

Tid: kl. 09:00-12:30

Plats: Sjukhuset ingång 6, sjukhusgården, grupprum 1

Ordförande

Elise Ryder Wikén (M)

Ledamöter

Jörgen Larsson (C), Vice ordförande

Jörgen Persson (S)

Elisabet Fjellström (S)

Catarina Espmark (M)

Ersättare

Mia Eriksson (S)

Tahar Khalfallah (S)

Maria Jakobsson (S)

Thomas Gutke (M)

Karin Thomasson (MP)

Övriga

1. Program och informationer

Ärendebeskrivning

9.00

Information Linda Sahlén, affärsområdeschef, Stadsbussarna

9.30

Beslutsärenden

-Stöd för fri kollektivtrafik till ungdomar yttrande RUN/46/2018

-Styrdokument Länstrafiken i Jämtlands län AB RUN/65/2018

-Intressentavtal RUN/66/2018

Kurser – Konferenser:

-Invigning elbusslinje 16 mars

-Framtidens infrastruktur 16-17 april Vemdalskalet

-Digitaldagen

-Ekotransport 2030

-Presidiemöte Norrlandslänens RKM/Länstrafikbolag/Norrtåg

10.00

Informationsärenden

-Bredbandsstrategi

-Positionspapper

-Beslut i Östersunds kommunstyrelse arbetsutskott § 44 om ansvar för tätortstrafiken, RUN/52/2018

-Om självkörande fordon RUN/224/2017

-PM om planprocessen för väg/järnvägsinfrastruktur

-ÅVS E45 Inlandsstråket (om den har kommit)

-Flygledarfrågan lägesbeskrivning Dnr RUN/374/2016

-Planering av utskott i april med Studieresa

2. Fastställande av föredragningslistan

Ärendebeskrivning

Enligt reglemente för utskottet för infrastruktur och kommunikationer har preliminär föredragningslista över de ärenden som avses bli behandlade utsänts till ledamöter och ersättare.

Förslag till beslut

Preliminär föredragningslista fastställs som slutlig.

3. Val av justerare och tid för justering

4. Föregående protokoll

**5. Stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar
(RUN/46/2018)**

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har beretts tillfälle att lämna yttrande över förordning om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar. Regeringen föreslår att 350 miljoner kronor per år avsätts 2018-2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Målgruppen är ungdomar som resp år lämnar årskurserna 6-9 i grundskolan eller motsvarande eller åk 1 och 2 i gymnasieskolan.

Bidraget kan sökas av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det ordinarie trafikutbudet ska utgöra grund för trafikutbudet. Trafikverket ska administrera bidragen och kontrollera att de används på avsett sätt och följa upp dem.

I Region Jämtland och Härjedalen köper 7 av länets kommuner ungdomskort till alla ungdomar 6-19 år folkbokförda i kommunen. För Strömsunds kommun, som köper elevkort till de ungdomar som reser i allmän kollektivtrafik, blir detta ett erbjudande att komplettera elevkortet med fria resor under sommarlovet.

För de kommuner som redan har ungdomskort blir detta ett välkommet ekonomiskt stöd.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur förslår regionala utvecklingsnämnden

Förslag till yttrande antas.

Expedieras till

n.regiostrator@regeringskansliet.se, Näringsdepartementet, 10333 Stockholm

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Yttrande om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar
- PM till förslag till förordning om avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar (N2018/00192/SUBT)

**6. Bolagsordning, ägardirektiv och uppdragsavtal för
Länstrafiken i Jämtlands län AB (RUN/65/2018)**

Ärendebeskrivning

Länstrafiken i Jämtlands län AB är det bolag som verkställer den allmänna och särskilda kollektivtrafiken med buss och bil som Region Jämtland Härjedalen, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, har ansvar för. Bolaget är helägt av Region Jämtland Härjedalen.

Region Jämtland Härjedalen bedriver ett projekt ”Jämställd regional tillväxt”.

Projektet ska bidra till en jämställd regional tillväxt där kvinnor och män har samma makt och förutsättningar att nå inflytande i det regionala tillväxtarbetet och på likvärdiga villkor få tillgång till de resurser som finns för regionala satsningar på hållbar tillväxt. Ett delmål är att skapa en rutin för uppföljning av delägda bolag och medlemsföreningars arbete med jämställdhet ur ett intersektionellt perspektiv.

Bolagsordning, ägardirektiv och uppdragsavtal har reviderats. Krav på att utveckla sitt arbete och verksamheten utifrån ett jämställdhetsperspektiv ställs.

Förslag till beslut

1. Utskottet för infrastruktur föreslår Regionala utvecklingsnämnden

Förslag till uppdragsavtal antas.

2. Utskottet för infrastruktur föreslår Regionala utvecklingsnämnden

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

Förslag till ägardirektiv och bolagsordning antas.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB, info@ltr.se

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- LTR Uppdragsavtal
- LTR Bolagsordning
- LTR Ägardirektiv

7. Intressentavtal för demonstrationsprojekt för introduktion av batteridrivna stadsbussar i Östersund (RUN/66/2018)

Ärendebeskrivning

Elbussar introduceras under 2018 i tätortstrafiken i Östersund. Elbussar är den del i det omställningsarbete som pågår för att minska oljeberoendet och växthusgasutsläppen.

Målsättningen för intressentavtal för demonstrationsprojektet är att visa hur elektrifierad busstrafik kan ersätta dagens stadsbussar med förbränningsmotorer och att motsvarande passagerarkapacitet uppnås utan utsläpp av lokala emissioner och med en tystare trafik.

För styrning och koordination av projektet skapas en arbetsgrupp som består av representanter från respektive part. Varje Part utser en huvudsaklig kontaktperson.

Intressentavtalet beskriver ansvar och organisation mellan parterna. Parterna har uttalade roller och ansvar. Avtalet reglerar främst frågor om information.

Detta samarbetsavtal gäller från undertecknandet tills 2021-06-12.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår Regionala utvecklingsnämnden att

Underteckna intressentavtal för gemensamt demonstrationsprojekt för introduktion av batteridrivna stadsbussar i Östersund.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Intressentavtal förslag

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

Ärendebeskrivning

- Invigning elbusslinje 16 mars
- Framtidens infrastruktur 16-17 april Vemdalskalet
- Digitaldagen
- Ekotransport 2030
- Presidie möte Norrlandslänens RKM/Länstrafikbolag/Norrtåg

9. Ansvar för kollektivtrafik avseende stadsbussarna (RUN/52/2018)

Ärendebeskrivning

Informationsärende

Beslutsunderlag

- Ansvar för kollektivtrafik avseende stadsbussarna

10. Självkörande fordon (RUN/224/2017)

Ärendebeskrivning

Informationsärende

Beslutsunderlag

- Om självkörande fordon - en uppdaterad lägesrapport

11. PM planprocess väg/järnvägsinfrastruktur

Ärendebeskrivning
Informationsärende

Beslutsunderlag

- PM om planprocessen för statlig transportinfrastruktur

12. Skrivelse till Swedavias styrelseordförande och VD om flygledningen på Åre Östersunds flygplats. (RUN/374/2016)

Ärendebeskrivning
Informationsärende

Beslutsunderlag

- Bilagor om Flygtrafikledning
- Trafikledning Åre Östersund



5

Stöd för att främja fri kollektivtrafik för
ungdomar

RUN/46/2018



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

2018-01-24

RUN/46/2018

Stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har beretts tillfälle att lämna yttrande över förordning om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar. Regeringen föreslår att 350 miljoner kronor per år avsätts 2018-2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Målgruppen är ungdomar som resp år lämnar årskurserna 6-9 i grundskolan eller motsvarande eller åk 1 och 2 i gymnasieskolan.

Bidraget kan sökas av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det ordinarie trafikutbudet ska utgöra grund för trafikutbudet. Trafikverket ska administrera bidragen och kontrollera att de används på avsett sätt och följa upp dem.

I Region Jämtland och Härjedalen köper f n 7 av länets kommuner ungdomskort till alla ungdomar 6-19 år folkbokförda i kommunen. För Strömsunds kommun, som köper elevkort till de ungdomar som reser i allmän kollektivtrafik, blir detta ett erbjudande att komplettera elevkorten med fria resor under sommarlovet.

För de kommuner som redan har ungdomskort blir detta ett välkommet ekonomiskt stöd.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur förslår regionala utvecklingsnämnden att förslag till yttrande antas.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

n.regiostrator@regeringskansliet.se, Näringsdepartementet, 10333 Stockholm

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

2018-01-17

RUN/46/2018

Näringsdepartementet
N2018/00192/SUBT

Yttrande om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar

Inledning

Region Jämtland Härjedalen har beretts tillfälle att lämna yttrande över förordning om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar. Remissvaren ska lämnas till Näringsdepartementet senast 9 mars 2018.

Regeringen föreslår att 350 miljoner kronor per år avsätts 2018-2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Målgruppen är ungdomar som resp år lämnar årskurserna 6-9 i grundskolan eller motsvarande eller åk 1 och 2 i gymnasieskolan.

Bidraget kan sökas av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det ordinarie trafikutbudet ska utgöra grund för trafikutbudet. Bidraget ska inte omfatta särskole- eller specialskolelevers behov av andra transporter än linjeförd kollektivtrafik. Bidraget kommer att fördelas med ett kronantal per ungdom (ca 500kr). Trafikverket ska administrera bidragen och kontrollera att de används på avsett sätt och följa upp dem.

Nuläge

I Region Jämtland och Härjedalen köper 7 av länets kommuner ungdomskort till alla ungdomar 6-19 år folkbokförda i kommunen. Kortet ger möjlighet till obegränsat resande med Länstrafiken och Norrtåg inom länet under hela året. För ungdomar med färdtjänstillstånd kompletteras ungdomskortet med ett ledsagarkort. För Strömsunds kommun, som köper elevkort till de ungdomar som reser i allmän kollektivtrafik, blir detta ett erbjudande att komplettera elevkortet med fria resor under sommarlovet. För de kommuner som redan har ungdomskort blir detta ett välkommet ekonomiskt stöd.

Synpunkter

Region Jämtland Härjedalen har inget att erinra mot förslaget om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar.



PM till förslag till stödordning för om avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar

Innehåll

Inledning.....	2
Förslag till förordning.....	2
Inledande bestämmelser.....	2
Kommentar	3
Ansökan och beslut.....	4
Kommentar	5
Återbetalning och återkrav	5
Kommentar	5
Uppföljning	5
Kommentar	5
Bemyndigande	6
Kommentar	6
Överklagande.....	6
Kommentar	6

Inledning

Riksdagen har den 12 december (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104) fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1). Regeringen föreslår i BP-18 om att ett statligt stöd på 350 miljoner kronor per år införs 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan eller år 1 och 2 i gymnasieskolan. I denna promemoria ges kompletterande information om innehållet i förslaget.

Förslag till förordning

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om rätt för den myndighet som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i varje län att, i mån av tillgång på medel, få bidrag för att skapa förutsättningar för att erbjuda skolungdomar att resa avgiftsfritt med linjeförd kollektivtrafik under sommarlovet. Erbjudandet ska rikta sig till alla skolungdomar som är folkbokförda i länets kommuner och som respektive vårtermin lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan, grundsärskolan, specialskolan eller sameskolan eller år 1 och 2 i gymnasieskolan eller gymnasiesärskolan. För elever i specialskolan ska erbjudandet även rikta sig till elever som lämnar årskurs 10.

I denna förordning avses med kollektivtrafik detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

3 § Bidrag lämnas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

4 § Bidraget ska fördelas till regionala kollektivtrafikmyndigheter som ansöker om bidrag efter ett fördelningstal som bestäms av regeringen för

varje regional kollektivtrafikmyndighet. Fördelningstalet utgår från antalet skolungdomar per län enligt 1 §.

Fördelningstalet ska bestämmas innan ansökningstiden enligt 6 § går ut.

Kommentar

Vem får söka och hur avgränsas kollektivtrafik?

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i varje län får söka bidraget.

Syftet med bidraget ska vara att RKM i den ordinarie linjeförda kollektivtrafiken ska erbjuda avgiftsfri kollektivtrafik under sommarlovet. Det finns således inte krav på att RKM ska utöka redan fastställd och upphandlad kollektivtrafik.

Staten kan ge ett bidrag till finansieringen av en avgiftsfri kollektivtrafik för den utpekade målgruppen.

Regeringen överlåter till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att i samråd med övriga berörda parter i länet avgöra, i tid och omfattning, vad som i respektive län ska utgöra avgiftsfri kollektivtrafik. Det finns inget som hindrar RKM att erbjuda målgruppen lösningar som inom ramen för bidragets avgränsningar skapar förutsättningar för exempelvis ungdomar med färdtjänsttillstånd att resa avgiftsfritt med kollektivtrafik. Det kan gälla att utnyttja kollektivtrafik bl.a. genom att medföljande (ledsagare) också får resa avgiftsfritt.

Olika skolformer

I budgetpropositionen för 2018 nämns endast skolformerna grundskola och gymnasieskola. Alla skolformer förutsätts omfattas av reformen: grundskola, grundsärskolan, specialskolan och sameskolan samt år 1 och 2 i gymnasieskolan eller gymnasiesärskolan. Däremot ska bidraget inte omfatta särskole- eller specialskolelevers behov av andra transporter än linjeförd kollektivtrafik.

Fördelningsnyckel

Fördelningsnyckeln utgår från det totala antal ungdomar per län i den utpekade ålderskategorin. Den fördelning som framgår nedan grundas på uppgifter Regeringskansliet inhämtat från Skolverket med elevstatistik för

läsåret 2016/17. Regeringskansliet kommer att slutligt beräkna fördelningen utifrån statistik för läsåret 2017/18 från den 15 oktober 2017. Denna statistik kommer att bearbetas av Skolverket och publiceras senast den 22 mars 2018. Regeringen kommer därefter i en särskild förordning fastställa den slutliga fördelningen. Det totala bidragsbeloppet minskas med 2 mnkr som avsätts för Trafikverkets administration och uppföljning.

Fördelning av bidrag utifrån statistik inhämtad från Skolverket för läsåret 2016/17.	Tot antal personer [695 251]	Procent av totalt	Indikation på preliminärt bidrag [348 mnkr]
Blekinge län	11 195	1,61%	5,60
Dalarnas län	20 625	2,97%	10,32
Gotlands län	3 652	0,53%	1,83
Gävleborgs län	20 338	2,93%	10,18
Hallands län	23 235	3,34%	11,63
Jämtlands län	9 039	1,30%	4,52
Jönköpings län	26 190	3,77%	13,11
Kalmar län	17 055	2,45%	8,54
Kronobergs län	14 419	2,07%	7,22
Norrbottens län	17 010	2,45%	8,51
Skåne län	89 930	12,93%	45,01
Stockholms län	154 796	22,26%	77,48
Södermanlands län	20 933	3,01%	10,48
Uppsala län	24 968	3,59%	12,50
Värmlands län	19 051	2,74%	9,54
Västerbottens län	18 067	2,60%	9,04
Västernorrlands län	17 757	2,55%	8,89
Västmanlands län	19 075	2,74%	9,55
Västra Götalands län	115 457	16,61%	57,79
Örebro län	21 302	3,06%	10,66
Östergötlands län	31 157	4,48%	15,60

Ansökan och beslut

5 § En ansökan om bidrag ges in till och prövas av Trafikverket.

6 § En ansökan om bidrag ska ha kommit in till Trafikverket senast den xx.

7 § När ansökningstiden enligt 6 § har gått ut ska Trafikverket pröva samtliga inkomna ansökningar. Trafikverket betalar ut bidraget.

8 § Den som ansöker om bidrag ska på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer lämna de uppgifter som behövs för prövningen. Om sökanden inte följer en sådan begäran, får ansökan prövas i befintligt skick.

Kommentar

För 2018 kan datum i 6 § fastställas först efter remittering och när vi vet när beslut om förordning kan tas. För 2019 får en förordningsändring göras som blir mer allmän.

Återbetalning och återkrav

9 § Den som har fått bidrag är återbetalningsskyldig om ersättningen har beviljats felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta.

På bidrag som krävs tillbaka ska ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.

Om någon är återbetalningsskyldig ska Trafikverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka bidraget jämte ränta. Om det finns särskilda skäl, får Trafikverket besluta att sätta ned räntekravet helt eller delvis.

Kommentar

Ingen kommentar.

Uppföljning

10 § Trafikverket ska följa upp hur bidraget har använts och årligen redovisa resultatet av uppföljningen till regeringen. Den som har tagit emot bidraget är skyldig att medverka i den uppföljning och utvärdering av verksamheten som bestäms av Trafikverket och ska lämna de uppgifter som Trafikverket begär.

Kommentar

Regeringen avser att i ett särskilt uppdrag till Trafikverket ge närmare direktiv om uppföljning och analys.

Bemyndigande

11 § Trafikverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Kommentar

Ingen kommentar

Överklagande

12 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

-
1. Denna förordning träder i kraft den xx 2018.
 2. Bidrag enligt förordningen lämnas dock för tid från och med den xx juni 2018.

Kommentar

Ingen kommentar



6

Bolagsordning, ägardirektiv och
uppdragsavtal för Länstrafiken i Jämtlands
län AB

RUN/65/2018



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

2018-01-29

RUN/65/2018

Bolagsordning, ägardirektiv och uppdragsavtal för Länstrafiken i Jämtlands län AB

Ärendebeskrivning

Länstrafiken i Jämtlands län AB är det bolag som verkställer den allmänna och särskilda kollektivtrafiken med buss och bil som Region Jämtland Härjedalen, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, har ansvar för. Bolaget är helägt av Region Jämtland Härjedalen.

Region Jämtland Härjedalen bedriver ett projekt ”Jämställd regional tillväxt”. Projektet ska bidra till en jämställd regional tillväxt där kvinnor och män har samma makt och förutsättningar att nå inflytande i det regionala tillväxtarbetet och på likvärdiga villkor få tillgång till de resurser som finns för regionala satsningar på hållbar tillväxt. Ett delmål är att skapa en rutin för uppföljning av delägda bolag och medlemsföreningars arbete med jämställdhet ur ett intersektionellt perspektiv. Bolagsordning, ägardirektiv och uppdragsavtal har reviderats. Krav på att utveckla sitt arbete och verksamheten utifrån ett jämställdhetsperspektiv ställs.

Förvaltningschefens förslag

1. Utskottet för infrastruktur föreslår Regionala utvecklingsnämnden

Förslag till uppdragsavtal antas.

2. Utskottet för infrastruktur föreslår Regionala utvecklingsnämnden

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

Förslag till ägardirektiv och bolagsordning antas.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson

Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län AB, info@ltr.se

UPPDRAGSAVTAL REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK – ÖVERLÄMNANDE AV BEFOGENHETER I ENLIGHET MED SFS 2010:1065

Inledning och parter

I uppdragsavtalet tydliggörs ägarens intentioner avseende inriktningen av Bolagets verksamhet, utöver de förutsättningar som framgår av bolagsordningen.

Parter:

Region Jämtland Härjedalen i egenskap av Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM), ägare.

Länstrafiken i Jämtlands län AB, Bolaget

1. Bolagets verksamhet och uppdrag

Enligt lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065), kan den regionala kollektivtrafikmyndigheten i ett län överlämna vissa befogenheter till ett aktiebolag. RKM i Jämtlands län överför frågor av driftkaraktär utifrån vad som sägs i ovan nämnda lag.

2. Uppdragsbeskrivning

Det av RKM fastställda trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för Bolagets arbete med allmän och särskild kollektivtrafik. Uppföljning ska även göras av de uppställda målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Med allmän kollektivtrafik avses sådan kollektivtrafik som

- Äger rum inom ett län eller
- Om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling och annat vardagsresande.

I Bolagets uppdrag ligger att

- Upphandla och samordna tjänster enligt 2 kap 12 § i Lag om kollektivtrafik,
- Vid byten av upphandlad leverantör av kollektivtrafik säkerställa att den hos leverantören anställda personalen erbjuds anställning hos den nya leverantören, så kallat personalövertagande. I samband med detta bör Bolaget samverka med berörda fackliga organisationer.
- Vid kommande upphandlingar kravställa avtalspartens intentioner och ambitioner kring jämställdhet.
- Ingå avtal om allmän trafik enligt 3 kap 3 § Lag om kollektivtrafik.
- Sköta samordning och drift av trafik gällande både landsbygdstrafik och tätortstrafik.
- Sköta och utveckla de produkter som kollektivtrafiken kan erbjuda.
- Sköta all planering i samråd med berörda, kostnadsberäkningar, utbetalningar, samt utveckling av tidtabeller

- Sköta, utveckla och underhålla de för trafiken nödvändiga funktionerna exempelvis biljettmaskiner, betalnings- och biljettformer, hållplatser, kundärendehantering, IT-funktioner och webbsida kopplad till trafiken.
- Utveckla samarbetet med Östersunds kommun avseende busstation Östersund (Gustav III torg).
- Planera, genomföra samt utvärdera all marknadsföring.
- Tillhandahålla infrastruktur, hållplatser och bytespunkter för kommersiell trafik samma villkor som för övrig trafik.
- Sammanställa, leverera statistik mm enligt uppställda krav.
- Analysera statistik ex vis kundundersökningar ur ett könsperspektiv.
- Samordna allmän och särskild kollektivtrafik genom att
 - Ansvara för beställnings- och samordningsfunktion (BC) för samhällsbetalda resor.
 - Ansvara för transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik.
 - Samordna och planera resor för att minimera kostnaden för verksamheten.
 - Ansvara för att överenskommen kvalitet på resor och tjänster upprätthålls.
 - Aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik genom att fler ska kunna utnyttja den allmänna kollektivtrafiken.
- Biträda Region Jämtland Härjedalen med planeringsarbete i den utsträckning som parterna kommer överens om.
- Ansvara för kommunala skolskjutsar, där de är gemensamt upphandlade vilket innebär att delta i skolskjutsplanering, samplanera trafiken med linjelagd trafik, produktionsberäkna, administrera och delta i möte om skolskjutsar.

Bolaget håller löpande Region Jämtland Härjedalen informerad om verksamheten genom att översända protokoll från styrelsesammanträden, verksamhetsrapporter m m. Detta gäller även protokoll från årsstämma.

3 Uppföljning

I förvaltningsberättelsen ska utöver krav i aktiebolagslagen, redovisas hur verksamheten bedrivits och utvecklats mot bakgrund av RKM:s syften.

I samband med att årsredovisningen lämnas ska Bolaget lämna en rapport till ägaren om genomförda aktiviteter.

- Utöver de krav som finns i aktiebolags- och bokföringslagen ska bolagets årsredovisningar/bokslut samordnas med ägarens årsredovisning och uppföljning under året.
- Redovisning ska visa hur bolaget arbetar med jämställdhet i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken och inom bolaget.

Årligen anordnas ett informationsmöte där Regionstyrelsen/Regionalutvecklingsnämnd har möjlighet att ställa frågor till Bolagets styrelse, VD och revisorer.

4 Ekonomi

Ersättning utbetalas med en tolfedel den 18 varje månad.

Ersättning för särskild kollektivtrafik sker enligt tidigare upprättade avtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län och uppdragsavtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län.

5 Ändringar

Ändringar eller tillägg till detta uppdragsavtal ska vara skriftligt och undertecknat av båda parter.

6 Tvist

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

7 Relation med ägaren

Ägarens relation med bolaget förmedlas genom Regional utvecklingsnämnden.

Östersund.....

Östersund.....

.....

Robert Uitto
Regionråd

.....

Per-David Wennberg
VD

.....

Anders Byström
Förvaltningschef

BOLAGSORDNING FÖR LÄNSTRAFIKEN I JÄMTLANDS LÄN AB

Denna bolagsordning avses gälla fr.o.m. 2018-05-17.

1 Firma

Bolagets firma är Länstrafiken i Jämtlands län AB.

2 Säte

Styrelsen skall ha sitt säte i Östersunds kommun, Jämtlands län.

3 Ändamålet med bolagets verksamhet

Bolaget ska bedriva kollektivtrafik, administration av kollektivtrafik och andra tjänster avseende kollektivtrafik.

Bolaget ska erbjuda invånare kollektivtrafik, innefattande arbetspendling och annat vardagsresande i Jämtlands län och angränsande regioner.

Bolaget ska inte bedrivas med huvudsakligt vinstsyfte.

4 Regionstyrelsens rätt att ta ställning

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

5 Aktiekapitalet

Aktiekapitalet skall utgöra lägst 8 000 000 kronor och högst 32 000 000 kronor.

6 Antal aktier

I bolaget skall finnas lägst 8 000 aktier och högst 32 000 aktier.

7 Styrelse

Bolagets styrelse skall bestå av fem - sju ledamöter och två-fyra suppleanter, en jämn könsfördelning ska eftersträvas. Ledamöter till styrelse väljs av Region Jämtland Härjedalen för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det ordinarie val till kommun-/landstingsfullmäktige förrättats intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa ordinarie val till kommun-/landstingsfullmäktige. Region Jämtland Härjedalens fullmäktige väljer bland ledamöterna ordförande och vice ordförande i bolagets styrelse.

Arvoden fastställs av bolagsstämman.

8 Revisorer

Årsstämma utser en auktoriserad revisor för granskning av bolagets årsredovisning och bokföring samt styrelsen och den verkställande direktörens förvaltning.

Lekmannarevisor/förtroenderevisor för granskning om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt och om bolagets interna kontroll är tillräcklig utses av Region Jämtland Härjedalen fullmäktige.

Revisorerna utses för samma mandatperiod som gäller för bolagets styrelse.

9 Kallelse till årsstämma

Kallelse till årsstämma och andra meddelanden till aktieägaren skall ske tidigaste fyra veckor och senast två veckor före stämman.

10 Ärenden på ordinarie årsstämma

På ordinarie årsstämma skall följande ärenden förekomma till behandling

1. Stämmans öppnande,
2. Val av ordförande vid stämman,
3. Val av en eller flera justeringsmän,
4. Upprättande och godkännande av röstlängd,
5. Godkännande av dagordning,
6. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad,
7. Framläggande av årsredovisning, revisionsberättelse och lekmannarevisorns granskningsrapport,
8. Beslut om
 - a. fastställelse av resultat- och balansräkningen
 - b. dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
 - c. ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktör;
9. Fastställande av arvoden till styrelse, revisorer och lekmannarevisorer,
10. I förekommande fall val av revisor,
11. I förekommande fall val av lekmannarevisorer,
12. Annat ärende som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.

11 Extra bolagsstämma

Om styrelsen anser att det finns skäl att hålla bolagsstämma före nästa ordinarie bolagsstämma, ska den kalla till extra bolagsstämma enligt Aktiebolagslagen 7 kap § 13. Kallelse ska utfärdas tidigast sex veckor och senast två veckor före den extra bolagsstämman. Kallelse till extra bolagsstämma där fråga om ändring av bolagsordningen kommer att behandlas ska utfärdas enligt samma tidsintervall.

12 Bolagsstämmans kompetens

Beslut i följande frågor ska alltid fattas av bolagsstämman

- Årlig fastställande av handlingsprogram med strategiska mål för de närmaste tre räkenskapsåren
- Fastställande av budgetramar för verksamheten
- Ram för upptagande av krediter
- Ställande av säkerhet
- Bildande av bolag

- Köp eller försäljning av bolag eller andel i sådant
- Köp eller försäljning av fast egendom överstigande ett belopp av 1 SEK per affärstillfälle
- Andra köp, förvärv eller upplåtelse än som nämnts ovan överstigande ett värde av 1 SEK exkl. moms per affärstillfälle
- Beslut i annat ärende av principiell betydelse eller annars av större vikt.

13 Räkenskapsår

Kalenderår skall vara bolagets räkenskapsår.

14 Firmateckning

Styrelsen får inte bemyndiga annan än styrelseledamot eller verkställande direktör att teckna bolagets firma. Sådant bemyndigande får endast avse två personer i förening.

15 Ägarens rätt till information

För att fullgöra sin förvaltningskontroll enligt 6 kap 1 § i kommunallagen äger Regionstyrelsen och Regionala utvecklingsnämnden ta del av bolagets samtliga handlingar och samtliga räkenskaper och i övrigt informera sig om bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder ej möter på grund av författningsreglerande sekretess.

16 Ändring av bolagsordning

Denna bolagsordning får inte ändras utan godkännande av Region Jämtland Härjedalen.

ÄGARDIREKTIV FÖR LÄNSTRAFIKEN I JÄMTLANDS LÄN AB

Inledning

Sedan årsskiftet 2011/2012 regleras kollektivtrafiken i lagen (SFS 2010:1065). Enligt den ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i varje län. Region Jämtland Härjedalen, är RKM i Jämtlands län och äger bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB (Länstrafiken).

Länstrafiken har fått uppdraget att operativt verkställa den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Jämtlands län, detta framgår av uppdragsavtal (RUN/65/2018). Uppdragsavtal regional kollektivtrafik – överlämnande av befogenheter i enlighet med SFS 2010:1065 och Uppdragsavtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län). Utöver uppdragsavtal finns bolagsordning.

Ägardirektivet reglerar ekonomiska mål och riktlinjer, rutiner för budget, redovisning, verksamhetsmål och jämställdhetsarbete.

Ekonomiska mål och riktlinjer

Bolaget finansieras i huvudsak med biljettintäkter, statsbidrag och verksamhetsbidrag från RKM.

- Det ekonomiska målet är att behålla aktiekapitalet intakt.
- Bolaget ska drivas med god ekonomisk hållning och ökad självfinansieringsgrad är ett mål.

Rutiner budget och redovisning

För att verksamhetsbidraget till Länstrafiken skall kunna behandlas vid rätt tidpunkt ska de beslut om tidplaner för budgetprocessen i Region Jämtland Härjedalen följas.

Länstrafiken tillhandahåller Region Jämtland Härjedalen följande uppgifter

- Årsredovisning
- Delårsrapporter med helårsprognos
- Protokoll från styrelse och årsstämma
- Bolagets verksamhetsplan och budget
- Revisionsberättelse
- I övrigt uppgifter och information av relevant betydelse för att ägaren ska kunna följa verksamhetens utveckling.

Vid trafikförändringar, d v s ökat eller minskat trafikutbud, inte tidtabelljusteringar, måste förändringen finnas med ”hela vägen” i budgetarbetet d v s finnas i Länstrafikens rambudget till ägaren i mars månad året innan trafikförändringen skall göras.

Ägarens uppsikt enligt kommunallagen

Bolaget står i sin verksamhet under uppsikt av Region Jämtland Härjedalen (RKM). Det ankommer på Länstrafikens styrelse och i förekommande fall verkställande direktören att följa de av Region Jämtland Härjedalen fastställda riktlinjer och regler för styrning av bolag ägda av Region Jämtland Härjedalen och andra av ägaren utfärdade direktiv för verksamheten, om de inte står i strid med tvingande bestämmelser i aktiebolagslagen eller annan författning.

Verksamhetsmål

Verksamhetskrav och mål för den regionala kollektivtrafiken framgår av Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020.

Verksamhetsutövning ur ett jämställdhetsperspektiv

Bolaget ska bedriva sin verksamhet internt, och externt med ett jämställdhetsperspektiv i nära samarbete med sina avtalsparter.

Uppdragsavtal

Till ägardirektivet finns ett särskilt uppdragsavtal som reglerar verksamhet och uppdrag, uppföljning av mål och verksamhet samt i övrigt relationen mellan uppdragsgivaren Region Jämtland Härjedalen och utföraren Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Giltighet

Ägardirektivet gäller fr.o.m. att det antagits 2018-05-17 och tills vidare.



7

Intressentavtal för demonstrationsprojekt
för introduktion av batteridrivna
stadsbussar i Östersund

RUN/66/2018

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

2018-01-24

RUN/66/2018

Intressentavtal för demonstrationsprojekt för introduktion av batteridrivna stadsbussar i Östersund

Ärendebeskrivning

Elbussar introduceras under 2018 i tätortstrafiken i Östersund. Elbussar är den del i det omställningsarbete som pågår för att minska oljeberoendet och växthusgasutsläppen.

Målsättningen för intressentavtal för demonstrationsprojektet är att visa hur elektrifierad busstrafik kan ersätta dagens stadsbussar med förbränningsmotorer och att motsvarande passagerarkapacitet uppnås utan utsläpp av lokala emissioner och med en tystare trafik.

För styrning och koordination av projektet skapas en arbetsgrupp som består av representanter från respektive part. Varje Part utser en huvudsaklig kontaktperson.

Intressentavtalet beskriver ansvar och organisation mellan parterna. Parterna har uttalade roller och ansvar. Avtalet reglerar främst frågor om information. Detta samarbetsavtal gäller från undertecknandet tills 2021-06-12.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur föreslår Regionala utvecklingsnämnden att

Underteckna intressentavtal för gemensamt demonstrationsprojekt för introduktion av batteridrivna stadsbussar i Östersund

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef infrastruktur och
kommunikationer

INTRESSENTAVTAL

AVSEENDE GEMENSAMT DEMONSTRATIONSPROJEKT FÖR INTRODUKTION AV BATTERIDRIVNA STADSBUSSAR I ÖSTERSUND

1. Allmänt

Nedanstående parter har enats om följande intressentavtal avseende ett gemensamt demonstrationsprojekt för introduktion av batteridrivna stadsbussar i Östersund:

- Scania CV AB
- Scania Sverige AB
- Nettbuss Stadsbussarna AB
- Berners Tunga Fordon
- Östersunds kommun
- Region Jämtland Härjedalen
- Länstrafiken I Jämtlands län AB
- Krokoms kommun
- Jämtkraft AB
- ABB AB.

I fortsättningen kallas ovanstående parter som hel grupp för "Parter" respektive "Parterna".

2. Bakgrund och syfte

Bakgrund

Transportsektorns behov av att dels minska sitt oljeberoende och dels minska sina kraftigt ökande växthusgasutsläpp och lokala emissioner har accentuerats på senare tid. Städernas tillväxt skapar också ett akut behov av att minska de lokala emissionerna såsom NOx och partiklar samt öka flödet av transporter av människor och gods. Problematiken förstärks för de tunga transporterna genom en hotande dieselbrist. Flera nationer, städer och företag ställer nu också långtgående krav på fossilfria transportlösningar.

För den tunga transportsektorn i framför allt städer kommer därför biodrivmedel och elektrifiering samt en kombination därav, att vara ett av de viktigaste verktygen för att nå dessa krav och målsättningar.

Städers behov av rena och tysta transporter skapar, i kombination med en accelererande teknikutveckling, förutsättningar för introduktion av helelektrifierade stadsbussar inom städers centrala delar. För en kommersiell och kundanpassad introduktion av elektrifierade stadsbussar krävs samverkan mellan fordons- el- och laddningsinfrastrukturleverantörer. Dessutom de lokala intressenterna från staden, kommunen och ansvariga för den

lokala och regionala driften och planeringen av publika transporter.

Scania har mångåriga erfarenheter av bussar och lastbilar framdrivna med förnybara bränslen. Nu introducerar Scania elektrifierade stadsbussar, batteribussar, utan förbränningsmotor.

I gemensamma diskussioner mellan Nettbuss AB och Östersunds kommun har Scania nu valt att introducera den första kommersiella flottan av batteribussar i Östersund av tunga fordon.

För att säkerställa en säker drift av trafiken har ABB installerat laddningsinfrastrukturen där Jämtkraft levererar 100 procent förnybar el och Berners som står för service och underhåll av bussarna.

Därför ser ovanstående Parter en gemensam möjlighet att visa upp en helhetslösning med bussar, laddningsinfrastruktur och elförsörjning för hållbara publika transporter.

Syfte

Projektet syftar till att demonstrera en kommersiell volym av helelektrifierade, batteridrivna bussar, som laddas vid busslinjens ändhållplatser med hjälp av pantografladdning.

Detta intressentavtal beskriver ansvar och organisation mellan de olika Parterna.

3. Målsättning

Från och med vintern 2017/18 till sommaren 2021, kommer totalt sex helt elektriska stadsbussar av modell Scania Citywide LF att täcka en 14,2 km lång busslinje mellan Torvalla och Brittsbo.

Målsättningen är att visa hur elektrifierad busstrafik kan ersätta dagens stadsbussar med förbränningsmotorer och att motsvarande passagerarkapacitet uppnås utan utsläpp av lokala emissioner och med en tystare trafik.

4. Organisation och ansvar

Organisation av projektet

För styrning och koordination av projektet skapas en arbetsgrupp som består av representanter från respektive part. Varje Part utser en huvudsaklig kontaktperson.

Kontaktperson

Viktor Phil

Niclas Granström

Företag/Organisation

Scania CV AB

Scania Sverige AB

Linda Sahlén	Nettbuss Stadsbussarna AB
Jan-Erik Rasteby	Berners Tunga Fordon
Anne Sörensson	Östersunds kommun
Ruth Eriksson	Region Jämtland Härjedalen
Per-David Wennberg	Länstrafiken i Jämtlands län AB
Malin Nilsson Nyström	Krokoms kommun
Claes-Göran Bergh	Jämtkraft
	ABB.

Till gruppen kan vid behov adjungeras personer från andra berörda, t ex leverantörer.

Gruppen ska träffas regelbundet, dock ungefär en gång varannan månad.

Gruppens huvudsakliga uppgifter:

- Utarbeta en gemensam marknadskommunikation för kunder, media och relevanta beslutsfattare inför uppstarten av driften.
-
-

Enskilda Parters ansvar

Scania

- Leverans av elbussar

Nettbuss

- Drift av busstrafiken enligt avtal

ABB

- Leverans av laddningsinfrastruktur och att erforderlig utrustning fungerar

Berners

- Service och underhåll enligt Scantias rekommendationer

Jämtkraft

- Leverans av el och ansvar för erforderliga systems funktion

Östersunds Kommun

Projektledare i elbussprojekt inom ramen för Stadsmiljöavtalet.

5. Övrigt

Samtliga Parter ska hålla varandra informerade och tillhandahålla relevant information för genomförandet av projektet. Det åvilar respektive part att vid kännedom om förändring som påverkar projektet som annan Part ansvarar för, omgående meddela berörd part härom.

Respektive Part ska avsätta erforderliga personella resurser för de gemensamma aktiviteter som framgent överenskommes inom ramen för detta samarbetsavtal.

Detta samarbetsavtal kan ändras eller kompletteras genom skriftliga protokoll eller tilläggsöverenskommelser som undertecknas av Parterna och bifogas intressentavtalet.

6. Giltighet

Detta samarbetsavtal gäller från undertecknandet tills 2021-06-12.

Avtalets giltighetstid kan förändras med samtliga Parters skriftliga godkännande.

Detta samarbetsavtal är upprättat i exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Östersund 2018 - -

Scania CV AB

Scania Sverige AB

Nettbuss AB

Berners Tunga Fordon

Östersunds kommun

Region Jämtland Härjedalen

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Krokoms kommun

Jämtkraft

ABB



9

Ansvar för kollektivtrafik avseende
stadsbussarna
RUN/52/2018

**§ 44 § 44 Ansvar för kollektivtrafik avseende
stadsbussarna**

2012 överfördes ansvaret för kollektivtrafiken från kommunen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Där ligger ansvaret för både länstrafiken och stadstrafiken. Detta innebär att ekonomi, utveckling och drift av stadsbussarna nu ligger gemensamt med ekonomin för länstrafiken under Region Jämtland Härjedalen. Östersunds kommuns önskan om en övergång till fler hållbara transporter och en utökad satsning på kollektivtrafik i den snabbt växande staden ställs emot avvägningar och prioriteringar av länstrafiken i regionens ansträngda ekonomi.

En önskan om att ta tillbaka ansvaret för och styrningen av stadsbussarna har framförts.

Arbetsutskottets beslut

Kommundirektören får i uppdrag att ta fram förslag på hur ett återtagande av stadsbusstrafiken till kommunalt ansvar skulle kunna se ut. Åtterrapporering ska ske till kommunstyrelsen i maj 2018.

Underlag för beslut

Samhällsbyggnads tjänsteskrivelse 2017-11-24

Beslutet skickas till

Stadsbussarna, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Samhällsbyggnad,
Anders Wennerberg, kommundirektör



10

Självkörande fordon

RUN/224/2017

Jan Molde
Regional Utveckling
Infrastruktur och Kommunikationer
072 585 28 49
jan.molde@regionjh.se

2018-01-03
RUN/224/2017

OM SJÄLVKÖRANDE FORDON – EN UPPDATERAD LÄGESRAPPORT

Regionala utvecklingsnämndens utskott för infrastruktur har visat intresse för utvecklingen när det gäller självkörande fordon. Våren 2017 skickade Region Jämtland Härjedalen in en intresseanmälan för testverksamhet för självkörande fordon till Näringsdepartementet. Denna intresseanmälan var föranledd av förslagen i Landsbygds-kommitténs slutbetänkande där regeringen föreslogs ”prioriterar landsbygderna vid testverksamhet och mer permanent införande av självkörande fordon”.

En lägesrapport när det gäller självkörande fordon, daterad 2017-10-05, presenterades för utskottet för infrastruktur 2017-10-20. Utskottet har vid sitt sammanträde 2017-12-15 begärt förnyad information i frågan.

Av den lägesrapport som presenterades 2017-10-20 framgick bland annat att Näringsdepartementet avsåg att behandla Regionens intresseanmälan tillsammans med övriga remissvar på Landsbygds-kommitténs betänkande. När det gäller frågor om självkörande fordon avsåg departementet att invänta den utredning om regelverken för dessa som skulle presenteras 2017-11-28 (Dir. 2015:114). Denna utredning har nu fått förlängd tid och ska lämna sitt slutbetänkande den 1 mars 2018.

Vidare framgick av den tidigare lägesrapporten att företrädare för Region Jämtland Härjedalen och Bräcke kommun träffade en företrädare från bussföretaget Nobina den 1 mars 2017. Nobina bedriver testverksamhet för självkörande minibuss i bland annat Kista utanför Stockholm. Nobinas representant uttryckte vid besöket i mars visst intresse för testverksamhet också i landsbygdsmiljö.

Den vägsträcka som diskuterades vid mötet i Jämtland var sträckan mellan Gällö och den nya skidtunneln vid Revsund i Bräcke kommun. Det stod vid mötet klart att det krävs en hel del anpassningar av vägsträckan för att den ska fungera för testverksamhet. Även om inte lagar och förordningar kräver särskilda anpassningar så gör verkligheten det. Det är inte lämpligt att blanda trafik som går högst 20 km/h med trafik som går kanske 70 km/h. Särskilda körfält för

de självkörande bussarna tycks behövas, åtminstone under en testperiod. Dessutom kan det behövas mindre åtgärder kring vägbanan för att fordonen ska ”känna igen sig” och hitta rätt väg fram. Dessa anpassningar kostar pengar. Pengar som inte finns hos Regionen och inte heller i en liten glesbygdskommun som Bräcke kommun. Detta var en av orsakerna till det brev som skickades till Näringsdepartementet med intresse för testverksamhet av självkörande fordon i länet.

Våren 2015 startade innovationsprogrammet ”Drive Sweden”, <https://www.drivesweden.net/>, med finansiering av Energimyndigheten, Formas och Vinnova. Drive Sweden har en tydlig inriktning mot att underlätta utveckling och testverksamhet av självkörande fordon.

När det gäller självkörande fordon för kollektivtrafik är, utöver tekniken, de stora utmaningarna att hitta fungerande affärsmodeller och finansiering.

För att delta i någon sorts försöksverksamhet inom ramen för ”Drive Sweden” behövs både uthållighet och kapital. Även om vissa statliga stödmedel kan finnas krävs det finansiering från andra aktörer. Av Drive Swedens hemsida framgår att stöd från Vinnova kan uppgå till maximalt 50 procent av de stödberättigade kostnaderna. Vikten av aktiv medverkan från kommersiella aktörer betonas också.

Det är också så att de självkörande minibussar som finns idag färdas i mycket låga hastigheter (upp till 20 km/h) varför de inte är lämpade för de långa avstånd som det oftast handlar om på landsbygden. De har därför hittills testats på korta avstånd i täta miljöer.

Sedan 2017-07-01 gäller förordningen SFS 2017:309 om försöksverksamhet med självkörande fordon. Av denna framgår bland annat att Transportstyrelsen prövar frågor om tillstånd för försöksverksamhet och att de samtidigt kan besluta om villkor för detta. Vidare framgår att det vid färd med ett självkörande fordon ska finnas en fysisk förare i eller utanför fordonet.

2017-12-27 meddelade Transportstyrelsen att de lämnat klartecken till den första försöksverksamheten med självkörande buss på allmän väg i Sverige. Två självkörande bussar kommer att trafikera en sträcka om 1,5 kilometer i Kista norr om Stockholm.

Transportstyrelsen meddelade samtidigt att de för närvarande handlägger ytterligare sju ansökningar om försök med självkörande fordon. Tre av dessa kommer från Volvo där en avser projektet Drive Me med självkörande personbilar på utvalda vägsträckor i och i kring Göteborg. De två andra avser test av lastbilstransporter i olika delar av landet. En ansökan kommer från Autonomous mobility som vill testa en liten buss i Göteborg, liknande den som Nobina testat i Kista. Därutöver har Scania ansökt om två försök med lastbil och buss där de vill testa olika system för förarstöd. Slutligen har Einride tillsammans med Lidl ansökt om test av transport av gods till butik.

I slutet av år 2017 tog Regionala Utvecklingsförvaltningen förnyad kontakt med bussföretaget Nobina för att aktualisera frågan om testverksamhet med självkörande bussar i Jämtland utifrån den tidigare beskrivna träffen med dem den 1 mars 2017. Nobina svarade den 3 januari 2018 att de för närvarande har fullt upp med testverksamhet på andra håll och att de därför inte har möjlighet att starta ett projekt med testverksamhet i vårt län i nuläget.



11

PM planprocess väg/järnvägsinfrastruktur

Planering av Transportinfrastruktur

Bakgrund

Det har framkommit behov av en kortfattad beskrivning av planprocessen när det gäller statlig transportinfrastruktur. Inte minst för att tydliggöra vilka möjligheter till påverkan som finns under denna process. Beskrivningen nedan och de exempel som nämns utgår från processen med att ta fram nya planer för perioden 2018 – 2029.

Sammanfattning

När det gäller den ekonomiska planeringen av transportinfrastruktur beskrivs nedan processen vid senaste planeringsomgång avseende perioden 2018 – 2029.

- Regeringen (genom Näringsdepartementet) uppdrog 2015-05-21 åt Trafikverket att ta fram ett "Inriktningsunderlag" för kommande planeringsperiod.
- Inriktningsunderlaget överlämnades till regeringen 2015-11-30
- Inriktningsunderlaget remissbehandlades fram till 2016-02-29
- Regeringen presenterade sin infrastrukturproposition 2016-10-06
- Riksdagen behandlade Infrastrukturpropositionen 2016-12-13
- Regeringen (genom Näringsdepartementet) lämnade 2017-03-23 uppdrag och ekonomiska ramar för både en ny Nationell plan och för 21 nya länsplaner avseende perioden 2018 – 2029
- Trafikverket lämnade sitt förslag till Nationell plan till regeringen 2017-08-30
- Regeringen (genom Näringsdepartementet) skickade förslaget på remiss fram till 2017-11-30
- Länsplanerna skulle lämnas till regeringen senast 2017-11-30 (senare förlängt till 2018-01-31)
- Regeringen beslutar om den Nationella planen och om slutliga ekonomiska ramar för länsplanerna under våren 2018.

Möjligheter till påverkan finns under hela planprocessen. Både under de formella remisstiderna och däremellan. Vem denna påverkan ska riktas till beror på skedet i planprocessen. Som framgår ovan har dock Näringsdepartementet ett mycket stort inflytande på besluten, särskilt vad gäller den ekonomiska medelsfördelningen.

Den ekonomiska planeringen av transportinfrastruktur

Sedan mycket lång tid tillbaka hanteras den ekonomiska planeringen för statlig transportinfrastruktur i 12-åriga planer som revideras - rullas fram - vart fjärde år.

Arbetet med detta inleds genom att Trafikverket, på uppdrag av regeringen, tar fram ett förslag till "Inriktningsunderlag". Detta är tänkt att efter en bred remiss ligga till grund för regeringens inriktningsproposition när det gäller kommande planperiod.

Trafikverkets inriktningsunderlag, benämnd "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering 2018-29, Trafikverket 2015:180" presenterades 2015-11-30.

Detta underlag utgjorde, efter remissbehandling, ett av underlagen till regeringens proposition 2016/2017:21 "Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling."

I denna proposition angavs de totala ramarna för åtgärder i transportinfrastrukturen för kommande planeringsperiod. I den nyss nämnda propositionen angavs den totala ramen till 622,5 miljarder kronor. I propositionen angavs hur mycket av denna ram som avser utveckling av transportsystemet och hur mycket som avser drift och underhåll. Där finns också en uppdelning av medlen mellan väg och järnväg. Den ovan nämnda totala ramen omfattar både vad som ska ingå i den Nationella planen och i de 21 länsplanerna.

Sedan riksdagen fattat beslut utifrån propositionen beslutar regeringen, genom Näringsdepartementet, om direktiv och ramar för den kommande åtgärdsplaneringen. Nu senast skedde detta i regeringsbeslut N2017/02312 den 23 mars 2017.

Av regeringsbeslutet framgick bland annat vilka ekonomiska ramar som Trafikverket och respektive Länsplaneupprättare hade att hålla sig inom. Av beslutet framgick också att Trafikverket skulle lämna sitt förslag till Nationell plan till Näringsdepartementet senast den 31 augusti 2017 och att respektive Länsplaneupprättare skulle lämna sina planförslag till Näringsdepartementet senast den 15 december 2017. Förslagen till Länsplaner skulle dessförinnan ha remissbehandlats.

Trafikverket och respektive Länsplaneupprättare (vårt fall Region Jämtland Härjedalen) hade då att ta fram förslag till Nationell plan respektive förslag till Länsplaner utifrån anvisade direktiv och ramar.

Efter att Näringsdepartementet tagit emot Trafikverkets förslag till ny Nationell plan för transportsystemet skickade de den på bred remiss. I år skulle remissvar lämnas senast den 30 november 2017.

Efter sammanställning och behandling av remissvaren fattar sedan regeringen under nästkommande vår, i detta fall våren 2018, beslut om både den Nationella planen och om slutliga ekonomiska ramar för de 21 Länsplanerna. Oftast innebär beslutet om Länsplaner att de tidigare preliminära ramarna fastställs. Det har dock hänt att de tidigare preliminära ramarna har ändrats, i det fall jag känner till minskats, och att Länsplaneupprättarna fått i uppdrag att anpassa sina planer till dessa nya förutsättningar. Efter att regeringen fastställt de slutliga ekonomiska ramarna för Länstransportplanerna har respektive Länsplaneupprättare att fastställa sina respektive planer.

Det är sedan Trafikverket som ansvarar för genomförandet av såväl den Nationella planen som de 21 Länsplanerna. Tanken är att de ska tilldelas årliga anslag för att kunna fullgöra detta uppdrag. Den finansiella situationen i landet kan emellertid göra att den årliga tilldelningen av medel till Trafikverket inte kommer att överensstämma med beslutade planer.

När det gäller den Nationella planen har också regeringen möjlighet att göra ändringar i denna under gällande planperiod. Så har också skett vid några tillfällen.

Påverkansmöjligheter

Det finns flera tillfällen till påverkan av både Länsplanerna och den Nationella planen.

Inför Trafikverkets arbete med det så kallade Inriktningsunderlaget skrev Regionen 2015-09-07 ett brev till Trafikverket med inspel till deras arbete (Dnr RUN/1213/2015).

Det så kallade "Inriktningsunderlaget" är regelmässigt föremål för bred remissbehandling. Regionen yttrade sig skriftligt över detta 2016-03-01 (RUN 2016-03-01 § 39).

Trafikverket bjöd dessutom in till en "hearing" om underlaget den 2016-03-30 där Regionens företrädare framförde sina synpunkter på underlaget.

Regionen skrev dessutom ett brev till Näringsdepartementet 2016-11-14 (Dnr RUN/1213/2015) med synpunkter kring fördelningen av medel till Länsplanerna.

Sedan Riksdag och regering fattat beslut om ramar och direktiv för arbetet med nya planer äger Regionen själv frågan om prioritering av åtgärder i Länstransportplanen inom ramen för givna direktiv och ekonomiska ramar.

När det gäller den Nationella planen har en löpande dialog skett med Trafikverket där Regionen framfört sina behov och synpunkter till Trafikverket. Denna dialog har främst skett med företrädare för Region Mitt inom Trafikverket. Region Mitt inom Trafikverket omfattar Gävleborgs, Dalarnas, Västernorrlands och Jämtlands län. En särskild uppvaktning av Trafikverkets högsta ledning skedde 2016-12-15 gällande behoven av upprustning av Mittbanan. Från Trafikverkets sida deltog generaldirektör Lena Erixon med sina närmaste medarbetare. Från Regionens sida deltog regionrådet Robert Uitto med stöd av tjänstemannen Jan Molde. Dessutom deltog både affärscheferna Jan Kyrk och Petter Essén från SJ och tekniske chefen Olle Tiderman från Norrtåg. Det faktum att dessa tre aktörer agerade gemensamt mottogs väldigt positivt av Trafikverket. Mötet ledde fram till att "paket" med åtgärder för att förbättra Mittbanan skulle tas fram av Trafikverket i dialog med de övriga parterna. Så skedde också. Dessa "paket" av åtgärder ingår i det förslag till Nationell plan som Trafikverket presenterade 2017-08-31.

Det av Trafikverket i augusti presenterade förslaget har varit föremål för remissbehandling och Regionen har yttrat sig skriftligt över förslaget 2017-11-14 (Dnr RUN/500/2017).

Departementet har dessutom bjudit in till en hearing om förslaget 2017-10-25 där Regionen tillsammans med övriga fyra norrlandslän fick tillfälle att lämna sina synpunkter på förslaget.

Den fysiska planeringen av transportinfrastruktur

Den fysiska planeringsprocessen för transportinfrastruktur regleras i Lagen om byggande av järnväg och Väglagen. Processen berör också Plan- och bygglagen och Miljöbalken.

Regelverket kring den fysiska planeringen har förändrats från och med år 2013 i syfte att förenkla och snabba upp planeringsprocessen.

Trafikverket har valt att inleda den fysiska planeringen med en så kallad åtgärdsvalsstudie. I denna analyseras vilka typer av åtgärder som behövs. Analysen sker i fyra steg enligt nedan;

1. *Tänk om.* Kan transportbehoven minskas eller andra transportsätt användas, kan behovet av resande påverkas, kan viss trafik som i dag går på väg flyttas över till järnväg eller kan kollektivtrafiken utvecklas?

2. *Optimera.* Kan väg- eller järnvägsnätet utnyttjas effektivare, till exempel genom hastighetsanpassning, variabla hastigheter eller trafikreglering? Högre bruttovikter och längre fordon kan vara andra sätt att utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt.

3. *Bygg om.* Går det att lösa problemen genom förbättringar och mindre ombyggnader, till exempel breddning, förlängning av plattformar vid stationer, rätning av kurvor eller förstärkning?

4. *Bygg nytt.* Krävs nyinvesteringar eller större ombyggnader, till exempel en ny trafikplats, en ny mötesstation eller en helt ny väg eller järnväg?

Åtgärdsvalsstudien svarar på frågan *varför* ett väg- eller järnvägsprojekt behövs.

När det gäller vägar sker den fortsatta planeringen inom ramen för en sammanhållen vägplan. Denna planering innehåller följande skeden och handlingar; *Samrådsunderlag*, *samrådshandling*, *granskningshandling* och *fastställelsehandling*. Denna nya planeringsprocess ersätter tidigare förstudie, vägutredning och arbetsplan.

Den ekonomiska planeringen av transportinfrastruktur sker, som ovan nämnts, inom ramen för den nationella planen och de regionala planerna för transportinfrastruktur (de så kallade Länsplanerna, eller Länstransportplanerna). Det är i dessa processer som prioriteringar sker av åtgärder i transportsystemet under de närmaste tolv åren.

Slutsats

Det finns flera möjligheter för Regionen att göra inspel och påverka planeringen av transportinfrastruktur. Hur och gentemot vem denna påverkan ska ske beror på var i planeringsprocessen man befinner sig tidsmässigt.

Sammanfattningsvis kan ändå konstateras att regeringen genom Näringsdepartementet är det organ som har störst inflytande på tilldelningen av medel till Transportinfrastrukturen. Det är också Näringsdepartementet som fördelar tillgängliga medel mellan den Nationella planen och de 21 Länsplanerna. Det är också detta departement som fördelar medlen mellan de 21 länen/regionerna.



12

Skrivelse till Swedavias styrelseordförande
och VD om flygledningen på Åre
Östersunds flygplats.

RUN/374/2016

2016-06-08

Dnr RUN/374/2016

Swedavia AB
190 45 Stockholm-Arlanda

Till Swedavias styrelseordförande och VD

Det har kommit till vår kännedom att ett projekt med flygledning på distans planeras och att Åre/Östersunds flygplats är en av de flygplatser som berörs. Med anledning av detta uppkommer det frågor kring såväl säkerhet, regularitet och arbetstillfällen.

Region Jämtland Härjedalen och regionens kommuner anser att det vid olika typer av kritiska lägen måste vara en trygghets- och säkerhetsfaktor att flygtrafikledningen finns lokalt/regionalt med kännedom om vår regions geografi och väderförhållanden. Vi drar paralleller till den centralisering av polisens kommunikationscentral för hela Norrland till Umeå, där bristen på lokalkännedom helt klart försämrar trygghet och säkerhet.

De senaste veckorna har olika tekniska störningar uppstått på Arlanda. I ett läge då flygtrafikledning för flera flygplatser ska ske från Arlanda blir effekten av sådana störningar ännu mer omfattande.

Åre/Östersunds flygplats är dessutom av stor betydelse för regionens starka besöksnäring och arbetspendling och har tidvis både inkommande och utgående charter.

Vi konstaterar dessutom att det handlar om ett antal statliga tjänster som i och med detta dras bort från landsbygdsområden till storstäderna, vilket är oacceptabelt.

Det är en självklarhet att statlig verksamhet måste ta ansvaret för att antalet arbetstillfällen utanför storstadsområden inte minskar och därmed dränerar delar av landet på jobb och kompetens.

Arbetsuppgifter liknande flygtrafikledning har självklart en attraktionskraft som kan vara avgörande för utvecklingen hos oss.

Region Jämtland Härjedalen och kommunerna vill starkt ifrågasätta förslaget ur säkerhets- och regularitetsynpunkt och vad gäller tillgång till statliga jobb. Vi kräver också en mer ingående förklaring på effekten av beslutet och förutsätter att Swedavia presenterar en lösning även vad gäller arbetstillfällen som drabbas.

Östersund den 8 juni 2016

Robert Uitto, Regionråd
Susanné Wallner Regionråd
Eva Hellstrand, Regionråd i opposition
Maria Söderberg, Kommunalråd Krokoms kommun
AnnSofie Andersson, Kommunalråd Östersunds kommun
Susanne Hansson, Kommunalråd Strömsunds kommun
Peter Bergman, Kommunalråd Åre kommun
Sven-Åke Draxten, Kommunalråd Bräcke kommun
Jonas Andersson, Kommunalråd Ragunda kommun
Therese K. Zetterman, Kommunalråd Bergs kommun
Gunilla Zetterström-Bäcke, Kommunalråd Härjedalens kommun

Till Region Jämtland Härjedalen och kommunerna

Hej,

Tack för ert brev med anledning av fjärrstyrd flygtrafikledning liksom för det engagemang ni kontinuerligt visar för svensk tillgänglighet. Swedavias uppdrag är att stärka svensk tillgänglighet genom att utveckla basutbudet av flygplatser i Sverige dit Åre Östersund Airport tillhör. Sedan bildandet 2010 har utvecklingen varit mycket stark, passagerartillväxten har varit högre än i stort sett samtliga prognoser och Swedavia har lyckats knyta fler direktförbindelser till flygplatserna. I detta arbete är det regionala engagemanget en avgörande faktor. Ytterligare faktorer som påverkar valet av destinationsflygplats är naturligtvis passagerarflöden liksom effektiviteten och avgiftsnivåer.

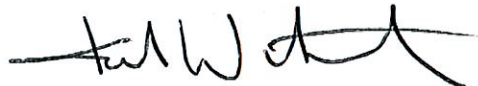
Mot bakgrund av ovan har Swedavia tillsammans med LFV beslutat att inleda en förstudie huruvida fjärrstyrd flygtrafikledning kan skapa än bättre förutsättningar för svensk tillgänglighet. I det pågående arbetet är naturligtvis en hög flygsäkerhet en absolut förutsättning. Förstudien kommer sammantaget att belysa operativa, tekniska och kommersiella aspekter men även eventuell påverkan på Försvarmakten. Vi ber att få återkomma till er med slutsatserna från förstudien varefter vi har en bättre bild kring framtida handlingsalternativ.

Vi ser parallellt fram emot att fortsätta arbetet med att stärka flygförbindelserna till och från Jämtland och Härjedalen tillsammans med er.

Med vänlig hälsning

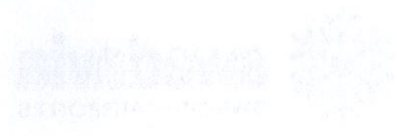


Åke Svensson, styrelseordförande



Karl Wistrand, VD och koncernchef

Swedavia är en koncern som äger, driver och utvecklar 10 flygplatser i hela Sverige. Vår roll är att skapa den tillgänglighet som Sverige behöver för att underlätta resande, affärer och möten. Nöjda och trygga resenärer är grunden för Swedavias affär. Swedavia är världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. Koncernen omsätter nära 5,5 miljarder kronor per helår och har 2 800 medarbetare.



Ministry of Education and Science of the Republic of Serbia

... ..

... ..

... ..

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

2017-12-01

Skrivelse om flygledning angående planerna på att flytta flygledningen från Åre-Östersunds flygplats.

(RUN/637/2017)

Ärendebeskrivning

Luftfartsverket har fattat beslut om samordnad och centraliserad flygledning för fyra flygplatser i landet. Bland dessa finns Åre-Östersunds flygplats. Den beslutade centraliseringen innebär för vår region att sju kvalificerade arbetstillfällen flyttas till Stockholmsregionen.

Med anledning av detta har ett förslag till skrivelse upprättats, ställd till Luftfartsverket, infrastrukturministern och näringsministern.

Beslutsunderlag


Förslag till skrivelse angående Luftfartsverkets beslut om samordnad och centraliserad flygledning

Delegationsbestämmelse och delegation

Delegationsbestämmelser för regionala utvecklingsnämnden i Region Jämtland Härjedalen punkt 2.1.1

Beslut

1. Skrivelse skickas till Luftfartsverket, infrastrukturministern och näringsministern enligt upprättat förslag.
2. Skrivelsen undertecknas av regionala utvecklingsnämndens ordförande tillsammans med 1:e och 2:e vice ordförande.



Robert Uitto
Regionala utvecklingsnämndens ordförande

Anmälan

Beslutet anmäls till regionala utvecklingsnämndens sammanträde den 19 december 2017.

12/11/2019

12/11/2019

12/11/2019

12/11/2019

12/11/2019

12/11/2019

12/11/2019

12/11/2019

12/11/2019

12/11/2019

12/11/2019

2017-12-01

RUN/637/2017

Luftfartsverkets ledning
Infrastrukturministern
Näringsministern

Vi har fått veta att Luftfartsverket har fattat beslut om samordnad och centraliserad flygledning för fyra flygplatser i landet, och att Åre-Östersunds flygplats är en av dessa.

Vi har tidigare framfört vikten av att vår geografi och våra väderförhållanden, med de snabba omslag i vädret som karakteriserar fjällvädret här, beaktas i säkerhetsbedömningarna.

Vi utgår ifrån att såväl Luftfartsverket som Transportstyrelsen kan garantera att en samordnad och centraliserad flygledning med ny teknik uppfyller de ytterst stränga säkerhetskrav som måste ställas.

Den beslutade centraliseringen innebär för vår region att sju kvalificerade arbetstillfällen flyttas till Stockholmsregionen. En sådan utveckling står i strid med vad regeringen i andra sammanhang påpekat om vikten av att sprida kvalificerade statliga arbetstillfällen i landet.

De samordningsvinster som Luftfartsverket vill göra med användande av ny teknik behöver inte alls innebära en ytterligare koncentration av arbetstillfällen till Stockholmsregionen – Tvärtom.

En av fördelarna med den nya tekniken är att lokaliseringen av ny eller omstrukturerad verksamhet kan ske på helt andra ställen.

En lokalisering av den nu beslutade centraliserade flygledningen till vår region skulle ge stora fördelar för såväl Luftfartsverket som Region Jämtland Härjedalen. Här finns redan personal med hög kompetens. Det har alltid varit lätt att rekrytera personal med hög kompetens till Östersundsområdet och personalomsättningen här är lägre än i storstadsområden.

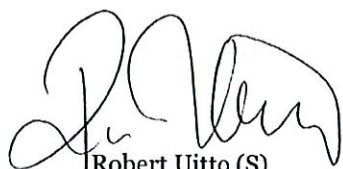
Att det alltid varit lätt att rekrytera kvalificerad personal hit visade sig inte minst i samband med de omlokaliseringar av statlig verksamhet hit som skedde i samband med försvarsbeslutet 2004. Tillgången till attraktiva boenden, närhet till fjällvärlden, Mittuniversitetet, den breda arbetsmarknaden och inte minst de goda kommunikationerna till Stockholm och övriga landet är några av skälen till att många vill arbeta och bo här.

Vår region har således en mycket stark attraktionskraft, men behöver ett större utbud av kvalificerade arbetstillfällen.

Såvitt vi förstått ligger den beslutade centraliseringen av flygledningen ett antal år fram i tiden och de investeringar som krävs för genomförande har ännu inte påbörjats.

Vi vill därför att såväl Luftfartsverket som regeringen allvarligt överväger en lokalisering av en framtida samordnad och centraliserad flygledning till vår region.

Vi ser fram mot en positiv och konstruktiv dialog i denna fråga.



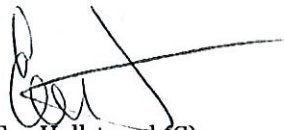
Robert Uitto (S)

Regionala utvecklingsnämndens ordförande



Susanné Wallner (M)

Regionala utvecklingsnämndens 1:e vice ordförande



Eva Hellstrand (C)

Regionala utvecklingsnämndens 2:e vice ordförande

2017-12-28

Dnr. RUN/637/2017



2017-12-27

Region Jämtland Härjedalen
Att. Robert Uitto
Box 654
831 27 Östersund

Brev avseende samordning och centralisering av flygledning

LFV bekräftar härmed ert brev av den 1 december (RUN 637/2017)

Vi noterar att det att det finns funderingar från er vad gäller lokalisering av samordnad och centraliserad flygledning.

Vad gäller säkerhet, operativa krav och teknik för fjärrstyrd flygtrafikledning så har Transportstyrelsen den mest centrala rollen som tillsynsmyndighet för LFs verksamhet och det är också de som ställer krav på LFV utifrån gällande nationella och internationella regelverk. LFV kan inte bedriva flygtrafiktjänst utan tillstånd från Transportstyrelsen vilket gäller alla leverantörer av flygtrafiktjänst i Sverige. Varje flygplats som blir aktuell för RTS måste ha ett drifttillstånd från Transportstyrelsen. Detta gäller också för Swedavias flygplatser.

Avtal med såväl Swedavia som leverantörer är ingångna och LFV har kontraktuella åtaganden i enlighet med dessa avtal, varför det dessvärre inte finns något utrymme att diskutera frågan om lokalisering av den centraliserade flygledningen. Avtalet med Swedavia omfattas i sin helhet av affärssekretess.

LFV ställer sig emellertid positivt till fortsatt informationsutbyte vad gäller det fortsatta arbetet i övergång till flygtrafikledning på distans.

Med vänliga hälsningar

Ann Persson Grivas
Generaldirektör LFV

Dokumentnummer
D-2017-116496
Ärendenummer
Å-2017-006948

Handläggare
Stille, Therese
011-19 25 75T
therese.stille@lfv.se

Handwritten text, possibly a signature or name, located in the upper left quadrant of the page.

Handwritten text, possibly a date or a short phrase, located in the upper right quadrant of the page.

Handwritten text, possibly a title or a heading, located in the middle right quadrant of the page.

Handwritten text, possibly a paragraph or a list item, located in the middle right quadrant of the page.

Handwritten text, possibly a paragraph or a list item, located in the middle right quadrant of the page.

Handwritten text, possibly a paragraph or a list item, located in the middle right quadrant of the page.

Handwritten text, possibly a paragraph or a list item, located in the middle right quadrant of the page.

Jan Molde
Regional Utveckling
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063 146580
E-post: jan.molde@regionjh

2018-01-19

Dnr:

PM

OM FLYGTRAFIKLEDNING VID ÅRE- ÖSTERSUNDS FLYGPLATS

I ett brev daterat 2016-06-08 och undertecknat av Regionråden Robert Uitto (s), Susanné Wallner (m), Eva Hellstrand (c) och kommunstyrelsernas ordförande i länets åtta kommuner, till styrelseordförande och VD i Swedavia AB ifrågasattes förslaget till flygledning på distans för Åre/Östersunds flygplats. En kopia av brevet bifogas.

Swedavias styrelseordförande Åke Svensson och VD Karl Wistrand svarade i brev att Swedavia tillsammans med Luftfartsverket beslutat inleda en förstudie om hur ”fjärrstyrd flygtrafikledning kan skapa än bättre förutsättningar för svensk tillgänglighet”. En kopia av brevet bifogas.

Av minnesanteckningar från Transportutvecklingsrådets möte 2017-11-27 framgår bland annat;

”Remote Tower - RTS

Susanne Norman berättar om Luftfartsverkets beslut att införa så kallade Remote Tower, innebärande att flygledningen fjärrstyrs med hjälp av ny teknik. Sju personer som är anställda av Luftfartsverket på Frösön berörs av förändringen. Förutom ekonomiska fördelar bedöms fjärrstyrningen ge större redundans och möjlighet att till samma eller lägre kostnad täcka in större tider. Susanne berättar att en flygplats alltid har en särskilt avdelad flygledare, men bara när det behövs. Tekniken har visat sig klara de mycket stränga krav som ställts från bland annat Luftfartsverket och Transportstyrelsen. Övergången till RTS kommer att ske vid flera av Luftfartsverkets flygplatser under en femårsperiod, där Åre/Östersund bedöms komma ifråga i slutet av perioden. Av Susannes information framgår också att berörd personal har erbjudits anställning i Stockholm/Arlanda.”

2017-12-01 fattade Regionala Utvecklingsnämndens ordförande Robert Uitto ett delegationsbeslut om att skicka en skrivelse i ärendet, undertecknad av honom själv, Susanné Wallner (m) och Eva Hellstrand (c) till Luftfartsverket, Infrastrukturministern och Näringsministern. En kopia av skrivelsen bifogas.

Luftfartsverkets generaldirektör Ann Persson Grivas svarade i brev 2017-12-27. Av brevet framgår att det ”inte finns något utrymme att diskutera frågan om lokalisering av den centraliserade flygledningen” men att LFV ställer sig ”positivt till fortsatt informationsutbyte vad gäller det fortsatta arbetet i övergång till flygtrafikledning på distans”. En kopia av brevet, som kommer att delges Regionala Utvecklingsnämnden 2018-01-30, bifogas.