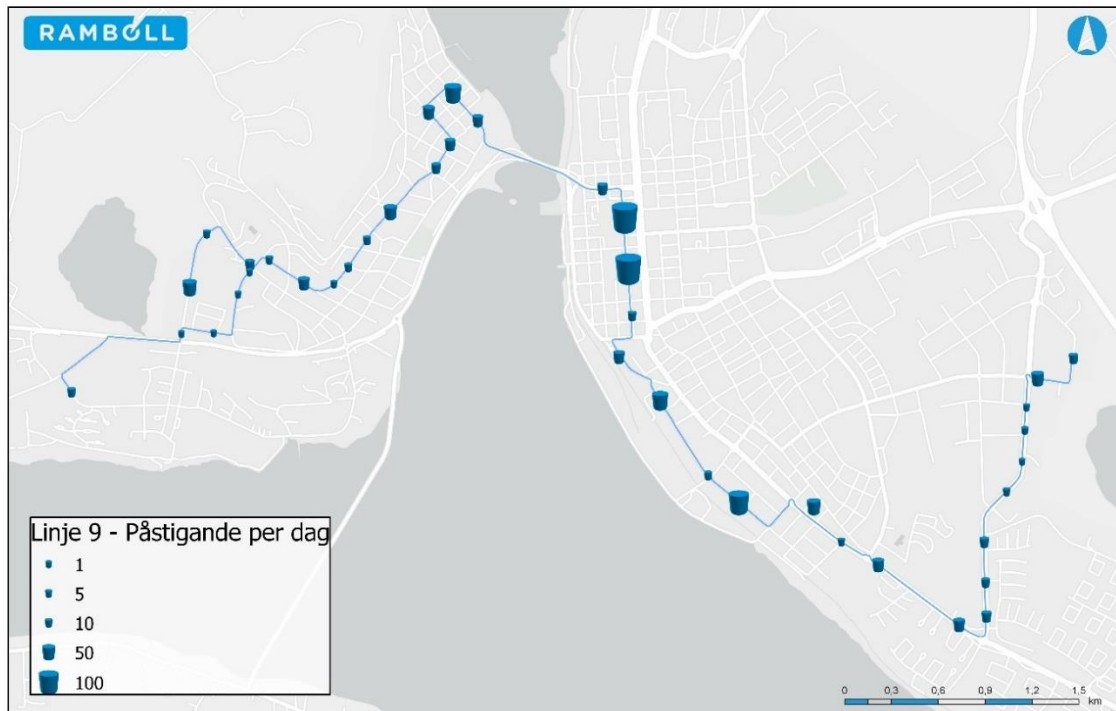
Figur 41 - Påstigandet på linje 5. Resandet är lågt på linjen (lägg märke till att skalan är olika för varje linje).



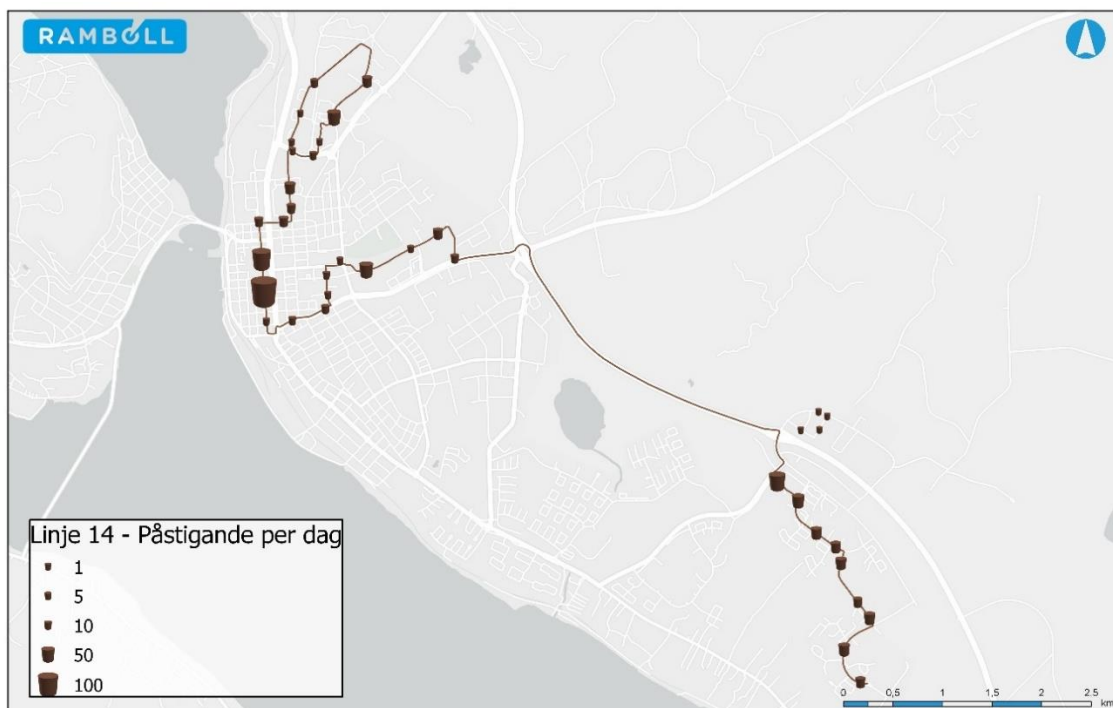
Figur 42 - Påstigandet på linje 6. Störst resande sker i centrum, Torvalla samt i Lugnvik (lägg märke till att skalan är olika för varje linje).



Figur 43 - Påstigandet på linje 8. Störst resande sker i centrum samt på Tegelplan (lägg märke till att skalan är olika för varje linje).



Figur 44 - Påstigandet på linje 9. Störst resande sker i centrum, Hornsberg samt från Willys på söder (lägg märke till att skalan är olika för varje linje).



Figur 45 - Påstigandet på linje 14. Störst resande sker i Ängsmon samt i Centrum. Vissa turer går till Torvalla industriområde (lägg märke till att skalan är olika för varje linje).

3.10

BILJETTER OCH PRISER

Länstrafiken använder sig idag av flertalet varianter av biljetter och pendlarkort. Allt från enkelbiljett inom tätorten till länskort och periodkort. Priset varierar beroende på hur lång sträcka resenären ska åka. Ett pendlarkort inom länet är aldrig dyrare än 1606 kr för en vuxen. Utöver pendlarkort finns även så kallade ”klippkort” som erbjuder exempelvis 20 resor mellan två förutbestämda orter. I tabellen nedan presenteras de olika biljettyperna och en exempelkostnad.

Tabell 5 - Biljetter och priser.

Tätortstrafiken Östersund			
Biljettyp	Kategorier	Förklaring	Pris
Enkelbiljett	Barn / Vuxen	Enkelbiljett för resa med tätortstrafiken Östersund.	16 kr / 32 kr
24 h	Vuxen	24 h fritt resande med tätortstrafiken Östersund.	80 kr
72 h	Vuxen	72 h fritt resande med tätortstrafiken Östersund.	190 kr
Flygbussbiljett	Barn / Vuxen	Resa till och från Åre Östersund Airport.	45 kr / 90 kr
Tankkort	Barn / Vuxen	Laddas med 6, 12, 18, 24 eller 30 resor.	fr. 10 / 20 kr resa
Månadskort	Barn / Vuxen	30 dagar fritt resande inom staden.	355 kr / 710 kr
Seniorkort	Senior	30 dagar fritt resande inom staden.	270 kr
Länstrafiken			
Biljettyp	Kategorier	Förklaring	Pris
Enkelbiljett	Barn / Vuxen	Enkelbiljett för resa med regionbussar, priset beror på reslängd.	fr. 16 kr / 32 kr
Dagbiljett	Barn / Vuxen	Fritt resande under ett kalenderdygn i hela länet.	198 kr / 396 kr
20-resorskort	Barn / Ungdom / Vuxen / Senior	20 resor mellan två valda orter. Priset beror på reslängd.	fr. 246 kr / 369 kr / 492 kr / 369 kr
Periodkort*	Barn / Ungdom / Vuxen / Senior	30 dagar fritt resande på vald sträcka. Priset beror på reslängd.	fr. 391 kr / 587 kr / 782 kr / 587 kr
Länskort*	Barn / Ungdom / Vuxen / Senior	30 dagar fritt resande i hela länet.	803 kr / 1205 kr / 1606 kr / 1205 kr
Årskort Senior	Senior	30 dagar fritt resande i hela länet.	314 kr/månad

*Kan köpas som årskort med 15% rabatt på ett så kallat Smartkort.

Antalet biljettyper är väldigt många vilket bidrar till att skapa en oklar överblick för resenären. Vilken biljettyp ska resenären välja när valmöjligheterna är så många? Fenomenet biljettpriser är aldrig enkelt, framför allt inte i ett län som är så geografiskt utbrett som Jämtland Härjedalen. Antalet zoner är många och det kan vara svårt att få biljettsystemet 100 % rättvist. Inom tätorten Östersund kostar en resa lika mycket oavsett vart man åker inom tätorten. På regionalnivå tillämpas kilometertaxa baserat på resans längd.

För biljettyperna gäller vanligtvis att barnbiljetter kostar halva vuxenpriset. Dessutom finns ungdoms/studentrabatt som innebär ett avdrag på 25 % av kostnaden. Även pensionärer har nedsatt biljettpris med 25 %. Inom länet finns även gratis ungdomskort för de som är mellan 6–19 år och som är folkbokförda i antingen Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda, Åre och Östersund.

Ett sätt att göra det enklare för resenären är att minska antalet biljettyper och arbeta vidare med personliga zoner. Det kan vara enklare för resenären om det finns en enkelbiljett, en 24h-biljett och ett månadskort. Det kan vara av intresse att undersöka möjligheten att minska antalet zoner så att översikten för resenären blir bättre.

3.11

RESTIDSKVOTER

Restidskvoten är ett mått på förhållandet i restid mellan en resa med bil och motsvarande resa med kollektivtrafik. Det går också att beskriva restidskvoten som ett mått på kollektivtrafikens attraktivitet då en lägre restidskvot ökar kollektivtrafikens attraktivitet. En lägre restidskvot innebär också en större andel kollektivtrafikresenärer i den aktuella reserelationen. Restidskvoten beräknas:

$$\text{Restidskvot} = \frac{\text{Restid med kollektivtrafik}}{\text{Restid med bil}}$$

Restidskvoten kan beräknas med olika detaljeringsgrad, beroende på om delar av resan, även kallat reselement, får en vikt som speglar den förlängda restid som resenären upplever. Det kan tex vara att bytestid viktas dubbelt. Denna metod kräver en större apparat och i den här utredningen läggs istället ett fokus på att ta fram faktiska restider och därför även faktiska restidskvoter.

Restidskvoterna plockas fram med hjälp av restider för bil och restider för kollektivtrafik. Restid för bil hämtas med hjälp av Google Maps medan restider med kollektivtrafik hämtas med hjälp av Länstrafikens reseplanerare. Samma start och slutpunkt används i beräkningarna både för bil och kollektivtrafik. Restiderna är hämtade för samma tidsperiod på dygnet så att de är jämförbara. Metoden används för att kunna jämföra kollektivtrafiknätets attraktivitet med det kommande åtgärdsförslaget.

Vid beräkningar har hållplatser valts ut för respektive bostadsområde som då fungerar som utgångspunkt i reserelationen till den aktuella målpunkten. Exempelvis så är hållplats Torvalla centrum vald som representativ hållplats för Torvalla och fungerar därför som resans startpunkt. I vissa reserelationer krävs ett byte, då har denna bytestid lagts in enligt gällande tidtabeller. I vissa fall har det även varit bättre att gå sista biten än att byta till annan buss. Då har denna avvägning gjorts och en extra gångtid har lagts till istället för ett onödigt långt byte mellan busslinjer.

För att en kollektivtrafikresa över huvud taget ska vara ett alternativ krävs det att restidskvoten är under 2. I följande tabell anges nivåerna för restidskvot som legat till grund för beräkningarna:

Tabell 6 - Kollektivtrafikens attraktion kopplat till restidskvoten.

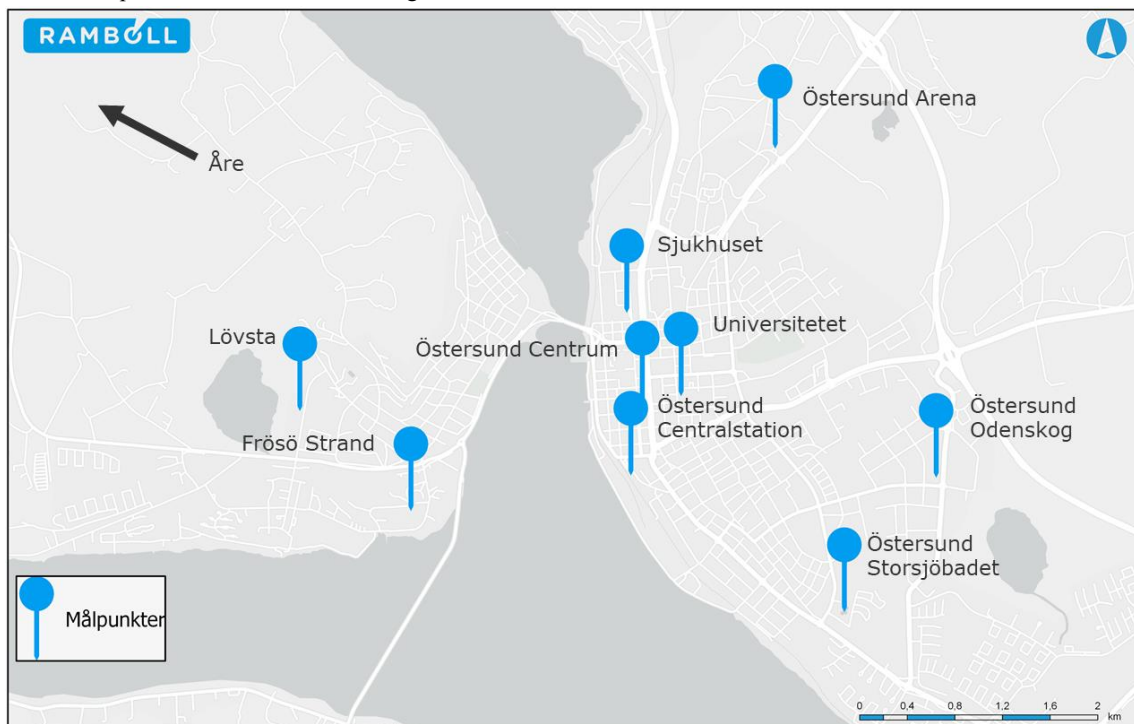
Restidskvot	Attraktivitet
>3	Svårt att attrahera
2–3	Kollektivtrafiken börjar övervägas
1,5–2	Kollektivtrafiken ett bra alternativ
1,0–1,5	Kollektivtrafiken attraktiv
>1,0	Kollektivtrafiken mer attraktiv än bilen

Målpunkterna som respektive restidskvot beräknas till är följande målpunkter:

- Östersunds Centrum
- Östersunds Centralstation
- Östersunds Sjukhus
- Östersund Odenskog
- Östersunds Universitet
- Storsjöbadet
- Östersund Arena
- Frösö Strand

- Lövsta
- Åre

Målpunkterna illustreras även i Figur 46 nedan.



Figur 46 - Valda målpunkter för restidskvotsanalysen.

I figuren på nästa sida redovisas restidskvoterna för dagens kollektivtrafiknät i Östersund.

Område	Östersund centrum		Östersund station		Östersund sjukhus		Östersund Odenskog		Östersunds universitet		Östersund Storsjöbadet		Östersund Arena		Frösö strand		Lövsta		Åre	
	Kvot	Andel	Kvot	Andel	Kvot	Andel	Kvot	Andel	Kvot	Andel	Kvot	Andel	Kvot	Andel	Kvot	Andel	Kvot	Andel	Kvot	Andel
Ångström	2,0	38%	2,4	31%	1,9	40%	2,0	38%	1,8	43%	4,8	13%	3,0	23%	2,4	29%	2,4	30%	1,4	62%
Torvalla	1,8	43%	1,5	53%	1,8	43%	2,6	28%	1,6	49%	2,6	28%	3,4	20%	2,4	31%	2,6	27%	1,3	68%
Nedre Torvalla	1,5	55%	1,1	81%	1,5	55%	3,1	21%	2,6	27%	2,2	34%	3,6	18%	2,8	25%	2,4	30%	1,2	73%
Lillsjön	1,4	60%	2,1	29%	2,1	35%	3,2	21%	1,9	40%	1,9	42%	2,7	26%	2,2	34%	2,3	32%	1,3	66%
Odensala	1,5	55%	2,7	26%	1,9	40%	1,7	46%	3,2	21%	8,4	6%	3,2	21%	2,5	28%	1,9	41%	1,3	64%
västra odensala	1,5	55%	1,0	91%	1,4	60%	8,3	6%	2,4	30%	2,0	38%	3,7	17%	2,3	31%	2,5	29%	1,1	79%
Odensvik	1,5	55%	1,0	91%	1,5	55%	1,0	91%	2,3	31%	2,5	29%	3,0	23%	2,2	34%	2,4	30%	1,1	80%
Odenskog	2,0	38%	1,8	45%	2,2	34%			5,5	11%	1,0	91%	4,4	14%	2,1	35%	2,4	30%	1,3	63%
Mariefund	1,6	51%	3,3	20%	1,6	49%	9,0	6%	4,2	15%	1,0	91%	3,7	17%	2,7	26%	2,8	24%	1,1	82%
Odenslund	1,3	69%	0,7	152%	1,6	50%	4,3	14%	2,8	25%	2,7	26%	2,6	27%	2,5	29%	3,2	21%	1,1	84%
Blomängen	2,0	38%	3,5	19%	2,1	35%	1,8	43%	7,7	7%	1,5	55%	3,8	17%	2,0	38%	3,6	18%	1,2	71%
Körfältet	2,2	34%	2,9	24%	2,0	38%	1,5	55%	6,8	8%	6,2	9%	3,4	19%	1,9	40%	3,3	20%	1,3	67%
Eriksberg	2,5	29%	2,4	30%	3,8	17%	5,8	10%	1,3	63%	4,2	15%	6,0	9%	2,9	24%	3,7	18%	1,2	71%
Östersunds centrum			0,5	219%	0,4	290%	1,4	61%	1,7	48%	1,7	48%	1,4	58%	1,4	61%	2,3	33%	1,0	87%
Östersunds campus	2,5	29%	5,0	12%	3,8	17%	7,5	7%			4,0	16%	4,0	16%	2,1	35%	3,6	18%	1,1	82%
Karlsund	1,3	63%	3,6	18%	1,0	91%	6,3	9%	22,5	2%	6,0	9%	3,7	18%	5,0	12%	5,5	11%	1,2	76%
Östersunds sjukhus	1,3	63%	1,2	75%	0,0	0%	2,1	35%	2,5	29%	2,0	38%	1,6	50%	3,3	20%	4,5	14%	1,1	82%
Lugnvik	1,6	49%	1,2	76%	1,1	77%	2,8	25%	2,6	28%	1,9	40%	4,0	16%	2,4	30%	2,2	33%	1,3	66%
Brittsbo	2,6	27%	1,8	42%	2,4	30%	3,7	18%	3,6	18%	2,7	26%	3,9	17%	2,8	24%	3,3	20%	1,5	56%
Hornsberg	1,3	69%	1,6	50%	2,0	38%	1,9	41%	2,2	34%	2,0	38%	3,0	23%	3,3	20%	2,2	34%	1,1	84%
Frösön	1,7	48%	1,7	46%	2,2	34%	1,8	42%	2,7	26%	2,1	36%	3,9	16%	6,4	9%	1,8	43%	1,2	76%
Framnas	1,5	55%	2,7	26%	1,8	43%	1,8	44%	2,3	31%	3,4	19%	2,7	26%	1,0	91%	2,0	38%	1,2	74%
Frösödal	1,8	42%	3,3	20%	2,2	34%	2,2	35%	3,5	19%	3,2	21%	2,7	26%	1,0	91%	11,3	4%	1,2	75%
Mällbyn	1,6	49%	1,7	48%	2,0	38%	1,8	44%	3,0	23%	2,0	38%	3,4	19%	8,8	6%	2,5	29%	1,3	67%
Änge	1,8	44%	2,5	29%	2,0	38%	2,1	37%	2,9	24%	3,3	20%	3,4	19%	1,3	63%	13,0	4%	1,3	64%
Valla	1,8	44%	2,8	25%	2,0	38%	2,2	34%	2,9	24%	3,2	21%	3,0	23%	6,4	9%	2,0	38%	1,3	66%
Frösö park	1,9	40%	2,3	32%	1,9	40%	2,2	35%	2,3	32%	2,9	24%	2,6	27%	3,5	19%	2,0	38%	2,1	35%
Berge	1,4	58%	2,8	25%	1,7	46%	2,9	24%	4,0	16%	2,9	24%	3,3	20%	2,7	26%	2,6	28%	1,8	43%
Brunflo	1,3	64%	1,6	50%	1,3	63%	1,3	69%	2,4	31%	1,3	69%	2,8	25%	1,9	41%	2,0	38%	1,1	76%
Lit	1,4	60%	1,4	58%	1,2	74%	2,3	32%	1,8	43%	1,9	40%	1,1	85%	1,9	41%	1,9	41%	1,8	43%
Högstälågen	1,8	42%	1,8	43%	1,6	50%	3,8	17%	2,5	29%	2,7	26%	3,8	17%	2,1	36%	2,4	31%	1,4	59%
Krokom	1,6	50%	1,1	82%	1,4	60%	2,4	30%	1,8	45%	2,0	39%	2,4	31%	1,9	40%	1,5	53%	0,9	99%
Strömsund	1,2	72%	1,2	70%	1,2	71%	1,6	52%	1,4	62%	1,6	52%	1,2	72%	1,3	64%	1,5	53%	1,5	55%
Åre	1,0	87%	0,9	102%	1,1	85%	1,5	53%	1,1	82%	1,1	85%	1,4	60%	1,6	52%	1,4	62%		

Figur 47 - Restidskvoter för dagens kollektivtrafiknät.

Restidskvoterna kan överlag bli betydligt bättre. I vissa relationer tar kollektivtrafikresan mycket lång tid. Östersunds Arena är idag en svår målpunkt att nå på ett attraktivt sätt med kollektivtrafiken, lika så Frösö Strand och Lövsta. Tittar man lite bredare kan det poängteras att restidskvoterna för de orter som ligger utanför Östersund har bättre restidskvoter än de som ligger i stadskärnan. Här sticker Åre ut som har snabba resor till Östersund med tåg.

4. ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Ett åtgärdsförslag har tagits fram för att förbättra och förhoppningsvis lösa de problem som har konstaterats i nulägesanalysen. Åtgärdsförslaget har gemensamt diskuterats med beställaren vid flertalet avstämningmöten och framför allt under ett längre mellanavstämningmöte den 1/10-2019. Beställarorganisationen har sedan lämnat en del synpunkter till Ramboll som tagits i beaktande.

4.1 KONSTATERADE PROBLEM I DAGSLÄGET

Enkelhet är en mycket viktig del av attraktiv kollektivtrafik och nulägesanalysen identifierade linjenätet i Östersund samt på en del platser i region Jämtland Härjedalen som otydligt med ett stort antal linjer, en hel del överlappande linjer, slingor, avstickare samt oregelbundna tidtabeller. Dessutom bedömdes cykelnätet att vara bristfälligt i en del relationer. Även biljettsystemet som finns inom länstrafiken i region Jämtland Härjedalen kan uppfattas som krångligt och det kan vara svårt för resenären att veta vilken biljettyp som är bäst lämpad för den aktuella resan. Otydligheten med slingor och överlappande linjer kan även det ge en svår överblick för resenären. För den ovane resenären är det svårt att veta när bussen avgår då samma avgång kan ha olika avgångstid under olika timmar på dygnet. Som resenär behöver du en tidtabell för att veta när bussen går och det är inte alltid så enkelt att få tag på en sådan. Tidtabeller går främst att hitta på webben eller i app. Visst kan en reseplanerare hjälpa dig, men det är inte alltid säkert att den föreslår den snabbaste vägen från a till b då den i vissa fall inte föreslår gång som en möjlig del av resan.

06.35	07.05	X	X	07.28
06.40	07.10	07.30	-	-
06.55	07.30	X	07.53	-
07.25	08.00	08.20	-	-
07.47	08.20	X	08.42	-
08.25	08.55	09.15	-	-
09.00	09.30	09.50	-	-
09.10	09.40	X	10.02	-
09.30	10.05	10.25	-	-



Figur 48 - Exempel på några av de konstaterade problem i linjenätet. T.V den oregelbundna tidtabellen. T.H slinga på linje 8.

Att resa i olika riktningar med kollektivtrafiken är i dagsläget svårt då turtätheterna varierar och då turerna inte är kopplade till en specifik bytespunkt. Det kan leda till långa restider, vilket också syns i de restidskvoter som tagits fram för resor inom Östersund samt till vissa regionala områden (ex. Brunflo, Krokom). Det ska dock poängteras att restidskvoterna på landsbygden är betydligt bättre än de inne i stan.

Ett annat konstaterat problem är att många utav regionbussarna, men även ett par stadsbusslinjer, har Östersunds centrum eller Östersunds busstation idag. En ändhållplats centralt i staden är ytkrävande och kräver ofta en stor yta till övriga funktioner (service, vänthall, förarlokaler osv.) också. Detta i kombination med att busstorget faktiskt ska flyttas inom en mycket snar framtid, redan år 2021, skapar ett bekymmer ur en kollektivtrafiksynvinkel.

Ett sista problem är det låga antalet turer med tåg som erbjuds till och från Östersund, framför allt i västlig och nordlig riktning. Tåg är kapacitetsstarka och tidseffektivt på längre sträckor i jämförelse med buss, vilket gör att arbetsmarknadsregionen kan växa. I dagsläget är turtätheten inte tillräcklig för att täcka tillgänglighetsbehovet mellan olika orter (regionaltåg och fjärrtåg). Tågtrafik är dock betydligt dyrare och har tröskelvärden som man behöver förhålla sig till. Befolkningstätheten står också i förhållande till antalet möjliga turer. Tåg och buss behöver komplettera varandra, men tågtrafiken har en utvecklingspotential kanske i form av lokaltåg.

Framkomligheten i Östersund bedöms inte vara dålig, men hållplatsavståndet är på vissa sträckor för kort. För en högre medelhastighet på fordonen kan det vara av intresse att plocka bort några hållplatser. Det finns dock vissa framkomlighetsproblem i korsningspunkter och rusningstrafik. Ett sådant exempel är Strandgatan som har framkomlighetsproblem i rusning. En del av de platser som kommunen identifierat som mindre framkomliga ska nu åtgärdas i Stadsmiljöavtalet 2.0.

4.2

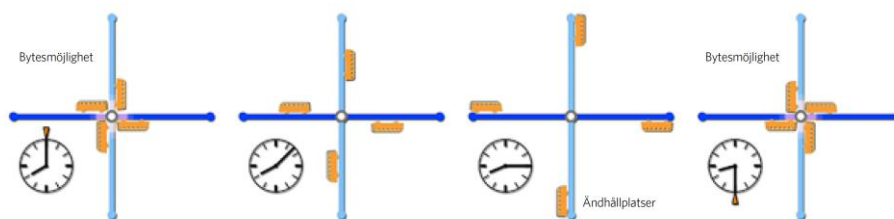
PRINCIPER

För de åtgärdsförslag som presenteras i kommande avsnitt har utgångspunkten gällande planeringsprinciper legat i kollektivtrafikhandboken kol-TRAST. Struktur och tankesätt gällande linjenät, bytespunkter, tidtabellsförändringar och trafikupplägg bygger på de tankar som anges i handboken, men också på Rambolls egna erfarenheter.

I arbetet med att effektivisera och förbättra kollektivtrafiknätet i region Jämtland Härjedalen och i Östersunds tätort har följande principer använts:

- Förenkla stadsbussnätet genom att slå ihop en del linjer
- Förenkla nätet genom att rätta ut slingor, förtydliga varje linjes uppgift samt skapa gena och snabba körvägar
- Arbeta för en stark nätverkseffekt med en tydlig bytespunkt centralt i staden, för att hela Östersunds stadsnät ska kunna nås med maximalt ett byte
- Effektivisera hållplatsavståndet i den mån det går för att snabba upp respektive linje, men med tanken att bevara yttäckningen
- Sprida ut linjerna så att så lite överlappning görs som möjligt
- Förenkla tidtabeller med fasta minuttal för avgångar och ankomster
- Koppla samman starka områden
- Genomföra framtidsspaningar genom att integrera kollektivtrafiken i ett tidigt skede
- Ge kollektivtrafiken en förbättrad restidskvot
- Skapa ett starkt stråk genom Östersund, "Östersundslänken", och knyta samman stadens viktigaste målpunkter
- Utveckla gång och cykeltrafiken i centrala staden kopplat till kollektivtrafiken

Utgångspunkten i att förbättra region- och stadsbussnätet har varit att skapa nya gena linjer - alternativt rätta ut befintliga linjer för att skapa möjligheten för snabba resor till målpunkterna. Linjerna har i förslaget en tydligare uppgift och syfte än i dagsläget. Därför arbetas det för att slå samman ett par av stadsbusslinjerna för att förenkla stadsbussnätet. De viktigaste regionbusslinjerna och hela stadsbussnätet kopplas samman enligt rendez-vous-principen (takttrafik) med fasta byten i centrala Östersund på fasta klockslag. Rendez-vous-principen (Takttrafik) illustreras i Figur 49 nedan.



Figur 49 - Illustration över Rendez-vous-principen (takttrafik).

Med takttrafik kan hela stadsbussnätet nås, men också många av de regionala orterna med maximalt ett byte. Fördelen med detta är att fler raka, snabba linjer kan användas då ett smidigt byte löser så att resenären når dit den vill i nätet.

Turtätheten är i takttrafik viktig då principen bygger på att du enkelt ska kunna byta till en annan linje. Det är dock inte helt enkelt att planera för takttrafik för ett helt linjenät då en för hög turtäthet kan vara svår att motivera på en del linjer. Men för stombussnätet och stadsbussnätet är det av stor vikt att hålla turtätheten på så lik nivå som möjligt. Turtätheten är extra viktig under rusningstrafik och en högre turtäthet skapar möjligheten att snabbare resa i kollektivtrafiknätet.

Det är även viktigt att linjernas struktur är samma året om och att respektive linje kör samma körväg i så stor mån som möjligt. Vissa turer med annan körväg kan motiveras om ett tydligt resandeflöde identifierats, men i det stora hela är det för resenären enklare om bussen kör samma körväg varje tur.

En rak och tydlig tidtabell är viktigt i ett välfungerande kollektivtrafiknät. Därför är arbetet med att strukturera upp tidtabellerna i region Jämtland Härjedalen viktigt då det bidrar till en ökad förståelse för trafiken hos resenären.

När nya stadsområden planeras är det en utmärkt möjlighet för kommuner att tidigt planera för en god kollektivtrafik i området. Därför är det i arbetet med en förbättrad kollektivtrafik även viktigt att knyta ihop framtida områden med linjenätet redan nu, så att en tydlig struktur redan är på plats när området sedan byggs ut.

Mer information om planeringsprinciper hittas i bilaga *Planeringsprinciper*.

4.3 LINJENÄTSFÖRSLAG

Ett linjenätsförslag har tagits fram i samråd med beställaren. Förslaget är tänkt att beskriva hur ett kommande kollektivtrafiknät i regionen kan spegla de mål som finns om en mer hållbar trafik samt kring de mål som innebär en effektivare och attraktivare kollektivtrafik. Målet med förslagen är att locka fler resenärer och på så vis öka kollektivtrafikens marknadsandel.

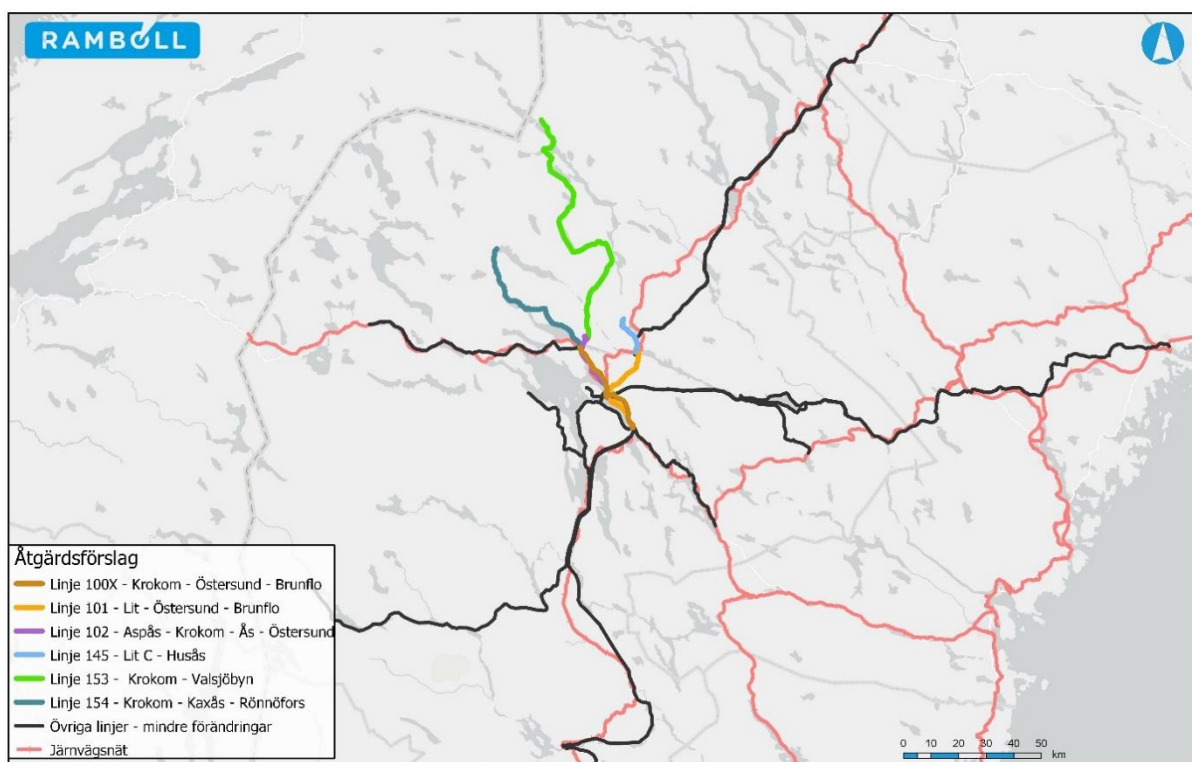
4.3.1 FOKUSPUNKTER I PROJEKTET

I arbetet med att plocka fram nya förslag kring kollektivtrafiken har en del fokuspunkter legat som utgångspunkt. Dessa beskrivs kortfattat i listan nedan:

- Minska antalet linjer i stadstrafiken men samtidigt öka turtätheten på de linjer som blir kvar
- Bibehålla linje 6 struktur då den är ett bra exempel på en snabb och gen busslinje.
- Skapa ett tydligt ”kors” mellan linje 1 och linje 6 som de två starkaste linjerna
- Kombinera linje 1 och linje 9 till en linje

- Plocka bort linje 3 och 5 som hade ändhållplats i centrum
- Plocka bort slingor och rätta ut linjer
- I centrum har fokus legat på att skapa ett starkt kollektivtrafikstråk som sammanbinder stadens viktigaste målpunkter, sjukhuset, centrum och Järnvägsstationen
- Centrumstråket ska trafikeras med genomgående linjer
- Krokom och Brunflo får snabb trafik in till Östersund med en expressbusslinje, linje 100X
- Lit – Östersund får en ny linje
- Övriga regionbusslinjer trimmas, bibehålls eller plockas bort
- Komplettera trafiken med nya lösningar som autonom buss
- Framtidsplanering kring framtida tågresor

4.4 LINJEDRAGNING REGIONBUSS



Figur 50 - Linjenätsförslag för regiontrafiken i Jämtland Härjedalen.

I dagsläget förekommer ett stort antal regionbusslinjer i region Jämtland Härjedalen. Då restidskvoterna i nulägesanalysen visade på bra restider i förhållande till bil för flera regionala orter kommer många av de regionala linjerna endast att genomgå mindre förändringar. I Tabell 7 nedan redovisas respektive linje och hur den förändrats i åtgärdsförslaget. Dessutom följer en beskrivning av de tre nya regionbusslinjerna i avsnitt 4.4.1- 4.4.3. Vidare följer sedan kortare beskrivningar av respektive regionbusslinje i avsnitt 4.4.4- 4.4.34.

Tabell 7 - Beskrivning av förändring per linje i regionbusstrafiken.

Linje nr.	Linjesträckning	Förändring
40	Östersund – Örnsköldsvik	Linjen behålls med samma turutbud men får ny körväg inom Östersund via Järnvägsstationen och får ny ändhållplats på Östersunds Sjukhus
45	Östersund – Gällivare	Linjen behålls med samma turutbud men får ny körväg inom Östersund via sjukhuset och Kyrkgatan för att få ny ändhållplats vid Östersunds Järnvägsstation
46	Östersund – Mora	Linjen behålls med samma turutbud och trafikerar Östersunds Järnvägsstation men får Östersunds sjukhus som ny ändhållplats.
47	Dorotea – Hoting	Inga förändringar (samma turutbud) – eventuellt läggs linjen ner pga. lågt resande.
108	Brunflo – Torvalla C	Linjen läggs ner pga lågt resande. Ersätts delvis av linje 101. Det kan även behövas särskilda skolskjutsar.
109	Brunflo – Östersund	Linjen läggs ner och ersätts av linje 100X
110	Brunflo – Östersund	Linjen läggs ner och ersätts av linje 101
111	Östersund – Brunflo	Linjen behålls och får ett något högre turutbud. Linjen får ny ändhållplats på Östersunds Järnvägsstation
127	Östersund – Brunflo – Gällö – Bräcke	Linjen behålls med samma turutbud och samma körväg, med undantaget att linjen nu också trafikerar Östersunds Järnvägsstation samt får ändhållplats på Östersunds sjukhus
132	Östersund – Stugun – Hammarstrand	Linjen behålls med samma turutbud. Linjen trafikerar nu även Östersunds Järnvägsstation och får ändhållplats på Östersunds sjukhus
140	Östersund – Lit	Linjen läggs ner och ersätts av linje 101
141	Högarna – Lit	Linjen läggs ner pga för lågt resande. Det kan behövas särskilda skolskjutsar istället
142	Östersund – Lit – Häggenås – Hammerdal – Strömsund – Hoting	Linjen behålls med samma turutbud men kör inte längre inom Lit. I Östersund förlängs linjen ner till den nya ändhållplatsen vid Östersunds Järnvägsstation.
143	Östersund – Lit – Häggenås	Linjen läggs ner och resande sker istället på linje 142. Det kan behövas särskilda skolskjutsar istället
144	Munkflohögen – Norderåsen – Häggenås – Lit	Linjen läggs ner pga för lågt resande. Det kan behövas särskilda skolskjutsar istället
145	Östersund – Husås	Linjen behålls men trimmas och kortas ner så att den endast trafikerar sträckan Husås – Lit. I Lit

		sker byte till linje 101. Utbudet är samma som idag.
150	Östersund – Ås – Krokom	Linjen läggs ner och ersätts av linje 100X
151	Östersund – Ås – Krokom – Aspås – Aspåsnäset	Linjen läggs ner och ersätts av linje 102. Aspåsnäset trafikerar inte längre av någon linje. Elevresor får lösas separat.
153	Östersund – Föllinge – Åkersjön – Valsjöbyn	Linjen behålls men trimmas och kortas ner så att den endast trafikerar sträckan Valsjöbyn – Krokom. I Krokom kan byte göras till linje 100X eller linje 102. Byte kan även göras till Norrtåg.
154	Östersund – Kaxås – Rönnöfors	Linjen behålls men trimmas och kortas ner så att den endast trafikerar sträckan Rönnöfors – Krokom. I Krokom kan byte göras till linje 100x eller 102. Byte kan även göras till Norrtåg.
155	Östersund – Krokom – Näliden – Mattmar – Mörsil – Järpen – Åre – Duved	Linjen behålls med samma turutbud. Inom Östersund förlängs linjen till den nya ändhållplatsen på Östersunds Järnvägsstation
156	Östersund – Ås – Krokom – Näliden – Mattmar – Järpen	Linjen läggs ner pga parallell trafik. Resande hänvisas till linje 155.
157	Mörsil – Järpen – Åre – Duved	Linjen behålls med samma turutbud och linjesträckning
159	Östersund – Ås	Linjen läggs ner och ersätts av linje 102
161	Östersund – Orrviken – Hackås – Svenstavik	Linjen behålls med samma turutbud men får en ny körsträcka i Östersund. Linjen trafikerar nu Vallaleden istället för Frösövägen innan den ankommer Östersunds centrum samt den nya ändhållplatsen vid Östersunds Järnvägsstation.
162	Östersund – Myrviken – Hallen – Höglekardalen	Linjen behålls med samma turutbud men får ny körväg i Östersund. Linjen trafikerar efter Östersunds centrum även den nya ändhållplatsen vid Östersunds Järnvägsstation
163	Östersund – Brunflo – Hackås – Svenstavik – Åsarna	Linjen behålls med samma turutbud men får ny körsträcka mellan Brunflo och Östersund samt inom Östersund. Linjen trafikerar nu E14 istället för Opevägen samt passerar nu Östersunds Järnvägsstation och får ny ändhållplats på Östersunds Sjukhus. Linjen kan i framtiden också trimmas och förkortas så att den endast trafikerar Åsarna – Svenstavik – Brunflo, där då byte kan ske till andra busslinjer.
164	Östersund – Funäsdalen	Linjen behålls men trimmas och kortas ner så att den endast trafikerar Funäsdalen – Svenstavik. I Svenstavik kan byte göras till linje 46, 161 eller 163.

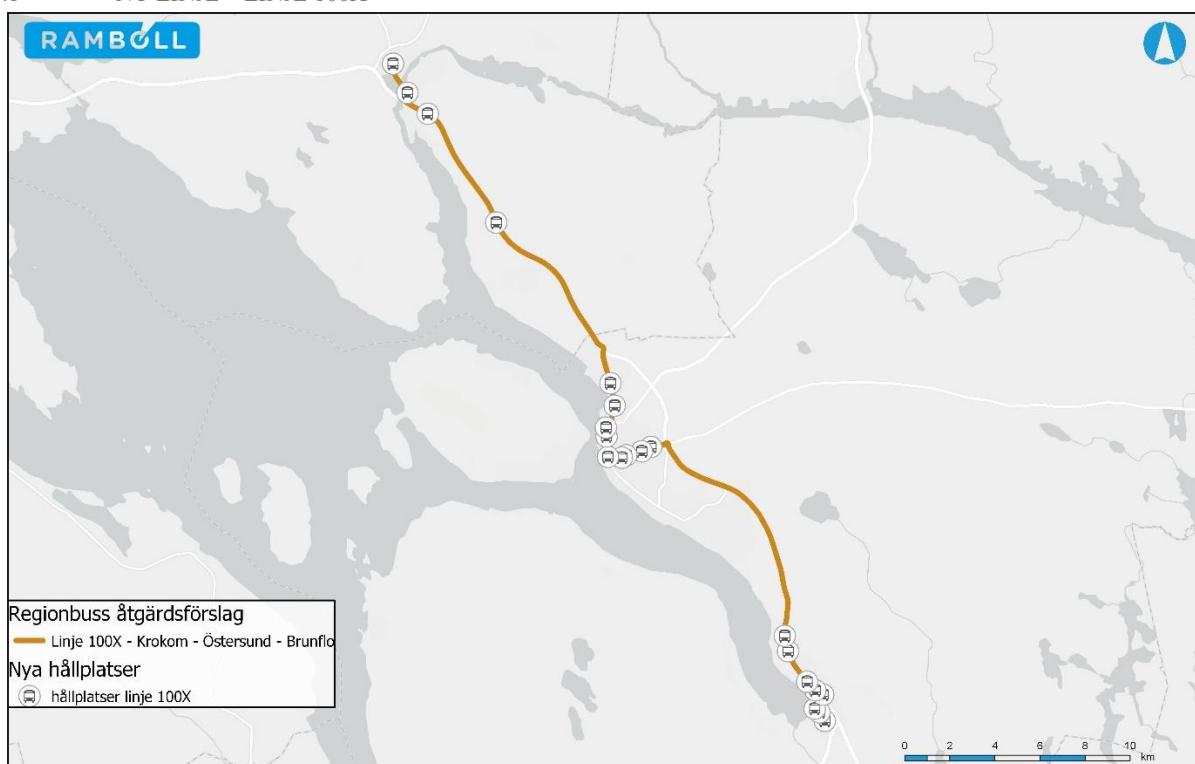
231	Kälarne – Stugun	Linjen behålls med samma turutbud och körsträcka. Linjen kan eventuellt göras om till anropsstyrd trafik
530	Östersund – Frösön – Rödön	Linjen upprätthålls för elevresor
611	Oviken – Myrviken – Vigge – Svenstavik	Linjen läggs ner. Hänvisning till byte mellan linje 161 och 162. Elevresor löses separat.

Totalt läggs 11 linjer ned medan 3 helt nya linjer tillkommer. Majoriteten av nedläggningarna härstammar i olika former av sammanslagningar till nya eller befintliga linjer. En del linjer har föreslagits att läggas ner på grund av för lågt resande snabbt för höga passagerarkostnader.

För de linjer som ska trafikera Östersundslänken och gå genom Österängsparken behöver signalprioritering sättas in i den korsningspunkt som uppstår mellan Kyrkgatan och Grängsgatan för att säkerställa att busstrafiken får en bra framkomlighet.

En del utav linjerna kan i framtiden delvis ersättas med tåg om Inlandsbanan upprustas.

4.4.1 NY LINJE – LINJE 100X



Figur 51 - Linjedragning för linje 100X.

Linje 100X är en helt ny linje som är tänkt att knyta samman de två största inpendlingsorterna till Östersund med just Östersund. Linje 100X är en genomgående linje som trafikerar sträckan Brunflo – Östersund – Krokomsund. Tanken med den genomgående funktionen är att avlasta de centrala delarna av Östersund (så att ingen längre reglertid behöver inträffa där) samt att få en linje med bra beläggning i båda linjeändarna samt i båda riktningarna. Dessutom är tanken att linje 100X får en expressfunktion

som erbjuder snabbast möjliga pendlingsresa till Östersund med kollektivtrafik (i dagsläget är tåg inte ett pendlingsalternativ pga. för få avgångar).

Linje 100X knyter ihop områden som sydvästra och centrala Brunflo, Centrala Östersund samt centrala Krokom. Linjens körtid är 54 min och antalet hållplatser är 23 stycken.

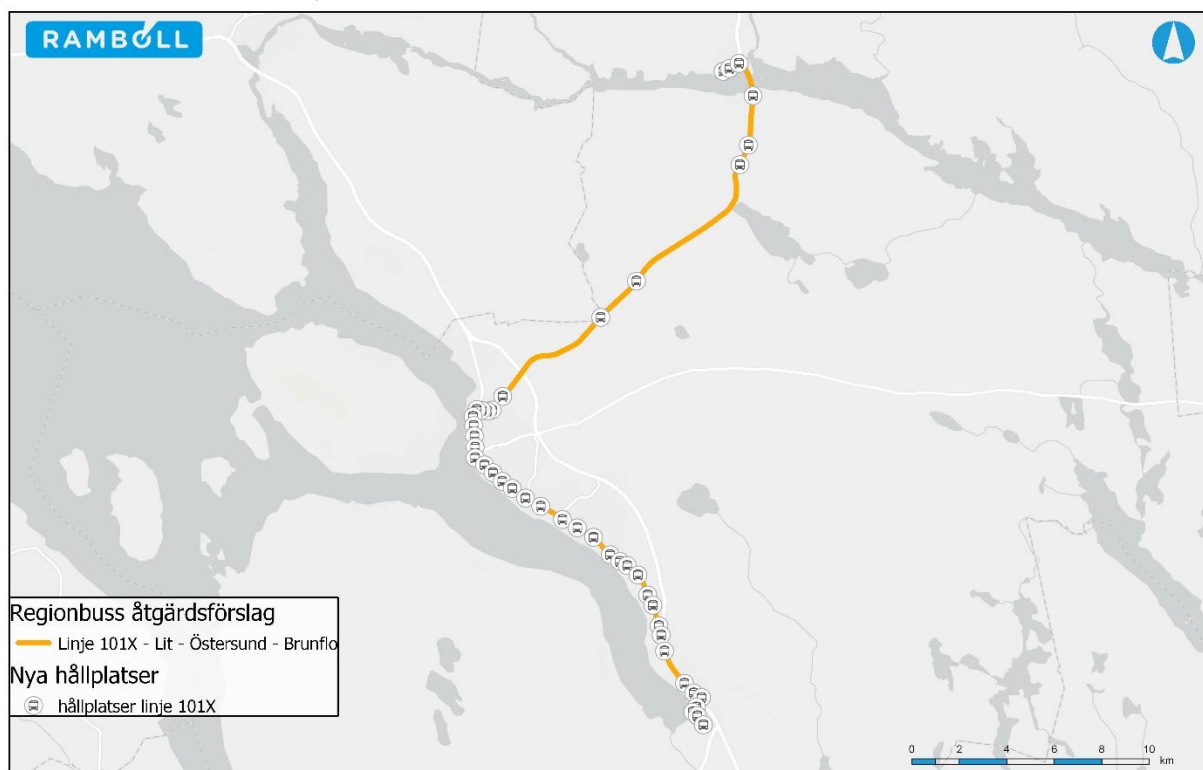
Linje 100X går från sydvästra Brunflo med utgångspunkt i hållplats Brunflo Hästjägarvägen vidare genom Brunflo med uppehåll på bland annat Postvägen samt Brunflo centrum. Linje 100 X gör sedan ytterligare ett par stopp innan linjen sedan går direkt vidare till Östersund via E14. Linjen gör först uppehåll igen på Stuguvägen i Östersund. Linjen gör sedan ett par uppehåll längs Stuguvägen för att sedan gå via kollektivtrafikstråket på Kyrkgatan upp till det nya regionbussläget på Östersunds centrum. Efter ett kort uppehåll på Östersunds centrum fortsätter linjen via kyrkgatan förbi Sjukhuset, Jamtli och Hofvallen för att sedan på snabbaste sätt ta sig tillbaka ut till E14 via trafikplats Lugnvik N. Linjen gör sedan endast stopp på Tängtorpet E14 samt Dvärsätt E14 för att slutligen köra in mot Krokom centrum med ett uppehåll på Krokom Nyheden på vägen.

Med nya linje 100X läggs linje 109, 110 och 150 ner och ersätts av den nya expressbusslinjen. Detta innebär också att flertalet hållplatser inte längre trafikeras av varken linje 100X eller linje 109, 110 och 150. Samtliga hållplatser som inte längre trafikeras av dessa linjer trafikeras fortfarande av linjer som inte lagts ner eller fått förändringar. Det är framför allt hållplatser med för lågt resande eller för kort hållplatsavstånd som dragits in.

Med denna expressbusslinje skapas möjligheten för snabba resor mellan två av de viktigaste inpendlingsorterna till Östersund. Med en bra turtäthet (4 turer i timmen i peak) ges flertalet alternativ för resenären samt en hög erbjuden kapacitet på sträckan Krokom – Östersund – Brunflo. Linje 100X linjedragning är gen och tydlig för resenären. Då linjen är genomgående skapas även möjligheten för resenärer att åka med en direktförbindelse Krokom – Brunflo och tvärt om. Linjen fyller också ett extra syfte då den täcker stora delar av Brunflo och får på så vis en ”stadsbussfunktion” i linjeändan i Brunflo. Detta bidrar till en bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken samt att fler i Brunflo får ett bättre utbud samt snabbare resor till Östersund. Detta är ofta mer försvarbart i en linjeända än mitt på linjen. I fallet Brunflo reser de flesta dessutom från Brunflo centrum, där resenärerna ändå får snabba resor till Östersund. Linje 100X och linje 101 kan behöva en ny vändslinga i södra ändan av Löjtnantsvägen.

Linjen kan i framtiden ersättas av tågtrafik då järnvägen finns i alla tre orterna. Detta kräver dock en upprustning av järnvägen och ser inte ut att vara ett alternativ de närmsta åren framöver. Byggs järnvägen ut kan än snabbare resor erbjudas till resenären, men nästan lika bra upptagningsområde. I dagsläget bedöms inte banans kapacitet att vara tillräcklig för pendeltrafik med tåg. Det kan tex. krävas dubbelspår mellan Brunflo – Östersund – Krokom, alternativt flera mötesspår.

4.4.2 NY LINJE – LINJE 101



Figur 52 - Linjedragning för linje 101.

Linje 101 är även den en helt ny linje som trafikerar sträckan Brunflo – Östersund – Lit. Linje 101 knyter samman den stora inpendlingsorten Brunflo med Östersund och den något mindre inpendlingsorten Lit. Tanken med linjen är att dels skapa en snabb busslinje för invånarna i Lit in till Östersund samt att komplettera yttäckningen som linje 100X inte täcker av, det vill säga invånarna längs Opevägen. Linje 101 har därför två huvudfunktioner: 1. Skapa ett snabbt alternativ för boende i Lit in till Östersund. 2. Ge invånarna längs Opevägen ett bra alternativ för resor till Östersund men också till Brunflo. Utbudet i Lit blir inte sämre än i dagsläget då det idag är halvtimmetrafik som bäst mellan Lit och Östersund. I förslaget föreslås halvtimmetrafik fortsatt i rusning. Övrig tid föreslås timmetrafik.

Linje 101 knyter ihop områden som sydvästra och centrala Brunflo, Ope, Torvalla by, västra Odensala, Odenslund, Centrala Östersund, Kläppe, Bye och Lit. Körtiden för linjen är strax över timmen, 67 minuter. Antalet hållplatser på linjen är 43 stycken, där merparten finns på delsträckan Brunflo – Östersund.

Linje 101 går från sydvästra Brunflo där utgångspunkten är Brunflo Hästjägarvägen. Linjen går sedan genom Brunflo via Postvägen och Brunflo centrum. Sedan går linjen vidare längs E14 innan den svänger av till Opevägen. Där gör linjen uppehåll i både Ope, Torvalla by och Optand. Linjen kör sedan genom Östersund längs Rådhusgatan för att sedan svänga av till Östersunds Järnvägsstation. Sedan kör linjen via det centrala kollektivtrafikstråket och Kyrkgatan in till den nya regionalbusshållplatsen på Östersunds centrum. Turen går sedan via Sjukhuset, Jamtli och Hofvallen vidare till Skidstadion och Lägden innan linjen korsar E14 och kör vidare på E45 mot Lit. Längs E45 görs uppehåll i Nyhem,

Kläppe och Bye innan linjen kör in mot Lit via viadukten och Treälvsskolan innan den når slutdestination Lit centrum. Linjen går detta håll då resandet på hållplatserna viadukten och Treälvsskolan är större än hållplatserna som ligger i Södra Söre. Linje 101 skulle dock även kunna få linjestreckning i Lit enligt Figur 53 nedan.



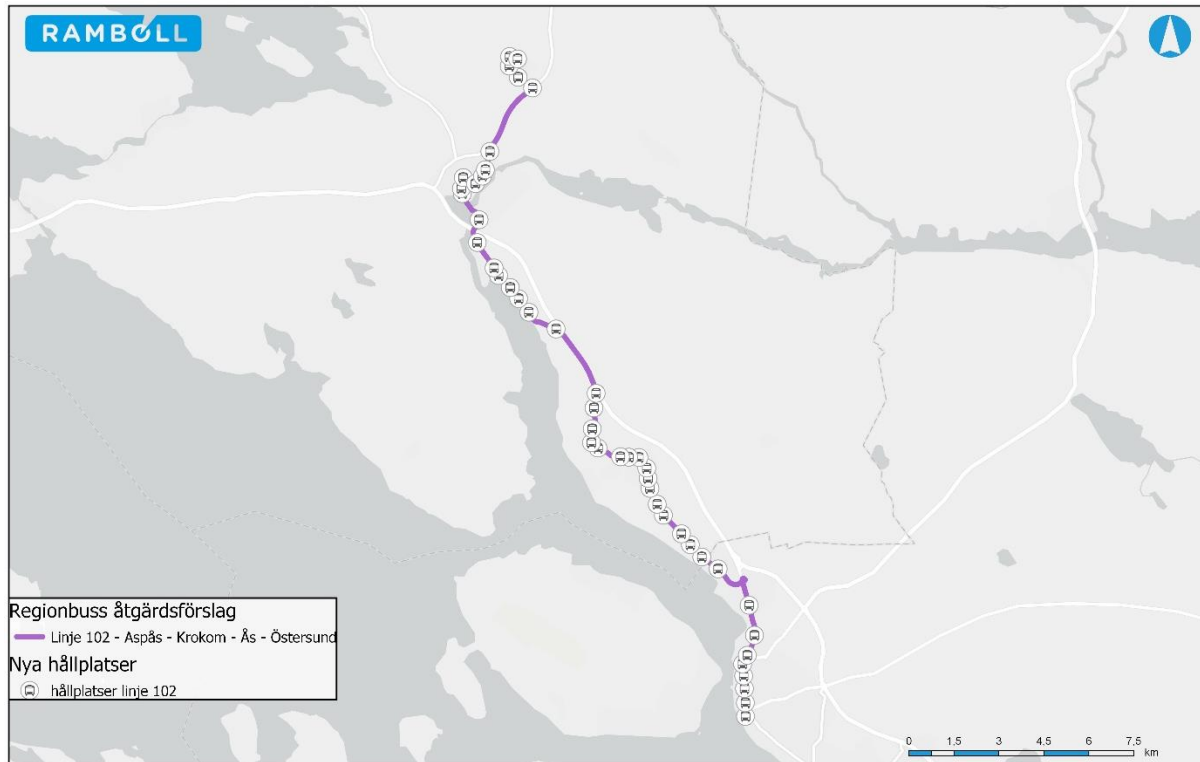
Figur 53 - Möjlig linjedragning för linje 101 då Lits-bron blir klar.

Med införandet av linje 101 läggs linjerna 110 och 140 ner. Dessutom påverkas linje 142 vilket beskrivs i avsnitt 4.4.16. Detta innebär att ett antal hållplatser längs sträckan dras in. Den största anledningen till detta är att hållplatsavståndet behövt glesas ut något, samt att en del hållplatser dragits in på grund av för lågt resande.

Med linje 101 bibehålls snabba resor från Lit in till Östersund. Dessutom får linje 101 ett bra utbud över hela dagen. Linje 101 får också en viktig funktion att täcka upptagningen för invånarna längs Opevägen. Linje 101 säkerställer också att Brunflo får två högfrekventa linjer till Östersund, vilket bidrar till att öka potentialen för ett ökat kollektivt resande mellan orterna. Linje 101 linjedragning är gen och relativt tydlig för resenären att förstå. Då linjen är genomgående minskar risken för reglerande bussar i centrala Östersund. En genomgående linje har också fördelen att få en jämnare beläggning i båda linjeändar samt i båda riktningar. Linjen trafikerar dessutom några av Östersunds viktigaste målpunkter, både med station, centrum och sjukhus. Precis som linje 100X fyller linje 101 en "stadsbussfunktion" inom Brunflo. Linje 100X och linje 101 kan behöva en ny vändslinga i södra ändan av Ljötnantsvägen.

Även linje 101 har potentialen att i framtiden överflyttas till tåg. Inlandsbanan går mellan Östersund och Lit och det finns ett intresse av att i framtiden trafikera banan med fler tågavgångar än i dagsläget. Precis som för linje 100X kräver det dock att järnvägen byggs ut för att antalet avgångar ska kunna bli tillräckligt många. I dagsläget bedöms inte banans kapacitet att vara tillräcklig för pendeltrafik med tåg. Det kan tex. krävas dubbelspår mellan Brunflo – Östersund – Lit, alternativt flera mötesspår. Detta förväntas inte att ske inom den närmsta framtiden.

4.4.3 NY LINJE – LINJE 102



Figur 54 - Linjedragning för linje 102.

Linje 102 är också en helt ny linje som trafikerar Östersunds Järnvägsstation – Östersunds Centrum – Ås – Dvårsätt – Krokombö – Aspås. Linje 102 knyter samman ytterligare en viktigt pendlingsort, Ås, med Östersund. Dessutom trafikerar linjen även Dvårsätt, Krokombö och Aspås. Tanken med linje 102 är att ge invånarna i Ås en snabb och frekvent linje in till Östersund, men också att ge Krokombö ytterligare en frekvent linje utöver linje 100X. Linjen får dessutom sluthållplats i Aspås vilket gör att invånarna där får ett bättre utbud än i dagsläget.

Linje 102 knyter ihop områden som centrala Östersund, Ås, Dvårsätt, Krokombö och Aspås. Körtiden för linjen är 58 minuter och antalet hållplatser på linjen är 45 stycken.

Linje 102 går från Östersunds Järnvägsstation via kollektivtrafikstråket och Kyrkgatan upp till det nya regionala hållplatsläget på Östersunds centrum. Linjen fortsätter sedan via Kyrkparken, Sjukhuset, jamtli och Hofvallen vidare mot Brittsbo. Efter Brittsbo kör linjen vidare mot Ås där flertalet uppehåll görs längs Åsvägen och Ösavägen. Linjen går sedan via Tängtorpet ut en kort stund på E14, för att sedan svänga av till Dvårsättsvägen där flertalet uppehåll görs. Sedan angörs även Hägra innan linjen går in till Krokombö via Nyheden. Efter Krokombö centrum går linjen vidare via hållplats Björkvägen till Ringvägen, hållplats Ängsvägen och hållplats Kvarnbäcksskolan på Aspåsvägen. Linje 102 går sedan ut på väg 339 och kör mot Aspås. Linjen svänger av vid Aspås nedre vägskäl och upp på Byvägen. Linjen går genom Aspås och får sluthållplats Aspås.

Med införandet av linje 102 läggs linje 150, 151 och 159 ner. Det innebär bland annat att Aspåsnäset inte längre kommer att trafikeras. Den stora anledningen till detta är att resandet där är för lågt. Elevresor till/från Aspåsnäset måste lösas separat. I och med linjeförändringarna kommer en del hållplatser att dras in, dock är majoriteten av hållplatserna längs linje 102 kvar och endast de med mycket lågt resande har plockats bort.

Med linje 102 erbjuds snabba resor mellan Ås och Östersund samtidigt som Krokom får ytterligare en högfrekvent linje. Dessutom får Aspås mer trafik än i dagsläget vilket kan bidra till ökad pendling därifrån till Östersund och Krokom. Linje 102 har en gen linjedragning trots att dess funktion är mera utav en yttäckande linje på stora delar av linjesträckan. Trots att linje 102 inte trafikerar en mindre ort söder om Östersund har den ändå fått en genomgående funktion då den trafikerar kollektivtrafikstråket för att sedan vända söder om Östersunds Järnvägsstation istället för inne i centrum. Fördelen med att trafikera det centrala kollektivtrafikstråket är att några utav de viktigaste målpunkterna ligger på den sträckan och kan därför nås direkt.

4.4.4

LINJE 40

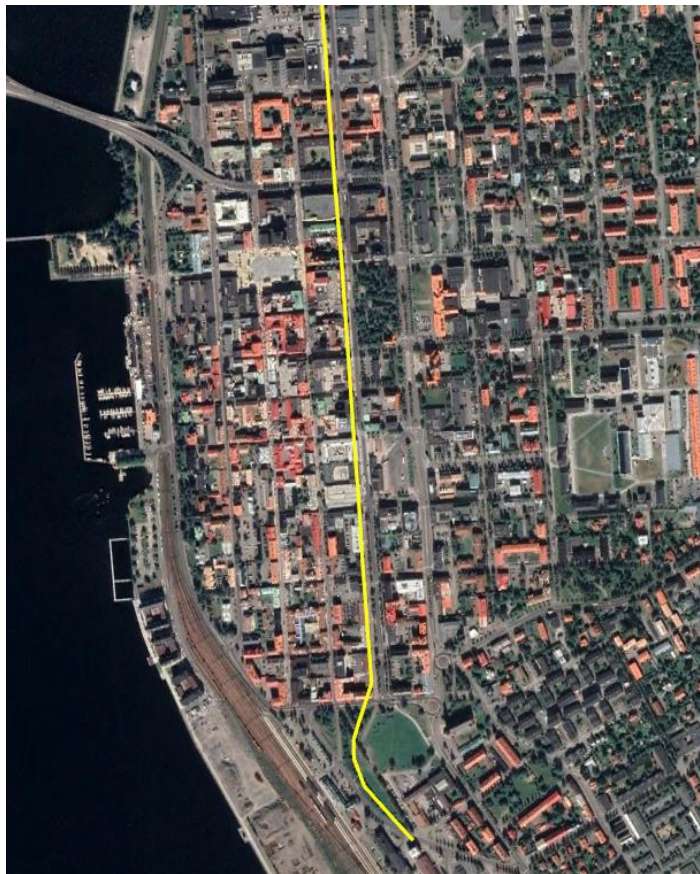


Figur 55 - Ny körväg genom Östersund för linje 40.

Linje 40 mellan Östersund och Örnköldsvik kommer att finnas kvar i åtgärdsförslaget. Linjen kommer att få samma turutbud som i dagsläget. Den enda skillnaden är att linje 40 får en ny körväg inom Östersund där linjen trafikerar Järnvägsstationen och får ny ändhållplats på Östersunds Sjukhus. Linje 40 kan sedan reglera norr om sjukhuset i höjd med hållplats Jamtli där vändplats finns.

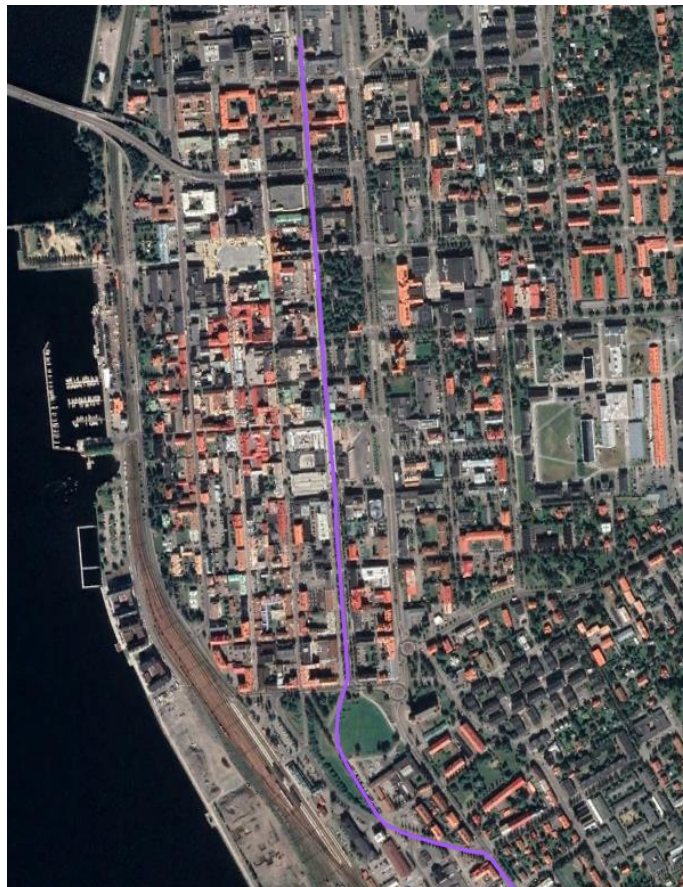
4.4.5

LINJE 45



Figur 56 - Ny körväg genom Östersund för linje 45.

Linje 45 mellan Östersund och Gällivare behålls med samma turutbud som i dagsläget. Linjen får dock en ny körväg inom Östersund via sjukhuset, kyrkparken och Östersunds centrum (kollektivtrafikstråket) för att få ny ändhållplats vid Östersunds Järnvägsstation.



Figur 57 - Ny körväg genom Östersund för linje 46.

Linje 46 mellan Östersund och Mora behålls med samma turutbud som i dagsläget. Linjen trafikerar Östersunds Järnvägsstation men får Östersunds sjukhus som ny ändhållplats. Linjen kan reglera och vända norr om sjukhuset i höjd med hållplats Jamtli där vändplats finns.

Linjen kan i framtiden ersättas av tåg då stora delar av sträckan är tågparallell. Inlandsbanan har tidigare tillsammans med Trafikverket analyserat vad det skulle innebära om linje 46 gick på räls istället. Den stora vinsten ligger i en förkortad restid om järnvägen på sträckan upprustas. Exempelvis kan restiden kortas ner från dryga 5 h med buss till 2h och 50 minuter med tåg mellan Mora och Östersund. En resa mellan Östersund och Svenstavik kan kortas ner med 21 minuter från dagens dryga timme till 39 minuter.

Utredningen som gjordes kom dock fram till att tidplanen för förändringen var tajt då trafiken för busslinje 46 skulle upphandlas för den kommande tioårsperioden. Dessutom krävde tågtrafiken relativt mycket större kostnader än kostnaderna för buss 46. Det kan dock vara intressant att fortsatt utreda möjligheterna kring överflyttning till tåg för linje 46.

4.4.7

LINJE 47

Linje 47 mellan Dorotea och Hoting får inga förändringar jämfört mot nuläget. Det innebär att linjen har samma turutbud och samma körväg. Linjen kan eventuellt läggas ner då resandet är lågt och linje 45 går parallellt. Linjen är dyr att driva. Exempelvis kostar varje passagerare över 1200 kr. Linjen finns idag för elevpendling.

Linjen i framtiden även ersättas med tåg på Inlandsbanan.

4.4.8

LINJE 108

Linje 108 mellan Brunflo och Torvalla Centrum läggs ner på grund av för lågt resande. Linjen är delvis parallell med nya linje 101 och resenärer hänvisas nu istället till linje 101 som fyller en funktion för elevresor.

4.4.9

LINJE 109

Linje 109 mellan Brunflo och Östersund kommer att läggas ner då den ersätts med den nya expressbussen 100X mellan Brunflo – Östersund – Krokom.

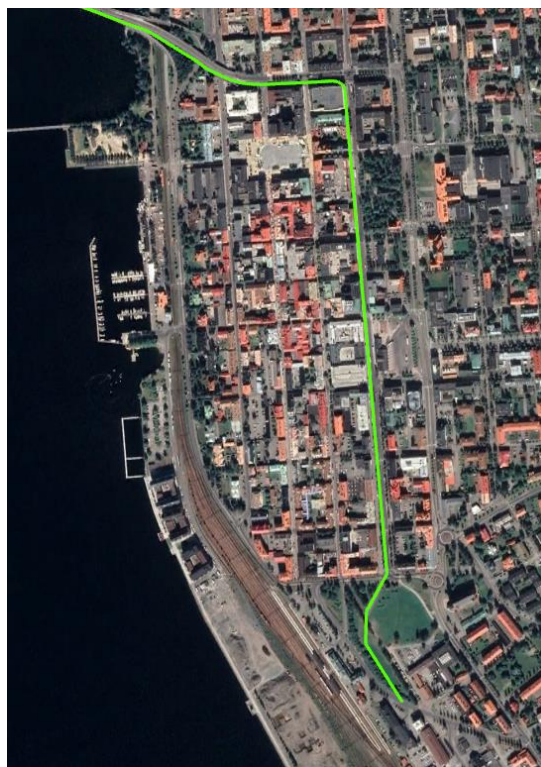
4.4.10

LINJE 110

Linje 110 mellan Brunflo – Östersund kommer att läggas ner då den nya linje 101 trafikerar samma sträcka. Skillnaden mot idag blir att ett par hållplatser på Opevägen, som tidigare trafikerades av linje 110, dras in för att snabba upp linje 101 och öka hållplatsavståndet.

4.4.11

LINJE 111



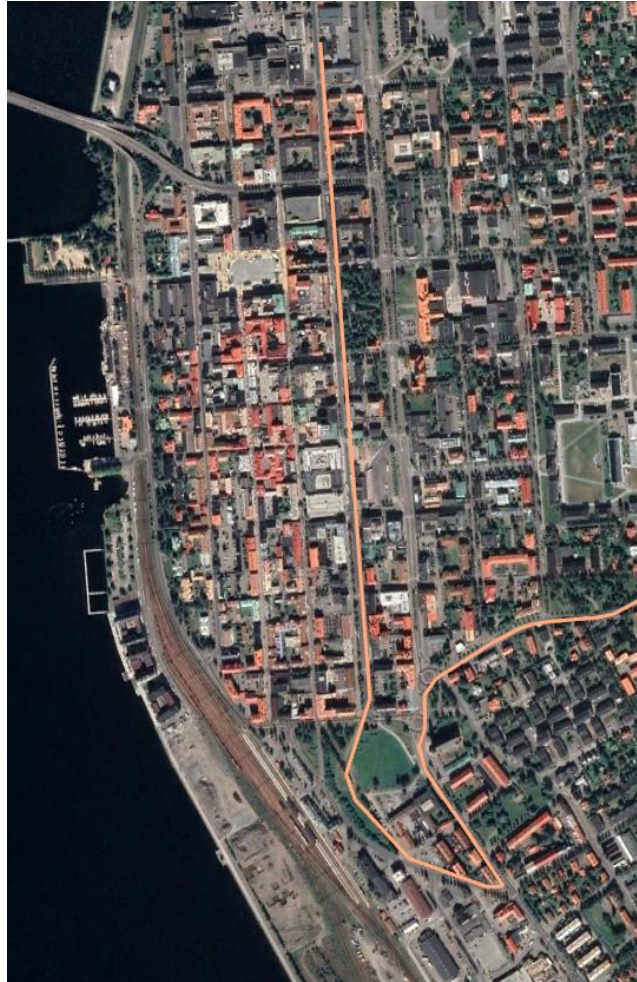
Figur 58 - Ny körväg genom Östersund för linje 111.

Linje 111 mellan Östersund – Marieby – Brunflo behålls. Linjen får i förslaget ett något högre och jämnare turutbud över dygnet. Linjedragningen blir sig lik med skillnaden att linjen får ny ändhållplats

på Östersunds Järnvägsstation vilket medför att bussarna kan vända och reglera söder om Järnvägsstationen.

4.4.12

LINJE 127

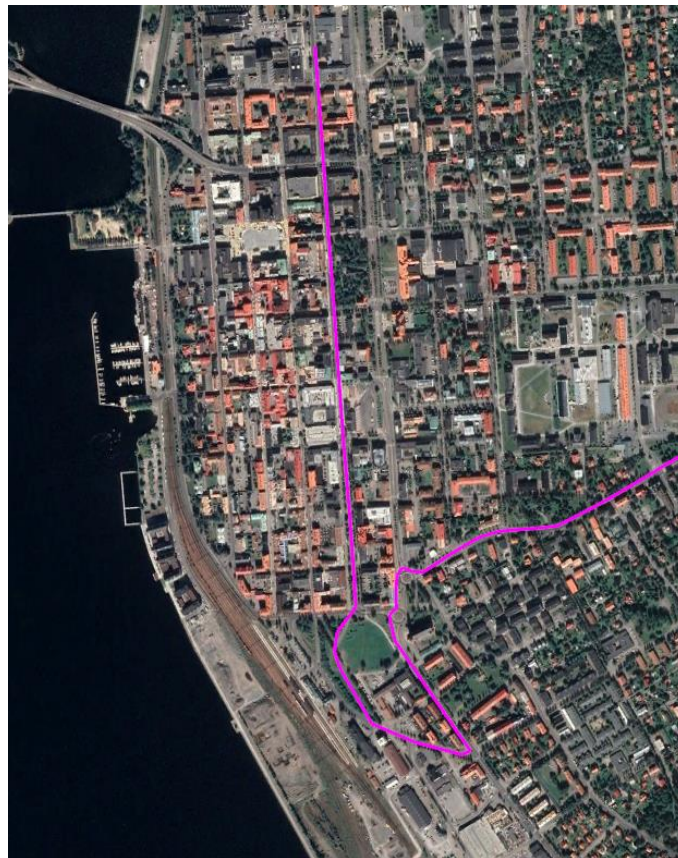


Figur 59 - Ny körväg genom Östersund för linje 127.

Linje 127 mellan Östersund – Brunflo – Gällö – Bräcke finns kvar i förslaget. Linjen kommer att behålla samma turutbud som i dagsläget och få näst intill samma körväg, med undantaget att linjen går via Östersunds Järnvägsstation för att sedan ansluta till kollektivtrafikstråket på Kyrkgatan. Linjen får ny sluthållplats på Östersunds Sjukhus. Bussarna kan sedan vända norr om sjukhuset i höjd med Jamtli där vändplats finns.

4.4.13

LINJE 132



Figur 60 - Ny körväg genom Östersund för linje 132.

Linje 132 mellan Östersund – Stugun – Hammarstrand behålls i åtgärdsförslaget med samma turutbud som i dagsläget. Linjen trafikerar i förslaget nu även Östersunds Järnvägsstation och får ändhållplats på Östersunds sjukhus. Bussarna kan sedan vända norr om sjukhuset i höjd med Jamtli där vändplats finns.

Det fanns tidigare ett förslag från Rambolls sida att inte trafikera linje 132 genom Lillänge. Efter diskussion med Länsstrafiken ändrades dock uppfattningen om varför vissa turer går via Lillänge. Några utav tureorna är riktade till arbetspendlare som arbetar i Lillänge, därav att vissa turer går annan väg i Östersund. Om en samlas resenärsgrupp har målet Lillänge är det onödigt att flytta de tureorna ut till Stuguvägen. Ramboll föreslår dock att Länsstrafiken uppdaterar deras studier om arbetspendling på linje 132 så att det säkerställs att behovet om specifika turer via Lillänge finns kvar.

4.4.14

LINJE 140

Linje 140 mellan Östersund – Lit läggs i åtgärdsförslaget ner. Den stora anledningen till detta är att den mer frekvente linje 101 ersätter resandet på sträckan.

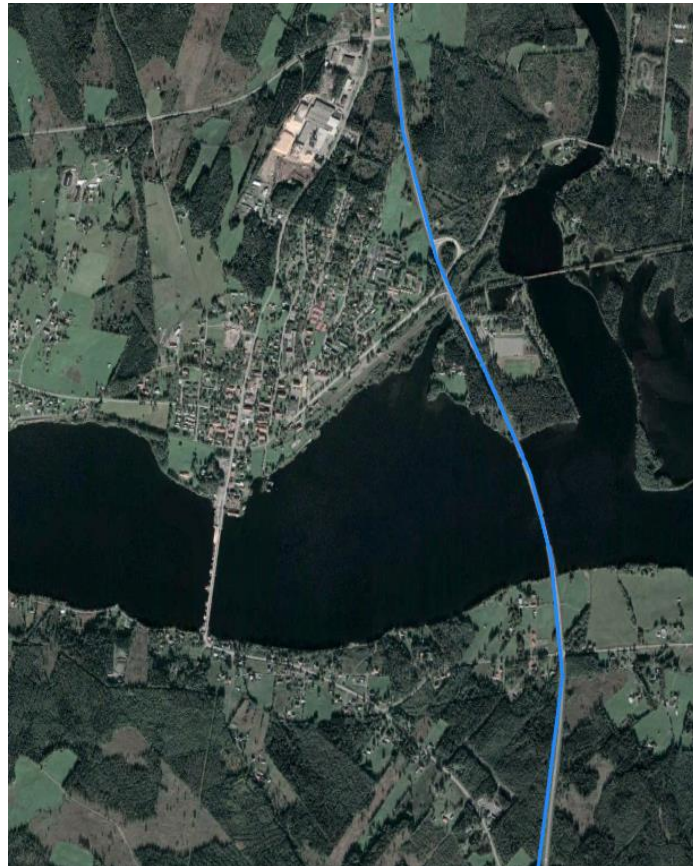
4.4.15

LINJE 141

Linje 141 mellan Högarna – Lit kommer i åtgärdsförslaget att läggas ner. Anledningen till att linjen läggs ner är det låga resandet på linjen. Kostnaden per passagerare på linjen är 138 kr vilket får anses som en hög summa. Det är endast 30 personer som dagligen använder linjen. Linjen fyller i dagsläget en funktion för elevpendling till Lit och Östersund.

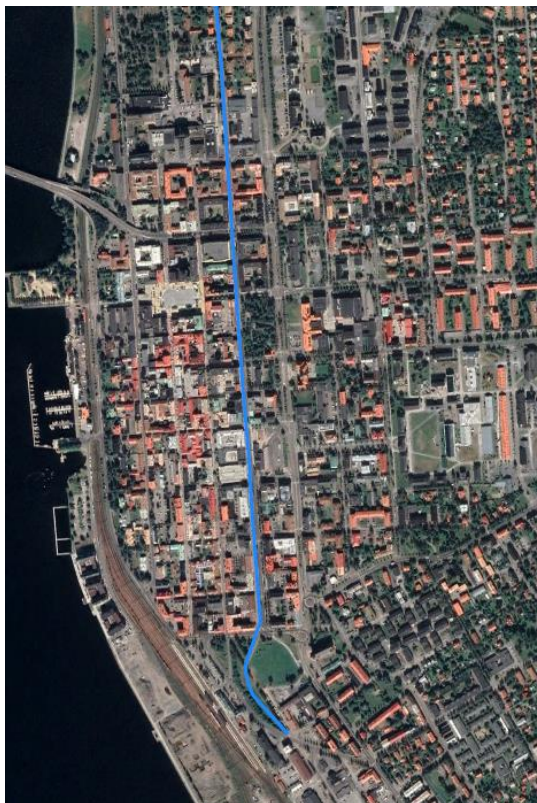
4.4.16

LINJE 142



Figur 61 - Linje 142 passerar nu Lit då andra linjer angör Lits centrum.

Linje 142 mellan Östersund – Lit – Häggenås – Hammerdal – Strömsund – Hoting kommer att finnas kvar i förslaget. Linjen kommer att ha samma turutbud som i dagsläget. Skillnaden mot dagsläget är att linje 142 inte längre kör inom Lit. Detta då linje 101 tar resenärerna som vill till Östersund. Dessutom får resenärerna från Häggenås, Hammerdal och Strömsund en snabbare resa till Östersund. Lit antas inte vara en målpunkt för resenärer boende i de nämna orterna.



Figur 62 - Ny körväg genom Östersund för linje 142.

I Östersund förlängs linjen ner till den nya ändhållplatsen vid Östersunds Järnvägsstation. Linjen kan sedan reglera och vända söder om järnvägsstationen.

4.4.17

LINJE 143

Linje 143 mellan Östersund – Lit – Häggenås läggs ner i förslaget. Resenärer som tidigare rest med linje 143 hänvisas nu till Linje 142, som fått snabbare resa in till Östersund.

Då inlandsbanan går genom både Östersund, Lit och Häggenås kan trafiken mellan orterna i framtiden också ersättas av en förbättrad tågtrafik på Inlandsbanan. Det skulle kunna minska restiderna mellan både Lit – Östersund och Häggenås – Östersund.

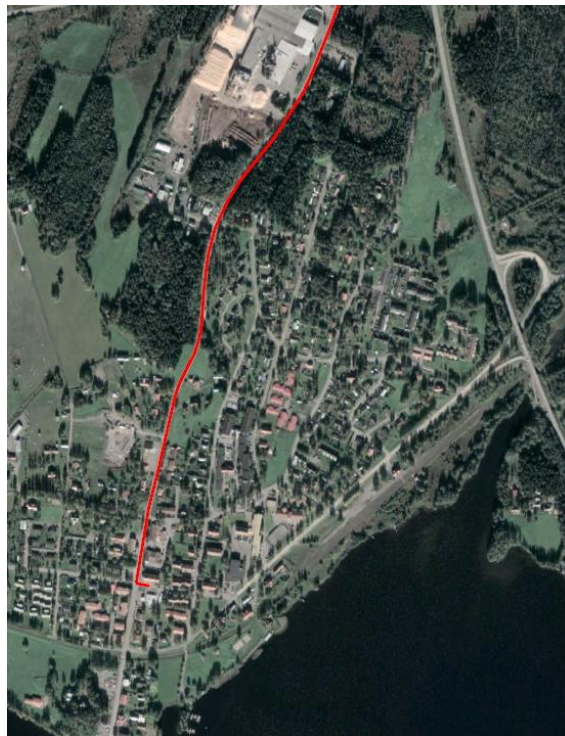
4.4.18

LINJE 144

Linje 144 mellan Munkflohögen – Norderåsen – Häggenås – Lit läggs ner i åtgärdsförslaget på grund av för lågt resande på linjen. Kostnaden per passagerare är även här mycket hög, 150 kr per passagerare. Endast cirka 30 resenärer använder linjen dagligen. Elevpendling till Häggenås, Lit och Östersund behöver lösas separat.

4.4.19

LINJE 145



Figur 63 - Linje 145 nya ändhållplats blir Lits centrum där byte kan ske till linje 101.

Linje 145 mellan Östersund – Husås blir kvar i förslaget. Linjen kommer dock att trimmas och kortas ner så att den endast trafikerar sträckan Husås – Lit. I Lit kan byte istället till den mer frekvente linje 101. Anledningen till att linjen kortas ner är att minska antalet olika linjer som kör in till Östersunds centrum och koncentrera trafiken till ett mindre antal linjer.

Linje 145 får samma turutbud som i dagsläget.

4.4.20

LINJE 150

Linje 150 mellan Östersund – Ås – Kromkom kommer i åtgärdsförslaget att läggas ner och ersättas av linje 100X samt linje 102. Linje 100X och linje 102 får samlat ett betydligt bättre utbud på sträckan än vad linje 150 har i dagsläget.

4.4.21

LINJE 151

Linje 151 mellan Östersund – Ås – Kromkom – Aspås – Aspåsnäset kommer att läggas ner i förslaget. Linjen ersätts av linje 102 som trafikerar samtliga orter förutom Aspåsnäset, som inte längre kommer att trafikeras av någon linje. Detta beror på att antalet resenärer på sträckan Aspås – Aspåsnäset är för lågt. Elevresor till/från Aspåsnäset behöver lösas separat.



Figur 64 - Linje 153 får ny ändhållplats i Krokom där byten kan ske till bland annat linje 100X och 102.

Linje 153 mellan Östersund – Föllinge – Åkersjön – Valsjöbyn kommer att finnas kvar i åtgärdsförslaget men trimmas och kortas ner så att den endast trafikerar sträckan Valsjöbyn – Krokom. I Krokom kan byte göras till linje 100X eller linje 102. Med ett smidigt byte till linje 100X eller 102, som har ett bra gemensamt utbud, kan snabba resor till Östersund fortfarande göras. Det är viktigt att Krokom centrum får en utformning likt en tydlig bytespunkt för att bytet mellan busslinjerna ska gå så smärtfritt som möjligt.

4.4.23

LINJE 154

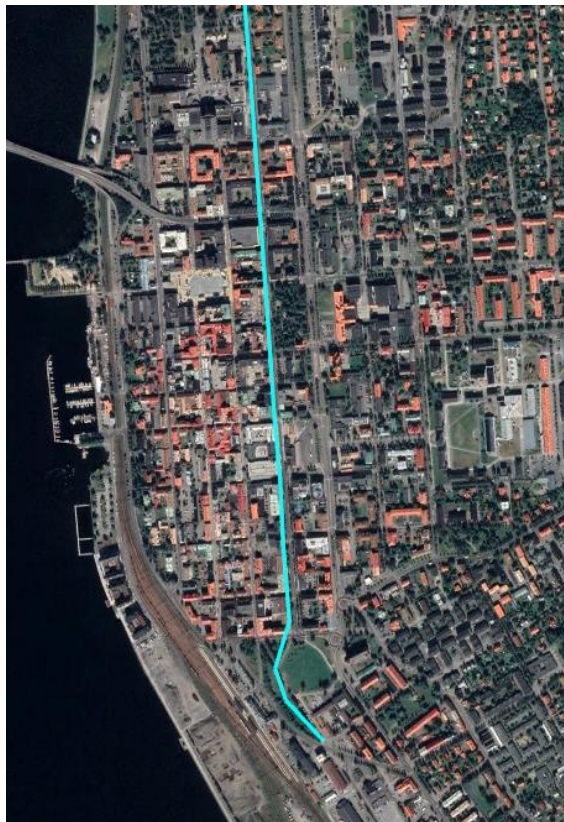


Figur 65 - Linje 154 får ny ändhållplats i Krokoms centrum där byte bland annat kan ske till linje 100X och linje 102.

Linje 154 mellan Östersund – Kaxås – Rönnöfors kommer att finnas kvar. Linjen kommer dock att trimmas och kortas ner så att den endast trafikerar sträckan Rönnöfors – Krokoms. I Krokoms kan byte göras till linje 100X eller 102. Med ett smidigt byte till linje 100X eller 102, som har ett bra gemensamt utbud, kan snabba resor till Östersund fortfarande göras. Det är viktigt att Krokoms centrum får en utformning likt en tydlig bytespunkt för att bytet mellan busslinjerna ska gå så smärtfritt som möjligt.

4.4.24

LINJE 155



Figur 66 - Ny körväg genom Östersund för linje 155.

Linje 155 mellan Östersund – Kromom – Näliden – Mattmar – Mörsil – Järpen – Åre – Duved kommer att finnas kvar i förslaget. Linjen är en av de längsta regionbusslinjerna och linjen är tågparallell med tågtrafiken i Mittstråket. Linjen kommer att få samma turutbud som i dagsläget. Inom Östersund förlängs linjen till den nya ändhållplatsen på Östersunds Järnvägsstation. Linjen kan sedan reglera och vända söder om järnvägsstationen.

Med en än mer utvecklad trafik i Mittstråket kan fler resenärer flyttas över till tågtrafiken. Restiden kan på så vis minska mellan orterna samtidigt som kapaciteten på sträckan ökar. I dagsläget tågturer fortfarande för lågt vilket motiverar att linje 155 blir kvar.

4.4.25

LINJE 156

Linje 156 mellan Östersund – Ås – Kromom – Näliden – Mattmar – Järpen läggs ner på grund av att linjen är parallell med linje 155. Resande på linje 156 hänvisas därför till linje 155. Tanken är att slå samman linje 155 och 156 till en gemensam linje, nämligen linje 155.

4.4.26

LINJE 157

Linje 157 mellan Mörsil – Järpen – Åre – Duved kommer i förslaget att behållas. Linjen är den linjen med högst resande av alla regionbusslinjer. Linjen har i dagsläget ett bra utbud och det förslås att vara samma även i förslaget. Dock kan ett ökat turutbud på linjen ge ytterligare resandeeffekter i stråket. Linje 157 är en viktig pendlingslinje mellan Duved – Åre och Mörsil – Järpen – Åre.

Att öka turutbudet skulle givetvis öka kostnaderna för linjen, men resandepotentialen är hög och det skulle kunna motivera ett ökat utbud på sträckan.

4.4.27

LINJE 159

Linje 159 mellan Östersund – Ås kommer att läggas ner. Linjen kommer att ersättas av linje 102 som trafikerar sträckan Östersund – Ås med ett bra utbud under stora delar av dygnet.

4.4.28

LINJE 161



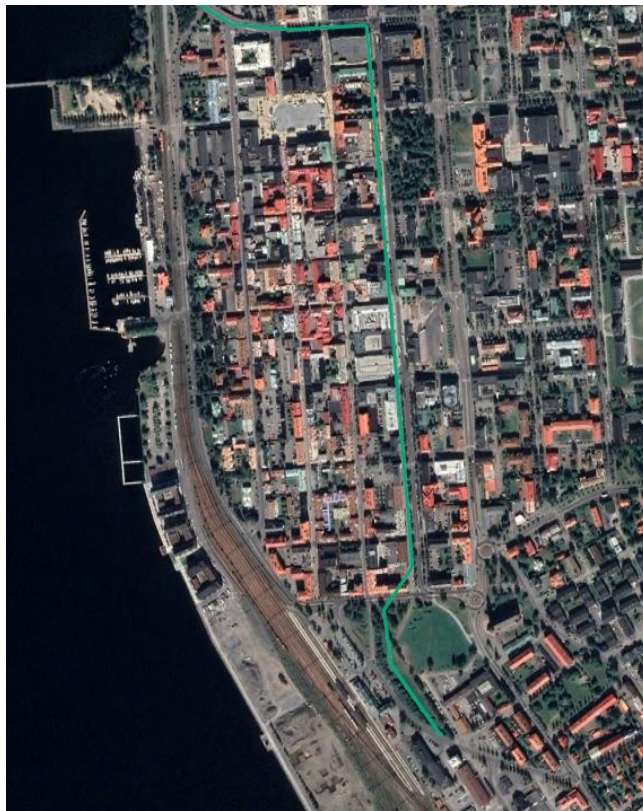
Figur 67 - Ny körväg genom Östersund för linje 161.

Linje 161 mellan Östersund – Orrviken – Hackås – Svenstavik kommer att finnas kvar i åtgärdsförslaget. Linjen får ett något högre turutbud än i dagsläget. Turerna sprider sig bättre över dygnet än i dagsläget. Anledningen till det ökade turutbudet är den befolkningsutveckling som sker längs linjesträckningen. Körvägen ändras något inom Östersund där linjen istället trafikerar Vallaleden istället för Frösövägen innan den ankommer Östersunds centrum samt den nya ändhållplatsen vid Östersunds Järnvägsstation. Detta görs för att ge linjen en snabbare körväg in till centrum. Frösön Östbergsskolan är en viktig hållplats som kan innebära att linjen eventuellt behåller samma körväg på Frösön. Länsstrafiken behöver därför uppdatera sina siffror om antalet pendlare elever med linje 161 för att säkerställa att det behovet finns kvar. Efter Frösön och centrum kan linjen sedan reglera och vända söder om stationen.

Linjen kan i framtiden delvis ersättas av tåg mellan Svenstavik - Östersund.

4.4.29

LINJE 162



Figur 68 - Ny körväg genom Östersund för linje 162.

Linje 162 mellan Östersund – Myrviken – Hallen – Höglekardalen kommer att behållas med samma turutbud som i dagsläget. Linjen förlängs efter Östersunds centrum till den nya ändhållplatsen vid Östersunds Järnvägsstation. Söder om stationen kan bussen sedan vända och reglera.

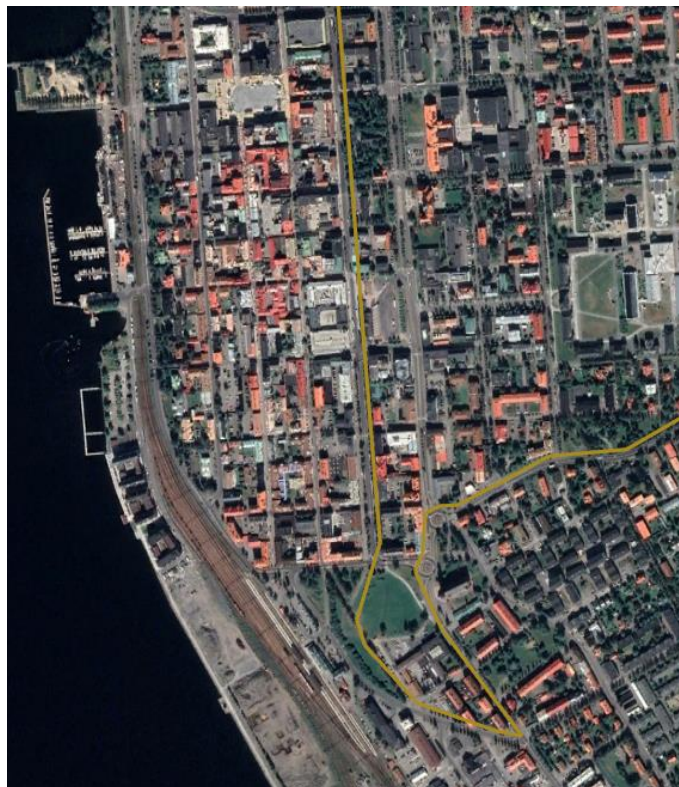
4.4.30

LINJE 163



Figur 69 - Linje 163 får ny körväg längs E14. Röd markering är tidigare körväg.

Linje 163 mellan Östersund – Brunflo – Hackås – Svenstavik – Åsarna kommer att finnas kvar i förslaget. Linjen får samma turutbud som i dagsläget. Linjen får ny körsträcka mellan Brunflo och Östersund samt inom Östersund. Linjen trafikerar nu E14 istället för Opevägen samt passerar nu Östersunds Järnvägsstation och får ny ändhållplats på Östersunds Sjukhus. Detta görs för att ge resenärerna som reser från Åsarna, Hackås och Svenstavik snabbast möjliga resa till centrala Östersund.



Figur 70 - Ny körväg genom Östersund för linje 163.

Linjen skulle i framtiden också kunna trimmas och förkortas så att den endast trafikerar Åsarna – Svenstavik – Brunflo, där då byte kan ske till andra busslinjer (förslagsvis linje 100X eller 101).

Linjen kan i framtiden även ersättas av tåg på sträckan Svenstavik – Brunflo – Östersund. Samma motivering gäller som för linje 46.

- 4.4.31 LINJE 164
Linje 164 mellan Östersund – Funäsdalen kommer att behållas men trimmas och kortas ner så att den endast trafikerar Funäsdalen – Svenstavik. I Svenstavik kan byte göras till linje 46, 161 eller 163.
- 4.4.32 LINJE 231
Linje 231 mellan Kälarne – Stugun behålls med samma turutbud och körsträcka som i dagsläget. Linjen kan eventuellt läggas ner på grund av ett för lågt resande. Kostnaden per passagerare för linje 231 är 115 kr. Det är endast ca 40 personer som dagligen använder linje 231.
- 4.4.33 LINJE 530
Linje 530 mellan Östersund – Frösön – Rödön upprätthålls enbart för elevresor. Det är i dagsläget endast 9 personer som dagligen använder linje 531. Kostanden per passagerare är 215 kr.
- 4.4.34 LINJE 611
Linje 611 mellan Oviken – Myrviken – Vigge – Svenstavik föreslås att läggas ner. Kostnaden per passagerare är 100 kr. Det är i dagsläget ca 60 personer som använder linje 611. Resande till Svenstavik hänvisas till byte mellan linje 161 och 162 i Kårgärde.

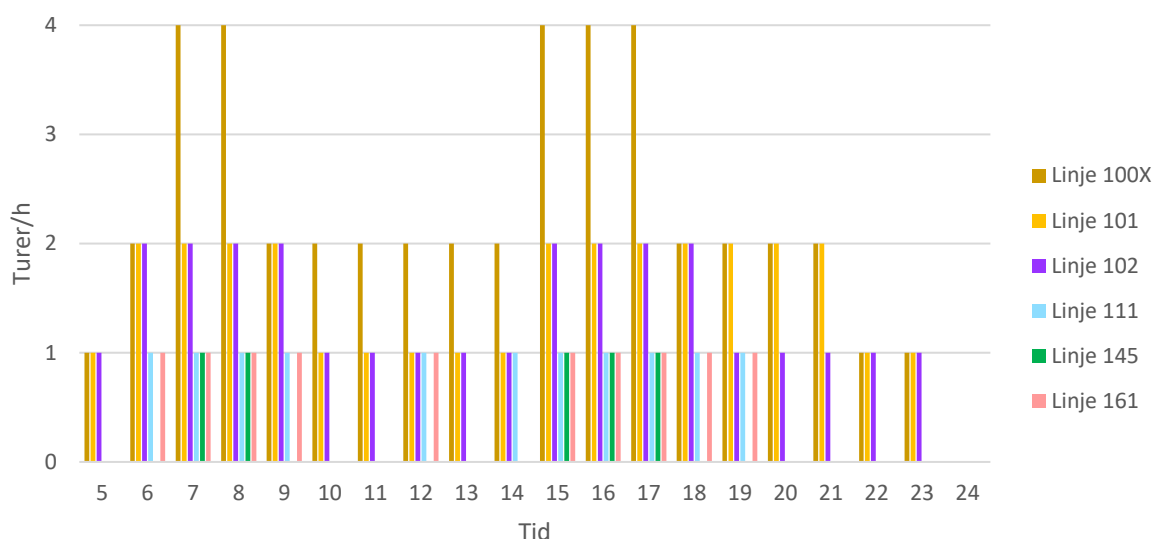
4.4.35

TURUTBUD OCH PRINCIP TIDTABELL

För regionbusslinjerna är det framför allt de helt nya linjerna som berörs av turutbudsförslaget. Dock finns det ett par linjer som identifierats där det kan finnas ett behov av att öka turutbudet. För de flesta regionbusslinjer gäller dock principen att utbudet förblir samma som i dagsläget.

Den nya expressbusslinjen (100X) mellan Brunflo – Östersund – Krokom får en mycket bra turtäthet under rusning, 4 turer/h (15-minuterstrafik), där resan dessutom är snabb in till Östersund. Linje 100X har i stort sett minst 2 turer/h (halvtimmestrafik) under stora delar av dygnet. Linje 101 och 102 kommer att erbjuda 2 turer/h (halvtimmestrafik) under rusning medan övriga timmar erbjuder 1 tur/h, timmestrafik.

Linjer som identifierats för ett annorlunda utbud än i dagsläget är dessutom linjerna 111, 145 och 161. Dessa linjer kommer inte att ha mer än 1 tur/h (timmestrafik), dock så kommer linjerna att få en jämnare utbredning med fokus på rusningstimmarna. Utbudsförslaget för de linjer som fått förändrat utbud i regiontrafiken under vardagar presenteras nedan.



Figur 71 - Utbudsförslag för de nya regionbusslinjerna samt linje 111, 145 och 161.

Linje 100X, 101 och 102 kommer alla att ha 1 tur/h under helger där öppettiden per linje skiljer sig något för respektive linje.

Utöver angivna linjer ovan kan det dessutom vara intressant att titta på ett ökat utbud på linje 157. Linje 157 har högst resande av samtliga regionbusslinjer. Linjen är tågparallell men kan vid en fortsatt ökning i resande behöva ett utökat turutbud. Förslaget skulle kunna vara halvtimmestrafik under rusning. Ett ökat turutbud på linje 157 har dock inte tagits med i produktionsberäkningarna.

Övriga linjer bedöms inte att turutbudet behöver ändras på grund av förändringar i linjedragning och befolkningsutveckling.

För att skapa ett tydligare och enklare kollektivtrafiknät kan mycket vinnas i tidtabellsupplägget. Om strukturen är oregelbunden och avgångarna går på olika minuttal under olika tidpunkter på dagen så skapar det en rörighet och förvirring för resenären. Därför föreslås en generell översyn av linjerna i regionen där fasta avgångstider används. Det innebär att bussen går samma minuttal varje timme. Detta

för att underlätta för resenären så att resenären ska uppleva kollektivtrafiken som något enklare än i dagsläget. En sådan åtgärd kan ge 5–10 % fler resenärer på linjen. För de nya regionbusslinjerna har en principstidtabell tagits fram för hur trafiken kan byggas upp under rusning. Denna principstidtabell presenteras i **Bilaga principstidtabeller**.

De tre nya linjerna är i det här upplägget taktade med stadstrafiken i Östersund, vilket innebär att resenären kan nå hela stadsbussnätet i Östersund med maximalt ett byte. Det underlättar för arbetspendlare från både Krokom, Ås, Lit och Brunflo. I det här trafikupplägget bedöms de tre nya regionbusslinjerna vara de viktigaste att takta mot stadstrafiken. Skulle fler regionbussar taktas kan det uppstå kapacitetsproblem vid det nya regionbushållplatsläget i centrum. Mer om detta i avsnitt 4.12.2.

Linje 101 har gott om tidtabellsutrymme på ändhållplatserna, vilket skulle kunna utnyttjas med en mindre förlängning i någon eller båda linjeändarna. Det finns alltså tidsutrymme att göra detta.

Linje 102 får en tajt vändning i Aspås och det kan bli tufft att hinna med tidtabellen. För att säkerställa att rutten är möjlig att köra på under en timme bör sträckan testköras.

4.4.36

FORDON FÖR REGIONBUSSTRAFIKEN

För regionbusstrafiken har ett liknande antal bussar bedömts att behövas som för dagens situation i regionen. I dagsläget har bussbehovet beräknats till 58 stycken fordon. Dessa fordon har antagits att stå till förfogande även i ett framtida scenario.

Beräknat bussbehov för regionbusstrafiken i åtgärdsförslaget är 59 stycken bussar. Det krävs alltså ytterligare ett fordon i förhållande till dagens situation.

Om framtida bussflotta ska bytas ut kan det rekommenderas att linje 100X, linje 101 och linje 102 får nya 15 meters boogiebussar med en låggolvsdel för största möjliga tillgänglighet för funktionsnedsatta. Det kan dessutom finnas ett stort symboliskt värde i att linje 100X får en egen design som sticker ut för att på så vis ännu tydligare markera den som en expressbusslinje. En linjes status kan ha en stor påverkan på hur resenären upplever linjen och hur attraktiv den är.

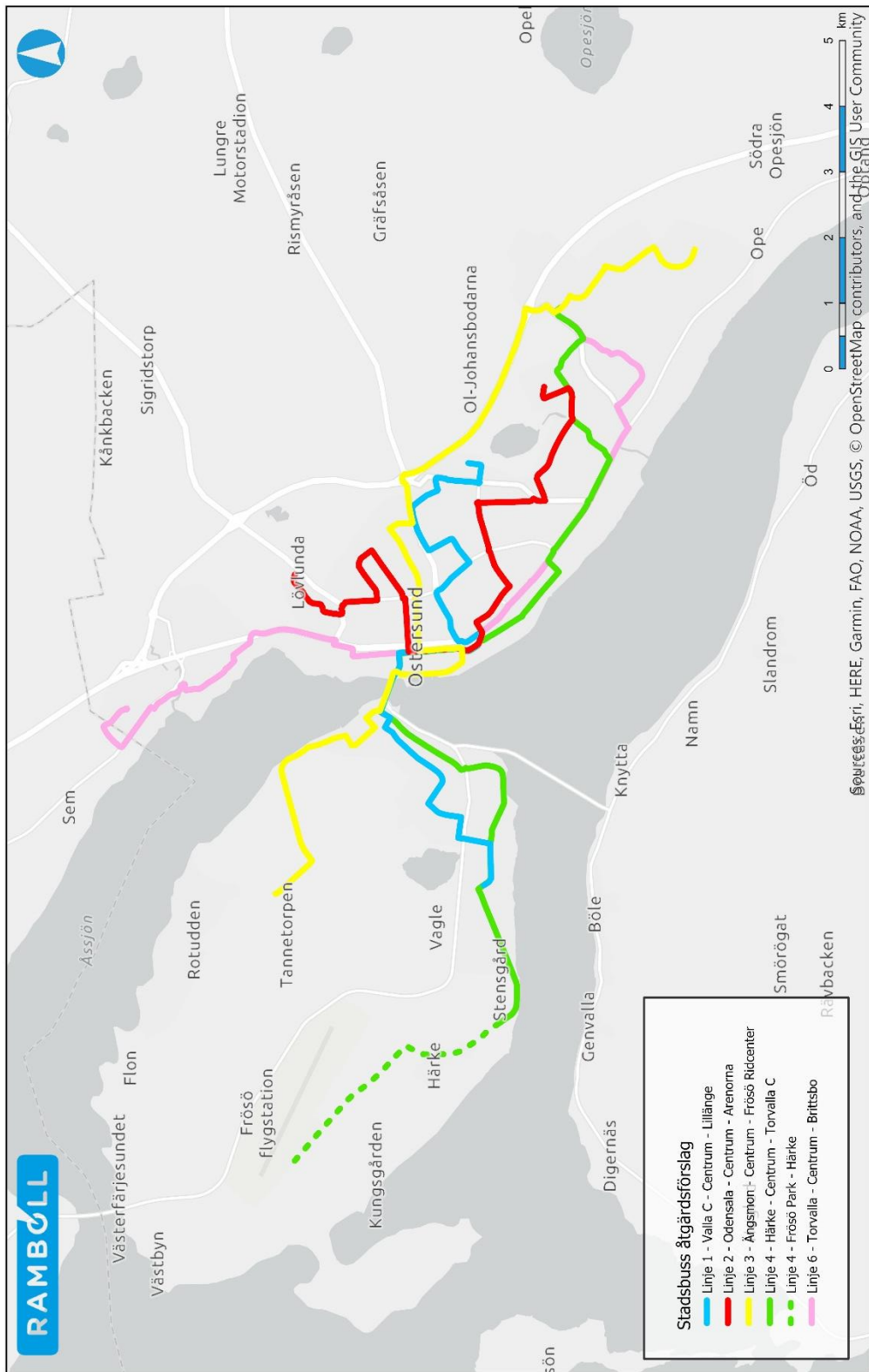
4.5

LINJEDRAGNING STADSBUSS

I kommande avsnitt presenteras de föreslagna linjesträckningarna för Östersunds nya stadsbussnät. Antalet linjer har minskat från dagslägets 10 till 5 linjer. Utöver det diskuteras även en eventuell servicelinje (flexlinje) i avsnitt 4.5.6.

Tanken med minskningen av antalet linjer har varit att förenkla stadsbussnätet i Östersund, som i dagsläget är en smula komplicerat för den ovane resenären. Målet har varit att skapa genomgående linjer genom kollektivtrafikstråket i centrala Östersund, samt att skapa gena linjer som fortsatt täcker stora delar av dagens upptagningsområde. Dessutom har slingor rätats ut så att trafiken går likadant i båda riktningar på en linje.

Avgränsningen mellan tätorts- och regiontrafiken kommer inte att ändras i förhållande till dagens nät. Det finns en tydlig avgränsning runt Östersunds tätort som precis som i dagsläget kommer att följas. Regionen har funderat kring att inkludera Ås och Brunflo i stadstrafiken då det är två inpendlingsorter i Östersunds närhet. Ramboll bedömer att behovet i tex. Ås inte är tillräckligt stort för att få ett stadsbussutbud, utan det föreslagna utbudet på linje 102 kommer att täcka Ås behov. Brunflo hade kunnat få ett stadsbussutbud, men vilket Brunflo faktiskt får med både linje 100X och linje 101. Att därför inkludera Brunflo i stadsbussnätet bedöms inte aktuellt. De tre nya regionbusslinjerna är ett sätt att stärka trafiken från inpendlingsorter till Östersund. Utbudet är därför bättre än för övriga regionbusslinjer, men fortfarande något sämre än stadstrafikens utbud.



Figur 72 - Linjenätsförslag för stadsbussnätet i Östersund.

4.5.1 LINJE 1



Figur 73 - Linjedragning för linje 1 samt hållplatsplacering.

Linje 1 är till stora delar en sammanslagning mellan dagens linje 1 och linje 9. Linje 1 är en genomgående linje som går mellan Valla på Frösön och Lillänge. Linjen är en viktig del av kollektivtrafiknätet i Östersund då linjen utgör en del av "X:et" i Östersund (tillsammans med linje 6) och står för stora delar av resandet i öst-västlig riktning i Östersund. Tanken med linje 1 har varit att slå ihop två starka linjer till en och erbjuda en linje med högt utbud under stora delar av dygnet. Linjen är även föremål för konvertering till el-buss vilket ställer krav på att det finns tillräckligt med reglertid i linjeändarna för att pantografladdning ska hinnas med. Tanken med linjen har också varit att skapa en gen och snabb linje genom staden. Undantaget finns vid Östersunds järnvägsstation, där en liten omväg görs. Denna omväg är mycket kort restidsmässigt och bidrar med en stor nytta för invånarna på Frösön, som nu får en direkt linje till järnvägsstationen.

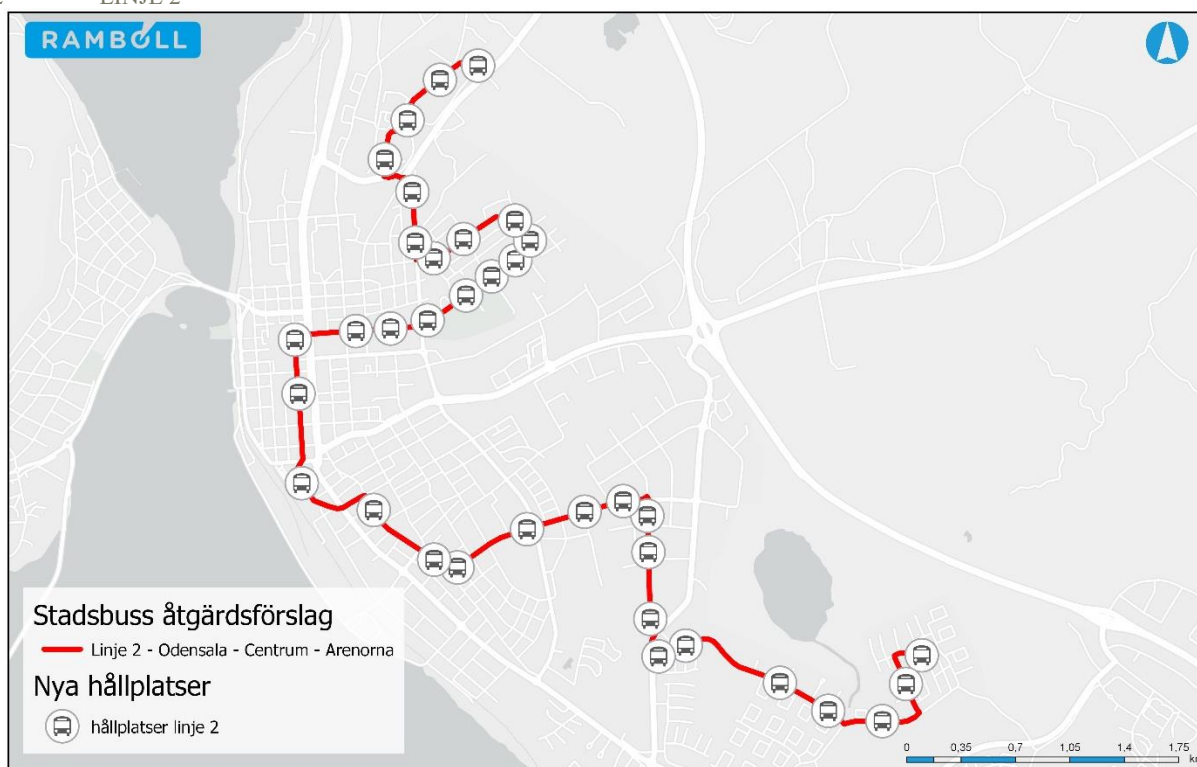
Linje 1 knyter samman områden som Valla, Lövså, Hornsberg, Centrum, Körfältet och Lillänge. Linjens körtid är 32 minuter, vilket säkerställer att det finns tidsutrymme för laddning i båda ändarna. Körsträckan är 11,1 kilometer. Linje 1 har 29 hållplatser på sträckan.

Linje 1 går från Valla Centrum där en vändslinga finns och där det bedöms finnas plats för en pantografladdare. Linjen går sedan via Konvaljevägen och Mällbyvägen upp till Lövså förskola och Lövså idrottsplats. Efter idrottsplatsen kör linjen vidare längs Fritzhemsgatan och passerar bland annat Östbergsskolan på vägen. Linjen svänger sedan ner till Frösövägen och stannar på Trädgårdsvägen där byte kan ske till linje 4 samt regionbussar. (Linjen skulle också kunna gå upp via Rådmansgatan så att byte kan göras med linje 3) Linjen passerar sedan Frösöbron för att sedan svänga in på Kyrkgatan och kollektivtrafikstråket. Linjen angör sedan Östersunds centrum innan den fortsätter till Östersunds järnvägsstation. Efter stationen svänger linjen först upp till Rådhusgatan och sedan Stuguvägen. Linjen

svänger ner på Krondikesvägen och passerar Blomängen innan den svänger in på Tegelbruksvägen (täcker linje 8). Linje 1 går sedan runt området Körfältet, passerar förskolan Mosippan för att sedan svänga ner mot Lillänges industriområde. Linjen svänger slutligen in på Hagvägen där ändhållplatsen är XL-bygg. Linje 1 skulle sedan kunna svänga in på Fagerbacken och sedan upp till Bilprovningen som ligger i direkt anslutning till bussdepån, där laddning kan ske i anslutning till bussdepån.

Med linje 1 nya linjedragning läggs linje 9 ner. Det innebär att en del hållplatser som tidigare angjorts av linje 9 nu kommer att dras in eller angöras av andra linjer. Hållplatser som inte längre trafikeras är bland de mer nämnda Frösön Lövsta, Frösön Rådmansgatan, samt Voltvägen och Skiftesvägen. Då linjen är genomgående skapas möjligheten att bussarna beläggs jämnare i båda linjeändar samt i båda riktningarna. Att linje 1 dessutom trafikerar både Kyrkparken, centrum och stationen är en fördel för resenärerna. På så vis nås några av stadens viktigaste målpunkter med en direktresa. För resa i övriga nätet kan även smidiga byten göras i centrum till övriga stadsbusslinjer samt även regionbusstrafiken.

4.5.2 LINJE 2



Figur 74 - Linjedragning för linje 2 samt hållplatsplacering.

Linje 2 är till stora delar lik dagens linje 2 med undantaget att linjens slinga i norra ändan rätats ut, samt att linjen fått ny körsträcka mellan Odensala och centrum, där linje 2 nu fått ta en dagens linje 4 körväg på bland annat bussgatan mellan Odensala och Lillänge. Tanken med linje 2 har varit att bibehålla dagens struktur som en kompletterande linje (till linje 6) i nord-sydlig riktning samt på ett bättre sätt knyta samman det stora idrotts- och arenaområdet som ligger i nordöstra delarna av Östersund. Linje 2 är därför tänkt att ta ett stort ansvar för idrottande resenärer så att de får en tydlig koppling till idrottsområdet och skidstadion. Linjen kommer i förslaget att trafikera delar av kollektivtrafikstråket längs med Kyrkgatan och på så vis även trafikera några av stadens viktigaste målpunkter.

Linje 2 knyter samman områden som Odensala – Lillänge – Marielund – Odenslund – Centrum – Campus – Karlslund – Arenorna. Linjens körtid är 34 minuter och linjesträckningen är 11,5 kilometer. Linje 2 har 36 hållplatser längs linjen.

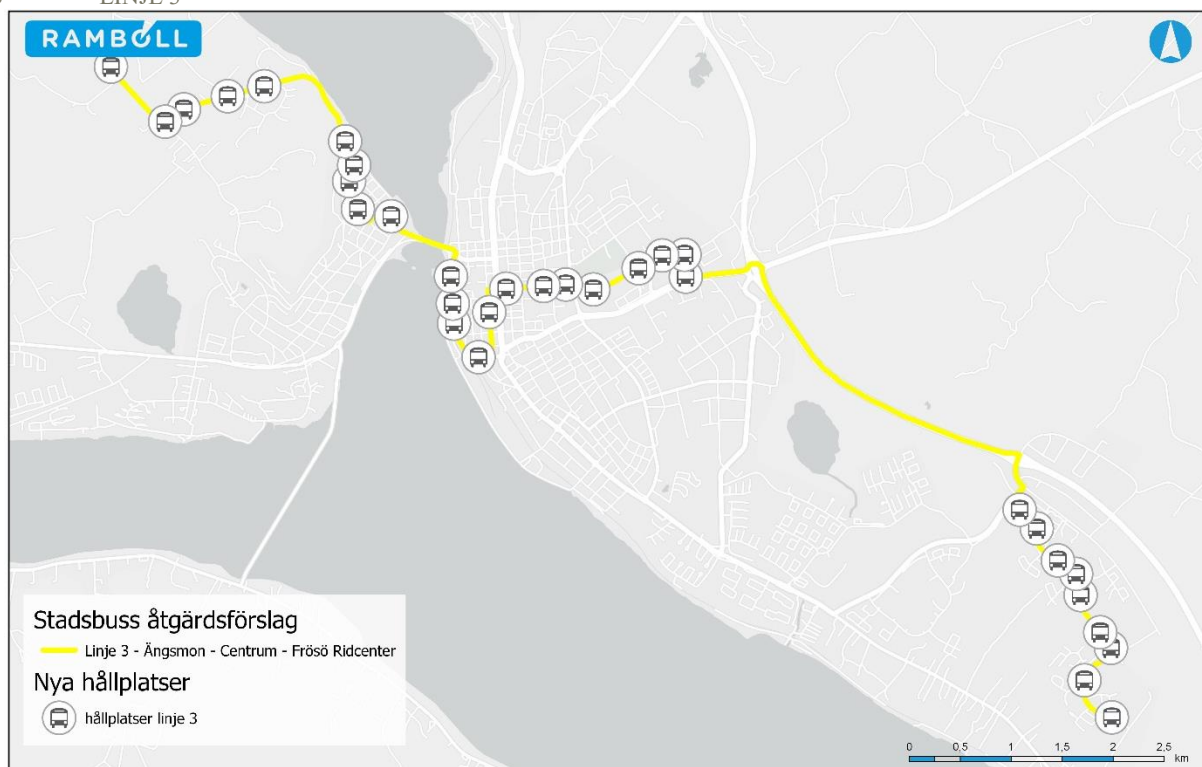
Linje 2 går från övre Odensala och närmare bestämt ändhållplatsen Dalripevägen. Linjen går sedan via Lillsjövägen innan den svänger av till Tranbärsvägen. Linjen passerar bland annat Odensala hälsocenter samt Lillsjöskolan. Linjen går sedan via bussgatan ner till Odenskogsvägen för att sedan köra upp mot Lillänge. Linjen täcker av sydvästra Lillänge där den passerar bland annat Återvinningen och Odenskogsvägen innan den svänger västerut på Fagerbacken. Linje 2 passerar sedan Maierlund och Fagerskrapan (tidigare har linje 8 trafikerat här) innan den svänger in mot centrum via Brunflovägen. Linjen passerar Frejagatan innan den svänger ner mot Östersunds järnvägsstation via Ringvägen. Efter kortare uppehåll kör linje 2 vidare längs kollektivtrafikstråket mot Östersunds centrum. Efter centrum passeras Kyrkparken innan linje 2 svänger österut på Samuel Perans gata. Linjen gör uppehåll vid Sportshallen och Litsvägen innan den kör upp mot Karlslund. Efter att linjen passerat Soliden och Skidspåret går linjen längs Eriksbergsvägen ner till Genvägen. Linjen går sedan förbi Skidstadion innan linjen går in på Arenavägen och passerar ICA-Maxi. Efter ICA-Maxi passerar linje 2 Jämtkraft Arena innan linjen når ändhållplatsen utanför Östersunds Arena. Linjens körtid gör att det i framtiden är möjligt att konvertera linjen till en el-busslinje då det finns tidsutrymme vid bägge linjeändar. Det bedöms även finnas plats för pantografladdare på respektive ändhållplats.

Med linje 2 nya körväg försvinner ett par hållplatser från linje 2, men som istället trafikeras av nya linje 4 eller linje 6. Med linje 2 nya linjedragning klipps även slingan i den norra ändan av, vilket skapar en enkelhet för resenären då resan nu ser likadan ut i båda riktningar. Linje 2 är genomgående vilket ökar möjligheterna för en jämnare beläggning på linjen i båda linjeändar samt i båda riktningar.

Hållplatser som försvinner på linje 2 är bland annat Pampasvägen, Norra infanterivägen, södra infanterivägen samt Norra Gröngatan.

4.5.3

LINJE 3



Figur 75 - Linjedragning för linje 3 samt hållplatsplacering.

Linje 3 är till stora delar en sammanslagning mellan dagens linje 5 och dagens linje 14. Linje 14 linjeända ser nästan ut som i dagsläget med ett litet undantag i centrum. Linje 5-ändan har klippts upp och trafikerar nu endast den norra sidan av Östberget. Dessutom trafikerar linje 3 även Östersunds Västra Station och Strandgatan för att täcka den nya exploatering som sker längs vattenlinjen. Tanken med linje 3 har varit att knyta ihop dagens linje 5 som inte är genomgående genom centrum, med en linjeända på "fastlandssidan". Då nya linje 2 nu täcker arenaområdet får linje 14 istället slås ihop med linje 5. Linje 3 blir i förslaget enda linje att trafikera Ångsmon.

Linje 3 knyter samman områden som Ångsmon – Torvalla – Erikslund – Centrum – Storsjöstrand – Hornsberg – Tanne ridskola. Linjens körtid är 38 minuter och linjesträckningen mäter 17 kilometer. Linje 3 har 33 hållplatser längs linjen.

Linje 3 går från Ångsmon och ändhållplatsen Rapsvägen för att sedan gå upp mot Torvalla Centrum. Efter att linjen passerat Torvalla går linjen ut mot trafikplats Torvalla och sedan ut på E14 mot Östersund. Linje 3 svänger av i trafikplats Odenskog och kör på Stuguvägen innan den svänger norrut på Erikslundsvägen. Linjen passerar bussgatan och svänger ner på Ryttervägen. Linjen passerar bland annat Jämtlands Gymnasium Fyrvalla innan linjen korsar Genvägen. Linjen kör sedan längs Biblioteksgatan och passerar bland annat Campus. Linjen passerar Rådhusgatan innan den svänger söderut mot centrum. Efter centrum kör linjen längs kollektivtrafikstråket innan den svänger ner på Gränsgatan där en hållplats kopplad till Järnvägsstationen skapas. Linje 3 fortsätter sedan ner på Strandgatan och gör uppehåll på bland annat Västra Station. Linjen går sedan via Frösöbron upp till Hornsberg där linjen bland annat gör uppehåll på Fjällgatan. Linjen svänger sedan ner mot Bergsgatan

och kör norrut. Linjen passerar Frösö Zoo innan den i korsningen med Byvägen och Tanne svänger upp mot Ridhuset som också är ändhållplats för linje 3.

Med linje 3 försvinner ett par hållplatser som tidigare trafikerats av linje 5 och linje 14. En del av hållplatserna som tidigare fanns längs linje 14 kommer att täckas av nya linje 2. Det stora ”hållplats-tappet” sker längs Byvägen på Frösön, där bland annat hållplatserna Fröstornet, Berge, Tanne och Ladängen. Resandet på dessa hållplatser är i dagsläget lågt vilket kan göra bortplockandet mer försvarbart än om resandet på dessa hållplatser varit högt.

Med nya linje 3 fås en genomgående linje där linjesträckningen är gen, undantaget en mindre omväg sett ur ”fägelvägsperspektivet” då linje 3 går ner på Strandgatan. Anledningen till det motiveras genom att Östersunds centrum trots allt har en viss höjdskillnad inom staden och det kan vara besvärligt att ta sig upp till Östersunds Centrum. Dessutom exploateras områden längs Strandgatan och det kan finnas ett stort värde i att Strandgatan får en linje. Det har flaggats från kommunens sida att det finns framkomlighetsproblem på Strandgatan under morgnar och eftermiddagar. Dessa uppstår vid cykelpassagen vid Samuel Permans gata. Ramboll föreslår att trafiksituationen för denna korsningspunkt ses över då vinsten av en kollektivtrafiklinje längs Strandgatan bedöms vara stor.

Med linje 3 får boende i närheten av Frösö Zoo ett betydligt bättre utbud än i dagsläget, vilket potentiellt kan leda till ett betydligt större resande där än i dagsläget. Området runt Frösö Zoo är också utpekat för kommande utbyggnader.

4.5.4 LINJE 4



Figur 76 - Linjedragning för linje 4 samt hållplatsplacering. Alla turer går inte till Frösö Park vilket förklaras av den streckade gröna linjen.

Nya linje 4 påminner till stora delar om dagens linje 4 samt dagens linje 3. Ändhållplatserna är samma som i dagsläget men linjesträckningen mellan dessa ändhållplatser skiljer sig åt. Tanken med linje 4 har varit att täcka Valla och Frösö (Frösö Park) med två linjer (linje 4 och linje 1) istället för som i dagsläget fem linjer (linje 1, linje 3, linje 4, linje 5 och linje 9). Linje 4 ska vara genomgående och ha en rak körväg längs sträckan. Linje 4 kommer också att uppta en stor del av det framtida resandet söder om Järnvägsstationen, etapp 2 av Storsjöstrandutbyggnaden.

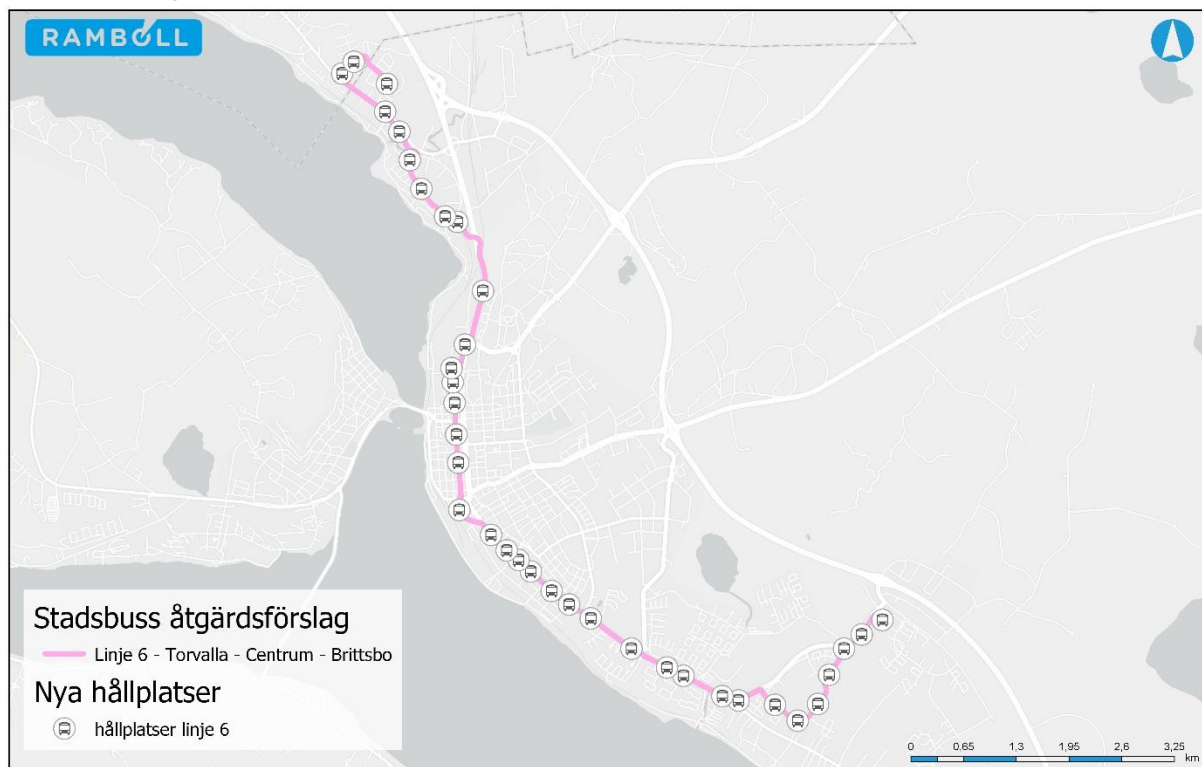
Linje 4 knyter ihop områden som Frösö Park – Härke – Valla – Frösö – Centrum – Storsjöstrand – Västra Odensala och Torvalla. Linjens körtid är 53 minuter och linjesträckningen mäter 19,5 kilometer. Linje 4 har 49 hållplatser längs linjen.

Linje 4 går från Frösö Park där förslaget är att hälften av turerna på linje 4 går hela vägen till Frösö Park. Linjen går sedan längs Stockevägen ner mot Valla och Härke. I höjd med Frösö Kyrka svänger linjen ner på Peterson Bergers väg där linjen bland annat passerar Härke. Härke blir ändhållplats för hälften utav turerna på linje 4. Efter Härke går linjen vidare ner till Vallsundsvägen och går på den vägen upp till Önevägen. På vägen passeras Vallaskolan. När linjen svängt in på Önevägen passeras Valla Centrum där byte kan ske till linje 1. Linjen fortsätter sedan på Önevägen och går vidare mot Frösö Strand där många viktiga arbetsplatser finns. Efter att linjen passerat Frösö Strand går den vidare till Frösövägen och passerar bland annat Östbergsskolan och Trädgårdsvägen (byte till linje 1) innan linjen går över Frösöbron. Linje 4 passerar sedan centrum via kollektivtrafikstråket på Kyrkgatan innan den når järnvägsstationen. Linje 4 går sedan längs Bangårdsgatan och passerar bland annat Willys. Linje 4 svänger sedan av mot Odenbacken för att sedan svänga ut på Rådhusgatan mot Torvalla. Efter ett uppehåll på Campingen går linjen vidare och passerar Tavelbäcksskolan innan linjen svänger upp mot Odensala på Lillsjövägen. Linje 4 går sedan via hållplatserna Lillsjöskolan och Tjädervägen upp till Torvalla och ändhållplatsen Torvalla Centrum.

Med linje 4 försvinner framför allt ett par hållplatser på Rödövägen, bland annat Valla Norra, Vagled och Snorres väg. Övriga hållplatser täcks av övriga linjer och framför allt linje 2 som går i linje 4 tidigare korridor.

Med linje 4 fås en genomgående linje som i stora drag trafikerar ”hela Östersund”. Linjen trafikerar även stationen vilket gör att boende i Härke, Valla, Frösö Park samt Frösö Strand får en direktlinje till järnvägsstationen. Dessutom får Torvalla fortsatt försörjning av två linjer. Linje 4 skulle vid ett utbyggt Torvalla industriområde i framtiden kunna förlängas till Torvalla industriområde som ligger norr om E14.

4.5.5 LINJE 6



Figur 77 - Linjedragning för linje 6 samt hållplatsplacering.

Linje 6 kommer att i förslaget behållas som den ser ut i dagsläget. Linjen är dagslägets mest använda stadsbuss och har i dagsläget högst resande bland stadsbusslinjerna. Linje 6 har en gen linjedragning och är dessutom genomgående genom centrum. Antalet hållplatser längs sträckan har bedömts rimligt. Endast en hållplats föreslås att plockas bort, nämligen Ringvägen, som hamnar för nära det nya hållplatsläget vid Östersunds Järnvägsstation.

Linje 6 knyter ihop områden som Torvalla – Västra Odensala – Centrum – Sjukhuset – Lugnvik – Brittsbo. Linjens körtid är 40 minuter och linjesträckan mäter 14,5 kilometer. Antalet hållplatser är i förslaget 37 stycken.

Linje 6 blir en del av det så viktiga tidigare nämnda ”X:et” genom Östersund. Linje 6 kommer att stå för majoriteten av resandet i nord-sydlig riktning. Linje 6 kommer fortsatt att ha 10-minuterstrafik i peak.

4.5.6

SERVICETRAFIK

Ramboll har inte tagit fram ett förslag på linjesträckning för en servicelinje inom Östersund. Den stora anledningen till det är att stora delar utav stadens befolkning nås. De områden som identifierats som områden med behov av eventuell servicetrafik är bland annat östra delarna av Lugnvik (som tidigare täcktes av linje 8) samt Lugnviks industriområde.

En on-demand-linje med servicetrafik kan vara en lösning för att försörja dessa områden. Trafiken kan i så fall beställas så att de personer som behöver extra service kan bli hämtade i närheten av deras bostäder och sedan köras väldigt nära den målpunkt som deras resa har.

Ett alternativ till en servicelinje är att linje 15 behålls och att den förutom Lugnviks industriområde även täcker östra delarna av Lugnvik. Det skulle innebära ett par turer per dag som tar resenärerna in till Östersunds Centrum och möjligtvis också till Järnvägsstationen.

Ett tredje alternativ är att lösa situationen med autonoma skyttlar som kan plocka upp resenärer närmre deras bostäder och sedan transportera dessa till en hållplats mer högkvalitativ kollektivtrafik, exempelvis Lugnviks centrum där linje 6 angör. I dagsläget är tekniken inte helt genomarbetad och det finns hastighetsbegränsningar för metoden som kan sätta begränsningar i dess attraktivitet. Men på sikt kan metoden på ett kostnadseffektivt sätt transportera människor till bytespunkter med frekvent konventionell kollektivtrafik.

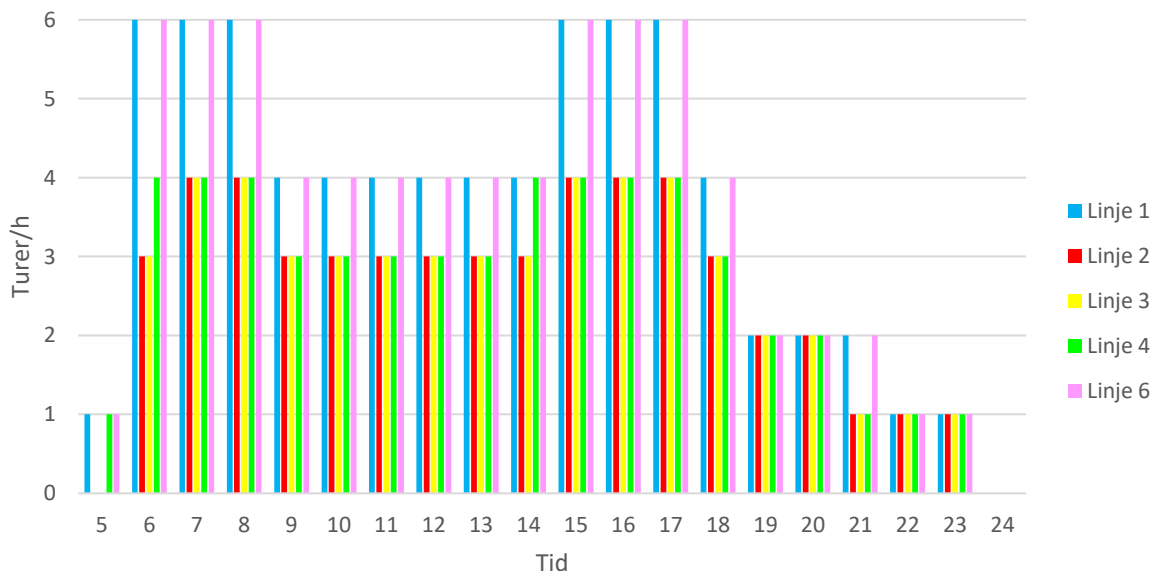
4.5.7

TURUTBUD

Hur mycket trafik som sätts in på de olika linjerna har en stor påverkan på resandeeffekterna och ett ökat utbud bidrar till att öka attraktiviteten och antalet resande. Det nya linjenätet är tänkt att ha en bättre struktur än dagens nät där det ska gå att ta sig var som helst i kollektivtrafiksystemet med endast ett byte. Takttrafik är ett effektivt sätt att genomföra en sådan kollektivtrafik.

Till skillnad från dagens linjenät där tidtabellerna är oregelbundna föreslås ett turutbud under vardagar där det som minst är 3 turer per timme (20-minuterstrafik) mitt på dagen medan det i rusning är minst 4 turer per timme (15-minuterstrafik) för samtliga linjer. Linje 1 och linje 6 kommer att få en turtäthet på 6 turer i timmen (10-minuterstrafik) under rusning och 4 turer i timmen mitt på dagen. Anledningen till att dessa linjer får ett högre utbud är att de skapar ett "X" genom Östersund och täcker därför stora delar av staden. Om dessa linjer dessutom har ett bättre utbud under hela dagen kan fortfarande stora delar av linjenätet nås, även på exempelvis sena kvällar.

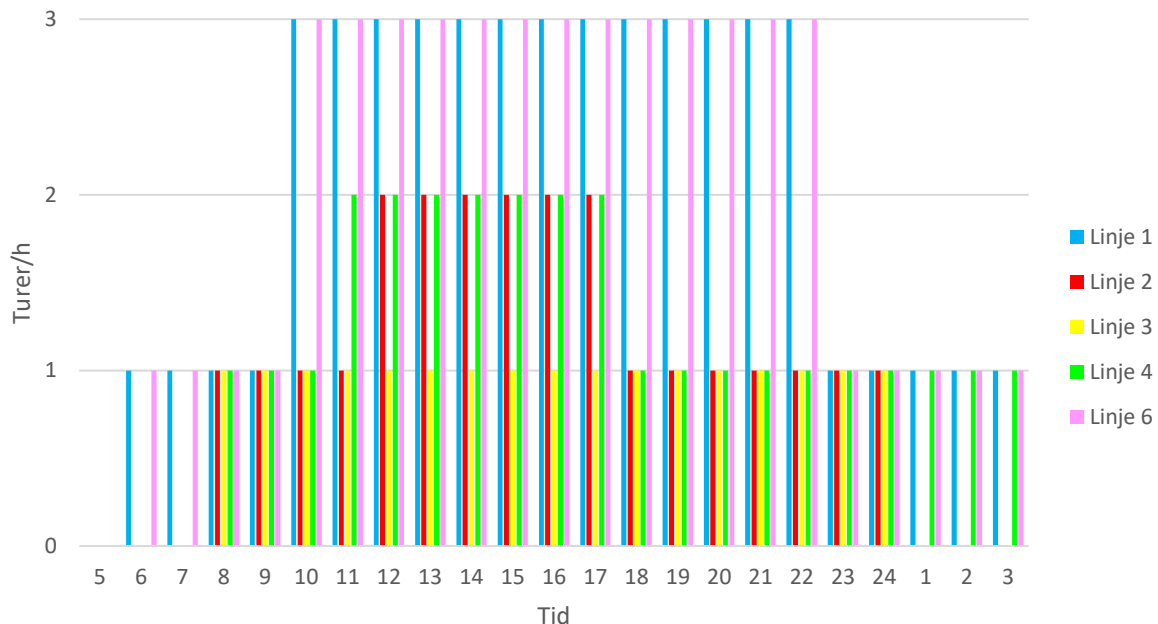
Målet med utbudsförslaget har också varit att säkerställa ett bra utbud ut på kvällstimmarna. I Figur 78 nedan presenteras utbudsförslaget för stadstrafiken.



Figur 78 - Utbudsförslag för stadstrafiken under vardagar.

Öppettiderna är från cirka klockan 05 på morgonen fram till klockan 24 på kvällen.

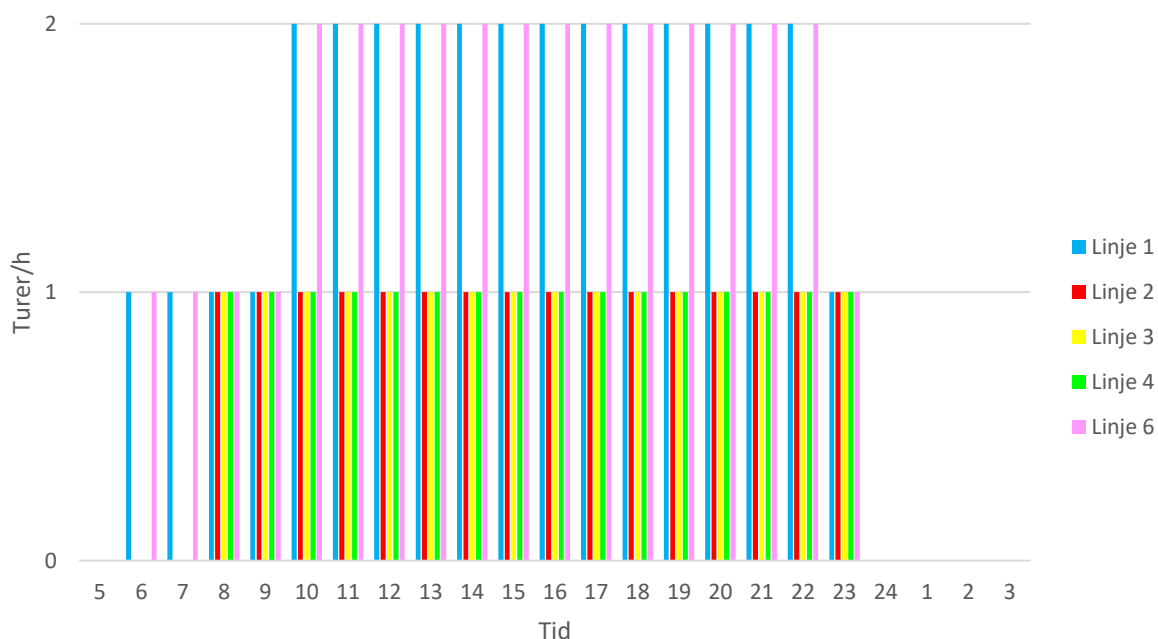
I Figur 79 nedan presenteras det föreslagna utbudet under lördagar.



Figur 79 - Utbudsförslag för stadstrafiken under lördagar.

Samtliga linjer har minst timmestrafik under lördagar. Linje 1 och linje 6 har en lång öppettid från klockan 06 till klockan 03 på natten. Mitt på dagen har linjerna ett något högre utbud undantaget linje 3, som har timmestrafik under hela lördagen. Detta motiveras genom att både dagens linje 5 och linje 14 har timmestrafik eller sämre. Därför antas inte behovet av halvtimmestrafik mitt på dagen finnas. På sikt kan den situationen dock ändras och då kan det bli aktuellt att höja utbudet även på linje 3 mitt på dagen. Anledningen till att linje 2 har halvtimmestrafik mitt på dagen är då den trafikerar många av de idrottsförknippade målpunkter som finns i staden, vilket då innebär att idrottande resenärer har ett bra utbud att utnyttja till och från träning/match.

Under söndagar föreslås utbudet för stadstrafiken se ut enligt Figur 80 nedan.



Figur 80 - Utbudsförslag för stadstrafiken under söndagar.

Utbudet under söndagar är fortsatt bra för linje 1 och linje 6. Linje 1 och 6 bedöms behöva ett utbud på 2 turer/h under i stort sett hela dagen. Övriga linjer har timmestrafik och öppettiderna är från klockan 06 på morgonen till klockan 24 på kvällen.

4.5.8

PRINCIPTIDTABELL STADSBUSS

För att skapa ett tydligare och enklare kollektivtrafiknät kan mycket vinnas i tidtabellsupplägget. Om strukturen är oregelbunden och avgångarna går på olika minuttal under olika tidpunkter på dagen så skapar det en rörighet och förvirring för resenären. Östersunds stadsbusstrafik har sådana tidtabeller vilket därför föreslås att ändras till avgångstider på fasta klockslag, som är samma timme för timme. I **Bilaga principtidtabeller** presenteras därför ett förslag på principtidtabell för stadsbusslinjerna under rusning (peak), då trafikutbudet är som störst.

Den här principtidtabellen bygger på ett takttrafikupplägg. Det innebär att samtliga linjer angör en central bytespunkt samtidigt så att snabba byten kan ske mellan linjerna. Detta för att hela stadsbussnätet ska kunna nås med maximalt ett byte. Bytestiden i centrum är satt till 2 minuter för att byte ska hinnas med. För lång hållplatstid där påverkar resenärer som ska åka vidare efter centrum för negativt.

Takttrafik kräver under korta perioder ett visst utrymme för att samtliga linjer ska kunna få plats. För Östersunds centrum diskuteras detta vidare i avsnitt 4.12.2.

4.5.9

HÅLLPLATSFÖRÄNDRINGAR

Med det nya stadsbussnätet försvinner ett par hållplatser i stadsbussnätet. Dessa presenteras i Tabell 8 nedan. Hållplatser för respektive linje i åtgärdsförslaget illustreras dessutom i Figur 73-Figur 77.

Tabell 8 - Hållplatsförändringar på grund av åtgärdsförslaget.

Hållplats	Tidigare linje
Brunnsgränd	1, 2, 4, 6, 8, 9, 14
Valla Norra	3
Vagledsbacken	3
Vagled	3
Snorres väg	3, 9
Lövsta	9
Ullberget	1
Krönet	5
Tornvägen	5
Ladängen	5
Långåker	5
Berge	5
Tanne	5
Sportvägen övre	5
GB-backen	5
Elsasvägen	5
Kaptensgatan	5
Travbanan	8
Röjarvägen	8
Marielundskyrkan	8
Träffens dagcenter	8
Storsjöbadet	8
Scandic Syd	8
Krubbvägen	4
Akademigatan	14
Akademigatan södra	14
Norra infanterigatan	2, 14
Södra infanterigatan	2, 14
Tallbäcksvägen	2, 14
Korthållstigen	14
Pumpmakargränd	8
Kopparslagargränd	8
Färgargränd	8
Alpbacken	5
Stora Kyrkan	2
Torgbrinken	2

Den hållplats med störst resande som plockas bort är Brunnsgränd. Detta görs för att hållplatsavståndet mellan det nya regionbussläget på Kyrkgatan mellan Thoméeagränd och Tullgatan kommer för nära

Brunnsgränd. Dessutom blir det ett för kort hållplatsavstånd till nya hållplatsen vid Östersunds Järnvägsstation.

De nya stadsbusslinjerna kommer i de flesta fall att angöra befintliga hållplatser. På ett par ställen behöver nya hållplatser byggas. I Tabell 9 nedan presenteras trafikerade hållplatser på respektive linje. Det anges om hållplatsen är helt ny.

Tabell 9 - Hållplatser per linje i stadstrafiken.

Hållplatser per linje	Ny hpl?		Ny hpl?
Linje 1		Linje 2	
Valla Centrum		Dalrievägen	
Frösön Lakevägen		Vipvägen	Ja
Frösön Södra Mjällevändan		Lillsjöskolan	
Frösön Kronvaljevägen		Vickervägen	
Frösön Lövsta IP		Ärtvägen	
Frösön Källparken	Ja	Stickvägen	
Frösön Östbergsvägen		Nålvägen	
Frösön Sportvägen		Hästuppassagen	
Frösön Nybovägen		Återvinnningen	
Frösön Ruuthsvägen		Odenskogsvägen	
Frösön Trädgårdsvägen		Montörvägen	
Färjemansgatan		Stallbacken	
Kyrkparken		Fagerskrapan	
Östersunds Centrum		Repslagargatan	Ja
Östersunds Järnvägsstation	Ja	Fagervallsgränd	
Södra Gröngatan		Frejagatan	
Skolgatan		Östersunds Järnvägsstation	Ja
Fyrvallaknuten		Östersunds Centrum	
Parkskolan		Kyrkparken	
Blomängen		Sporthallen	
Palmerantzskolan		Litsvägen	Ja
Taptogränd		Tennishallen	
Reveljgränd		Björkbacka	
Reveljen		Grindstuvägen	
Krutvaktargränd		Remonthagen	
Mosippan		Soliden	
Lillänge		Skidspåret	
XL-Bygg		Eriksbergsvägen	
		Drevstigen	
		ÖSK-Vägen	
		Lägdevägen	
		Arenavägen	

		ICA Maxi	
		Jämkraft Arena	Ja
		Östersund Arena	Ja
Linje 3		Linje 4	
Rapsvägen		Frösö Tunnangränd	
Ladsved		Frösö Cronstads väg	
Vetevägen		Frösö Gripengränd	
Stenbäcksslätten		Frösö Stocketitt	
Skogvaktarvägen		Frösö Rise	
Jägmästarvägen		Frösö Kyrka	
Mimergården		Sommarhagen Övre	
Nävervägen		Sommarhagen Nedre	
Torvalla C		Mickelsgård	
Erikslundsvägen	Ja	Frösö Härke	
Gillevägen	Ja	Frösö Valsundet	
Erikslund		Frösö Sjövalla	
Tallvallen		Frösö Sessero	
Fyrvallavägen		Frösö Frimans väg	
Genvägen		Frösö Videvägen	
Campus		Frösö Vallaskolan	
Jämtlands Gymnasium	Ja	Valla Centrum	
Östersunds centrum		Frösö Lakevägen	
Ringvägen (Östersunds centralstation)	Ja	Frösö Hårdvallsvägen	
Thomégränd	Ja	Frösö Mjällebacken	
Postgränd	Ja	Frösö Strand	
Östersund Västra Station	Ja	Frösö Önet	
Bergsgatan		Frösö Fornborgsvägen	
Fjällgatan		Frösö Frösödalstorg	
Parkgatan	Ja	Frösö Västervik	
Parkstigen		Frösö Östbergsskolan	
Bergvik		Frösö Nybo	
Frösön per Magnérs väg		Frösö Trädgårdsvägen	
Lövtorpsvägen		Färjemansgatan	
Frösö Zoo		Kyrkgatan	
Tannesvängen		Östersunds Centrum	
Frösö Ridcenter		Östersunds Järnvägsstation	Ja
		Nedre Frejagatan	
		Willys	
		Freskvägen	Ja
		Odensbacken	Ja (tredelad)

	Tavelbäcksskolan
	Koporten
	Arkeologvägen
	Lingonvägen
	Storsjöskolan
	Tranbärsvägen
	Lillsjöskolan
	Tjädervägen
	Naturreservatet
	Timmervägen
	Torvalla Centrum
Linje 6	
Torvalla C	
Timmervägen	
Naturreservatet	
Smällhögsvägen	
Tvärågränd	
Årågränd	
Gräftågränd	
Fäbodleden	
Odensalabacken	
Arkeologvägen	
Koporten	
Tavelbäcksskolan	
Campingen (Badhuset)	
Odenbacken	
Odensviken Rådhusgatan	
Trappgränd	
Verkmästargränd	
Mejeriet	
Furutorpskatan	
Östersunds Järnvägsstation	Ja
Östersunds Centrum	
Kyrkparken	
Östersunds Sjukhus	
Lugnevägen	
Jamtli	
Hofvallen	
Pibacken	

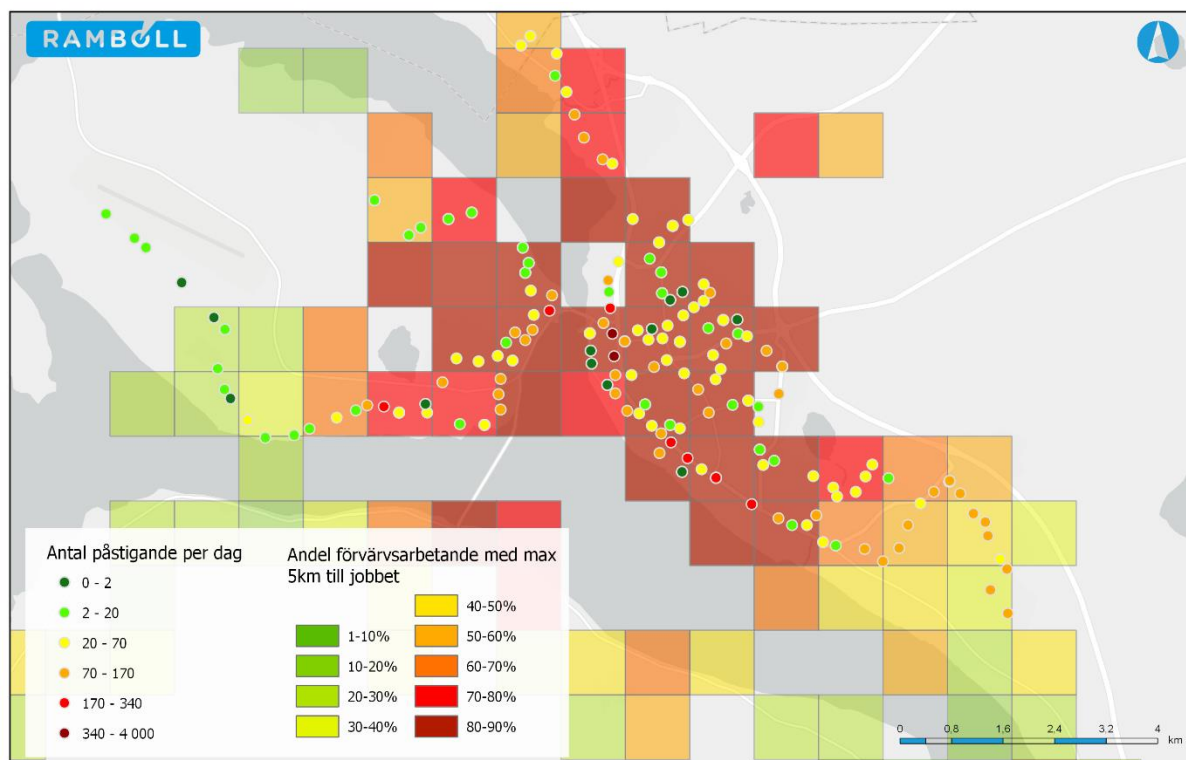
Anläggavägen	
Lugnviks Centrum	
Folkskolevägen	
Mjölnergård	
Östersem	
Semsåsågen	
Sånghusvägen	
Bofinkvägen	
Brittsbo	

Sammanlagt bedöms det att 16 nya hållplatser (31 hållplatslägen) behöver anläggas för stadsbussnätet. En utav hållplatserna, Odenbacken, blir en tredelad hållplats där två av lägena redan finns (placerade på Rådhusgatan) medan ett tredje läge placeras på Odenbacken.

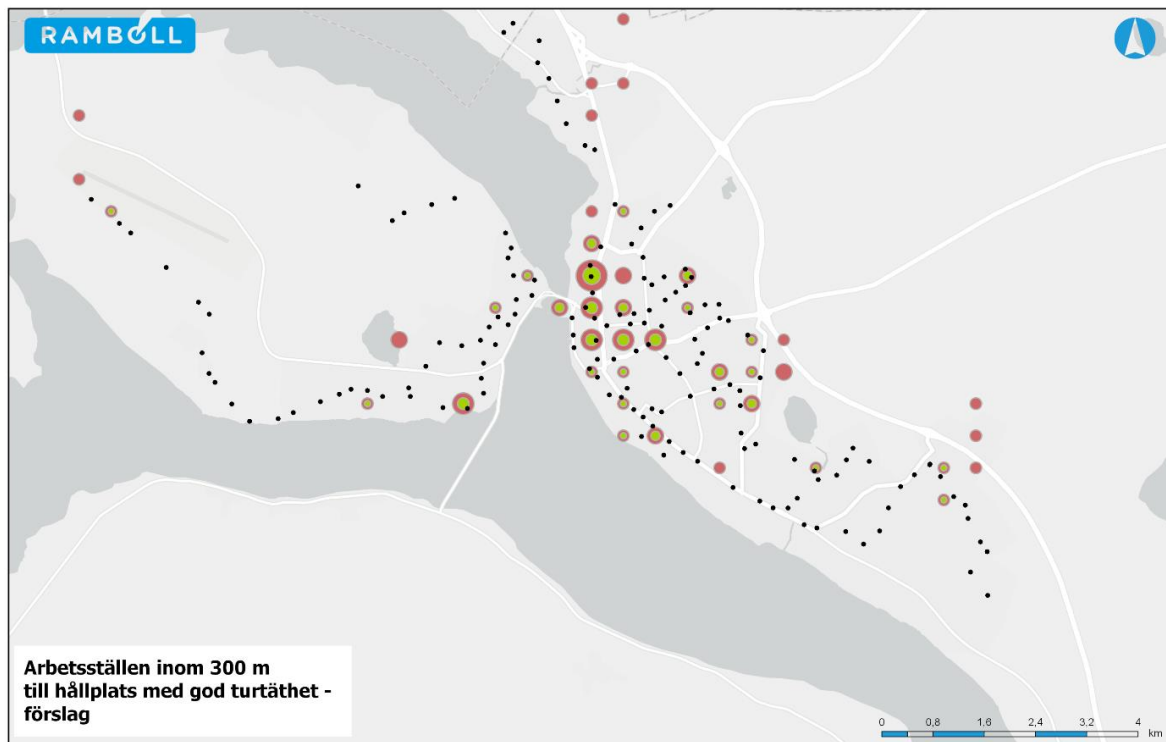
4.5.10

UPPTAGNINGSSOMRÅDE

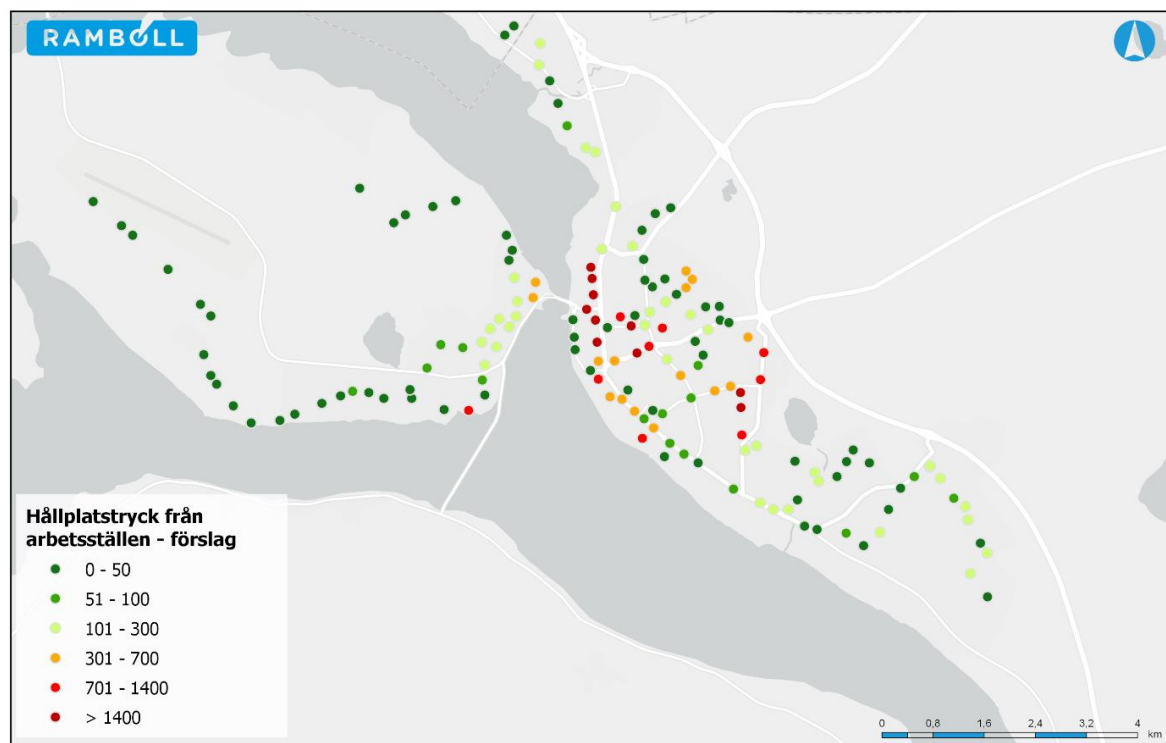
Vid detta projekts start mottogs en del GIS-material som illustrerar hur kollektivtrafiken kopplar till staden och de arbetsplatser och skolor som finns. En del av detta material presenterades i nulägesanalysen. Efter framtagandet av åtgärdsförslaget har detta material uppdaterats. Det presenteras i de följande figurena. I figuren nedan har antalet påstigande beräknats enligt elasticitetsberäkningar. Mer om detta i kapitel 4.9.



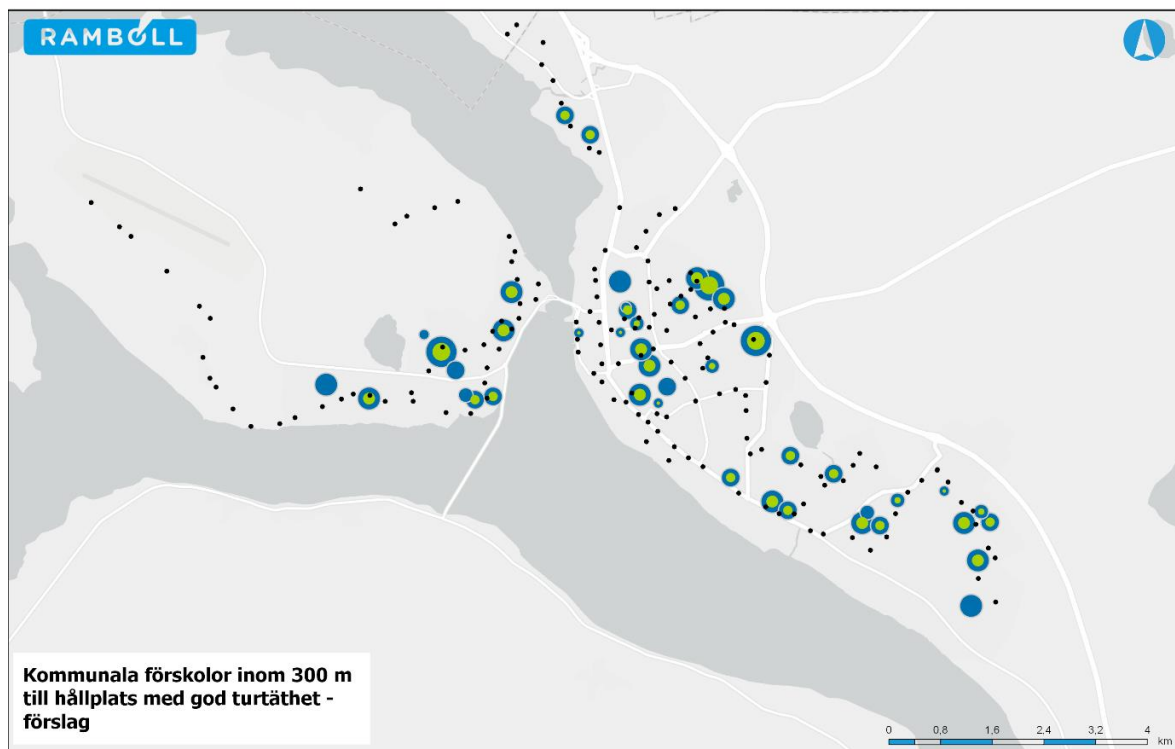
Figur 81 - Potential av aktiva transporter i Östersund kopplat till det nya linjenätet i Östersund.



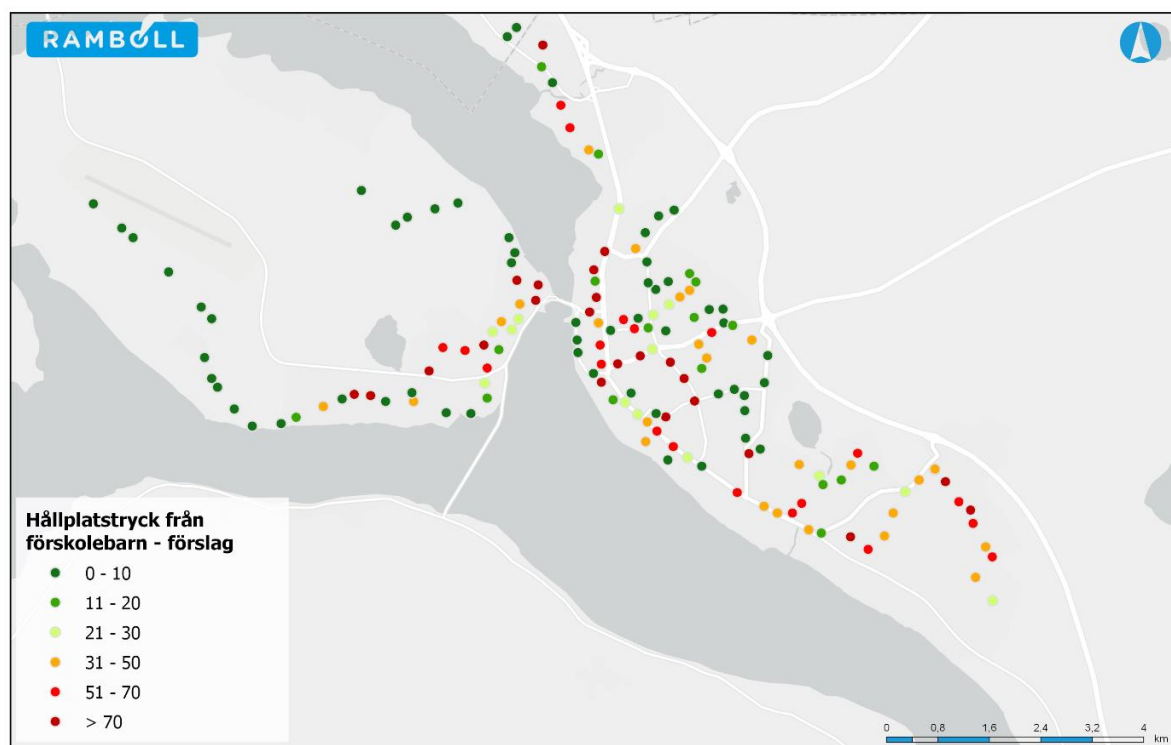
Figur 82 - Arbetsställen inom 300 m från nya stadsbusslinjenätet. Hållplatser med mindre än 4 turer/h (15 minuterstrafik) har sållats bort.



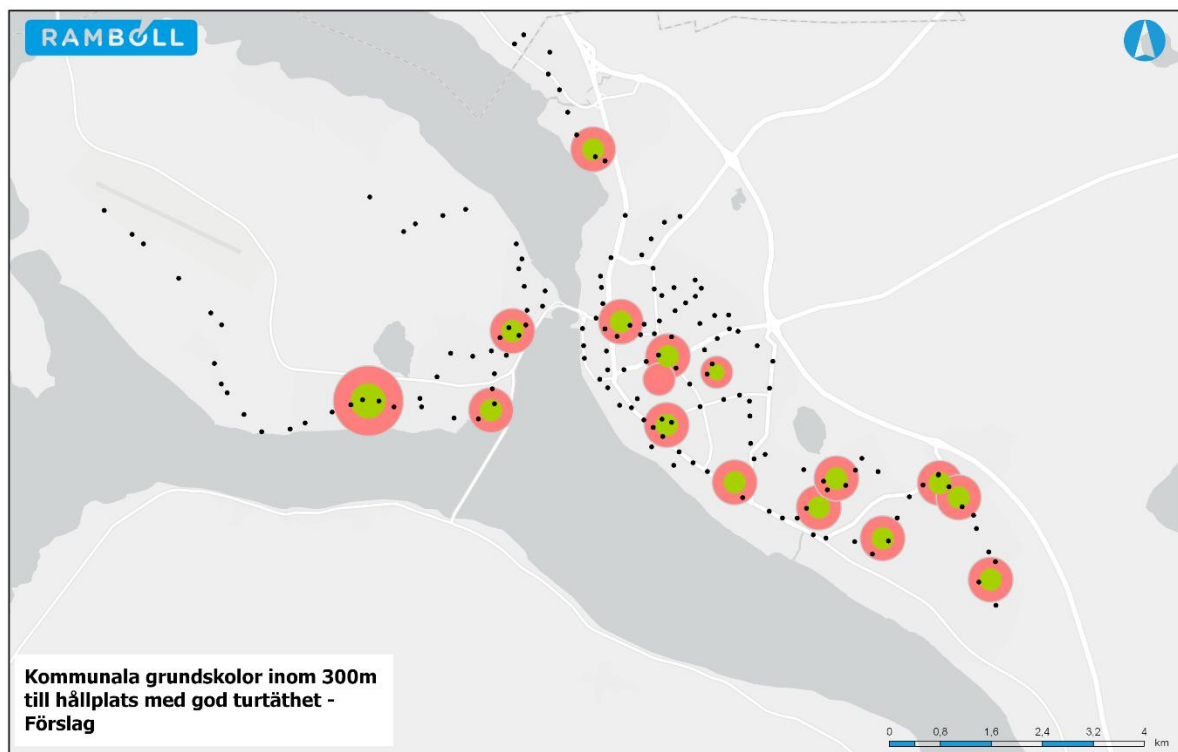
Figur 83 - Hållplatstryck från arbetsställen kopplat till det nya stadsbussnätet.



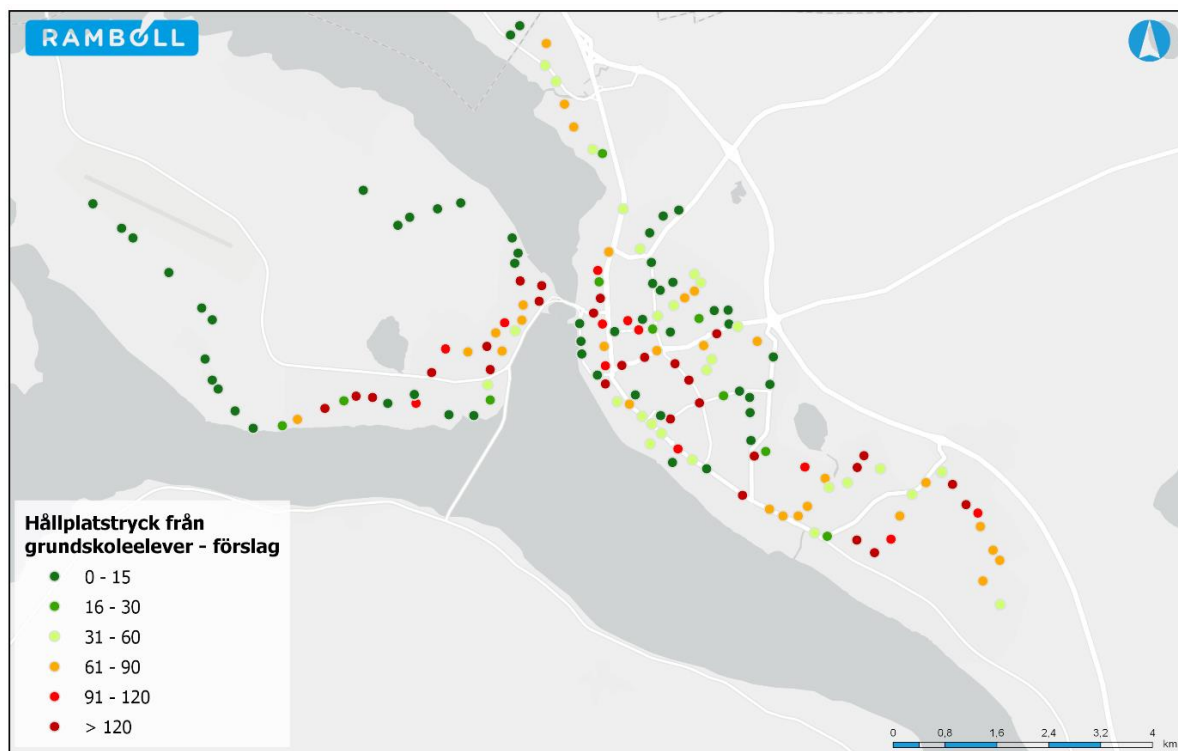
Figur 84 - Kommunala förskolor inom 300 m till hållplatser i nya stadsbussnätet. Hållplatser med mindre än 4 turer/h (15 minuterstrafik) har sällats bort.



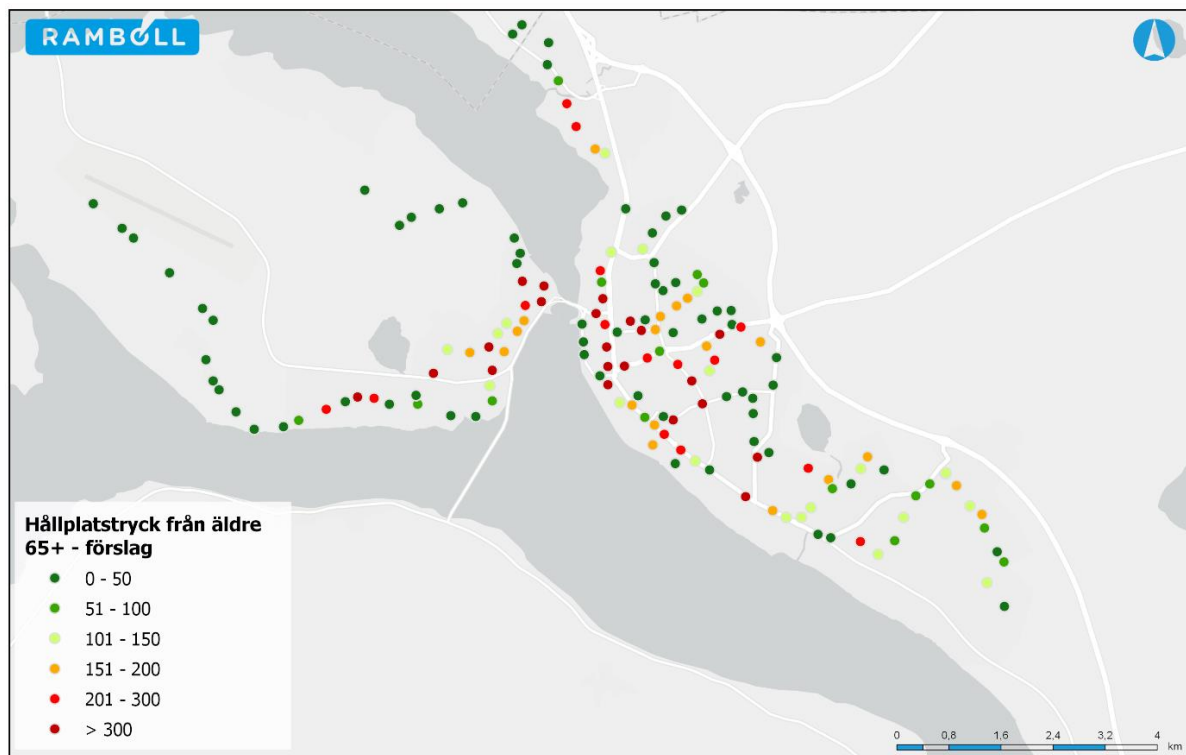
Figur 85 - Hållplatstryck från förskolebarn i nya stadsbussnätet.



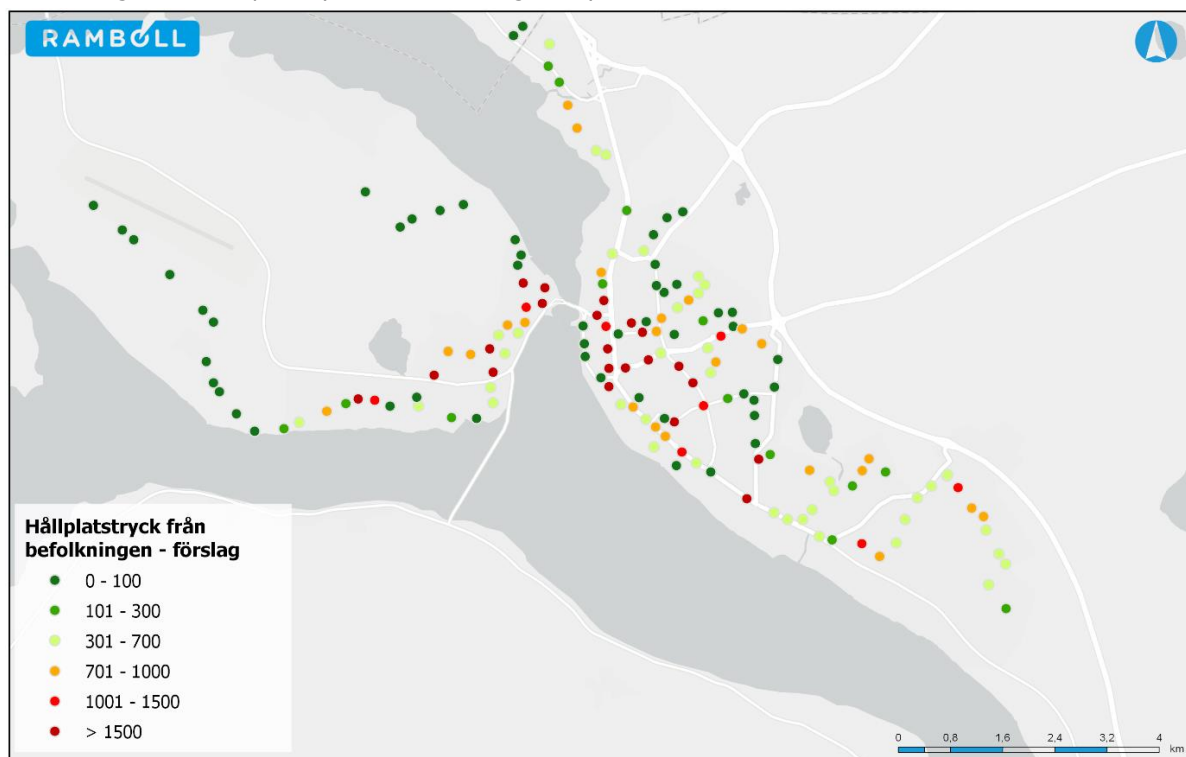
Figur 86 - Kommunala grundskolor inom 300 m till hållplats i nya stadsbussnätet. Hållplatser med mindre än 4 turer/h (15 minuterstrafik) har sållats bort.



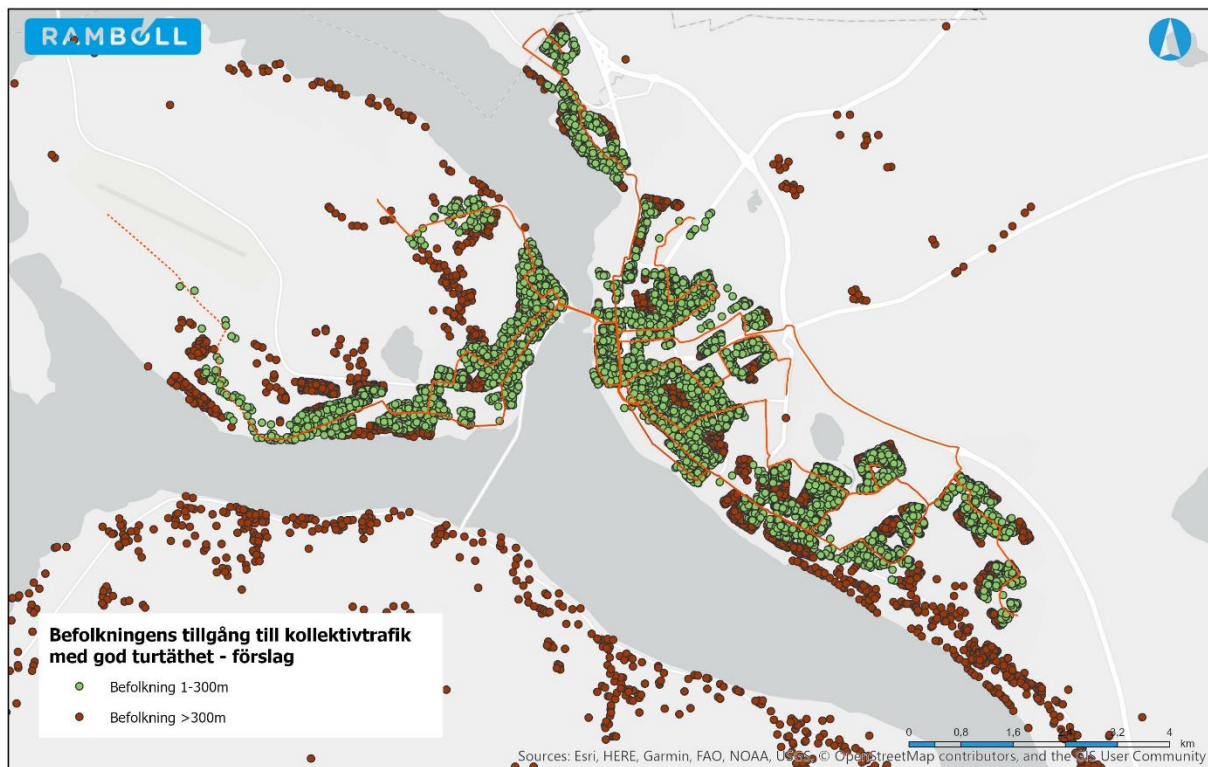
Figur 87 - Hållplatstryck från grundskoleelever i nya stadsbussnätet.



Figur 88 - Hållplatstryck från befolkningen i nya stadsbussnätet.



Figur 89 - Hållplatstryck från befolkningen i nya stadsbussnätet.



Figur 90 - Befolkningens tillgång till kollektivtrafik med god turtäthet. Grönt indikerar att befolkning har mindre än 300 m till hållplats med god turtäthet. Rött indikerar att hållplatsavståndet är längre än 300 m för befolkningen. Hållplatser med mindre än 4 turer/h (15 minuterstrafik) har sållats bort.

4.6

TÅGTRAFIK

Det finns i dagsläget tågtrafik inom region Jämtland Härjedalen på de olika banor som ligger i regionen. Trafikutbudet är dock bristfälligt och det kan vara svårt för pendlaren att pendla med tåg då antalet avgångar är sporadiska. Banorna som passerar regionen, Inlandsbanan och Mittbanan, har olika typer av trafik. På inlandsbanan trafikerar två tåg dagligen sträckan Mora – Östersund, under vissa perioder på året. På Inlandsbanan mellan Östersund och Gällivare trafikerar ett tåg dagligen under sommaren. På Mittbanan trafikerar måndag – fredag Norrtåg med 9 dubbelturer per dag på sträckan Sundsvall – Östersund, 5 dubbelturer Östersund – Duved och 2 dubbelturer Duved – Storlien – Trondheim. Mer information om regional persontågstrafik längs Mittstråket finns i utredningen ”Analys av stationslägen och trafikering längs Mittstråket, Projekt Mittstråket”.

Skulle däremot järnvägen rustas upp och byggas ut i framtiden kan helt nya trafikeringsscenarion uppstå. Som tidigare nämnts finns en stor potential på sträckan Åre – Krokom – Östersund – Brunflo och vidare österut. På sikt kan linje 100X på så vis ersättas av snabba tågresor på sträckan Krokom – Östersund – Brunflo. Men för att det ska bli en realitet krävs ett betydligt högre utbud än det som erbjuds idag.

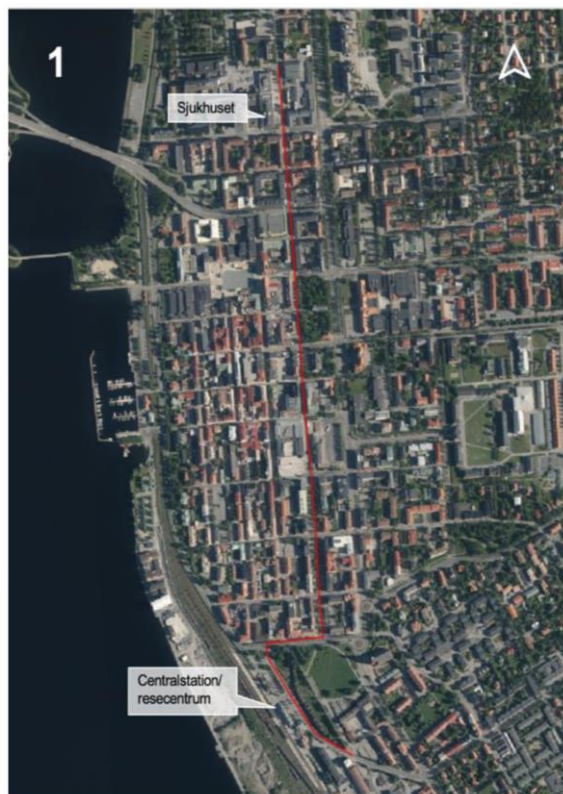
Även på Inlandsbanan finns det planer om att öka kapaciteten och trafiken på framför allt sträckan Mora – Östersund, men också på sträckan Östersund – Gällivare. Inlandsbanan har genomfört flertalet utredningar om att utveckla sin tågtrafik och på sikt kunna erbjuda snabbare persontågsresor på Inlandsbanan. Potentialen bedöms vara stor och restidsvinsterna skulle kunna bli stora. Inlandsbanan har en tydlig vision kring hur de vill utveckla sin trafik och de skulle vara intresserade av att i framtiden även kunna driva expresslinjer på järnväg².



Figur 91 - Vy över de moderna inlandstågen. Foto: Inlandsbanan.

² Intervju med Peter Ekholm, VD Inlandsbanan (2019-10-03)

4.7 AUTONOMA SKYTTLAR



Figur 92 - Urklipp ur Östersunds kommuns utredning om autonom skytteltrafik i Östersund.

Det pratas i dagsläget mer och mer om autonoma fordon och att motorfordonstrafiken i framtiden kommer att vara självkörande. Detsamma gäller för kollektivtrafiken, där det i dagsläget möjligtvis är den delen av trafiksektorn som kommit längst i arbetet med autonom trafik. Förarlösa tunnelbanor har funnits under långt tid och under de senaste åren har det kommit fler och fler lösningar på hur busstrafik kan se ut med hjälp av autonoma fordon. Flera piloter har drivits med autonoma skyttlar som ska se till så att resenären kan ta sig den sista biten på resan, ofta kallat "the last mile".

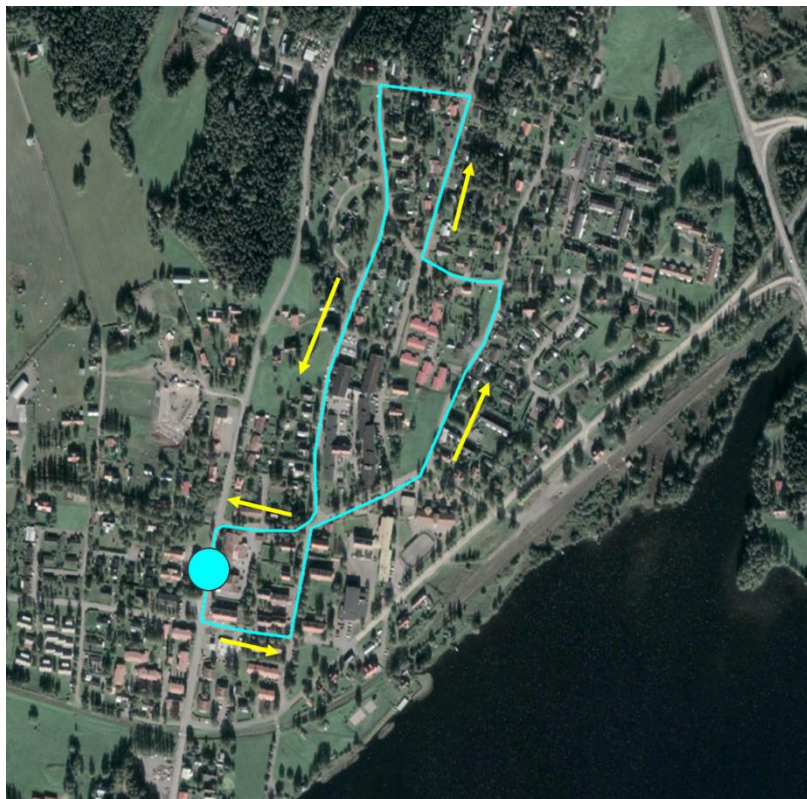
Östersunds kommun är intresserade av att driva en sådan pilot-studie med självkörande småbussar i stadsmiljö. Det finns förslag på var en sådan pilot skulle kunna drivas, där ett av förslagen som arbetats fram illustrerades i Figur 92. Då den här kollektivtrafikutredningen till stora delar bygger på att stärka just det markerade stråket i bilden med konventionell kollektivtrafik och stärka stråket till "Östersundslänken" försvinner till stora delar nyttan av att driva en pilot i samma stråk. Då skyttlarna går långsamt kan det uppstå problem längs Kyrkgatan då skyttlarna helt enkelt blockerar för den vanliga busstrafiken.

Istället för att driva piloten i samma sträckning som den vanliga busstrafiken föreslås istället piloten att gå mellan korsningen Thomégården/Postgatan och Östersunds Järnvägsstation längs med Prästgatan. Detta illustreras i Figur 93 nedan.



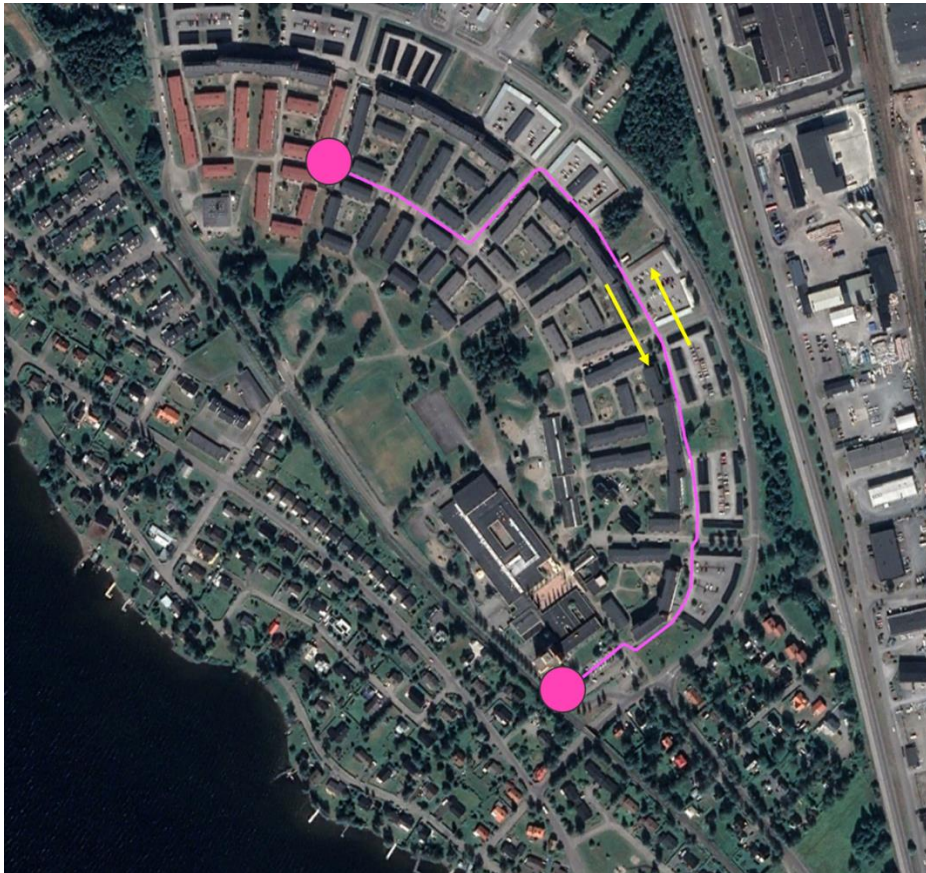
Figur 93 - Förslag på teststräcka för autonom skytteltrafik i centrala Östersund.

Fördelen med att låta den autonoma skytteln gå på Prästgatan är att Prästgatan föreslås bli en bilfri gata, en förlängning av dagens gågata, hela vägen ner till Grängsgatan. Vid Grängsgatan skapas sedan en trygg överfart som skytteln kan utnyttja för att gå ner via cykelbanan till stationen där den vänder. Fördelen med att ha en pilot i stadsmiljö är att det finns ett bra resandeunderlag samt att produkten exponeras mer. Nackdelen är att skytteln inte kommer till sin fulla rätt då den i det här fallet ska konkurrera med högfrekvent konventionell kollektivtrafik, som dessutom har en betydligt högre kapacitet än de mindre skyttlarna.



Figur 94 - Förslag på autonom skytteltrafik i Lit.

Ett annat alternativ är att låta de autonoma skyttlarna ta sig ut på landsbygden och närmare bestämt Lit. I Lit skulle skyttlarna komma till stor nytta för resenärer som ska åka sista biten från Lits centrum och hem. På landsbygden skulle skyttlarna bidra till en ökad tillgänglighet och på ett bra sätt komplettera den regionbusstrafik som finns. Dessutom skulle kommunen visa att man satsar på glesbygden genom att driva en pilot i Lit. En nackdel med att flytta piloten till Lit kan vara att resandeunderlaget för den autonoma trafiken blir för litet samt att exponeringen blir för låg. Skulle Lit få tågtrafik skulle stationen i Lit med enkelhet också kunna trafikeras av ett sådant här trafikupplägg.



Figur 95 - Förslag på autonom skytteltrafik i Lugnvik, Östersund.

Ett annat alternativ skulle kunna vara att komplettera de områden som med det nya åtgärdsförslaget inte längre förses med busstrafiken. Ett sådant område är Lugnvik som blir av med kollektivtrafiken längs Semsåvägen. Istället för att planera för en servicelinje som trafikerar det området skulle en autonom skyttel i framtiden kunna bli ett kostnadseffektivt sätt att erbjuda de boende där att åka med skytteln den sista kilometern ner till Lugnviks Centrum där man sedan byter till den högfrekventa linje 6. Fördelen med detta är att hela Lugnvik täcks på ett effektivt sätt. Linjesträckningen blir cirka 1 km vilket i dagsläget är i närheten av ett maximum för att trafiken ska vara någorlunda attraktiv. Nackdelen skulle kunna vara att människorna i området inte riktigt vågar testa lösningen och att det på så vis kan finnas en begränsning i användandet. De autonoma skyttlarna skulle i ett område som Lugnvik kunna kompletteras med ett hyrcykelssystem eller E-scootrar.

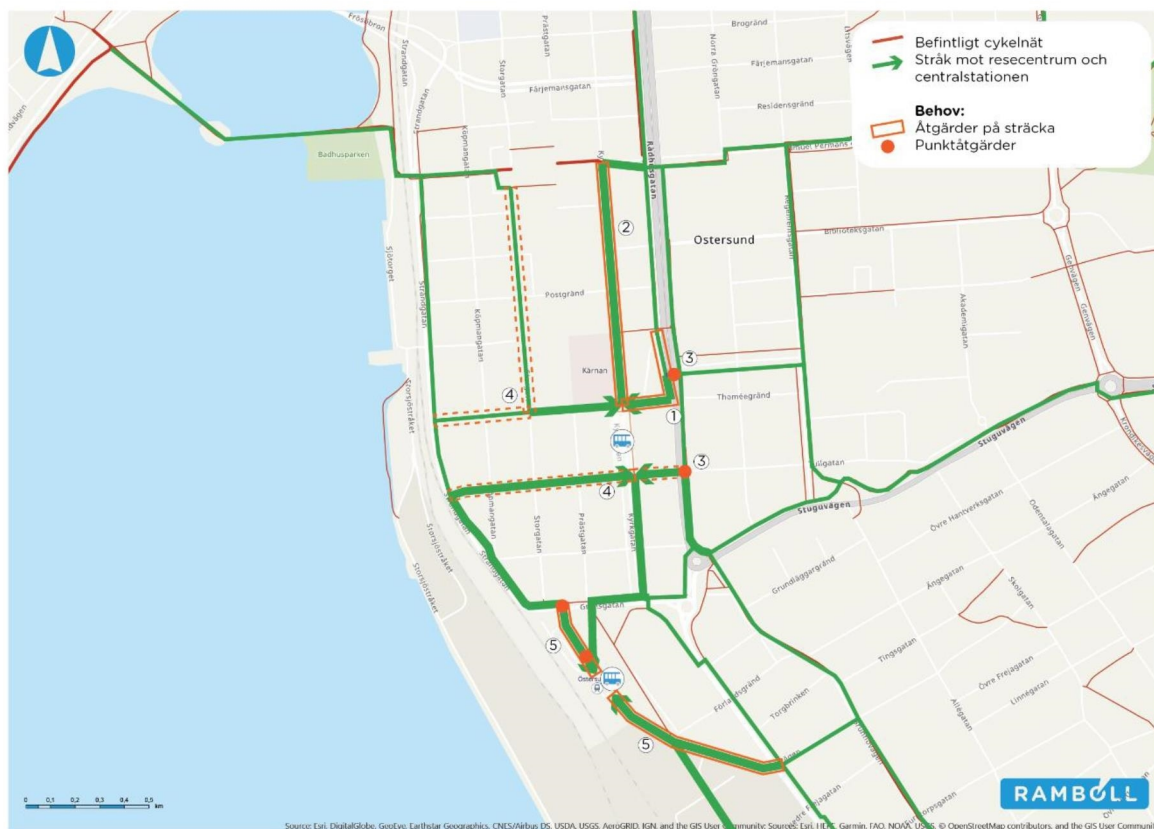
Samma principer som ovan skulle kunna appliceras på området Marielund som i åtgärdsförslaget får en linje mindre i området. Det kan dessutom finnas ytterligare sådana platser i Östersund eller i orter på landsbygden.

4.8 GÅNG- OCH CYKELÅTGÄRDER

I förslaget till nytt linjenät för stads- och regionbusstrafiken ovan skapas två starka bytespunkter för kollektivtrafik, dels i centrum på Kyrkgatan och dels vid centralstationen. För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och tillgänglig behöver tillgängligheten till fots och med cykel till dessa platser förbättras. I kartan nedan visas en schematisk bild av viktiga gång och cykelstråk till de båda bytespunkterna och

åtgärdsbehov längs stråken. Utgångspunkten bör vara att det ska vara enkelt, tryggt och säkert att ta sig till fots eller med cykel till bytespunkterna. Stråken bör vara tydliga och man ska som fotgängare och cyklist inte ställas inför situationer där man inte vet hur man ska komma vidare mot målpunkten eller på grund av otydliga vägval tvingas till riskfyllt beteende. Detta kan delvis ordnas med hjälp av vägvisning men stråken bör i första hand vara självinstruerande.

Specificerade åtgärdsförslag presenteras i tabell 10 nedan.



Figur 96 - Stråk mot bytespunkter och åtgärdsbehov för förbättrad tillgänglighet.

Tabell 10 - Förslag på åtgärder för förbättrad tillgänglighet med cykel till bytespunkter

Nummer	Beskrivning
1	<i>Förbättrade möjligheter till cykling längs Rådhusgatan och Toméegränd</i> På den västra sidan av Rådhusgatan finns bara cykelbana norr om Gustav III:s torg. För att förbättra tillgängligheten till regionbusshållplatsen på Kyrkgatan föreslås att cykelbanan förlängs åtminstone till Toméegränd. Längs Toméegränd kan cykling eventuellt ske i blandtrafik om låga hastigheter säkras.
2	<i>Förbättrade möjligheter till cykling längs Kyrkgatan</i> När mer busstrafik koncentreras till Kyrkgatan behöver möjligheterna att cykla tryggt längs gatan säkras. Det bedöms inte finnas utrymme att anlägga en separerad cykelbana utan istället bör inriktningen vara att det ska vara tryggt att cykla i blandtrafik. Rådhusgatan och Storgatan kan fungera som alternativ till Kyrkgatan för cyklister. Vid dagens busshållplatslägen för stadstrafik finns det utrymme för att anlägga en cykelbana på östra sidan om Östersunds kommun vill erbjuda bra cykelmöjlighet till de befintliga cykelställen på Hamngatan.
3	<i>Passager över Rådhusgatan</i> Rådhusgatan utgör idag en stor barriär framförallt för cykeltrafiken då endast ett fåtal av passagera över gatan som är anpassade för cykeltrafik. För att förbättra tillgängligheten till regionbusshållplatsen på Kyrkgatan finns behov av passager för cyklister över Rådhusgatan åtminstone i anslutning till Toméegränd och Tullgatan.
4	<i>Möjliggöra cykling mot enkelriktat</i> Flera gator i centrum är enkelriktade för fordonstrafik, inklusive cykeltrafik, vilket innebär omvägar för cyklister och även lägre orienterbarhet.
5	<i>Cykelinfrastruktur längs Ringvägen</i> Avsaknaden av infrastruktur för cykling längs och tvärs Ringvägen innebär bristande tillgänglighet till centralstationen. Om mer regionbusstrafik koncentreras till centralstationen ökar behovet av förbättrad cykelinfrastruktur längs gatan och tvärs gatan mot gång- och cykelstråket genom Österängsparken.

Vad gäller åtgärd 4, cykling mot enkelriktad biltrafik, finns det flera olika sätt att möjliggöra detta på, till exempel att reglera motorfordonstrafik förbjuden (vägmärke C3) istället för förbud mot infart med fordon (vägmärke C1). Flera kommuner, bland annat Stockholms stad, arbetar även för att det ska bli möjligt att komplettera märke C1 med tilläggstavla om att cykeltrafik är undantagen då det visat sig att regelefterlevnaden bland bilister är högre om man skyltar med C1 än med C3. En annan möjlighet att möjliggöra cykling mot enkelriktad biltrafik är att anlägga en smal cykelbana som är enkelriktad mot biltrafiken och som skiljs från körbanan med en heldragen linje. Vilken typ av lösningen som är lämplig på respektive gata behöver dock studeras närmare i det vidare arbetet.



Figur 97. "Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II", vägmärke C3 (till vänster) och "Förbud mot infart med fordon", vägmärke C1 (till höger).

Hyrceykelsystem kan fylla en viktig funktion som förlängning av kollektivtrafiken om det integreras väl i kollektivtrafiksystemet. Möjligheterna för ett hyrcykelsystem i de centrala delarna av Östersund bör därför studeras närmare. En förutsättning för att ett hyrcykelsystem ska vara lyckosamt är att det placeras ut tillräckligt många stationer och att de placeras på strategiska platser i närheten till större målpunkter och väl synliga i stadsmiljön.

Förutom de åtgärder för förbättrad tillgänglighet till de stora bytespunkterna i centrum som presenteras ovan bör även tillgängligheten till övriga hållplatser och bytespunkter studeras närmare. I detta arbete bör även trygghetsaspekter såsom belysning och närvaro av andra människor beaktas.

4.9

RESANDEEFFEKTER

Resandeeffekterna i kapitlet är baserade på upplägget om takttrafik i Östersunds centrum där de fem stadsbusslinjerna samt de tre nya regionbusslinjerna taktas.

4.9.1

RESTIDSKVOTER

Det nya linjenätsförslaget innebär att nya möjligheter att resa skapas inom regionen samt inom Östersund. Detta märks när de nya restidskvoterna analyseras. Överlag är resultatet mycket bra för det nya linjenätet. Samtliga områden får en positiv förändring när medelrestidskvoten analyseras. I beräkningen av de nya restidskvoterna har samma målpunkter legat till grund för beräkningarna som i nuläget, se avsnitt 3.11. Det område som sticker ut och får en betydlig sämre restidskvot är Marielund, som i förslaget mister sin direktförbindelse till centrum med linje 8. Det ska dock poängteras att restidskvoten där i förväg redan var något sämre. Störst positiv förändring sker i Karlslund samt på Östersunds Campus.

I Tabell 11 nedan presenteras medelrestidskvoterna före och efter åtgärdsförslaget. Dessutom presenteras en resandeförändring baserad på restidskvotsförändringen.

Tabell 11 - Förändring av medelrestidskvot efter nytt linjenät.

Medelrestidskvot				
Område	Medelrestidskvot idag	Medelrestidskvot förslag	Skillnad	Resandeförändring
Ängsmon	2,4	1,7	-0,7	15%
Torvalla	2,1	1,5	-0,7	21%
Nedre Torvalla	2,2	1,9	-0,3	7%
Lillsjön	2,1	1,6	-0,6	18%
Odensala	2,8	1,8	-1,1	19%
västra odensala	2,6	2,0	-0,7	12%
Odensvik	1,8	1,7	-0,1	1%
Odenskog	2,7	2,4	-0,3	4%
Marielund	3,1	4,4	1,4	-8%
Odenslund	2,2	1,5	-0,8	22%
Blomängen	2,9	2,4	-0,5	7%
Körfältet	3,1	1,8	-1,3	21%
Eriksberg	3,3	1,7	-1,6	27%
Östersunds centrum	1,3	1,2	-0,2	10%
Östersunds campus	3,5	1,6	-2,0	30%
Karlslund	5,9	3,9	-2,0	6%
Östersunds sjukhus	2,1	1,7	-0,4	10%
Lugnvik	2,1	1,7	-0,5	12%
Brittsbo	2,8	2,3	-0,6	7%
Hornsberg	2,1	2,0	-0,1	1%
Frösön	2,5	1,5	-1,0	26%

Framnas	2,0	1,8	-0,3	6%
Frösödal	3,2	1,8	-1,4	22%
Mällbyn	2,8	1,6	-1,2	24%
Änge	3,3	1,6	-1,8	31%
Valla	2,8	2,0	-0,8	12%
Frösö park	2,4	2,3	-0,2	2%
Berge	2,6	1,9	-0,8	13%
Brunflo	1,7	1,5	-0,2	7%
Lit	1,7	1,5	-0,2	8%
Högstalägden	2,4	2,3	-0,2	2%
Krokom	1,7	1,5	-0,2	6%
Strömsund	1,4	1,2	-0,2	13%
Åre	1,2	1,0	-0,3	21%

Den stora anledningen till att restidskvoterna förbättras är det tydligare linjenätet med genare och snabbare linjer in till centrum. Det är ganska logiskt att många av platserna fått positiva förändringar, bland annat på grund av att slingor rätats ut och linjerna fått samma körsträcka i båda riktningarna. Med fler genomgående linjer skapas dessutom fler möjligheter till direktresor. När byte ska ske gör takttrafiken sitt och säkerställer att bytestiden i centrum blir kort och därför inte påverkar restiden allt för mycket i förhållande till motsvarande resa med bil. De flesta restidskvoter ligger i åtgärdsförslaget strax under 2,0 vilket innebär att kollektivtrafiken på allvar börja bli ett alternativ för de flesta.

4.9.2

RESANDEUTVECKLING

Det nya linjenätsförslaget förväntas att ge en stor resandeökning inom Östersund om takttrafik med knutpunktsupplägg införs. Det nya linjenätsförslaget kommer att generera en resandeökning i sig också, beroende på förkortade restider och ökat utbud. Det nya stadsbussnätet kan väntas ge en positiv resandeökning på cirka 18 % om linjenätet ändras, taktfasta tidtabeller införs samt att ett knutpunktsupplägg följs. Det finns empiriska data som visar på att effekten av en taktfast tidtabell med knutpunktsupplägg kan generera 15% nya resor. Enligt empiriska data kan en taktfast tidtabell ge 5–10% medan ett knutpunktsupplägg kan ge 10–20%. Det finns dock exempel där resandeökningen varit betydligt större än så.

Effekter på resandet i Östersund har beräknats med hjälp av elasticitetsberäkningar av restiden till centrum. Faktisk och viktad restid har studerats, där den faktiska studerar tiden det faktiskt tog medan den viktade studerar den upplevda restiden. Viktad restid innebär att faktorer som gångtid, väntetid och bytestid viktas högre än själva restiden då det innebär en uppoffring i förhållande till att färdas mot målpunkten. På så vis blir resans totala tid längre än vad den faktiskt är. Som utgångspunkt för beräkningarna har kända elasticitet för pris (priselasticitet = - 0,3) och ett erfarenhetsvärde för restidskostnad per minut (0,85kr/min). Utifrån detta beräknas en faktisk och en viktad åktidselasticitet, som sedan ligger till grund för beräkandet av skillnad i antal resor baserat på förändrad restid. Som utgångspunkt har dagens linjenät legat till grund. Beräkningarna har gjorts för rusningstrafik.

Resandeeffekterna är beräknade för det utbudsförslag som presenteras i avsnitt 4.5.7. De resenärer som tidigare rest med de linjer som inte finns kvar i åtgärdsförslaget väntas tillfalla nya linjer (det vill säga att alla resenärer i som reser i dagsläget tas i beaktande). Om en hållplats inte trafikeras alls längre så tas den fortfarande med i beräkningarna och en extra gångtid adderas för den hållplatsen. Det innebär att

vissa resenärer kan få det sämre och det kommer i så fall att generera en minskning i resande från den aktuella hållplatsen.

I Tabell 12 nedan presenteras resultatet av resandeförändringen i Östersund baserat på enbart restidsvinster.

Tabell 12 - Resandeeffekter i stadstrafiken.

Resandeförändring Stadsbussnätet i Östersund		
Linje	Faktisk restid	Viktad restid
Linje 1	4,3%	6,2%
Linje 2	4,4%	6,4%
Linje 3	5,8%	6,1%
Linje 4	2,7%	3,2%
Linje 6	2,1%	1,9%
Hela stadsbussnätet	3,4%	4,1%

Resandeförändringen baserat enbart på linjedragning och utbud i förslaget ger för stadsbussnätet en resandeökning på 3–4%. Störst ökning sker på linje 3 vilket kan förklaras av att utbudet ut till Frösö Zoo avsevärt förbättrats. Dessutom ges snabba resor in till centrum och tidsförlusten av att ta bort vissa hållplatser blir inte så stor då hållplatserna i dagsläget enbart trafikeras i ena riktningen. Vi kan även se en tydlig ökning på linje 1 och linje 2 som också fått ett bättre utbud. Linje 2 har fått en tydligare uppgift och borttagandet av slingan har varit positivt. Även linje 4 som är en lång linje och som påminner mycket om dagens linje 4 får en resandeökning, mycket tack vare snabbare resor till centrum. Även linje 6 som knappt förändrats ökar i resande. Detta mycket tack vare att linjens upptagningsområde har fått öka.

Sammanfattningsvis kan resandeförändringen för stadstrafiken summeras enligt Tabell 13 nedan.

Tabell 13 - Summering av resandeförändring i Östersund.

Åtgärd	Resandeförändring
Nytt linjenät	3–4 %
Taktfast tidtabell	5 %
Knutpunktsupplägg	10 %
Totalt	18–19%

Anledningen till att resandeförändringen kan adderas är för att empiriska data visar på att taktrafiken i sig lockar nya resenärer som tidigare inte använt kollektivtrafiken. Restidsförändringarna per linje innebär endast att de som redan reser med kollektivtrafiken får en förändrad situation. En taktfast tidtabell samt ett knutpunktsupplägg kan bidra till ytterligare ökat resande mycket tack vare att kollektivtrafiksystemet upplevs enklare, snabbare och attraktivare.

Det sker även en del förändringar på resandet i regiontrafiken. För de tre nya regionbusslinjerna har elasticitetsberäkningar gjorts i förhållande till de regionbusslinjer som tas bort i åtgärdsförslaget. Metodiken för beräkningarna är samma som för stadstrafiken. I tabellen nedan presenteras resultatet av elasticitetsberäkningarna för de nya regionbusslinjerna.

Tabell 14 - Resandeförändring för de nya regionbusslinjerna.

Resandeförändring nya regionbusslinjer		
Linje	Faktisk restid	Viktad restid
Linje 100X	15,2%	16,7%
Linje 101	6,7%	5,3%
Linje 102	22,0%	20,4%
Nya regionbusslinjer	13,7%	13,1%

De tre nya regionbusslinjerna genererar en stor resandeökning. Linje 101 får en resandeökning på 22% vilket är mycket bra. Med linje 102 menas resandet i stråket Aspås – Krokom – Dvårsätt – Ås – Östersund. För linje 100X (Brunflo – Krokom – Östersund) blir resandeökningen också mycket bra. Den stora anledningen till detta är de snabba resorna in till Östersund samt det förbättrade utbudet på sträckan. Även linje 101 får en ökning, trots att restiden Lit – Östersund eller Brunflo – Östersund längs Opevågen inte avsevärt förbättras. Däremot är turutbudet på sträckan bättre än i dagsläget.

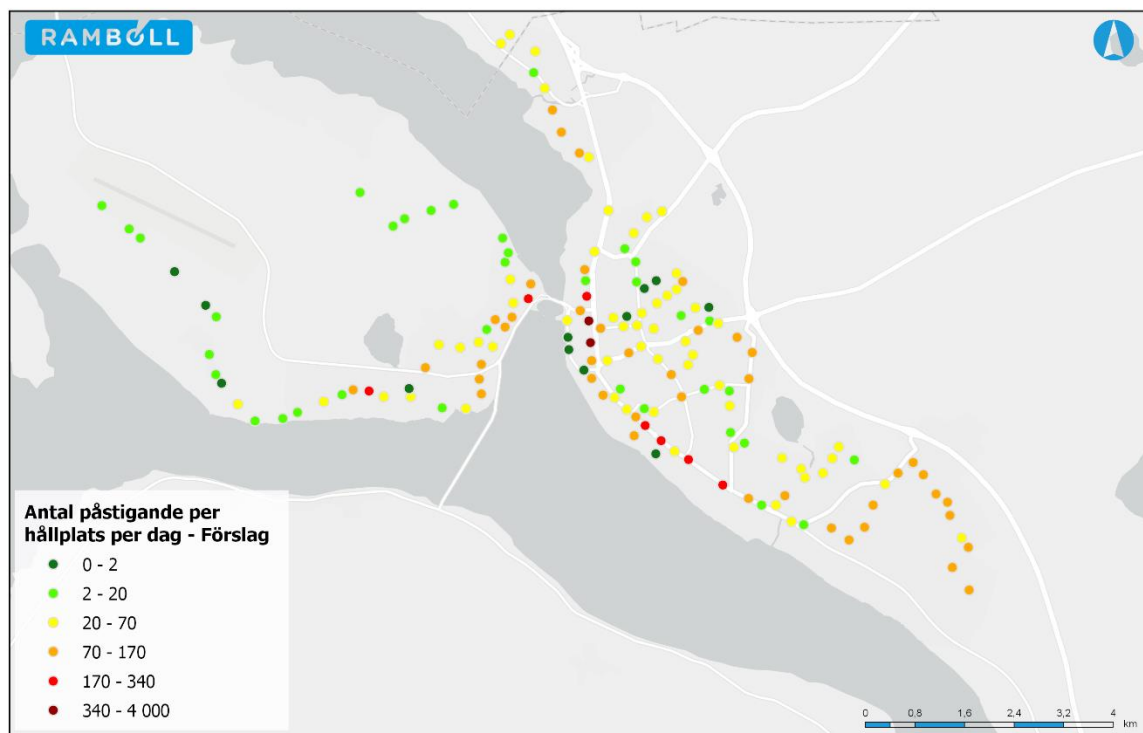
Då det i åtgärdsförslaget föreslås att de tre nya regionbusslinjerna taktas med stadstrafiken kan det finnas ytterligare resandeökning att hämta. Detta i så fall tack vare en taktfast tidtabell samt ett knutpunktsupplägg.

Elasticitetsberäkningar baserat på en utbudsförändring har också genomförts för linjerna 111 och 161. Dessutom har en elasticitet tagits fram för linje 157 som visar på vad effekten av att erbjuda halvtimmestrafik i rusning skulle bli. Detta presenteras nedan.

Tabell 15 - Resandeförändring på grund av ändrat utbud för ett par regionbusslinjer.

Resandeförändring ändrat utbud		
Linje	Faktisk restid	Viktad restid
Linje 111	17,5%	17,5%
Linje 161	32,5%	32,1%
Linje 157*	17,7%	17,5%

*linje 157s ökade turutbud är inte med i åtgärdsförslaget, utan presenteras för att visa på vad effekterna av en ökning av utbudet där skulle kunna bli.



Figur 98 - Antalet påstigande per dag och hållplats i Östersund med nya linjenätet.

4.10

TRAFIKEKONOMI

Produktionen och kostnaderna för trafiken är en mycket viktig del av kollektivtrafiken och dess planering. För dåligt kostnadstäckta linjer är svåra att motivera och resurser bör istället läggas på de linjer där kostnaderna täcks bättre, tack vare ett större resande. Vid beräkningen av kostnaden och produktionen för den befintliga busstrafiken i har kända körtider och linjelängder använts. Utgångspunkten i detta är de senast gällande tidtabellerna. De kostnadsrelaterade faktorerna har satts enligt schablonkostnader för kilometerkostnad, timkostnad och kostnad per buss (avskrivning).

För linjenätsförslaget har nya produktionssiffror samt schablonkostnader tagits fram för trafiken i region Jämtland Härjedalen. Beräkningarna är baserade på förändringar i tidtabellskm, tidtabellstimmar samt antalet bussar som behövs för att driva trafiken. Produktionsberäkningarna baseras på de utbud och tidtabeller som tagits fram i åtgärdsförslaget.

I tabellerna på de kommande sidorna presenteras resultatet från produktionsberäkningarna för stadstrafiken samt regiontrafiken. Dessutom presenteras den totala produktionen och uppskattade kostanden för trafiken.

I Tabell 16 anges de schablonkostnader som använts i beräkningarna. Dessa har använts då avtalen skiljer sig åt för stads- och regiontrafik. För enkelhetens skull och för att få en bra jämförelse används därför schablonkostnaderna både för nuläge och åtgärdsförslag.

Tabell 16 - Använda schablonkostnader för busstrafiken

Schablonkostnader	
Avskrivning per buss	225 000
Kostnad per kilometer	10 kr/km
Kostnad per timme	250 kr/h

I kommande tabell presenteras skillnaden i produktion mellan de utvalda busslinjerna i nuläget samt med det nya linjenätet i åtgärdsförslaget.

Tabell 17 - Jämförelse mellan nuläge och åtgärdsförslag i produktion och årlig kostnad.

Skillnad i produktion Nuläge - Åtgärdsförslag		
Stadsbuss	Nuläge	Åtgärdsförslag
Antal bussar	32 st.	34 st.
Tidtabelltimmar	105 000 h	115 500 h
Tidtabellkilometrar	2 125 000 km	2 550 000 km
Regionbuss	Nuläge	Åtgärdsförslag
Antal Bussar	58 st.	59 st.
Tidtabelltimmar	140 000 h	155 000 h
Tidtabellkilometrar	7 115 000 km	7 660 000 km
Total produktion	Nuläge	Åtgärdsförslag
Antal bussar	90 st.	93 st.
Tidtabelltimmar	245 000 h	270 500 h
Tidtabellkilometrar	9 240 000 km	10 210 000 km
Total årlig kostnad	175 000 000 kr/år	191 000 000 kr/år

Kostnaderna för trafiken i åtgärdsförslaget ökar något jämfört med kostnaderna för dagens trafik. Inom regionen ökar den uppskattade kostnaden för trafiken med 9,2 % i förhållande till dagens utbud. Mycket kan förklaras i att det generella utbudet ökad. I Tabell 18 nedan redovisas en jämförelse mellan dagens kollektivtrafiknät samt föreslaget kollektivtrafiknät.

Tabell 18 - Procentuell skillnad i produktion mellan dagens linjenät och det föreslagna linjenätet.

Trafik	% skillnad Kilometrar	% skillnad Timmar	% skillnad i kostnad
Stadstrafiken	20,0 %	10 %	12,7 %
Regionbusstrafiken	7,7 %	10,7 %	8,4 %
Totalt	10,5 %	10,4 %	9,2 %

Kostnaderna för all trafik kommer att öka med cirka 9 %. Detta kan förklaras med det ökade turutbudet som blir samt de tre högfrekventa regionbusslinjerna 100X, 101 och 102 som alla får ett mycket bra turutbud. Körsträckan har tydligt ökat i stadsbussnätet samtidigt som antalet timmar inte ökat i samma

storlek. Detta indikerar på att nätet blivit snabbare och att man kan köra fler kilometer på kortare tid. De flesta linjer i stadstrafiken får dessutom ett bättre utbud än i dagsläget.

Utöver trafikeringskostnader kommer det att krävas en del investeringar i infrastrukturen. Framför allt ska regionbussläget flyttas från dagens busstorg till Kyrkgatan, men det föreslås även att en bussgata byggs genom Österängsparken. Att bygga Östersundslänken till en högkvalitativ bussgata med egen körbana, signalprioritering, angoring till fastigheter samt nya hållplatslägen innebär också investeringskostnader. Det har tidigare även nämnts att 31 nya hållplatslägen (16 hållplatser) behöver byggas.

Intäkterna förväntas öka med det nya linjenätsförslaget då antalet resenärer ökar. Om snittintäkten för stadstrafiken idag appliceras på framtida stadsbussnät blir intäkterna för stadstrafiken uppskattningsvis 36 miljoner kronor (istället för dagens 31 miljoner kr). Då snittintäkten för regiontrafiken inte är känd för nuläget redovisas heller intäkt för åtgärdsförslagets regiontrafik.

För en kostnadseffektiv stadstrafik är det viktigt att det finns en centralt belägen fastighet för bussgarage varför nuvarande fastighet på Chaufförsvägen är viktig att behålla för denna funktion.

4.11

EFFEKTIVITET

I detta avsnitt presenteras de effektivitetsmått som tagits fram för åtgärdsförslaget. Indikatorerna som redovisas visar på produktionsrelaterade och användarrelaterade effekter. Dessa effektivitetsmått jämförs med dagens effektivitetsmått i tabellen nedan. Produktionsrelaterade indikatorer presenterar linjenätets effektivitet avseende produktion och kostnaden för driften. Användarrelaterade indikatorer innebär hur väl resenärerna utnyttjar det producerade utbudet.

Tabell 19 - Jämförelse av indikatorer för effektivitet.

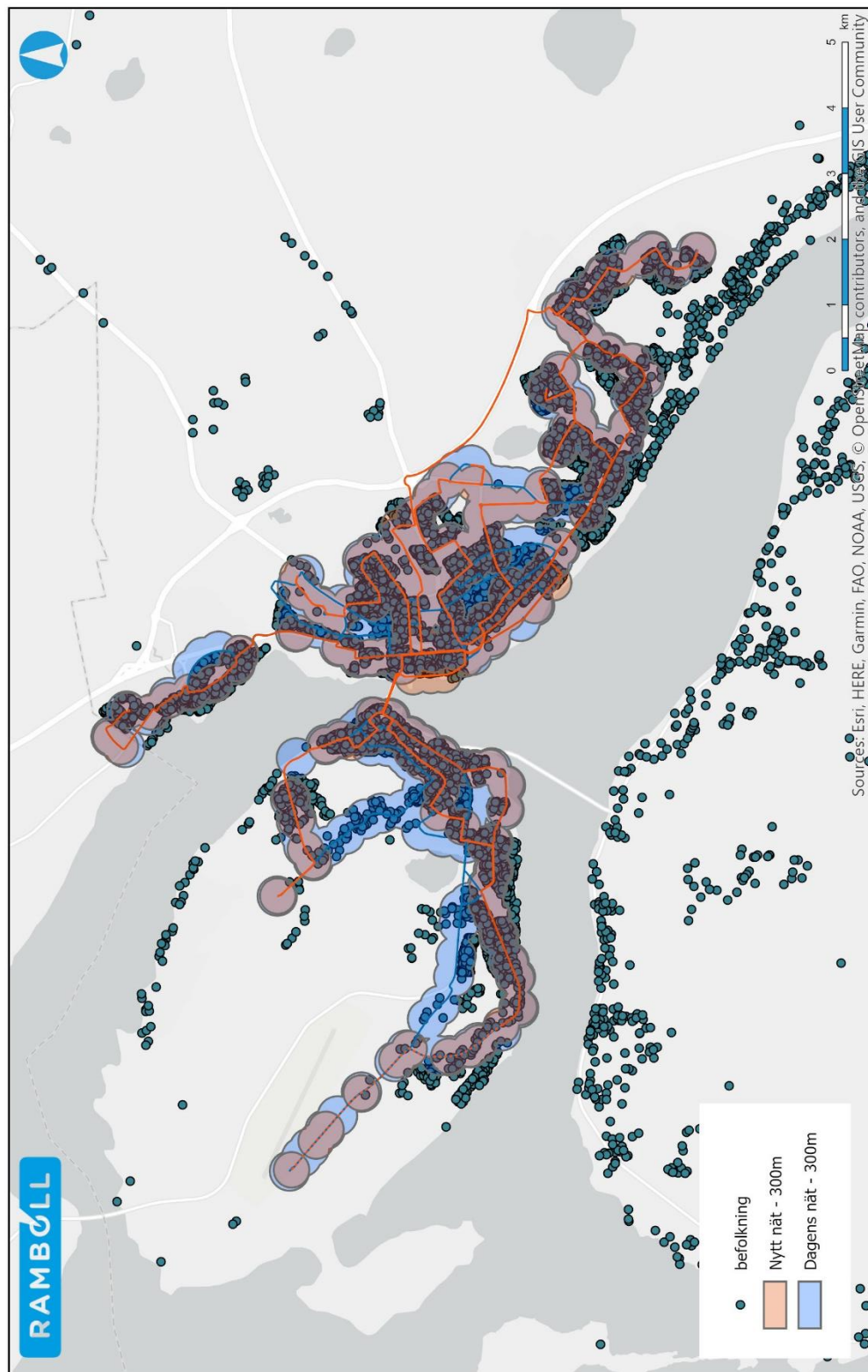
Jämförelse av indikatorer		
Stadsbuss		
Produktion		
	Dagens linjenät	Föreslaget linjenät
Vkm/vh (medelhastighet)	20,4 km/h	22,0 km/h
Vagnar i högttrafik	32 st	34 st
Vkm/vagn	66 463 km	74 316 km
Kostnad/vkm	25,9 kr/km	24,4 kr/km
Kostnad/vh	519,7 kr/h	537,6 kr/h
Användarrelaterat		
Passagerare/vkm	1,82 st/vkm	1,80 st/vkm
Passagerare/tur	26,2 st/tur	29,9 st/tur
Kostnad/passagerare	14,2 kr	13,5 kr
Kostnadstäckningsgrad	56%	59 %
Regionbuss		
Produktion		
	Dagens linjenät	Föreslaget linjenät
Vkm/vh (medelhastighet)	51,1 km/h	49,3 km/h

Vagnar i högtrafik	57 st	59 st
Vkm/vagn	126 462 km	129 867 km
Kostnad/vkm	16,4 kr/km	16,8 kr/km
Kostnad/vh	847,8 kr/h	827,8 kr/h
Användarrelaterat		
Passagerare/vkm	0,27 st/vkm	0,28 st/vkm
Passagerare/tur	18,1 st/tur	21,4 st/tur
Kostnad/passagerare	60,4 kr	61,1 kr
All trafik		
Produktion		
	Dagens linjenät	Föreslaget linjenät
Vkm/vh (medelhastighet)	37,7 km/h	37,7 km/h
Vagnar i högtrafik	89 st	93 st
Vkm/vagn	103 869 km	109 558 km
Kostnad/vkm	18,7 kr/km	18,7 kr/km
Kostnad/vh	706,1 kr/h	704,8 kr/h
Användarrelaterat		
Passagerare/vkm	0,63 st/vkm	0,65 st/vkm
Passagerare/tur	22,8 st/tur	26,6 st/tur
Kostnad/passagerare	29,8 kr	28,6 kr

När indikatorerna för dagens linjenät jämförs med indikatorerna för åtgärdsförslaget är det tydligt att det finns en del skillnader. Stadsbussnätet har blivit snabbare samtidigt som kostanden per passagerare minskat. Dessutom har kostnadstäckningsgraden för stadsbussnätet ökat. Det som ökat är kostnaden per vagntimme vilket kan bero på längre öppettider samt att samtliga linjer har ett jämnare utbud.

För regiontrafiken har medelhastigheten minskat något jämfört med i dagsläget. Detta kan förklaras genom den stora ökningen av utbudet mellan Krokom – Östersund – Brunflo som trafikerar genom Östersund, där hastigheten är lägre än på exempelvis E14. Stora delar av det regionala utbudet har ökat i närheten av Östersund, vilket också innebär att busslinjerna får en något lägre hastighet. Det positiva är att kostnaden per vagntimme minskar samtidigt som antalet passagerare per kilometer och tur ökar.

Jämförs all trafik minskar även där medelhastigheten, mycket tack vare samma anledning som för regiontrafiken. Kostnaden per vagnkilometer är samma som för nuläget medan kostnaden per vagntimme minskat. Antalet passagerare per kilometer har ökat marginellt medan antalet passagerare per tur ökat något mer. I figuren på nästa illustreras skillnaden i yttäckning mellan dagens linjenät och det föreslagna linjenätet. Det är i Berge och i Norra Valla som yttäckningen försämrats, medan det i övriga områden fortsatt är en god yttäckning.



Figur 99 - Skillnaden i yttäckning mellan dagens linjenät i Östersund och det föreslagna linjenätet i Östersund.

4.12 NYTT RESECENTRUM

Under projektets gång har arbetet mer och mer övergått till en lösning för ett nytt resecentrum som ska kunna vara tidlös och inte fastlåst för framtida förändringar. Det har därför varit en viktig del att tänka i en större skala kring resecentrums utveckling i Östersund. Ramboll kommer inte att föreslå en "fast plats" för ett resecentrum, utan funktioner och hållplatslägen sprids ut längs det nya högkvalitativa kollektivtrafikstråket som vi valt att kalla Östersundslänken. Det innebär att dagens fasta plats med ett busstorg inte kommer att föreslås för framtiden.

I kommande avsnitt beskrivs tankarna kring den framtida resecentrumfunktionen som formas som ett starkt stråk genom staden, nämligen Östersundslänken.

4.12.1 ÖSTERSUNDSLÄNKEN OCH TRAFIKFÖRING I CENTRUM

4.12.1.1 *Östersundslänken*

Östersunds kollektivtrafik går redan i dagsläget till stora delar genom staden och trafikerar då Kyrkgatan eller Rådhusgatan för att nå busstationen eller Östersunds centrum. Framför allt Kyrkgatan har en tacksam placering i förhållande till de centralt belägna målpunkterna i staden och gatan sträcker sig från Österängsparken hela vägen upp till Jamtli i norr, en sträcka på cirka 1,6 km. Gatan har en rak linjeföring och korsar i dagsläget endast en riktigt stor korsning, korsningen mellan Kyrkgatan och Färjemansgatan.

Kyrkgatan är därför mycket lämplig att på sikt göra till en fullständig bussgata som då täcker in Sjukhuset, Kyrkparken, Centrum, Järnvägsstationen samt det "framtida Östersund" söder om stationen. Med en liten nybyggd bussgata genom Österängsparken, se Figur 100, skapas ett gent och starkt stråk genom stora delar av Östersund. I detta stråk skulle stora delar av kollektivtrafiken gå och på så vis även göra uppehåll vid de stora målpunkterna. Istället för att ha ett fast resecentrum skapas därför fler möjligheter att byta mellan bussar samt fler möjligheter att kunna åka med just den linje som resenären vill åka med. Östersundslänken innebär också att mindre plats behöver tas i anspråk i centrum, där det i dagsläget är trångt och där det dessutom finns planer på att utveckla stadskärnan enligt andra kvaliteter (ex. nya gångstråk). Med Östersundslänken kan hållplatserna för de stora målpunkterna, Centrum och Järnvägsstationen, fungera som vanliga hållplatser mitt på sträckan. Detta tack vare att stadstrafiken föreslås bli genomgående, medan de regionalbussar som haft Östersunds Busstation som ändhållplats förlängs antingen norr- eller söderut för att på så vis även täcka Sjukhuset och Järnvägsstationen och sedan vända bortom dessa hållplatser (se mer avsnitt 4.12.2.1).

Denna typen av kollektivtrafikupplägg i kombination med nya mobilitetslösningar bidrar till att säkerställa ett mycket starkt och mera hållbart flöde genom staden. Både vid Östersunds Centrum, Sjukhuset, Järnvägsstation och Kyrkparken föreslås mobilitetstjänster som E-scootrar och hyr-cyklar att placeras ut. Dess bör även finnas tillgängliga vid målpunkter som Campus, Lillänge, Jämtlands Gymnasium samt på Frösön.

4.12.1.2 *Stadens trafikföring*

För att Östersunds kommun ska kunna ta Kyrkgatan i anspråk för kollektivtrafiken är det viktigt att det finns tankar kring stadens trafikföring i övrigt. Därför har ett konkret förslag för hur trafiken i Östersunds stadskärna kan se ut i förhållande till att Östersundslänken tas i anspråk för busstrafiken. I Figur 100 på nästa sida presenteras en övergripande struktur för föreslagen trafikföring genom staden.

Hjärtat i stadens trafikföring blir i framtiden Östersundslänken som skär igenom staden längs med Kyrkgatan. Förslaget är att Östersundslänken går från där Fornbyvägen övergår till Kyrkgatan i höjd

med hållplats Jamtli, genom centrum samt den nya bussgatan genom Österängsparken samt förbi Järnvägsstationen. I korsningen Kyrkgatan/Grängsgatan kommer en signalprioritering att behöva installeras i korsningspunkten. Efter stationen går Östersundslänken vidare längs Bangårdsgatan ner till korsningen med Nedre Vattugatan. Östersundslänken skulle även kunna förlängas ner till att Bangårdsgatan övergår i Odenbacken och avsluta vid korsningen till Rådhusgatan. Längs sträckan placeras ett antal hållplatser ut, varav en är Östersunds centrum där stadsbussläget blir kvar och där regiontrafiken får ett nytt läge söder om stadstrafiken. Dessutom finns Sjukhuset, Järnvägsstationen och Kyrkparken längs Östersundslänken. I figuren kan även den nya vändytan i stans norra ände för regiontrafiken ses.

Stadens viktigaste bilstråk föreslås fortfarande bli längs Rådhusgatan, Färjemansgatan samt Strandgatan. Skillnaden är att trafiken leds via Grängsgatan ner mot Strandgatan och inte längs med Ringvägen. Trafiken österut sker till huvuddelen via Stuguvägen medan trafiken mot Frösön sker via Färjemansgatan. Det är viktigt att se över Rådhusgatans utformning så att den utformas med fler trygga passager för fotgängare och cyklister. Rådhusgatan är i dagsläget en stor barriär som upplevs obehaglig att korsa. När staden ska utvecklas och större folkströmmar ska röra sig österifrån ner mot centrum krävs bättre passager på Rådhusgatan. En extra viktig passage är den vid Hamngatan, där även stadens huvudcykelnät leds över från östra sidan till västra sidan av Rådhusgatan. Längs med övriga gator i staden förslås utformningen bli som för en lokalgata. På Storgatan och Köpmangatan föreslås biltrafiken tillåtas för genomfart, men i lägre hastigheter. På Prästgatan får endast de som behöver komma åt fastigheter tillåtelse att köra. På gatorna i Öst-västlig riktning tillåts biltrafik där det i dagsläget är tillåtet.

Prästgatan kommer i förslaget att tas i anspråk som gångfartsgata (tillåtet för bilar som behöver komma åt fastigheter) och på så vis bli en förlängning av gågatan som i dagsläget abrupt avslutas vid Thoméegränd. Prästgatan blir det naturliga stråket som binder samman Järnvägsstationen med centrala Östersund. Längs samma gata har även den autonoma skyttelbussen diskuterats. Den är också markerad i Figur 100. Gångstråket längs Prästgatan ansluter till Järnvägsstationen och den nya bro som ska byggas över spårområdet. Ett annat viktigt gångstråk blir det som går från Campusområdet i öst och passerar Rådhusgatan och sedan leds via Gustav III torg ner mot centrum. Det finns planer på att skapa nya, människovänliga stråk över dagens busstorg.

Vid Järnvägsstationen anläggs en ny busshållplats på Östersundslänken. Denna kopplas samman med stationen genom den nya gång- och cykelbron som byggs över spåren samt från stationen till Österängsparken. Kopplingen mellan busshållplatsen och stationen blir mycket viktig ur ett utformningsperspektiv. Detta då det råder en höjdskillnad mellan läget för busshållplatsen och stationen. Det är därför viktigt att koppla ihop GC-bron med stationen och bussläget så att även resenärerna kan använda den för att ta sig mellan tåg och buss samt Österängsparken.

Cykelnätet föreslås att fortsatt vara starkt längs Rådhusgatan och Strandgatan. Dessutom kommer cykelnätet upp till det nya regionbussläget på Kyrkgatan att fortsatt vara välutbyggt. Huvudcykelstråket kommer att förstärkas i området runt Järnvägsstation och Österängsparken. En förbättrad cykelbana byggs längs Ringvägen samt bredvid den nya bussgatan genom Österängsparken. Cykelnätet kommer att kompletteras med cykeltrafik i blandtrafik på övriga gator i stadsnätet.



Figur 100 - Förslag på trafikföring i Östersund.

4.12.2

ANGÖRING ÖSTERSUNDS CENTRUM OCH NYA REGIONBUSSLÄGET

I åtgärdsförslaget kommer cirka 800 avgångar totalt per vardag att ske från Östersunds centrum. Majoriteten av dessa avgångar utgörs av stadsbussarna, ca 600 stycken, och för regiontrafiken cirka 200 stycken. Det innebär att en hel del trafik ska trafikera Östersundslänken varje dag. Busstrafiken blir dock ingen barriär jämfört med biltrafiken på Rådhusgatan (ca 15 000 fordon/dygn). I centrum kommer stadsbussläget att fortsatt ligga kvar som det gör idag, medan ett nytt läge för regiontrafiken anläggs på Kyrkgatan mellan Thoméegränd och Tullgatan. Hållplatserna utformas som kantstenshållplatser för snabb angöring. Det finns dock planer på att ta delar av stadsbussläget i anspråk för en Shared-Space passage över Kyrkgatan. Det kan innebära att stadsbussläget också behöver skjutas något söderut och på så vis dela utrymme med regiontrafiken.

Huvudprincipen med förslaget är att all trafik på Östersundslänken ska vara genomgående. Det innebär att även de regionbusslinjer som har Östersund som start- eller slutmål blir genomgående på Östersundslänken. Detta görs för att säkerställa att platsen i framför allt centrum räcker till. Med genomgående trafik menas att bussarna endast gör korta uppehåll, likt uppehållen på en vanlig busshållplats. Regionbusslinjerna som inte är "naturligt genomgående" har därför förlängts så att linjer norr ifrån förlängs till Järnvägsstationen, där linjerna sedan vänder söder om Järnvägsstationen, och linjer söderifrån förlängs till Sjukhuset, där de sedan vänder norr om Sjukhuset.

Om takttrafik tillämpas kommer 10 stadsbussar att samtidigt angöra Östersunds centrum. Dessutom föreslår åtgärdsförslaget att de nya regionbusslinjerna också taktas med stadstrafiken, det vill säga linje 100X, 101 och 102. Övriga regionbusslinjers avgångar sprids ut något mer. Det finns stora styrkor i att takttrafiken utgår från den viktigaste hållplatsen, vilket i dagsläget är Östersund centrum (och busstation). Med 16 bussar samtidigt behövs en sträcka på cirka 130 meter (båda sidor av vägen). Detta bedöms vara rimligt även om delar av dagens stadsbussläge tas i anspråk för annat. Det kan dock innebära att två av Stadsbusslinjerna får angöra regionbusslägets norra ände. Bussarna får inga "fasta" lägen utan de fyller på bakifrån allt eftersom de kommer in till hållplatsläget.

Skulle länstrafiken och kommunen känna att det blir trångt. Skulle det gå att takta linje 2, linje 3, linje 4 samt linje 100X, linje 101 och linje 102 medan linje 1 och linje 6 inte taktas. Detta då linje 1 och 6 har högre turtäthet vilket innebär kortare bytestider oavsett om dessa linjer taktas eller ej. Detta innebär dock att man tummar på busstrafiken och dess fulla potential med snabba byten. Dessutom är vår bedömning att samtliga busslinjer som bör taktas också kan få plats vid en eventuell förkortning av stadsbussläget.

4.12.2.1

Nya vändplatser regionbusstrafiken

Med det nya trafikupplägget som innebär genomgående trafik på Östersundslänken behöver nya vändplatser för regiontrafiken att anläggas. Det finns förslag på vändplatser framtagna och dessa presenteras i Figur 101 och Figur 102

Det norra alternativet innebär att Fornbyvägen och vändslingan vid Riksarkivet blir vändplats för regiontrafiken som kommer söderifrån. Det finns förhoppningar att förarlokaler kan hittas i någon av fastigheterna runt omkring. Annars finns där mark västerut på Arkivgatan där enklare förarlokaler skulle kunna upplåtas. I det södra alternativet kan en yta vid Dollarstore, utnyttjas som vändplats för regiontrafiken. Byggnaden som ligger där, en gammal lagerbyggnad, skulle kunna köpas upp av kommunen för att förarlokaler skulle kunna upplåtas där.



Figur 101 - Möjlig vändplats för regiontrafiken i Östersundslänkens norra ände.

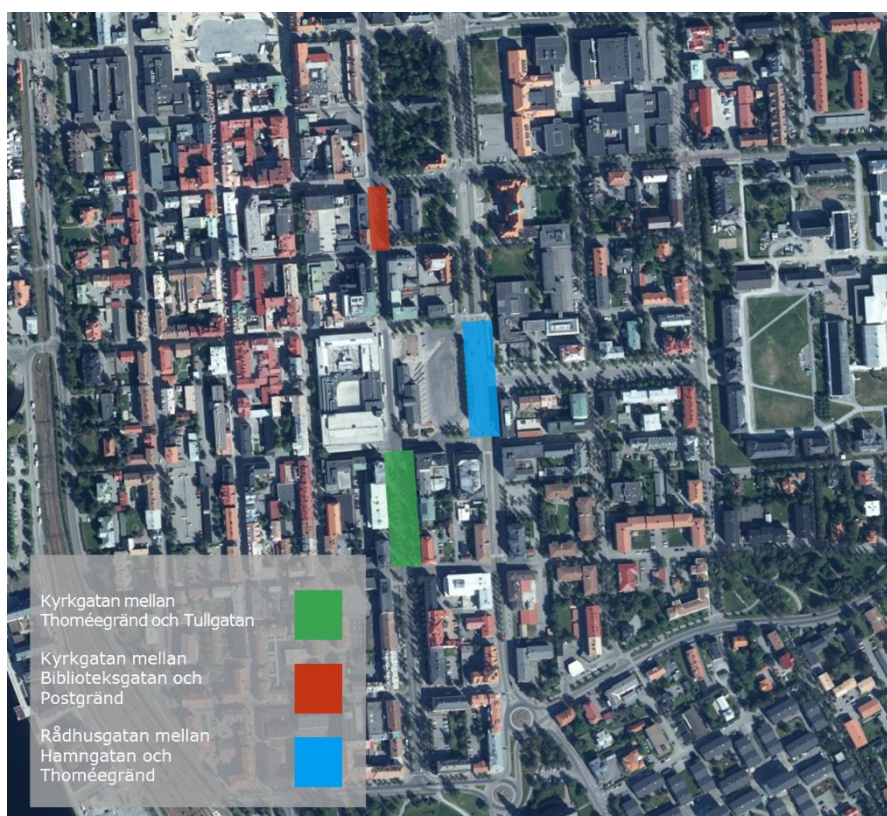


Figur 102 - Möjlig vändplats för regiontrafiken söder om Järnvägsstationen.

4.12.3

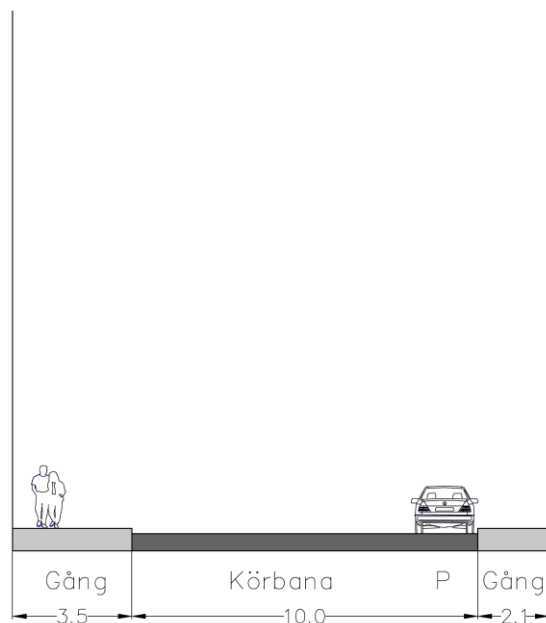
”NYA RESECENTRUM”

Med avstamp i dagens busstorg på Gustav III torg är det framför allt regionbusstrafikens lägen som behöver flyttas då torget byggs om för andra ändamål. Det har därför funnits olika tankar på hur denna del av busstrafiken ska placeras i framtiden. Det har av kommun och regionen diskuterats om en ny liknande fast punkt för regiontrafiken ska skapas, men också om ett utbyggt Östersunds centrum på Kyrkgatan kan vara ett alternativ. Flertalet platser har diskuterats och det finns för och nackdelar med att placera ett resecentrum på respektive plats. Ett alternativ har varit att flytta all regiontrafik till Järnvägsstationen, men risken med det har bedömts vara för stor då stationen inte ännu är en tydlig bytespunkt för kollektivtrafiken. Dessutom skapas då en större splittring mellan stadsbuss och regionbuss som då separeras.



Figur 103 - De tre testade placeringsalternativen för regionbusstrafiken

Tre alternativ har i den här analysen studerats för regiontrafiken. Med utgångspunkt i det stråktänk som finns för kollektivtrafiken bör ett regionbussläge finnas på antingen Kyrkgatan eller Rådhusgatan, då det är de två genomgående stråken genom centrala Östersund. Ett läge som studerats är ett läge på Kyrkgatan strax norr om dagens stadsbussläge, mellan Postgränd och Biblioteksgatan. Detta läge har dock förkastats på grund av att sektionen där är för smal, samt även för kort. Trots att ett regionbussläge här hade varit ett centralt alternativ så hade det dock saknat den tydliga kopplingen med stadsbussläget på grund av den trånga passagen mellan Hamngatan och Postgränd. Det hade varit svårt för resenären att tydligt få en överblick över var bussarna stannar.



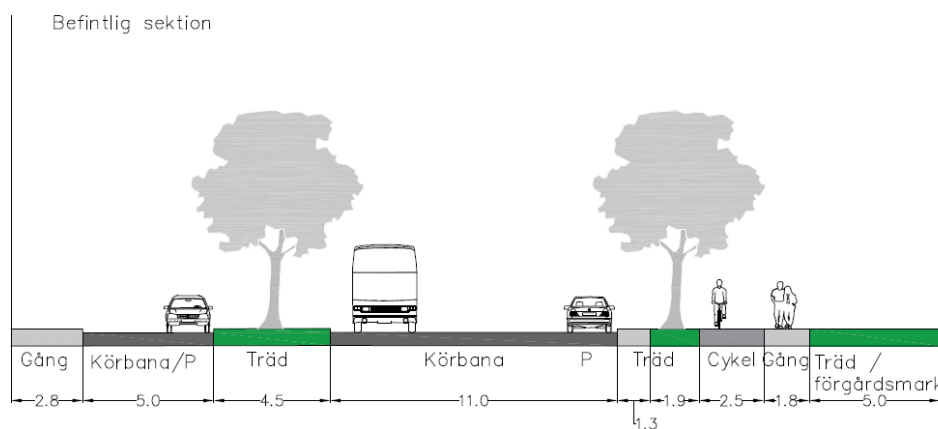
Figur 104 - Illustration av det trånga utrymmet på Kyrkgatan mellan Postgränd och Biblioteksgränd.

På samma sätt har det prövade läget på Rådhusgatan strax öster om dagens busstorg förkastats då avstånden till stadstrafiken samt överblicken över kollektivtrafiken försämras. Alternativet motarbetar också trafikupplägget med Östersundslänken som på så vis inte fått samma effekt som om regionbussläget placeras någonstans på Kyrkgatan istället. Väljs detta alternativ behöver dessutom biltrafiken flyttas från Rådhusgatan vilket skulle bli en stor utmaning i sig.

Det alternativ som istället föreslås i denna utredning är det läge som även Länstrafiken studerat, platsen på Kyrkgatan mellan Thoméegränd och Tullgatan söder om dagens stadsbussläge. Detta läge är något längre ifrån dagens centrum i Östersund, men då Östersund väntas byggas ut söderut kommer detta läge att få ett än mer centralt läge i framtidens Östersund. Denna placering möjliggör också upplägget med Östersundslänken som beskrivits i avsnitt 4.12.1 och 4.12.2.

Sträckan mellan Thoméegränd och Tullgatan är cirka 120 meter lång. En bedömning av behovet av hållplatslägen uppgår till fyra hållplatser per riktning. Det bedöms rimligt för den regiontrafik som ska trafikera hållplatsen i kombination med det trafikupplägg som föreslås med genomgående trafik. Det skulle också vara möjligt med fem hållplatslägen på varje sida rent geometriskt. Med fyra lägen skapas dock bra med plats för respektive läge vilket enklare möjliggör för bussen att ta sig ut från hållplatsläget.

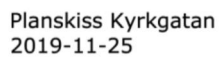
Sektionen som finns till förfogande på sträckan presenteras i Figur 105 nedan. Gatusektionen är bred och mäter från husvägg till husvägg 35,8 meter. Parallellt med Kyrkgatan på den västra sidan finns en liten sidogata som idag fungerar som parkering.



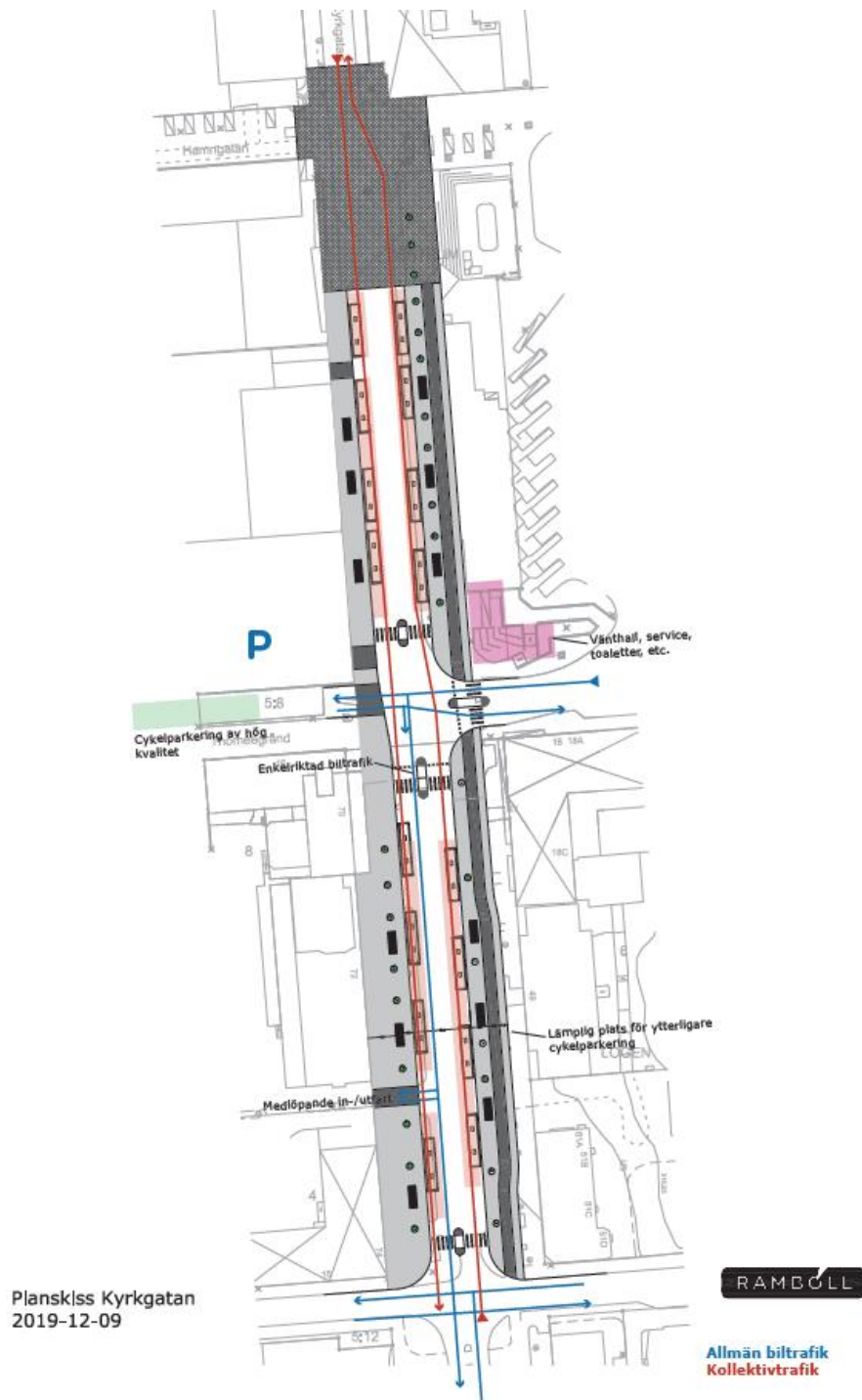
Figur 105 - Befintlig sektion på Kyrkgatan mellan Thoméegränd och Tullgatan.

I figuren på nästa sida och sidan efter det presenteras två planskisser på en tänkbar utformning av Kyrkgatan mellan Tullgatan och Hamngatan med det nya regionbussläget i söder. Förslaget vad gäller stadsbussläget beskrivs i avsnitt 4.12.3.1 nedan. Den parallella sidogatan kommer att plockas bort och ersättas med ytor för väntande resenärer, träd, gående, cykelparkering, hyrcykel, plats för E-scootrar, informationstavlor och busskurer. Detta innebär också att trädraden på västra sidan behöver flyttas något västerut för att det ska finnas plats till hållplatslägen samt passeringsmöjligheter för övriga bussar. På den östra sidan föreslås plats för en gång- och cykelbana samt plats för cykelparkering och förgårdsmark. Dessutom reserveras yta för busskurer. Vänthall med servicefunktioner så som biljettförsäljning, toaletter, information och förvaringsboxar kommer att placeras i det sydvästra hörnet av Gustav III torg. Detta läge passar utmärkt i förhållande till både stadstrafikens och regionbusstrafikens placering.

Stadstrafiken antas behöva samma körbana och hållplatslängd som idag. Detta framför allt för att busstrafik ska kunna passera de bussar som stannat för anöring. Antingen kan samtliga stadsbusslinjer placeras på dagens stadsbussläge, oavsett hur långt det hållplatsläget blir, om de fyller på efter principen att första inkomna buss kör längst fram och resterande fyller på bakom. Vill mer fasta hållplatslägen ges kan en av stadsbusslinjerna behöva flyttas ner till regionbussläget och placeras längst upp i norr. På så vis är den stadsbusslinjen ändå nära de övriga stadsbusslinjerna. Detta kan framför allt bli fallet i alternativet där en del av stadsbussläget görs om till en shared space-yta, se Figur 107.

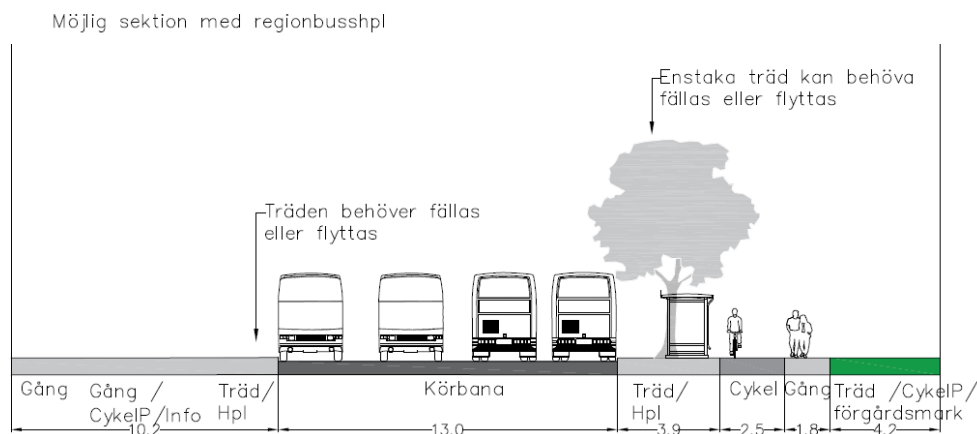


Allmän biltrafik
Kollektivtrafik



Figur 107 - Planskiss över stads- och regionbusslägena på Kyrkgatan mellan Hamngatan och Tullgatan. Notera att antalet inritade busskurer inte motsvarar antalet hållplatslägen. Figuren visar ett alternativ där en del av stadsbussläget görs om till Shared space-yta (norra delen av stadsbussläget).

Biltrafiken föreslås tillåtas på Kyrkgatan mellan Thoméegränd och Tullgatan i södergående riktning, men inte i norrgående. Detta för att bilister som inte vill in i P-huset ska ha en möjlighet att ta sig bort från stråket. Dessutom finns en infart till fastigheterna på västra sidan mitt på hållplatsläget som behöver ha en viss tillgänglighet. En ny stor högkvalitativ cykelparkering föreslås att anläggas under den ramp som idag går upp till P-huset. En cykelparkering med hög kvalitet bör omfatta väderskydd, extra hög säkerhet med övervakning eller möjlighet att låsa in cykeln, enklare service såsom tvätt och pump och plats för skrymmande cyklar som lådcyklar. Möjlighet för passage för fotgängare och cyklister finns i avsnittets norra och södra ände. I Figur 108 visas en sektionsskiss över det nya regionbussläget.



Figur 108 - Föreslagen sektion för regionbussläget på Östersund Centrum.

Som tidigare nämnts kommer trädraden på västra sidan att behöva flyttas för att plats ska finnas för alla funktioner. På den östra sidan behöver troligen en del träd fällas medan de flesta träd bedöms kunna stå kvar trots sektionens nya utformning.



Figur 109 – Hyrcyklar. Ett förslag på ytterligare mobilitetstjänst i Östersund.

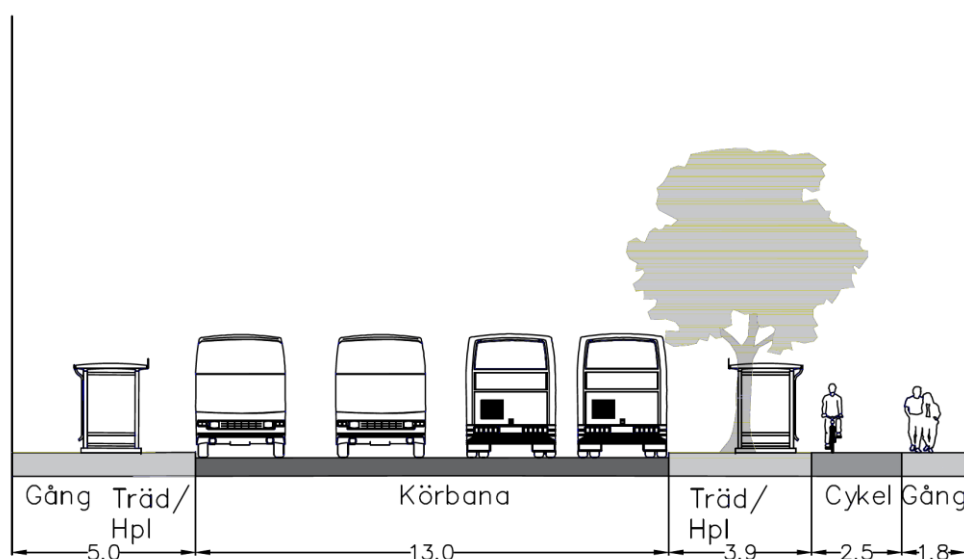
Ytor för Kiss & Ride finns på Tullgatan, på båda sidor av Kyrkgatan, där avlämning av resenärer kan ske. Det kommer inte att tillåtas för bilar att stanna på Kyrkgatan för avlämning och upphämtning, utan de hänvisas till Tullgatan eller Rådhusgatan. Dessutom kan taxi angöra Tullgatan för upphämtning och avlämning. Avhämtning/upphämtning skulle också kunna ske vid Järnvägsstationen för att minska biltrafiken i centrum.

Vid Järnvägsstationen är det viktigt att den nya bron knyter ihop bussläget med tågtrafiken. Vänthall med service föreslås finnas kvar i stationsbyggnaden, med toaletter och biljettförsäljning. Dessutom föreslås stora väderskydd i anslutning till busshållplatsen. Ytor för hyrcyklar och elscootrar att hyraplaceras ut både utanför järnvägsstationen och bredvid busshållplatsläget.

4.12.3.1

Stadsbusshållplatserna

Den planerade utvecklingen av Gustav III:s torg möjliggör även en utveckling av de befintliga stadsbusshållplatserna. I figur 106 och Figur 107 ovan visas en möjlig utformning av Kyrkgatan på sträckan mellan Tullgatan och Hamngatan där även stadsbusshållplatserna ingår. I figur 110 nedan visas också hur gatusektionen vid stadsbusshållplatserna skulle kunna utformas.



Figur 110. Möjlig gatusektion vid stadsbusshållplatserna.

Ur en kollektivtrafiksynvinkel är det viktigt att bussarna ges tillräcklig bredd att angöra och passera. Därför bör eftersträvan vara att gatubredden blir minst lika bred som i dagsläget, ca 12,5 m, men helst 13 m vilket ger 3,25 m per körfält.

I förslaget har gångbanan på den västra sidan av gatan breddats så att utrymmet för gående som passerar längs gatan och resenärer som väntar på bussen ökar. Det är i dagsläget för trångt och med förslaget förväntas ett ökat kollektivtrafikresande varför mer yta behövs. I skissen illustreras busskurer som väderskydd men skärmtaken som finns på sträckan kan också fungera som väderskydd och eventuellt byggas ut för att skapa en mer väderskyddad plats för väntande bussresenärer samtidigt som gångflödet längs gatan inte hindras.

Även på den östra sidan föreslås ytan för fotgängare och väntande bussresenärer utökas. Med en breddning av väntytan närmast körbanan är det också möjligt att få plats med träd längs gatan vilket delvis kan kompensera för de träd som kan behöva tas bort vid det föreslagna regionbussläget. Träden ökar både attraktiviteten i stadsmiljön och skapar skuggzoner för resenärer i ett varmare klimat.

Cykelbanan på den östra sidan av Kyrkgatan föreslås förlängas upp till Hamngatan för att undvika konflikter mellan cyklister och stadsbussar som ska in eller ut från hållplatserna. Även om Kyrkgatan är ett prioriterat stråk för kollektivtrafik är det också en del i cykelnätet och det behöver vara möjligt att cykla tryggt till och från målpunkter på sträckan. Norr om Hamngatan kan cykling ske i blandtrafik men på sträckan med hållplatserna bedöms inte det vara ett tryggt eller säkert alternativ.

Förutom de rent trafikala funktionerna som gatan har är det också viktigt att det skapas utrymme för sådant som sittplatser och uteserveringar längs fasaden, framförallt på den östra sidan. I sektionen ovan förutsätts att alla sådana funktioner placeras på kvartersmark, det vill säga utanför gångbanan.

5. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

5.1 SLUTSATSER

Att förbättra kollektivtrafiken i region Jämtland Härjedalen är ett bra sätt att ge invånarna chansen till ett bättre och mer hållbart resealternativ än bilen. En effektiv kollektivtrafik kan bidra till en ökad hållbarhet genom minskat utsläpp av växthusgaser, minskat behov av parkeringsplatser och bättre utnyttjande av ytor i tätorterna. Dessutom ökar regionens sociala hållbarhet då kollektivtrafiken är mer jämställd än biltrafiken mellan åldersgrupper och mellan inkomstgrupper, då alla inte har möjlighet att åka bil.

Ramboll rekommenderar det nya linjenätsförslaget då det ger flera positiva effekter gällande kollektivtrafikresande, både regionalt och lokalt i Östersund. Även om tyngdpunkten i utredningen ligger på Östersund och dess närområde kan vinster finnas i hela regionala nätet. På regional nivå får regionen tre nya busslinjer (linje 100X, 101 & 102) som ersätter flertalet parallella linjer och som har potential att bli mycket välanvända. De nya regionbusslinjerna kommer att öka möjligheterna till kollektivt resande i Östersund samt några av de viktigaste inpendlingsorterna, Krokom, Lit och Brunflo. Det är också i dessa orter som majoriteten av befolkningen i regionen finns. Med takttrafiksupplägget skapas möjligheten för resenärer med regiontrafiken att med endast ett byte nå hela Östersund. Detta skapar ett stort värde för invånarna. Detta speglar sig också i restidskvoterna som förbättrats trots att de på regional nivå redan var mycket bra.

Östersund får med det nya linjenätsförslaget ett färre antal linjer än i dagsläget vilket underlättar för resenären. Linjerna blir mer direkta och snabba, vilket ökar attraktiviteten. Detta visar även de elasticitetsberäkningar som genomförts, då resandet i Östersund väntas öka med 18–19 %. Takttrafiken har en stor del i detta då hela Östersund nås med maximalt ett, kort byte. Med en mer regelbunden tidtabell ökar förståelsen för linjenätets struktur hos resenären. Linje 1 och Linje 6 blir nyckellinjer som knyter ihop nord-syd med öst-väst. Utbudet förbättras dock på samtliga linjer.

Avgränsningen mellan tätorts- och regiontrafiken kommer inte att ändras i förhållande till dagens nät. Det finns en tydlig avgränsning runt Östersunds tätort som precis som i dagsläget kommer att följas. Regionen har funderat kring att inkludera Ås och Brunflo i stadstrafiken då det är två inpendlingsorter i Östersunds närhet. Ramboll bedömer att behovet i tex. Ås inte är tillräckligt stort för att få ett stadsbussutbud, utan det föreslagna utbudet på linje 102 kommer att täcka Ås behov. Brunflo hade kunnat få ett stadsbussutbud, men vilket Brunflo faktiskt får med både linje 100X och linje 101. Att därför inkludera Brunflo i stadsbussnätet bedöms inte aktuellt. De tre nya regionbusslinjerna är ett sätt att stärka trafiken från inpendlingsorter till Östersund. Utbudet är därför bättre än för övriga regionbusslinjer, men fortfarande något sämre än stadstrafikens utbud.

Östersundslänken blir ett mycket starkt kollektivtrafikstråk som kommer att trafikeras av samtliga linjer. Med detta upplägg skapas inte bara ett resecentrum där byte kan ske, utan Östersundslänken innebär att resenären kan byta på 3–4 olika hållplatser. Dessutom kommer fler resenärer att få möjligheten att resa till några av stadens viktigaste målpunkter. Med Östersundslänken knyts dagens Östersund ihop med framtidens Östersund och ett stort steg i att prioritera kollektivtrafiken görs.

Med det nya regionbussläget på Kyrkgatan mellan Thoméegränd och Tullgatan knyts trafiken ihop med stadstrafiken och en bra utgångspunkt för takttrafiken skapas. Den tillgängliga ytan bedöms vara tillräcklig och Östersundslänken ger Östersunds kollektivtrafik en unik identitet. Viktiga

servicefunktioner som idag funnits på busstorget kan fördelaktigt placeras i det sydvästra hörnet av Gustav III torg och på så vis få en bra koppling till stads- och regiontrafiken.

På järnvägsstationen skapas helt nya möjligheter att resa. Då näst intill alla linjer i förslaget trafikerar järnvägsstationen får fler resenärer en direkt möjlighet att resa till stationen. Det är av yttersta vikt att bussgatan genom Österängsparken byggs och att en bra koppling till stationen skapas samt att den planerade GC-bron över spårområdet byggs. **Bussgatan är nyckeln till hela trafikupplägget och är en stöttepelare i hela tänket med en Östersundslänk.**

Stadens trafikföring behöver ses över om Östersundslänken ska bli en realitet. Ramboll bedömer att stadens gator kan få olika karaktärer och fylla olika syften. Bedömningen är att förstärka kvaliteterna på de gångstråk som finns och säkerställa möjligheterna för att de hållbara resalternativen blir det naturliga valet.

Region Jämtland Härjedalen och Östersunds kommun är positivt inställda till nya mobilitetstjänster i staden. I rapporten har olika förslag på autonom skyttel-trafik presenterats. Rambolls bedömning är att störst nytta med denna metod kan fås i områden som Lugnvik, Marielund och Lit där skyttelns syfte om att erbjuda en resa "den sista kilometern" kommer till sin rätt. Med en autonom skyttel i centrum som blir parallell med den konventionella busstrafiken riskerar skytteln att konkurrera på sämre villkor. Ramboll föreslår därför att kommunen tittar vidare på alternativen i stadens ytterområden eller eventuellt i orter som Lit, Brunflo eller Krokum. Mobilitetstjänster som hyrcykelsystem och E-scootrar kan också bidra till en ökad mobilitet. Ramboll föreslår därför att dessa får en bra placering i anslutning till de stora målpunkterna längs Östersundslänken, samt på platser i anslutning till andra målpunkter så som Frösö Strand, Lilllänge, Campus osv.

Linjenätsförslaget innebär en del kostnadsökningar. Den bedömda kostnaden med det presenterade upplägget väntas bli ca 9 % högre. Antalet kilometer och timmar bedöms öka med 10 % i förhållande med dagsläget. Detta är givetvis något som behöver diskuteras vidare, men med tanke på den utbudsförbättring och det ökade resandet som kostnadsökningen ger bedöms kostnadsökningen som rimlig. Denna kostnadsökning avlönar sig ofta fort och ger fortsatt frukt. Ett ökat resande innebär också ökade intäkter. Både regionalt och lokalt i Östersund blir utbudet i de flesta relationer bättre och Östersunds närmsta grannorter får ett mycket bra utbud. Kostnadsökningen och förändringen av linjenätet innebär också att kollektivtrafikens effektivitet blir bättre med förslaget och det är framför allt de användarrelaterade indikatorerna som förbättras.

Förändringar i linjenätet kan göras så snabbt som möjligt, men kan vara mest lämpade i anslutning till den nya trafikupphandlingen år 2023 för stadstrafiken. Till dess hinner Östersunds kommun även att bygga bussgatan genom Österängsparken och färdigställa Östersundslänken. Mest akut bedöms flytten av resecentrum, som bör inledas snarast då Gustav III torg byggs om år 2021.

5.2 REKOMMENDATIONER

Ramboll rekommenderar att följande arbete tar vid där den här utredningen slutar:

- Att genomförbarheten för Östersundslänken säkerställs med hänsyn till de behov som finns längs Kyrkgatan.
- Att Östersunds kommun och region Jämtland Härjedalen arbetar vidare med att utveckla ett resekort som kan nyttjas i kollektivtrafiken samt för de föreslagna mobilitetstjänsterna.
- En trafikplan för Östersund tas fram där stadens trafikföring behandlas i ett djupare perspektiv
- Cykelanalyser genomförs för Östersund
- Gångstråksanalyser genomförs för Östersund

- Att Östersunds kommun arbetar vidare med sin parkeringsstrategi och deras parkeringstal. Våga vara aggressiva i arbetet med minskade parkeringstal för att påverka färdmedelsvalet. Idag är det för enkelt och billigt att parkera i centrala Östersund.
- Att Östersunds kommun vidare utreder den autonoma skyttel-trafiken på andra platser än i Östersunds centrum
- Att region Jämtland Härjedalen tillsammans med Inlandsbanan, Norrtåg och SJ arbetar vidare för en förbättrad kollektivtrafik på räls



19

Krisberedskapsplan för Regionala
kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län

RUN/63/2020

2020-02-04

Infrastruktur och kommunikationer

Erik Sjaunja

Tfn: 063-146533

E-post: erik.sjaunja@regionjh.se

RUN/63/2020

Krisberedskapsplan för Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har en regional kris- och katastrofmedicinsk beredskapsplan som utgör grunden för regionens krisberedskap. Beredskapsplanen är regional och ska efterlevas av Regionala utvecklingsnämnden och samtliga som arbetar på uppdrag av regionen. Den regionala planen är ett övergripande ramverk för regionen och grundas på författningskrav för hanteringen av särskilda händelser och extraordinära händelser.

Föreliggande Krisberedskapsplan för regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet preciserar hur kollektivtrafikens aktörer ska arbeta med krisberedskap. Planen syftar till att kollektivtrafiken ska ha en god beredskap i händelse av samhällsstörningar, särskilda händelser eller extraordinära händelser. Det handlar om händelser där det krävs förstärkning i form av en regional krisledning. Driftstörningar som kan ses som en del av den vardagliga verksamheten hanteras i den vanliga organisationen.

Regiondirektörens förslag

Krisberedskapsplan för regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län antas.

I tjänsten

Hans Svensson

Regiondirektör

Berit Eriksson

Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Norrtåg AB

Krisberedskapsplan för Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län

Version 1.0

Fastställd av regionala utvecklingsnämnden 2020-02-25, § xx

Ändringsförteckning

Version	Datum	Ändring	Beslutat av
1.0	2020-01-20	Nyutgåva	Regionala utvecklingsnämnden 2020-02-25, § xx

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Regionens övergripande plan för krisberedskap	4
1.2	Krisberedskapsplan för kollektivtrafiken	4
1.3	Definitioner och begrepp	5
2	Säkerhets- och beredskapsarbete i kollektivtrafiken	6
2.1	Hot och risker	6
2.2	Kontinuitetsplanering	7
2.3	Riskhantering	7
3	Krishantering i kollektivtrafiken	8
3.1	Prioritering	8
3.2	Organisation och roller	8
3.3	Kommunikation	10
3.4	Åtgärder vid olika krislägen	11
4	Uppföljning och utvärdering	11

Krisberedskapsplan för Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län

1 Inledning

I den nationella säkerhetsstrategin (2017) anges att hot och risker som gäller transporter och dess infrastruktur kan orsaka störningar och bortfall som påverkar resenärer, näringsliv och allmänhet. Om kritisk infrastruktur och tillhörande informations- och kommunikationssystem skadas kan detta få allvarliga konsekvenser för hela samhällets funktionalitet. En av de samhällssektorer som Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) anser innehåller viktiga samhällsfunktioner är transportsektorn där kollektivtrafiken ingår.

1.1 Regionens övergripande plan för krisberedskap

Region Jämtlands Härjedalens regionala kris- och katastrofmedicinska beredskapsplan¹ utgör en grund för regionens krisberedskap. Den regionala planen är ett övergripande ramverk för regionen och grundas på författningskrav för hanteringen av särskilda händelser och extraordinära händelser.

Krisberedskap inom kollektivtrafiken handlar om att ha en god beredskap och krishanteringsförmåga så att verksamheten fungerar oavsett yttre omständigheter. Kollektivtrafiken ingår i samhällets krisorganisation och kan exempelvis användas vid utrymning. Planen anger att regionen ska vara en garant för att kollektivtrafiken fungerar oavsett yttre omständigheter samt skydda, förhindra och förebygga skador på egendom och verksamhet. För kollektivtrafik ska hänsyn även tas till Lagstiftning om skydd mot olyckor, Trafiksäkerhetslagstiftning och Säkerhetsskyddslagstiftning.

Beredskapsplanen är regional och ska efterlevas av regionala utvecklingsnämnden och samtliga som arbetar på uppdrag av regionen. Den här riktlinjen revideras vid behov dock minst en gång per mandatperiod. Förvaltningschef och VD i bolag som ägs av regionen ansvarar för att de krav som ställs i föreliggande plan följs. Det operativa säkerhetsansvaret följer linjeansvaret.

1.2 Krisberedskapsplan för kollektivtrafiken

Denna plan syftar till att kollektivtrafiken ska ha en god beredskap i händelse av samhällsstörningar, särskilda händelser eller extraordinära händelser (se kap 1.3 för definitioner). Det handlar om händelser där det krävs förstärkning i form av en regional krisledning. Driftstörningar som kan ses som en del av den vardagliga verksamheten hanteras i den vanliga organisationen.

¹ Regional kris- och katastrofmedicinsk beredskapsplan, 2019-12-10 (Dnr: RS/159/2019)

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja

Syftet med denna plan är:

- Att upprätthålla och säkerställa funktions- och driftssäkerhet vid samhällsstörningar
- Att kunna aktivera, mobilisera och omfördela resurser
- Att kunna sprida information till drabbade, anhöriga, allmänhet, internt inom verksamheten, till samverkande myndigheter/organisationer och media

1.3 Definitioner och begrepp

Samhällsviktig verksamhet – MSB menar att en verksamhet är samhällsviktig om ett av nedanstående villkor uppfylls. En verksamhet anses som samhällsviktig:

- om ett bortfall av, eller svår störning i verksamheten som ensamt eller tillsammans med motsvarande verksamheter på kort tid kan leda till en allvarlig kris i samhället.
- eller om verksamheten är nödvändig eller mycket väsentlig för att en redan inträffad kris i samhället ska kunna hanteras så att skadeverkningarna blir så små som möjligt.

MSB ger kollektivtrafik som ett exempel på en viktig samhällsfunktion², som en del av samhällssektorn *Transporter*.

I regionens risk- och sårbarhetsanalys har sjukresor och skolskjutsar identifierats samhällsviktig verksamhet.

Även Beställningscentralen är att betrakta som samhällsviktig verksamhet.

Det behövs ett fortsatt arbete inom länet för att identifiera vilka delar av kollektivtrafiken som är att betrakta som samhällsviktig verksamhet, då det är den verksamheten som i första hand ska beredskapsplaneras.

Särskild händelse – en befarad eller inträffad händelse som är så omfattande eller allvarlig att resurserna måste organiseras och ledas av en särskild regional krisledning för att lösa uppgiften. T.ex. transportolyckor, explosioner, bränder, utbrott av allvarlig smitta, spridning av farliga ämnen, infrastrukturstörning och väpnat angrepp samt psykosocial påverkan på samhället som en följd av traumatiska händelser.

Extraordinär händelse – en händelse som innebär en allvarlig störning eller överhängande risk för en allvarlig störning i viktiga samhällsfunktioner och kräver skyndsamma insatser. En extraordinär händelse hotar grundläggande funktioner och värden som exempelvis elförsörjning, vår hälsa eller vår frihet. Det kan handla om att väldigt många människor drabbas och det får konsekvenser för samhällets funktioner.

² MSB, Vägledning för identifiering av samhällsviktig verksamhet

2 Säkerhets- och beredskapsarbete i kollektivtrafiken

2.1 Hot och risker

Region Jämtland Härjedalen har i sin risk- och sårbarhetsanalys analyserat potentiella risker på länsnivå. Följande bild används för att beskriva och åskådliggöra de säkerhetsområden som ligger till grund för riskinventeringar.



Figur 1 Säkerhetsområden (Källa: Regional kris- och katastrofmedicinsk beredskapsplan, 2019-12-10, Dnr: RS/159/2019)

En stor del av dessa risker kan också påverka länets kollektivtrafik i olika grad. Kollektivtrafiken kan påverkas indirekt och direkt av exempelvis olyckor, skogsbränder, bränder i fastigheter, terrorattentat, extremväder, strömavbrott, översvämningar och stora folksamlingar. Kollektivtrafiken är också beroende av att kritiska försörjningssystem såsom el-, datakommunikation och drivmedelsförsörjning fungerar.

2.2 Kontinuitetsplanering

Kontinuitetsplanering/-hantering handlar om att utarbeta reservrutiner av olika slag inom olika områden. En god kontinuitetsplanering innebär att man hjälpligt kan hantera en oplanerad störning och därmed bedriva samhällsviktig verksamhet. Rutinerna ska sedan tillämpas när ordinarie arbetssätt inte fungerar på grund av någon händelse, till exempel att telefoni eller ett viktigt IT-system ligger nere.

2.3 Riskhantering

Risikanalys är ett verktyg för att identifiera risker som kan påverka verksamheten negativt. Utifrån risikanalysen kan sedan lämpliga åtgärder identifieras. Regionens enhet för Krisberedskap, säkerhet och miljö kan vara rådgivande i det grundläggande arbetet med riskanalyser och kontinuitetsplanering.³

Avvikelsehantering är också en av grunderna för arbetet med riskhantering. En avvikelse är en händelse som avviker från fastställda rutiner och riktlinjer där ställda kvalitetskrav inte uppfylls. För att upprätthålla ett kontinuerligt kvalitetsarbete är avvikelsehantering ett viktigt medel. Det är också en av grunderna för arbetet med riskhantering. Aktörer inom kollektivtrafik ska ha ett fungerande system och rutiner för avvikelsehantering.

³ Se även *Instruktion för risikanalys*, Region Jämtland Härjedalen, 2016-09-26

3 Krishantering i kollektivtrafiken

3.1 Prioritering

Vid kris ska trafiken upprätthållas i så hög utsträckning som möjligt.

Vid normala driftstörningar utgår prioriteringen från att så få resenärer som möjligt ska påverkas negativt av händelsen. Samtidigt görs en avvägning mot konsekvenserna i det specifika fallet, för att inte resenärer ska drabbas orimligt hårt om det till exempel saknas alternativa resmöjligheter. Den faktiska lösningen görs utifrån lokala förutsättningar som depåer och tillgång till fordon. Detta synsätt är även vägledande i en krissituation.

Som stöd för prioritering finns även det regionala trafikförsörjningsprogrammet som anger regionens mål för kollektivtrafiken.

3.2 Organisation och roller

Samverkan

En särskild händelse berör oftast inte enbart Regionens verksamhet utan även andra aktörer med andra uppgifter. Berör händelsen flera aktörer kan Länsstyrelsen, som har geografiskt områdesansvar, på begäran eller på eget initiativ samordna samverkan mellan berörda aktörer genom att t ex kalla till samverkanskonferens. Syftet med samverkan är att skapa samordning och inriktning.

Tjänsteman i beredskap

Tjänsteman i beredskap (TIB) larmas vid särskilda händelser eller händelser som kan få allvarligt utfall. Efter att TIB värderat situationen kan beslut tas om att det är en särskild händelse som inte kan hanteras av linjeorganisationen och att särskild sjukvårdsledning (som är likställd med Regional krisledning och omfattar därmed inte endast Hälso- och sjukvården) kallas in.

Regional krisledning

Regional krisledning leds av sjukvårdsledaren (chef) och medicinskt ansvarig. De har till sin hjälp en stab med olika funktioner vilken leds av en stabschef. Krisledningen kan kalla in specialister vid behov.

Vid en särskild eller extraordinär händelse som berör kollektivtrafiken ska minst en representant från kollektivtrafiken ingå i regional krisledning.

Krisledningsnämnd

Vid långvariga och omfattande samhällsstörningar som stora snömängder, storm, översvämningar eller pandemi kan beslut om extraordinär händelse tas av krisledningsnämndens ordförande i regionen och Krisledningsnämnd aktiveras. Nämnden tar beslut om ändringar och anpassningar av regionens verksamhet i den utsträckning som är nödvändig med hänsyn till den extraordinära händelsens art och omfattning.

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja

Krisledningsnämnden ska vid extraordinär händelse samverka med berörda nämnder.

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) inom Region Jämtland Härjedalen har det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna (samhällsfinansierade) kollektivtrafiken i länet och dess framtida utveckling.

Enligt ansvarsprincipen har RKM ansvar vid en särskild händelse. Regionen har ett verksamhetsansvar även om verksamheten är upphandlad av entreprenörer. På verkställande nivå ska leverantören säkerställa att det finns rutiner för krisledning. Trafikoperatörerna har ett ansvar vid krislägen.

Regionen är ägare till Länstrafiken i Jämtlands läns län AB och delägare i Norrtåg AB. Länstrafiken och Norrtåg handlar upp operatörer som utför trafiken. Därutöver finns kollektivtrafik som drivs på kommersiell basis.

Länstrafiken⁴

I Länstrafikens AB:s trafikupphandling Regionbuss 2019 anges: "Anbudsgivare utgör en del av regionens kris- och katastrofberedskap och ingår vid inträffad allvarlig och/eller extraordinär händelse som en resurs för Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen i Jämtlands län. I uppdraget ingår att Anbudsgivare medverkar i planering (lokal och regional) inför allvarlig och eller extraordinär händelse samt vid utbildningar och övningar som anordnas av Region Jämtland Härjedalen och/eller Länsstyrelsen i Jämtlands län."

Beställningscentralen är en samhällsviktig verksamhet. BC kommunicerar via telefoni och IT och är tillgänglig under hela dygnet årets alla dagar (24/7).

Vid extraordinär händelse som berör kollektivtrafiken i Jämtlands län bör angränsande läns kollektivtrafikmyndigheter informeras. Jämtland gränsar mot Västerbotten, Västernorrland, Dalarna och Tröndelagens fylkeskommune (AtB AS) och frågan om eventuellt stöd undersöks.

Kontaktuppgifter till ansvarig för Länstrafiken finns hos Regionens tjänsteman i beredskap (TiB).

Norrtåg AB

Norrtåg AB har en samordnande roll ett övergripande ansvar för att se till att operatören har en beredskapsplan och organisation. Norrtåg ska även informera allmänheten, kommuner och andra myndigheter om situationen. Norrtåg AB ska alltid verka för att det finns en god krisberedskap vid stor olycka, katastrof samt vid extraordinära händelser. En förutsättning för detta är en god planläggning, utbildning och övning.⁵

När någon större händelse/olycka inträffar i Norrtågstrafiken är det primärt Räddningsverket som har ansvaret att hantera en eventuell räddningsinsats. Sekundärt är det operatören, som

⁴ Från och med 1 juli 2020 kommer Länstrafiken i Jämtlands län AB:s verksamhet att organiseras inom Region Jämtland Härjedalens förvaltningsorganisation.

⁵ Norrtåg AB – Beredskapsplan 2019-11-18

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja

Norrtåg AB har upphandlat, som har ansvar för fordon och passagerare samt Trafikverket som har ansvaret för infrastrukturen. Det är dessa organisationer som ska ha fungerande organisationer och som har de operativa ansvaret vid olyckor och extraordinära händelser.

Norrtåg AB definierar två olika beredskapslägen:

Stor olycka – Beredskapsläget definieras av en olycka eller situation som medför eller utgör en risk för allvarlig olycka med befarade personskador

Extraordinär händelse – Beredskapsläget definieras av att en händelse kraftigt avviker från det normala och medför eller utgör en risk för allvarlig störning i viktiga samhällsfunktioner samt kräver skyndsamma insatser

Norrtåg AB ska kunna genomföra en beredskapshöjning med kort varsel. Organisationen går då in i ett stabsläge så snart det föreligger en misstanke eller ett hot om att det kommer att råda ett beredskapsläge. Stabsläge innebär att Norrtåg AB:s ledning samlas och skapar samband till de primära aktörerna Räddningstjänst, operatör och Trafikverket.

Om en större kris inträffar kommer Norrtåg AB:s webbplats att användas för att informera allmänheten. Detta sker som ett komplement till annan information. Norrtåg AB:s webbplats hänvisar också till de myndigheter som har mer information att förmedla inom sina respektive ansvarsområden.

3.3 Kommunikation

En allvarlig händelse inom kollektivtrafiken berör direkt eller indirekt många medborgare. Vikten av snabb och korrekt information är därför väsentlig. Information som ska förmedlas så snart det går är:

- Vad har hänt
- Var har händelsen inträffat
- Händelsens omfattning
- Händelsens konsekvenser
- Vidtagna åtgärder och planerade åtgärder
- Kontaktpersoner i organisationen
- Var och när ny information ges

För kommunikationsinsatser ansvarar primärt ansvarig för Länstrafiken och Norrtåg AB. Vid särskild eller extraordinär händelse stödjer den regionala krisledningen kommunikationsarbetet.

Sociala medier kan användas för spridning av krisinformation och dialoger med medborgarna. De kan även användas för monitorering för att få en snabb lägesuppfattning.

Kriskommunikationen (snabb, korrekt och enkelriktad information som kan spridas) behöver ske med snäva tidsramar så att myndighetens förtroende kan upprätthållas vid en krissituation.

Beredskap ska finnas för att informera på andra språk och vid behov ge information till barn.

Huvudsakliga kanaler för information är; krisinformation.se, Regionjh.se, extern och intern kommunikationskanal, LTR.se, Norrtåg.se, sociala medier och mobilapplikationer.

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja

3.4 Åtgärder vid olika krislägen

Tabellen nedan sammanfattar hur krisledningen ser ut i olika lägen, och vilka åtgärder och kommunikationsinsatser som kan behövas.

Definition av krisläge	Åtgärd	Kommunikation
Driftsstörning Funktion som drabbas av någon form av driftsstörning som kräver en insats	Inget behov av regional krisledning. Hanteras enligt fastställd ledningsorganisation	Utforma information anpassad för hemsida, applikation samt informationstavlor
Särskild händelse TiB beslutar om särskild händelse föreligger Exempelvis: - Händelser i trafiken där resenär eller resenärer skadats - Kraftiga störningar av viktiga samhällsfunktioner - Allvarliga händelser som riskerar eller kan utvecklas till en mycket allvarlig händelse och som därför kräver extra beredskap	TiB beslutar om regional krisledning och dess beredskapsgrad, samt vilka som ska kallas Samverkan med övriga aktörer i länet Inhämta information om händelsen Bedöm händelsens utveckling, planera för uthållighet i ledningsarbetet	Samordna information mellan Regionen, berörd/berörda kommuner, trafikbolag och övriga aktörer. Utforma information anpassad för hemsida, applikation samt informationstavlor Analysera om behov av kontakt med anhöriga. Uppdatera kontaktuppgifter på anställda
Extraordinär händelse EOH Krisledningsnämnden beslutar om EOH föreligger Exempelvis: - Mycket kraftig störning av viktiga samhällsfunktioner	Krisledningsnämnden sammankallas Samverkan och samarbete med nämnder samt övriga aktörer i länet. Bedöm händelsens utveckling, planera för uthållighet i ledningsarbetet	Samordna informationen med övriga aktörers krisledningsinformation Utforma informationen anpassad för hemsida, applikation och informationstavlor

4 Uppföljning och utvärdering

Den verksamhet som har haft en kris ska utvärderas i efterhand för att ta tillvara erfarenheter från genomförda insatser. Utvärdering sker inom respektive organisation som sammanställer skriftlig rapport. Resultatet ska rapporteras till RKM.



20

Samverkansavtal för Samverkande inland

2019–2021

RUN/533/2019

2020-02-12

Infrastruktur och kommunikationer

Erik Sjaunja

Tfn: 063-146533

E-post: erik.sjaunja@regionjh.se

RUN/533/2019

Samverkansavtal för Samverkande inland 2019–2021

Ärendebeskrivning

Ett av Trafikverkets uppdrag är att verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Genom att avtala om trafik som inte kan bedrivas kommersiellt skapas bättre tillgänglighet för berörda kommuner. För busstrafiken som berör Region Jämtland Härjedalen har linjerna 45/46 Mora-Östersund-Gällivare, 40 Östersund-Örnsköldsvik, 56 Sveg-Ljusdal och 164 Östersund-Åsarna-Funäsdalen omfattats av statlig medfinansiering. De båda avtal som reglerar detta löpte ut i december 2019 och ska ersättas av ett nytt avtal *Samverkande Inland* (Samverkansavtal mellan Trafikverket och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län avseende ersättning för busstrafik i norra Sverige i ett system kallat Samverkande inland, under perioden under perioden 2019-12-15 – 2021-12-11).

Trafikverket har genomfört en utredning, *Samverkande inland* (RUN/238/2019), för att ge underlag för ett nytt gemensamt avtal och svara på frågan om behov och motiv finns för Trafikverket att ersätta busstrafik av nuvarande omfattning även efter december 2019. Utredningen skickades ut på remiss under våren 2019. I remissversionens förslag ökade ersättningsnivån till Jämtland något jämfört med befintliga avtal, dock med ett förbehåll att nivåer och fördelning kan komma att ändras vid ett eventuellt avtal. Region Jämtland Härjedalen underströk i remissvaret att statlig medfinansiering är en förutsättning för att de berörda linjerna ska kunna upprätthållas. I det slutliga avtalsförslaget som nu är aktuellt har ersättningsnivån minskat, vilket kan förklaras med ändringar i beräkningsmodellen.

Jämfört med den statliga medfinansiering som Region Jämtland Härjedalen har erhållit enligt tidigare avtal innebär det nya avtalet en minskad ersättning på 1,34–1,55 miljoner kronor per år, se sammanställning nedan.

	Tidigare avtal tom 2019-12-15	Förslag enligt remissversion av rapport <i>Samverkande inland</i>	Nytt avtal 2019-12-15 – 2021-12-11	
År	2019	Per år	2020	2021
Medfinansiering (kr)	10 694 711	11 346 236	9 144 120	9 351 794

Det nya samverkansavtalet omfattar en 2-årsperiod, med option om ytterligare två års förlängning om alla avtalsparter är överens.

Regiondirektörens förslag

1. Samverkansavtal mellan Trafikverket och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län avseende ersättning för busstrafik i norra Sverige i ett system kallat Samverkande inland, under perioden 2019-12-15 – 2021-12-11 godkänns
2. Regionala utvecklingsdirektören får i uppdrag att underteckna samverkansavtalet.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Berit Eriksson
Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Trafikverket
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens, Västerbottens och
Västernorrlands län

Ärendenummer
TRV 2019/118112
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendeID NY]
Sidor
1(14)

AVTAL

Beslutat av

Dokumentdatum

Samverkansavtal

mellan

Trafikverket

och

**Regionala kollektivtrafikmyndigheten i
Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och
Västernorrlands län**

avseende

**ersättning för busstrafik i norra Sverige i ett
system kallat Samverkande inland, under
perioden under perioden**

2019-12-15 – 2021-12-11

Innehållsförteckning

SAMVERKANSAVTAL	3
§ 1 OMFATTNING.....	3
§ 1.1 Bakgrund	3
§ 1.2 Syfte med avtalet.....	3
§ 1.3 Avtalets trafikperiod	3
§ 1.4 Option om förlängd avtalstid.....	3
§ 2 REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETENS ÅTAGANDE	3
§ 2.1 Trafik	3
§ 2.2 Finansiering från RKM.....	4
§ 2.3 Regelverk	4
§ 2.4 Vid tecknande av nytt operatörsavtal	5
§ 2.5 Information, bokning och försäljning av resetjänster	5
§ 2.6 Tillgänglig kollektivtrafik.....	5
§ 2.7 Säker respektive miljöanpassad kollektivtrafik	5
§ 2.8 Förhållningssätt i etiska frågor	5
§ 2.9 Minimilön för personal och grundläggande rättigheter för arbetstagare	5
§ 2.10 Antidiskriminering	6
§ 2.11 Viten, bonus och hävande av operatörsavtal	6
§ 3 EKONOMI	6
§ 3.1 Finansiering från Trafikverket.....	6
§ 3.2 Innehållande och reducering av ersättning	9
§ 4 Samverkan och uppföljning	9
§ 4.1 Former för samverkan och uppföljning	9
§ 4.2 Redovisning och undersökningar	10
§ 4.3 Revision och kontroll	11
§ 5 Ändringar och tillägg.....	11
§ 6 Förtida uppsägning.....	11
§ 7 Ansvarsbefrielse (Force majeure)	12
§ 8 Tvister.....	12
§ 9 Överlåtelse av avtal	12
§ 10 Avtalets giltighet	13
Bilaga 1 Information, bokning och försäljning	14

SAMVERKANSAVTAL

Mellan å ena sidan staten, genom Trafikverket (organisationsnummer 202100-6297), nedan kallad Trafikverket, samt å andra sidan Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (222000-2949), Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten (232100-0222), Regionala kollektivtrafiken i Jämtland (232100-0214) samt Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland (222000-2923), nedan kallad RKM, träffas föreliggande avtal om samverkan avseende busstrafik i norra Sverige, nedan kallat samverkansavtalet.

§ 1 OMFATTNING

§ 1.1 Bakgrund

Enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket kan Trafikverket göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar om det bedöms viktigt för den interregionala kollektivtrafiken, och under förutsättning att sådana insatser inte ersätter det ansvar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Trafikverkets utredningen TRV 2018/134691 visar att ett fortsatt stort behov finns av att Trafikverket ersätter viss interregional kollektivtrafik för att avhjälpa de stora tillgänglighetsbristerna i norra Sverige. Det konstateras att motiv finns ur tillgänglighetsaspekt för Trafikverket att, efter nuvarande avtalsperiod, teckna nytt avtal och ersätta en trafik motsvarande den i nuvarande två avtal; busstrafik längs Inlandsbanan/Inlandsvägen (E45) Mora-Gällivare och Samverkande system.

§ 1.2 Syfte med avtalet

Samverkan syftar till att upprätthålla interregionala resmöjligheter och om möjligt utveckla aktuell trafik till att i högre grad utföra interregionala trafikuppgifter med integrerade tidtabeller, priser och marknadsföring. Busstrafiken inom Samverkande inland ska innefatta busstrafik i långa stråk i och i anslutning till de fyra nordliga länen. Trafiksystemet ska också i möjligaste mån knyta ihop olika trafikslag.

§ 1.3 Avtalets trafikperiod

Detta samverkansavtal gäller trafik från tidtabellskiftet den 15 december 2019 till och med den 11 december 2021.

§ 1.4 Option om förlängd avtalstid

Parterna kan senast den 12 september 2021 överenskomma om att förlänga avtalet på oförändrade villkor i ytterligare två år. Optionen kan endast utlösas om alla avtalsparter är överens. Avtalet förlängs då till den 9 december 2023.

§ 2 REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETENS ÅTAGANDE

Åtaganden gällande operatörsavtal avser inte pågående sådana utan vid tecknande av nya operatörsavtal.

§ 2.1 Trafik

RKM ska under avtalsperioden för samverkansavtalet svara för att busstrafik bedrivs enligt nedan, med avtalat färdmedel och med god kvalitet.

Den årliga produktionen och trafikupplägget ska i stort överensstämja med hur trafiken bedrevs hösten 2018, till storlek och utformning. I tabellen visas antal utbudskilometrar enligt tidtabell hösten 2018, vilket ska ses som ett riktmärke.

Linje	Sträckning	Antal utbudskm enligt tdt exkl. förstärkning 2018
91	Kiruna – Riksgränsen – Narvik	73 600
55	Pajala – Överkalix – Luleå	297 440
44	Gällivare – Jokkmokk – Boden – Luleå	512 194
21	Arvidsjaur – Älvsbyn – Boden – Luleå	356 222
26	Arjeplog – Arvidsjaur – Skellefteå	324 327
29	Sorsele – Malå – Norsjö – Bjurträsk – Skellefteå	108 256
32	Skellefteå – Lycksele	279 418
31	Hemavan/Tärnaby/Storuman/Lycksele – Umeå	1 550 482
63	Dorotea – Åsele – Bjurholm – Vännäs – Umeå	316 859
40	Östersund – Hammarstrand – Sollefteå – Örnköldsvik	552 853
331	Sundsvall – Långsele – Sollefteå	134 979
164	Östersund – Funäsdalen	288 200
56	Sveg – Älvsros – Ytterhogdal – Ljusdal	178 256
46/45	Mora-Östersund/Östersund-Gällivare	1 452 333

Trafiken kan variera något beroende på skottår och hur helgdagar infaller enligt almanackan. Förändringar av den befintliga trafiken ska alltid avtalas mellan parterna i enlighet med § 5 Ändringar och tillägg.

På linje 31 ska följande turer, enligt kommentarer, trafikeras:

Turnr 2018	Sträcka och tider i tidtabell 2018	Kommentar
3	Tärnaby-Umeå, M-F: 04:45-10:10	Minst sträckan Storuman-Umeå ska trafikera M-F. Viktig för flera tillgänglighetskriterier.
18/20	Umeå-Storuman, M-F: 17:00-20:25 / Umeå-Hemavan, F: 17:20-23:00	Eftermiddags-/kvällstur från Umeå behövs M-F. Tur 18 ska trafikera M-F eller enbart M-To om tur 20 går på F.
17	Storuman-Lycksele, L: 06:45-08:10	Morgontur på L Storuman-Lycksele behövs för kriterium 4.
28	Umeå-Storuman, L: 16:00-19:10	Eftermiddags-/kvällstur på L Umeå-Storuman behövs för kriterium 4. Kan turen trafikera senare är det positivt.
22	Umeå-Storuman, M-F: 19:50-23:15	En sen kvällstur M-F Umeå-Storuman behövs för kriterium 1 och 3.
27	Hemavan-Lycksele, S: 14:55-18:20	En tidig eftermiddags tur på S Hemavan-Lycksele behövs för kriterium 6.

RKM ska verka för att anslutningstrafik ska ske med korta övergångar och minimerad väntetid.

§ 2.2 Finansiering från RKM

RKM åtar sig att ansvara för den del av finansieringen av trafiken enligt detta samverkansavtal som inte finansieras av Trafikverket.

§ 2.3 Regelverk

RKM ska vid var tid efterleva gällande EU-lagstiftning, svenska lagar och förordningar, svenska myndigheters författningssamlingar, direktiv, föreskrifter, rekommendationer och myndighetsbeslut, i den utsträckning de berör trafiken.

§ 2.4 Vid tecknande av nytt operatörsavtal

RKM ska ansvara för upphandling av trafik i enlighet med § 2.1 och vara avtalsskrivande part med upphandlad operatör.

Upphandling och operatörsavtal ska tillgodose de krav som Trafikverket och RKM ställer i samverkansavtalet. RKM ska om Trafikverket så begär delge material och information gällande upphandlingen, undantaget sådant som omfattas av upphandlingssekretess. RKM ska skicka kopia till Trafikverket på det/de avtal som upprättas som följd av upphandlingen. RKM ska utan dröjsmål informera Trafikverket, inför och under upphandling, om sådant som kan vara av betydelse för Trafikverket så som fördröjningar eller andra händelser som kan innebära att ny trafik påverkas.

Inför upphandling av trafik inom ramen för detta samverkansavtal ska RKM genomlysna möjligheterna att utveckla den aktuella trafiken till att i högre grad utföra interregionala trafikuppgifter. Exempel på åtgärder för att gynna denna utveckling kan vara att ändra linjedragningen, minska antalet hållplatsuppehåll, förbättra anslutningsmöjligheter till linjen vid vissa knutpunkter, förbättra information om interregionala resmöjligheter, förkorta bytestider etc.

§ 2.5 Information, bokning och försäljning av resetjänster

RKM ska tillse att information och biljettsystem uppfyller kraven i bilaga 1 till detta samverkansavtal.

§ 2.6 Tillgänglig kollektivtrafik

I operatörsavtalet ska RKM säkerställa att funktionshindrades behov tillgodoses på så sätt att:

- Information ges om resvägar och resmöjligheter innan resan företas.
- Information ges under resan (personer med nedsatt syn eller hörsel ska kunna tillgodogöra sig informationen).
- Köp av biljetter kan ske på ett för resenären enkelt sätt.

RKM ska, genom bl.a. kontakt med väghållare m.fl., tillse att på- och avstigning kan ske med trygghet, säkerhet och värdighet för alla.

§ 2.7 Säker respektive miljöanpassad kollektivtrafik

I operatörsavtalet ska RKM säkerställa att fordonen uppfyller de senast framtagna branschgemensamma kraven i Svensk kollektivtrafiks modellavtal för miljökrav vid trafikupphandling buss.

§ 2.8 Förhållningssätt i etiska frågor

RKM ska iaktta, och till upphandlade operatörer vidareföra, Trafikverkets förhållningssätt i etiska frågor då trafiken utförs i samverkan med Trafikverket. Trafikverket informerar RKM om detta förhållningssätt vid det första möte som beskrivs i § 4.1. Mot denna bakgrund och med beaktande av reglerna om mutor ska alla parter i detta samverkansavtal iaktta detta förhållningssätt och också följa de principer som ligger till grund för [Trafikverkets uppförandekod](#).

§ 2.9 Minimilön för personal och grundläggande rättigheter för arbetstagare

RKM ska i operatörsavtalet tillse att de arbetstagare som är engagerade av upphandlad operatör för utförande av trafikuppdraget minst erhåller minimilön och andra minimivillkor på de områden som avses i 5 § utstationeringslagen (SFS 1999:678), under förutsättning att sådan minimilön m.m. är tydligt definierad i ett centralt kollektivavtal som tillämpas i hela Sverige på motsvarande arbetstagare i den aktuella branschen. Av detta följer att upphandlad operatör inte

heller får anlita underleverantörer e.d. som ger sina arbetstagare sämre villkor för lön m.m. än det sagda.

Produktion av tjänster ska ske under sådana förhållanden som är förenliga med grundläggande rättigheter för arbetstagarna i operatörskedjan. I de fall det är skillnad mellan nationella och internationella bestämmelser, är det högsta tillämpliga kravnivå som gäller.

Om avvikelser från kraven kommer till RKM:s kännedom, ska upphandlad operatör inom den tidsfrist parterna kommer överens om, vidta åtgärder till förbättringar enligt en gemensamt framtagna handlingsplan.

§ 2.10 Antidiskriminering

Trafikverket är bundet av *Förordning (2006:260) om antidiskrimineringsvillkor i upphandlingskontrakt* och förutsätter därför att RKM, i tillämpliga fall och i den utsträckning det är möjligt, tillser att syftet med lagstiftningen uppfylls.

§ 2.11 Viten, bonus och hävande av operatörsavtal

RKM ska, i sina operatörsavtal, använda viten och reducerad ersättning i syfte att skapa starka incitament hos operatörerna att upprätthålla en hög efterlevnad och hög kvalitet på avtalad trafik. Utformning och kravnivåer kan variera mellan avtalen. Vitesbeloppen fastställs av RKM. Utfallet av eventuella viten tillfaller RKM och eventuell bonus till operatören betalas av RKM.

Om RKM reducerar ersättning till operatören enligt ovan ska detta meddelas Trafikverket som då reducerar sin ersättning utifrån Trafikverkets andel av finansieringen enligt § 3.2.

Gällande § 2.9 ska RKM ha rätt att med omedelbar verkan häva operatörsavtal och få ersättning för skada om upphandlad operatör inte vidtar åtgärder avseende grundläggande rättigheter för arbetstagare inom överenskommen tid.

RKM ska utan dröjsmål informera Trafikverket om alla åtgärder som vidtas enligt denna paragraf.

§ 3 EKONOMI

§ 3.1 Finansiering från Trafikverket

Staten lämnar genom Trafikverket en ekonomisk ersättning till RKM, genom att finansiera en del av nettokostnaden för den busstrafik som framgår av § 2.1. Ersättningsnivån och dess fördelning mellan respektive RKM, linje och år framgår av nedanstående tabeller.

Period	Belopp
15 december 2019 till och med 12 december 2020	38 272 121
13 december 2020 till och med 11 december 2021	38 642 967
SUMMA	76 915 088

Ärendenummer
TRV 2019/118112
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendelD NY]
Sidor
7(14)

AVTAL

Beslutat av

Dokumentdatum

RKM	Ersättning 2020	Fördelning 2020	Ersättning 2021	Fördelning 2021
Norrbotten	11 342 826	29,6%	11 342 826	29,4%
Västerbotten	14 452 489	37,8%	14 452 489	37,4%
Västernorrland	3 332 686	8,7%	3 495 858	9,0%
Jämtland	9 144 120	23,9%	9 351 794	24,2%
SUMMA	38 272 121	100,0%	38 642 967	100,0%

		Ersättning per län och linje 2020			
Linje	Ersättning 2020	Norrbotten	Västerbotten	Västernorrland	Jämtland
91	2 267 370	2 267 370			
55	2 996 677	2 996 677			
44	1 525 235	1 525 235			
21	1 701 919	1 701 919			
26	797 299	438 515	358 785		
29	1 085 847		1 085 847		
32	584 375		584 375		
31	6 439 562		6 439 562		
63	2 870 230		2 870 230		
40	2 812 163			1 237 352	1 574 811
331	2 095 334			2 095 334	
164	1 439 129				1 439 129
56	2 466 688				2 466 688
45	7 784 225	2 413 110	3 113 690		2 257 425
46	1 406 066				1 406 066
	38 272 121	11 342 826	14 452 489	3 332 686	9 144 120

		Ersättning per län och linje 2021			
Linje	Ersättning 2021	Norrbotten	Västerbotten	Västernorrland	Jämtland
91	2 267 370	2 267 370			
55	2 996 677	2 996 677			
44	1 525 235	1 525 235			
21	1 701 919	1 701 919			
26	797 299	438 515	358 785		
29	1 085 847		1 085 847		
32	584 375		584 375		
31	6 439 562		6 439 562		
63	2 870 230		2 870 230		
40	3 183 009			1 400 524	1 782 485
331	2 095 334			2 095 334	
164	1 439 129				1 439 129
56	2 466 688				2 466 688
45	7 784 225	2 413 110	3 113 690		2 257 425
46	1 406 066				1 406 066
	38 642 967	11 342 826	14 452 489	3 495 858	9 351 794

Fast ersättning

Ersättningen från Trafikverket ska inte förändras under avtalsperioden, utom i de fall som uttryckligen anges i detta samverkansavtal. Ersättningen ska således inte indexeras.

Trafikverkets ersättning utbetalas, utan särskild rekvisition vid två tillfällen per år: den 1 april, eller därpå närmast följande bankdag, med halva årsbeloppet samt den 1 oktober, eller därpå närmast följande bankdag, med resterande årsbelopp, enligt nedanstående tabell.

Utbetalningsdatum	Belopp
1 april 2020	19 136 061
1 oktober 2020	19 136 060
1 april 2021	19 321 483
1 oktober 2021	15 457 187
1 april 2022	3 864 297
SUMMA	76 915 088

Överenskommelsen mellan motparterna i avtalet är att RKM i Västerbottens län ansvarar för utbetalning till övriga RKM enligt fördelningen ovan. Enligt önskemål från RKM i Västerbotten ska ersättningen betalas ut till Länstrafiken i Västerbotten som genomför detta.

Den sista utbetalningen minskas med 10 % av ersättningen för sista helåret, med hänsyn tagen till eventuella korrigeringar av ersättningen. Innehållen ersättning utbetalas snarast efter att Trafikverket godkänt sista redovisningen enligt § 4.2. Om redovisningsskyldigheten enligt § 4.2 inte fullgjorts senast den 31 mars 2022 kommer den innehållna ersättningen inte att utbetalas och beloppet tillfaller Trafikverket.

Om option enligt § 1.4 utlöses ersätts trafiken, de två nya åren, med samma belopp och utbetalningstillfällen som för år 2021. Datum för slutlig redovisning flyttas till 31 mars 2024 och den sista utbetalningen sker 1 april 2024.

§ 3.2 Innehållande och reducering av ersättning

Trafikverket äger rätt att innehålla upp till 10 % av den årliga ersättningen om RKM brister i åtaganden enligt detta samverkansavtal. Om rättelse eller brist, efter påtalande från Trafikverket, inte regleras inom utsatt tid tillfaller innehållna medel Trafikverket.

Om RKM reducerar ersättning till operatören ska detta meddelas Trafikverket som då reducerar sin ersättning utifrån Trafikverkets andel av finansieringen.

Även vid RKM:s åberopande av force majeure har Trafikverket rätt att reducera ersättningen i den mån avtalad trafik inte utförs enligt § 2.1, i en utsträckning som motsvarar avvikelser, eller som motsvarar den omfattning till vilken trafiken ersätts med annat trafikslag och som påverkat kvaliteten eller punktligheten.

Om trafik på grund av force majeure enligt § 7 inte kan utföras är RKM endast berättigad till avtalad ersättning per tur för rimliga kostnader som RKM inte kunnat undvika och som inte påverkas av den inställda trafiken. RKM har i detta fall ansvaret för att inom en månad (1) skriftligt redovisa för Trafikverket vilka och hur stora dessa kostnader har varit för att vara berättigad till ersättning. Ersättning lämnas dock inte om RKM har brustit i åtagandet att minimera effekten av störningen.

§ 4 SAMVERKAN OCH UPPFÖLJNING

§ 4.1 Former för samverkan och uppföljning

Senast en (1) månad efter samverkansavtalets ikraftträdande ska RKM till Trafikverket ge förslag på deltagare i en samverkansgrupp. Deltagarna ska representera berörda RKM. Trafikverket ingår i och är sammankallande för gruppen. Samverkansgruppens uppgift är att följa genomförandet och främja utvecklingen av den avtalade trafiken under former beskrivna nedan.

Samverkansgruppen ska genomföra ett första fysiskt möte relativt omgående efter att gruppen formerats, i syfte att gå igenom avtalet, om inte ett sådant möte genomfördes med de personer som ingår i samverkansgruppen inför avtalets tecknande.

Samverkansgruppen ska genomföra uppföljningsmöten två gånger per år, varav ett ska ske som ett fysiskt möte. Därutöver hålls möten vid behov.

RKM ska till det uppföljningsmöte som föregår start av ny utredning avseende avtalet presentera en analys av trafiken utifrån trafikens syfte och utveckling. Trafikverket kommer i god tid innan mötet att initiera en diskussion gällande analysens upplägg och innehåll.

Parterna förbinder sig att mellan mötena informera varandra om inträffade händelser och ändrade förutsättningar som direkt eller indirekt påverkar trafikens genomförande eller parternas åtaganden enligt detta samverkansavtal.

§ 4.2 Redovisning och undersökningar

Trafikuppgifter buss

Följande uppgifter ska återskötteras till Trafikverket. Uppgifterna ska gälla det föregående året och för den trafik som framgår i § 2.1. Rapportering ska ske senast 31 mars varje år.

Uppgifterna ska redovisas på det sätt som Trafikverket anvisar.

Produktion per linje

- Antal utbudskilometer enligt tidtabell
- Antal utbudskilometer som har producerats, exklusive förstärkningstrafik
- Antal utbudskilometer för eventuell förstärkningstrafik, redovisad per tur med sträckans längd angiven
- Antal turer enligt tidtabell
- Antal turer som har producerats
- Antal sittplatser enligt tidtabell
- Antal sittplatser i genomförda turer

Eventuella avvikelser ska kommenteras gällande orsak samt vilka åtgärder som vidtagits för att minimera effekterna.

Resande per linje

- Antal resande (påstigande), fördelat på
 - lika med eller längre än 100 kilometer respektive kortare än 100 kilometer
 - relationer
- Antal personkilometer, fördelat på
 - resor lika med eller längre än 100 kilometer respektive kortare än 100 kilometer
 - relationer

Produktionskostnader

- Kostnader för persontrafik
- Overheadkostnader (specificeras)
- Kostnader för godstrafik
- Kostnader för förstärkningstrafik, redovisad per tur
- Övriga kostnader

Intäkter

- Biljettintäkter, totalt samt per källa och/eller biljettyp
- Intäkter av godstrafik
- Övriga intäkter

Trafikverket har rätt att begära in ovanstående uppgifter med tätare frekvens vid behov. Trafikverket har även rätt att vid behov begära in andra uppgifter om trafiken, varvid RKM ska ges rimlig tid, dock max fyra veckor, att ta fram dessa uppgifter. Uppgifterna ska delges Trafikverket utan särskild ersättning. För linjer över länsgräns ska en RKM utses som har ansvaret för att kontrollera och leverera uppgifterna samordnat till Trafikverket.

Miljö och säkerhet

RKM ska vid begäran redovisa utsläppsprestanda per fordon vad gäller kväveoxid-, kolväte-, koldioxid- samt partikelutsläpp enligt branschorganisationen Svensk kollektivtrafiks senaste modellavtal för miljökrav vid trafikupphandling buss.

RKM ska vid begäran redovisa resultatet av det trafiksäkerhetsarbete som utförs i anslutning till trafiken.

Kundundersökningar

Trafikverket har rätt att i berörd trafik genomföra kundundersökningar, i syfte att ta fram nöjdhetsindex (NKI), där ett urval av resenärerna får besvara frågor om trafiken. Undersökningarna ska kunna utföras en gång per år på alla av avtalet berörda linjer. Trafikverkets kostnader för undersökningarna faktureras RKM. Den årliga kostnaden uppgår maximalt till 800 000 kronor. RKM ska utan ersättning förse den av Trafikverket anlitade undersökningspersonalen med giltigt färdbevis för de linjer där undersökningen ska genomföras. RKM ska kunna ta del av resultatet från undersökningen.

Resvaneundersökningar

Om Trafikverket så begär, ska RKM under avtalsperioden genomföra en resvaneundersökning (RVU) på utpekade linjer i avtalet. Trafikverket ska i god tid informera RKM om en resvaneundersökning ska genomföras. Trafikverket ska godkänna urval och upplägg av undersökningen före genomförandet. Undersökningen ska innehålla följande uppgifter.

- Antal resor per år för samtliga resrelationer (från påstigningshållplats till avstigningshållplats) i trafikåtagandet fördelat på resärende
- Antal personkilometer per år för samtliga resrelationer (från påstigningshållplats till avstigningshållplats) i trafikåtagandet fördelat på resärende
- För resor med start- eller målpunkt utanför trafikåtagandet ska även framgå del av trafikåtagandet. Delen inom trafikåtagandet ska även fördelas på resor på 100 kilometer eller mindre respektive över 100 km.
- För resor över 100 km inom trafikåtagandet ska redovisning även ske av resärende kopplat till frekvens. Redovisningen av resärenden ska göras med minst indelningen till/från den egna arbetsplatsen, resa under arbetet (tjänsteresa), till/från skola/utbildning, (även högre utbildning) och övrigt.

Undersökningen ska omfatta alla veckans dagar och bekostas av RKM. RKM ska utan ersättning förse undersökningspersonalen med giltigt färdbevis för de linjer där undersökningen ska genomföras.

Om Trafikverket begär en resvaneundersökning kan Trafikverket via sitt ramavtal om resandeundersökningar avropa en undersökning, om RKM så önskar, varefter RKM faktureras. RKM kan även välja att göra en egen upphandling.

Resultatet av undersökningen ska redovisas i en rapport. Utöver detta ska undersökningen redovisas som bearbetade data och grunddata i Excelformat, för att möjliggöra för Trafikverket att göra egna analyser.

§ 4.3 Revision och kontroll

Trafikverket har rätt att när som helst under avtalstiden utföra verksamhetsrevision för att kontrollera om den av respektive RKM bedrivna verksamheten står i överensstämmelse med detta samverkansavtal. Eventuell verksamhetsrevision ska alltid ske på ett sådant sätt att verksamheten störs så lite som möjligt.

§ 5 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Ändringar och tillägg till detta samverkansavtal ska för att vara gällande upprättas skriftligen och undertecknas av behöriga företrädare för bägge parter.

§ 6 FÖRTIDA UPPSÄGNING

Parterna är medvetna om att förutsättningarna, på vilka parternas åtaganden grundas, kan komma att ändras under avtalstiden. Vid väsentliga förändringar av förutsättningarna för detta samverkansavtal, äger part rätt att uppta förhandling om ändring av villkoren i avtalet. Om parterna inte kan uppnå överenskommelse om skälig ändring inom 60 dagar från skriftligt meddelande om att uppta förhandling om ändring av villkoren i avtalet, äger den part som drabbas negativt rätt att säga upp samverkansavtalet. Därefter kan en skriftlig uppsägning ske med en uppsägningstid om minst 18 månader, och avtalet kan upphöra att gälla tidigast vid nästa tidtabellskifte efter de 18 månaderna.

Om part på ett för motparten väsentligt sätt bryter mot sina förpliktelser i detta samverkansavtal, äger andra parten rätt att säga upp avtalet med omedelbar verkan. Uppsägning ska dock inte äga rum med mindre än att avtalsbrottet först påtalats skriftligen för motparten och denne fått skälig tid att vidta rättelse.

Part äger rätt att uppta förhandling om ändring av villkoren i detta samverkansavtal med omedelbar verkan om den avtalade operatören ställer in sina betalningar, inleder ackordsförfarande eller försätts i konkurs.

§ 7 ANSVARSBEFRIELSE (FORCE MAJEURE)

Parterna ska inte göras ansvariga för försening av eller underlåtenhet att uppfylla sina åtaganden enligt detta samverkansavtal om förseningen eller underlåtenheten har orsakats av någon omständighet utom parternas kontroll, eldsvåda, krig, mobilisering eller militärinkallelser av motsvarande omfattning, rekvisition, beslag, valutarestriktioner, uppror, upplöpp, terroristdåd, explosion, översvämning, lagstadgade hinder, ändringar i lagstiftning eller konflikt på arbetsmarknaden, dock inte konflikt till följd av att part eller dennes underleverantör inte fullgjort sina skyldigheter mot anställd.

Om trafik på grund av force majeure inte kan utföras är RKM endast berättigad till avtalad ersättning per tur för rimliga kostnader som RKM inte kunnat undvika och som inte påverkas av den inställda trafiken. RKM har i detta fall ansvaret för att inom en månad (1) skriftligt redovisa för Trafikverket vilka och hur stora dessa kostnader har varit för att vara berättigad till ersättning. Ersättning lämnas dock inte om RKM har brustit i åtagandet att minimera effekten av störningen.

Om händelser inträffar som omöjliggör för part att fullgöra sina åtaganden enligt första stycket under bestående tid (mer än 2 kalendermånader), har den andra parten rätt att häva avtalet.

Part ska omgående underrätta den andra parten när förhållande eller händelse inträffat som hindrar partens fullgörande av sina åtaganden och skyldigheter enligt detta avtal.

§ 8 TVISTER

Svensk rätt ska äga tillämpning på rättsförhållandet mellan parterna och på detta samverkansavtal. Tvist ska avgöras av svensk allmän domstol.

§ 9 ÖVERLÅTELSE AV AVTAL

Part får inte utan de andra parternas skriftliga godkännande av behörig att företräda part, överlåta detta samverkansavtal eller rättigheter eller skyldigheter enligt detta avtal till annan. Parternas rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal kan dock utan sådant godkännande övergå till annan myndighet eller organisation på grund av sådana författningsstyrda

Ärendenummer
TRV 2019/118112
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendelD NY]
Sidor
13(14)

AVTAL

Beslutat av

Dokumentdatum

organisationsförändringar som innebär att partens verksamhet upphör helt eller delvis och dess uppgifter på sådant sätt övergår till annan myndighet eller organisation. Samtliga parter ska dock informeras skriftligen om en sådan förändring.

§ 10 AVTALETS GILTIGHET

Detta Avtal gäller från den dag då behöriga företrädare för båda parter undertecknat detta avtal till och med den 31 mars 2022, vilket är senaste datum för den sista redovisningen. Vid utlöst option förlängs avtalets giltighet till 31 mars 2024.

Detta samverkansavtal består av 12 sidor jämte 1 bilaga och undertecknas av nedanstående via e-signering.

**För Regionala kollektivtrafik-
myndigheten i Norrbotten**

Anna-Stina Nordmark Nilsson
Regiondirektör

**För Regionala kollektivtrafik-
myndigheten i Västerbotten**

Rickard Carstedt
?

**För Regionala kollektivtrafik-
myndigheten i Jämtland**

Anders Byström
Regional utvecklingsdirektör

**För Regionala kollektivtrafik-
myndigheten i Västernorrland**

Charlotta Hellhoff
Kommunalförbundet Kollektivtrafik-
myndigheten i Västernorrlands län

För Trafikverket

Lena Erixon
Generaldirektör

Ärendenummer
TRV 2019/118112
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendelD NY]
Sidor
14(14)

AVTAL

Beslutat av

Dokumentdatum

BILAGA 1 INFORMATION, BOKNING OCH FÖRSÄLJNING

Det ska vara möjligt att enkelt få information och köpa biljetter i den svenska busstrafiken oberoende av val av resväg och oberoende av operatör.

Information

RKM har ansvar för att resenärerna har tillgång till information om boknings- och inköpsmöjligheter, trafikutbud, tidtabeller, aktuella trafikstörningar samt priser inklusive förekommande rabatter och andra erbjudanden. Information ska ges på olika sätt för att vara lättillgänglig för alla resenärsgrupper.

Biljettförsäljning

RKM har ansvar för att biljetter till avtalad trafik säljs och levereras på ett för resenären så enkelt sätt som möjligt.

Resplus

RKM har ansvar för att anslutning till Resplus sker så att resenären kan köpa genomgående biljett för resa med alla trafikslag och enligt de regler som ingår i Resplussamarbetet.

Samverkan med övriga biljett- och bokningssystem

RKM ska verka för att de biljett- och bokningssystem som används hos RKM och/eller hos avtalade operatörer möjliggör för övriga operatörer i Sverige att informera om, boka, sälja och distribuera biljetter för den avtalade trafiken, via deras system och försäljningskanaler.



21

Elbussar i Östersunds stadstrafik

RUN/112/2020



2020-02-17

Infrastruktur och kommunikationer

Erik Sjaunja

Tfn: 063-146533

E-post: erik.sjaunja@regionjh.se

RUN/112/2020

Elbussar i Östersunds stadstrafik

Ärendebeskrivning

Elektrifiering av busstrafiken är en stark trend i Sverige. I fler och fler städer införs eldrivna bussar för att ge nytta i form av framförallt bättre luft, minskat buller, klimat, energieffektivisering och en mer attraktiv kollektivtrafik.

I Östersund introducerades de första elbussarna under 2018 på linje 1 Torvalla-Brittsbo. Tidigare beslut och avtal som reglerar Region Jämtland Härjedalen arbete kring elbussar på linje 6 sammanfattas nedan:

- I januari 2017 fattade Regionala utvecklingsnämnden beslut om samverkansavtal för Elbussprojektet avseende elbussar på linje 6 och linjenätsöversyn (RUN/483/2016).
- I februari 2018 beslutade Regionala utvecklingsnämnden om ett intressentavtal som reglerar marknadsinformation (RUN/66/2018).
- Det ekonomiska kostnadsansvaret mellan Regionen och Östersunds kommun regleras i ett Tilläggsavtal tätortstrafik i Östersunds kommun (undertecknat i juli 2018).

Regionen har ansvar för trafikeringen med elbussar, via Länstrafiken och trafikutövaren. En utmaning är att nuvarande trafikutövare har signalerat att de befintliga elbussarna på linje 6 är av testkaraktär och behöver lämnas tillbaka till fordonstillverkaren under åren 2021-2022, det vill säga innan trafikavtalet för stadstrafiken löper ut i juni 2023.

Vidare har Östersunds kommun fått stadsmiljöavtalsmedel för laddstationer i syfte att starta upp en ny elbusslinje på linje 1 Valla-Odenskog. Regionala utvecklingsnämnden fattade i mars 2019 beslut om deltagare i ledningsgrupp för projektet (RUN 190/2019). De nya laddstationerna bedöms vara möjliga att använda i trafikdrift i början av år 2021.

Mot bakgrund av ovanstående finns det behov av beslut kring framtida trafikering med elbussar på linje 1 och linje 6.

Regiondirektörens förslag

Länstrafiken i Jämtland AB ges i uppdrag att ta fram ett beslutsunderlag, inklusive kostnader, för elbussar på linje 1 och linje 6.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Berit Eriksson
Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Länstrafiken Jämtlands län AB

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja
Tfn: 063-146533
E-post: erik.sjaunja@regionjh.se

2020-02-17

RUN/112/2020

Elektrifiering av stadsbusstrafik i Östersund

Bakgrund

Elektrifiering av busstrafiken är en stark trend i Sverige. I fler och fler städer införs eldrivna bussar för att ge nytta i form av framförallt bättre luft, minskat buller, klimat, energieffektivisering och en mer attraktiv kollektivtrafik.

I Östersund introducerades de första elbussarna under 2018 på linje 1 Torvalla-Brittsbo. Tidigare beslut och avtal som reglerar Region Jämtland Härjedalen arbete kring elbussar på linje 6 sammanfattas nedan:

- I januari 2017 fattade Regionala utvecklingsnämnden beslut om samverkansavtal för Elbussprojektet avseende elbussar på linje 6 och linjenätsöversyn (RUN/483/2016).
- I februari 2018 beslutade Regionala utvecklingsnämnden om ett intressentavtal som reglerar marknadsinformation (RUN/66/2018).
- Det ekonomiska kostnadsansvaret mellan Regionen och Östersunds kommun regleras i ett Tilläggsavtal tätortstrafik i Östersunds kommun (undertecknat i juli 2018).

När det gäller elbussar på linje 1 Valla-Odenskog fattade Regionala utvecklingsnämnden i mars 2019 beslut om deltagare i ledningsgrupp för Östersunds laddstations- och elbussprojekt (RUN 190/2019).

Denna PM beskriver förutsättningarna för permanent eldrift på linje 6 och införande av elbussar på linje 1.

Elbussar på linje 6

I Östersund har elbussar införts på linje 6 Torvalla-Brittsbo. Tre elbussar levererades 2018 och ytterligare tre elbussar levererades 2019-2020. På linje 6 sker laddning vid ändhållplatserna. Laddstationerna har finansierats av Östersunds kommun med stöd från det så kallade Stadsmiljöavtalet.

Införandet av elbussar på linje 6, samt ytterligare förändringar i linjenät och utbud, regleras bland annat i ett tilläggsavtal mellan Region Jämtland Härjedalen och Östersunds kommun. Avtalet gäller till 2021-06-15 och avses omförhandlas under 2020. Enligt tilläggsavtalet uppgår Regionens nettokostnad för satsningen till 3 Mkr årligen.

Elbussarna som är av testkaraktär är levererade av fordonstillverkaren Scania till trafikutövaren Vy. Signalen är att de tre först levererade elbussarna måste lämnas tillbaka till Scania efter juni 2021, och de tre senast levererade elbussarna efter juni 2022, när testperioden är slut. Eventuellt kan juni år 2022 gälla som sluttidpunkt för alla sex befintliga elbussar. Eftersom nuvarande trafikavtal mellan trafikutövaren och Länstrafiken i Jämtland AB är förlängt till juni 2023 finns en risk att elbussar uteblir på linje 6 under 1-2 år.

För att bibehålla eldriften på linje 6 föreslår trafikutövaren att 6 nya elbussar införskaffas till år 2022, samt att ytterligare 4 elbussar införskaffas till linje 1 Valla-Odenskog (se förslag nedan). En förutsättning för att detta inte ska innebära för höga avskrivningskostnader är att elbussarna kan tas över av kommande trafikutövare för stadstrafiken när ett nytt trafikavtal ska vara på plats år 2023.

Elbussar på linje 1

Östersunds kommun har även fått stadsmiljöavtalsmedel för laddstationer i syfte att starta upp ytterligare en ny elbusslinje. Den linje som är aktuell är linje 1 Valla-Odenskog, se figur nedan.



Figur 1 Dagens linje 1 Valla-Centrum-Odenskog (Lillänge).

Enligt kommunens tidplan ska laddstationerna vara färdigställda under 2020. Införande av elbussar skulle då vara möjligt till januari 2021. Eftersom leveranstiden för elbussar är relativt lång bedöms det nödvändigt att göra en fordonsbeställning under våren 2020 för att kunna trafikera linjen med elbussar när laddstationerna är färdigställda. Laddstationer planeras dels vid Valla centrum och dels vid Chaufförvägen intill befintlig depå för stadsbussarna.

Linje 1 trafikeras i dagsläget med 3 bussar. Vid övergång till eldrift bedömer trafikutövaren att det krävs ytterligare ett fordon för att klara av trafiken. Anledningen är att elbussarna behöver ladda vid ändhållplatserna vilket ger någon minskad effektivitet.

Ekonomiska konsekvenser

Elektrifiering av busstrafik med tilläggs-laddning vid ändhållplats ger en annan kostnadsbild än att köra med förbränningsmotor. Kostnadsdrivande aspekter är framförallt att fordon (inkl batterier) är dyrare, batterier behöver bytas och att bussarna är stillastående vid laddning, vilket kostar förartid och i vissa fall även innebär att fler fordon krävs för att klara av trafiken. En ekonomisk fördel med eldrift är ökad energieffektivitet och att kostnaden för framdriften av fordonet är betydligt lägre. Det kan också vara möjligt att tänka sig längre

avskrivningstid för elbussar, vilket skulle vara ekonomiskt positivt, även om det är oklart hur lång livslängden är eftersom tekniken är relativt ny och erfarenheterna av gamla elbussar är liten.

Nuvarande trafikutövare har bedömt kostnaderna för att införa nya elbussar på linje 1 och 6 enligt nedan.

För linje 1 bedömer trafikutövaren att ett införande av elbussar ger en merkostnad om cirka 1,7 Mkr per år under kvarvarande avtalstid. I beloppet ingår ej kostnader för laddinfrastruktur. En förklaring till kostnadsökningen är att det krävs ytterligare en buss för att klara trafikeringen, samt är att de nya elbussarna ersätter äldre dieselbussar med lågt restvärde. Om elbusspremie faller ut för dessa fyra elbussar kan premien bidra till finansieringen av ökade merkostnaden under kvarvarande avtalstid.

För linje 6 bedömer trafikutövaren att det inte innebär någon merkostnad att införa 6 nya elbussar som ersätter testfordonen, i relation till det nuvarande tilläggsavtalet med Östersunds kommun där Region Jämtland Härjedalen har en nettokostnad om 3 Mkr per år för satsningen på elbuss på linje 6 i kombination med andra utbudsförändringar.

Det finns vidare ett antal ekonomiska aspekter/risker som behöver värderas vid ett permanent införande av elbussar på linje 1 och 6. Dessa sammanfattas nedan.

För närvarande finns möjlighet att ansöka om elbusspremie hos Energimyndigheten med maximalt 20% av elbussens inköpspris. För att ta höjd för framtida elektrifiering har Regionen under 2019 ansökt om elbusspremie för 35 fordon (10 elbussar 2021 och 25 elbussar 2023). Eftersom elbussar planeras att införas på många håll i Sverige finns dock risk att elbusspremien kan utebli om söktrycket är för stort. Sannolikheten att få elbusspremie för linje 1 och 6 bör öka ju tidigare elbussar införs. Östersunds kommun har stadsmiljöavtalsmedel för anläggandet av laddstationer.

Elpriset bedöms vara relativt stabilt jämfört med priset på andra drivmedel som exempelvis HVO och RME. Ett möjligt framtidsscenario med ökade kostnader för alternativa drivmedel talar till elbussarnas fördel.

Elbussar som införskaffas inom nuvarande stadsbussavtal bör tas över av kommande trafikutövare. Detta bedöms dock kunna påverka affären i kommande trafikupphandling då ett antal bussar är givna och utrymmet för anbudsgivare att konkurrera med sina lösningar därmed minskar.

Konsekvenser för miljö och hälsa

Ett införande av elbussar på linje 1 och 6 ger ett antal positiva miljöeffekter. Eldrift är mer energieffektivt än exempelvis RME och HVO, och eldrift är också positivt ur ett klimatperspektiv. Lokalt bidrar eldrift till bättre luft och minskat buller. Hur stor miljöeffekten blir beror på vilken typ av fordon som ersätts av elbuss och de lokala förutsättningarna. Negativa effekter avseende miljömässig och social hållbarhet är framförallt kopplat till tillverkningen av batterier, där krav bör ställas kring spårbarhet i tillverkningskedjan.



22

Skrivelse till regeringen och Trafikverket
med krav om ökade investeringar i vägars
säkerhetsstandard i Jämtlands län (i stället
för sänkning av hastigheter)

RUN/116/2020



2020-02-20

Infrastruktur och kommunikationer
Christian Olsson
Tfn: 063-147639
E-post: christian.olsson@regionjh.se

RUN/116/2020

Skrivelse till regeringen och Trafikverket med krav om ökade investeringar i vägars säkerhetsstandard i Jämtlands län (i stället för sänkning av hastigheter)

Ärendebeskrivning

”Nollvisionen” utgör grunden för Trafikverkets trafiksäkerhetsuppdrag. Regeringen har uttalat vikten av att fortsätta arbetet med anpassning av hastigheten till vägnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem. Detta samtidigt som det är angeläget att försöka motverka de negativa effekter som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider. När en väg har mitträcke kan hastighetsgränsen normalt vara 100 km/h. På vägar med relativt mycket trafik (2 000 ÅDT eller mer) där mötesseparering saknas ska hastigheten sänkas till 80 km/h. Trafikverket genomför dessa förändringar för att rädda liv och enligt myndigheten ökar restiden marginellt av en hastighetssänkning, samtidigt som risken att omkomma vid en kollision minskar betydligt. Trafikverket säger sig i detta arbete ta hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling (t.ex. arbetspendling).

På stora delar av viktiga stråk i det statliga vägnätet i Jämtlands län saknas mötesseparering (det finns endast på 32 km av 597 km Europaväg, dvs. 5,3 procent). Inom en snar framtid kommer hastigheten därför att sänkas till 80 km/h på långa och viktiga vägstråk i och till länet. Det medför en betydande minskning av tillgängligheten. Exempelvis kommer restiden med bil mellan Östersund-Sundsvall att öka med omkring 18 minuter jämfört med i dag. Längre restider gör att människor väljer bort att pendla långa sträckor, vilket krymper våra arbetsmarknader, försvårar kompetensförsörjningen och försämrar möjligheterna till tillväxt och konkurrenskraft. Längre restider kan även medföra ett bortfall av besökare till länet.

Enligt regeringen ska de båda nationella transportpolitiska målen, *funktionsmålet* och *hänsynsmålet*, vara jämbördiga. I Jämtlands län blir hänsynsmålet dock överordnat funktionsmålet. På grund av ett förhållandevis lågt antal folkbokförda invånare avsätter regeringen små resurser till transportinfrastrukturen i Jämtlands län, som därför brister i säkerhetsstandard. Till följd av ett högt trafikflöde, delvis beroende på en stark besöksnäring, i kombination med bristfällig säkerhetsstandard

sänks inom kort även hastigheterna. På så sätt "dubbelbestraffas" Jämtlands län. Länet bidrar genom turism, råvaror och grön elproduktion m.m. i hög grad till Sveriges välstånd, men de samhällsekonomiska konsekvenserna av sänkta hastigheter vägs inte in.

Ett förslag till skrivelse har upprättats för att påverka regeringen och Trafikverket i frågan. Med hänvisning till skrivelsen kräver Region Jämtland Härjedalen och länets samtliga kommuner (inom ramen för Regionens samverkansråd) att regeringen beslutar om en särskild satsning på förbättrad vägsäkerhetsstandard i Jämtlands län. Detta i syfte att undvika sänkta hastigheter och därmed försämrad tillgänglighet i våra större och viktiga statliga vägstråk.

Regiondirektörens förslag

Upprättat förslag till skrivelse gällande krav om ökade investeringar i vägars säkerhetsstandard i Jämtlands län godkänns.

I tjänsten
Hans Svensson
Regiondirektör

Berit Eriksson
Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Infrastrukturministern (Infrastrukturdepartementet)
Trafikverkets generaldirektör

Infrastrukturministern
Trafikverkets generaldirektör

Krav om ökade investeringar i vägars säkerhetsstandard i Jämtlands län (i stället för sänkning av hastigheter)

Med hänvisning till bifogad skrivelse kräver Region Jämtland Härjedalen och länets samtliga kommuner att regeringen beslutar om en särskild satsning på förbättrad vägsäkerhetsstandard i Jämtlands län. Detta i syfte att undvika sänkta hastigheter och därmed försämrade tillgänglighet i våra större och viktiga statliga vägstråk.

Elise Ryder Wikén
Regionråd (M), Ordf. Regionala utvecklingsnämnden och Regionens samverkansråd

Therese Kärngård
Kommunalråd (S), Bergs kommun

Jörgen Persson
Kommunalråd (S), Bräcke kommun

Anders Häggkvist
Kommunalråd (C), Härjedalens kommun

Karin Jonsson
Kommunalråd (C), Krokoms kommun

Mikael Westin
Kommunalråd (C), Ragunda kommun

Susanne Hansson
Kommunalråd (S), Strömsunds kommun

Daniel Danielsson
Kommunalråd (C), Åre kommun

Bosse Svensson
Kommunalråd (C), Östersunds kommun

Hastighetssänkningar på viktiga vägstråk drabbar Jämtlands län särskilt hårt och får allvarliga konsekvenser för jobb, tillväxt och konkurrenskraft

”Nollvisionen”, som antogs av riksdagen 1997, utgör grunden för Trafikverkets trafiksäkerhetsuppdrag. Regeringen har bl.a. i direktivet för åtgärdsplaneringen 2014-2025 uttalat att det är viktigt att fortsätta att systematiskt hastighetsanpassa till vägarnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem. Detta samtidigt som det är angeläget att försöka motverka de negativa effekter som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider. Enligt Trafikverket sätter myndigheten hastigheten på vägarna efter rådande säkerhetsstandard. När en väg har mitträcke kan hastighetsgränsen normalt vara 100 km/h. På vägar med relativt mycket trafik, dvs. 2 000 ÅDT eller mer där mötesseparering saknas ska hastigheten sänkas till 80 km/h. Trafikverket genomför dessa förändringar för att rädda liv och enligt myndigheten ökar restiden marginellt av en hastighetssänkning, samtidigt som risken att omkomma vid en kollision minskar betydligt. Trafikverket säger sig i detta arbete ta hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling (t.ex. arbetspendling).

På stora delar av viktiga stråk i det statliga vägnätet i Jämtlands län saknas mötesseparering. Det finns endast separering på 32 km av 597 km Europaväg (E14 och E45), dvs. 5,3 procent. Inom en snar framtid kommer hastigheten därför att sänkas till 80 km/h på långa och viktiga vägstråk i och till länet, såsom E14 och E45 (se karta i [bilagan](#)). Det medför en betydande minskning av tillgängligheten. Vårt vidsträckta län, som utgör 12 procent av Sveriges yta, har långa avstånd. Såväl invånare som besökare och näringsidkare bor och verkar över hela länet, vilket skiljer sig mot andra län i Norrland där invånarna i högre utsträckning bor i älvdalgångar och utmed kusten. Restiderna påverkas därför inte marginellt, utan betydligt över längre sträckor. Exempelvis kommer restiden med bil mellan Östersund-Sundsvall att öka med omkring 18 minuter jämfört med i dag. Utmed E45 norr om Östersund saknas dessutom, till skillnad från sträckan Östersund-Sundsvall, tågförbindelse för persontrafik som alternativ förutom under sommartid (Inlandsbanan). Längre restider gör att människor väljer bort att pendla långa sträckor, vilket krymper våra arbetsmarknader, försvårar kompetensförsörjningen och försämrar möjligheterna till tillväxt och konkurrenskraft. Längre restider kan även medföra ett bortfall av besökare till länet.

Enligt regeringen ska de båda nationella transportpolitiska målen, *funktionsmålet* och *hänsynsmålet*, vara jämbördiga. I Jämtlands län blir målen dock inte jämbördiga, utan hänsynsmålet blir överordnat. På grund av ett förhållandevis lågt antal folkbokförda invånare avsätter regeringen små resurser till transportinfrastrukturen i Jämtlands län, som därför brister i säkerhetsstandard. Till följd av ett högt trafikflöde, delvis beroende på en stark besöksnäring, i kombination med bristfällig säkerhetsstandard sänks inom kort även hastigheterna. På så sätt ”dubbelbestraffas” Jämtlands län.

Denna regionala orättvisa drabbar län i norra Sverige oproportionellt hårt. I främst storstäderna i södra Sverige prioriteras förbättringar av vägnätet genom investeringar i mötesseparering, medan vi i norr måste tåla ytterligare försämrad tillgänglighet. Att ökade resurser avsätts till höjd säkerhetsstandard på större vägstråk i Jämtlands län är inte bara viktigt ur vårt perspektiv, utan för Sverige som helhet: Storstadsregionerna och södra

Sverige är till stor del beroende av de värden som skapas här genom turism, råvaror och grön elproduktion. Vi bidrar i hög grad till Sveriges välbefinnande, men de samhällsekonomiska konsekvenserna av sänkta hastigheter vägs inte in. Trafikverket ser sänkta hastigheter som en "billig" åtgärd, vilket det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte är. Att Trafikverket tar hänsyn till faktorer som tillgänglighet och regional utveckling stämmer alltså inte. Vi är även bekymrade över att Trafikverket inte har utrett vilken effekt de planerade hastighetssänkningarna kommer att få på det övriga vägnätet i länet, om viss trafik flyttas över till mindre vägar med ännu sämre vägstandard. Det skulle, tvärt emot intentionerna, kunna leda till minskad trafiksäkerhet i vissa delar av vägnätet.

Det finns en betydande risk att restiderna på vägarna kommer att bli så långa att stora områden i Sveriges inland tappar såväl attraktivitet som tillgänglighet. Regeringen och samarbetspartierna har i centrala dokument satt upp mål och gjort utfästelser om bl.a. "regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet", att "både landsbygd, glesbygd och större städer ska kunna utvecklas" och att "besöksnäringen är en viktig jobb- och tillväxtmotor i hela landet". Om regeringen menar allvar med att Sverige framöver ska hålla ihop och landsbygdernas olika näringar få goda villkor för utveckling och konkurrenskraft bör regeringen genomföra en särskild statlig satsning på förhöjd säkerhetsstandard på viktiga vägstråk i Jämtlands län. Detta så att målhastigheten 100 km/h kan råda på de större vägarna även i vårt län.

Fram till dess att investeringar i höjd säkerhetsstandard har genomförts bör viktiga vägstråk i och till/från Jämtlands län undantas från sänkta hastigheter.

Bilaga – Karta över Jämtlands och Västernorrlands län och planerade hastighetssänkningar på viktiga vägstråk





23

Inrättande av ett garantiinstrument för
norra Sverige
RUN/472/2019

2020-02-17

Näringsliv
Roger Nöjd
Tfn: 070-5296887
E-post: roger.nojd@regionjh.se

RUN/472/2019

Inrättande av ett garantiinstrument för norra Sverige

Ärendebeskrivning

De fyra nordliga regionerna (Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland Härjedalen) har i dialog med Europeiska Investeringsfonden (EIF) diskuterat möjligheten att utforma ett erbjudande som möjliggör etablering av ett garantiinstrument för norra Sverige. Regionala utvecklingsnämnden beslutade i oktober 2019, § 163, att ge regiondirektören i uppdrag att utreda förutsättningar att nyttja Mittkapital som avtalspartner vid upprättande av ett garantiinstrument med Europeiska Investeringsfonden (EIF) samt att revolverande medel inom Mittkapital kan användas som placering för garantiinstrumentet.

Efter nämndens beslut har Region Västerbotten fattat ett likalydande beslut. Region Norrbotten har efter en egen undersökning av näringslivets finansieringsbehov kommit fram till att inga ytterligare behov föreligger än de som tillgodoses av befintliga resurser och aktörer. Region Västernorrland har i sin tur meddelat att de avstår från vidare arbete med garantiinstrumentet med hänvisning till att Norrbotten har beslutat att ej slutföra planeringsarbetet och med anledning av ett krav från Europeiska Investeringsfonden (EIF) om att alla fyra nordliga regioner ska delta. Emellertid har ett sådant villkor från EIF aldrig ställts.

Den arbetsgrupp som jobbat vidare med frågan har efter nämndens beslut fört kontinuerliga dialoger med EIF. EIF har bekräftat att de vill slutföra planeringen med Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten, och har efter dialog med våra banker och sin upparbetade erfarenhet om finansmarknaden föreslagit att instrumentets volym inte bör reduceras efter Region Norrbotten och Region Västernorrlands besked att inte fullfölja planeringsarbetet. EIF vill istället koncentrera hela den tidigare tänkta effekten på investeringar och lokaliseringar till Jämtland Härjedalen och Västerbotten.

Arbetsgruppen har varit i kontakt med VD för Mittkapital för att diskutera förutsättningarna för Mittkapitals deltagande. Mittkapital kan användas som avtalspart under förutsättning att deras uppdrag justeras. I skrivande stund finns inget regelverk framtaget för hur revolverande medel kan nyttjas.

Näringsdepartementet håller för närvarande på att ta fram föreskrifter/regler för hur dessa medel skall kunna nyttjas och beräknar att dessa skall vara klara under våren 2020. Fortsatt nyttjande av de revolverande medlen förutsätter att dessa medel nyttjas för liknande insatser som tidigare.

Det revolverade kapitalet i Mittkapital kommer troligen att bli tillgängligt tidig höst 2020. Totalt omfattar det revolverade kapitalet ca 160 miljoner kronor varav statens andel utgör ca 80 miljoner och Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland förfogar över 40 miljoner vardera. Region Västernorrland har fört en diskussion om att de revolverande medlen ska nyttjas för att stärka Almi Invest. Region Jämtland Härjedalen ser en möjlighet att istället använda regionalpolitiska 1:1-medel för en eventuell förstärkning av Almi Invest. En fortsatt arbetsuppgift är därför att arbeta för att de revolverande resurserna från Mittkapital reserveras för ett garantiinstrument. Dialogen kring användandet av kapitalet inleds under våren 2020. Som komplettering till medlen från Mittkapital kan Region Jämtland Härjedalen nyttja medfinansiering från de regionalpolitiska 1:1-medlen. Deltagande regioner samverkar tillsammans med EIF för att utverka ett lånelöfte från Europeiska Investeringsbanken Banken (EIB). Detta lånelöfte utgör en del av den totala avsättning om 500 miljoner kronor som Region Jämtland Härjedalen och Västerbotten gör.

Återstående arbete för att få till stånd ett garantiinstrument består i att utforma avtalsförslag mellan Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten som reglerar fördelningen av infriade borgensåtaganden. Vidare ska ett samarbetsavtal med EIF tas fram som baseras på de regleringar och begränsningar som diskuterats (vilka företag som kan få ta del av lånegarantin) samt hur en regelbunden återrapportering avseende garantiinstrumentets nyttjande och användning ska ske samt ansvarsfördelning mellan parterna. Undersökning av förutsättningarna för statlig medverkan i garantiinstrumentet bör också ingå i det fortsatta arbetet.

Regiondirektörens förslag

1. Region Jämtland Härjedalens inriktning är, under förutsättning att detta inte står i konflikt med Näringsdepartementets regler, att revolverande resurser i Mittkapital används för avsättning i ett garantiinstrument.
2. Regiondirektören får i uppdrag att tillsammans med övriga parter ta fram erforderliga avtalsförslag samt förslag på finansiering av garantiinstrumentet.

I tjänsten
Hans Svensson

Martina Lundholm

Regiondirektör

Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

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

§163

Inrättande av ett garantiinstrument för norra Sverige (RUN/472/2019)

Sammanfattning

De fyra nordliga regionerna (Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland Härjedalen) har i dialog med Europeiska Investeringsfonden (EIF) diskuterat möjligheten att utforma ett erbjudande som möjliggör etablering av ett garantiinstrument för norra Sverige. Att inrätta ett garantiinstrument, enligt EIFs analys och rekommendation, innebär att medverkande regioner skapar en mekanism med kapacitet att påverka aktörerna på kapitalmarknaden. Avsikten är att påverka kapitalmarknaden genom garantiinstrumentet så att företagens tillgång till krediter förbättras. Instrumentet förväntas öka företagens möjligheter att erhålla lånefinansiering påtagligt med stöd av ett garantibelopp som regionerna använder för att bära risk som bankerna inte är beredda att bära i gleset befolkade regioner. För att uppnå syftet gör regionerna en placering på € 50 per regionkommunmedlem i sina respektive regioner. De placerade pengarna är regionernas tillgång under instrumentets livstid. Kontot administreras av EIF, under garantiinstrumentets livstid på 18 år, enligt villkoren i det avtal mellan EIF och de fyra regionerna, som reglerar instrumentet. Efter instrumentets livstid återgår återstående medel till regionerna. Region Jämtland Härjedalens placering föreslås tas från revolverande medel inom Mittkapital samt från 1:1-anslaget (regionala tillväxtmedel).

Motiv för att inrätta ett garantiinstrument för Norra Sverige

Norra Sverige påverkas av flera mekanismer som hämmar regionens företag, begränsar investeringar och hämmar framför allt de mindre företagens konkurrenskraft. I jämförelse med andra befolkningstätare regioner som ligger närmare stora marknader påverkas de nordliga regionerna av lägre värderingar av företagssektorns alla tillgångar såsom, fastigheter, kompetens, IP, kassaflöde, produktportfölj, orderböcker m.m. De lägre värderingarna som banker och andra finansiärer sätter på företag i gles- och landsbygdsregioner leder till sämre tillgång till krediter, och högre räntor beroende på företagets lokalisering. Ett garantiinstrument syftar till att utjämna konkurrensvillkoren för företag i Norra Sverige samt öka/förbättra företagets lånemöjligheter. Genom att inrätta garanti stöttar regionerna företagen i regionerna och inte bankerna. Garantiinstrument är en välbeprövad metod för regional utveckling inom Europeiska Unionen.

Norra Sverige karaktäriseras av små arbetsmarknader där det är svårare att finansiera företagens investeringar. Eftersatta eller uteblivna investeringar gör att företagens försättningar för att upprätthålla sin konkurrenskraft, och på sikt att existera är hotad. Logiken bakom detta, och effekter av fenomenet är uppmärksammat av OECD (2017) i den Territorial Review som utfördes på uppdrag av Northern Sparsley Populated Areas (NSPA) medlemmar. I tillägg till detta har Tillväxtanalys i 2019:7, Företagens finansiella förutsättningar dragit slutsatsen att garantiinstrument kan ge företag i lands- och glesbygd förbättrade förutsättningar.

Förberedelser fram till nu

Med stöd av OECDs analyser och rekommendationer har de fyra regionerna i samverkan med EIF genomfört en First Market Test i de fyra nordliga regionerna. First Market Test innebär att EIF besöker ledningarna för de banker som överväger att använda garantiinstrumentet i sin kreditgivning. Sammanfattningen av den är att bankerna bekräftar att det föreligger ett behov av riskavlastning för regionernas företag och att flera banker med stark närvaro i norra Sverige bekräftar behovet av förstärkta säkerheter för företagen samt bekräftar att de är intresserade av att vara intermediär. Följande aktiviteter har genomförts:

- EIF har besökt alla regioner för dialoger med förtroendevalda och tjänstepersoner.
- De regionala utvecklingsdirektörerna i de fyra regionerna har lett processen och har inrättat en arbetsgrupp med representanter för de fyra regionerna som arbetat fram föreliggande underlag.
- Arbetsgruppen har utformat förslag till regler och begränsningar för användandet av garantiinstrumentet i nära samarbete med EIF. Förslaget beskriver vilka målgrupperna är och hur garantiinstrumentet skall kunna fungera för företag, banker och samverkande regioner.
- Arbetsgruppen föreslår grunderna i ett samarbetsavtal mellan regionerna som begränsar och fördela riskerna mellan regionerna.

Det är avgörande att regionerna etablerar ett samarbete för att garantiinstrumentet skall kunna skapas. Ingen av regionerna är tillräckligt stor för att kunna uppnå detta på egen hand. Samarbetet regleras i ett samarbetsavtal som reglerar fördelning av kostnader.

Förslag till beslut

1. Regiondirektören får i uppdrag att utreda förutsättningar att nyttja Mittkapital som avtalspartner vid upprättande av ett garantiinstrument med Europeiska Investeringsfonden (EIF) samt att revolverande medel inom Mittkapital kan användas som placering för garantiinstrumentet.
2. Uppdraget skall återredovisas vid regionala utvecklingsnämndens sammanträde i november 2019.

Beslut

1. Regiondirektören får i uppdrag att utreda förutsättningar att nyttja Mittkapital som avtalspartner vid upprättande av ett garantiinstrument med Europeiska Investeringsfonden (EIF) samt att revolverande medel inom Mittkapital kan användas som placering för garantiinstrumentet.
2. Uppdraget skall återredovisas vid regionala utvecklingsnämndens sammanträde i november 2019.

Jäv

Jörgen Larsson (C) anmäler jäv och deltar inte i beslutet.

Regionala utvecklingsnämnden

2019-10-22

Expedieras till

Regiondirektör

Regional utvecklingsdirektör

Områdeschef Näringsliv

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Inrättande av ett garantiinstrument för norra Sverige
- Beskrivning Regionalt garantiinstrument



24

Valärenden

RUN/3/2020



Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kunst og kultur

REGION
JÄMTLAND HÄRJEDALEN



2020 -02- 05

Region Jämtland og Härjedalen
Box 654

Dnr...../...../20.....

831 27 Östersund
Sverige

Att:Karin Thomasson

Vår dato: 28.01.2020

Vår referanse: 201957474-3

Vår saksbehandler:

Deres dato:

Deres referanse:

Arnild Opdahl

Invitasjon om deltakelse i Trööndelagen Saemien Raerie - Samisk Råd Trøndelag

Region Jämtland – Härjedalen inviteres til å delta i Trööndelagen Saemien Raerie - Samisk Råd Trøndelag som observatør. Trøndelag Fylkeskommune er takknemlig for tilbakemelding på hvem som deltar som observatør og vara til denne, og ber om tilbakemelding på invitasjonen før 1. mars 2020.

Neste møte er 29 – 30 april 2020 i Røyrvik Kommune.

Med vennlig hilsen

Tore O Sandvik

Fylkesordfører i Trøndelag

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Kopimottakere:

Karen Espelund, Avdeling for kultur og folkehelse