

Tid: kl. 09:00-12:30

Plats: Östersunds sjukhus, ingång 6 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

Ärendebeskrivning

09.00-10.00 Information

- Trafikverket uppföljning av LTP. Kjell-Arne Blom

10.00- 11:00 Beslutsärenden

- Samarbetsavtal och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik
- Samarbete med Region Västernorrland om gemensam beställningscentral, gemensam bedömningscentral och gemensam verksamhetsutveckling.
- Ändringar i hantering av Norrlandsresans taxa till
- Seniorkort till personer med sjukersättning
- Fastställelse av Länstransportplan 2018-2029 för Jämtlands län
- Samverkansavtal Tåtortstrafiken, linjenätsutveckling del II, Frösön
- Reviderade mål i regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

11.00-12.30 Forts information

- Infrastruktur
- Kollektivtrafik. Särskilda persontransporter SOU 2018:58 se bilaga. Region Jämtland Härjedalen ska inte yttra sig men utskottet tar del av ett yttrande som Länstrafiken är delaktiga i
- Bredband. Tidningsartikel (reviderad artikel redovisas på mötet)
- Digital agenda

2. Val av justerare och tid för justering

3. Fastställande av föredragningslistan

4. Föregående protokoll

5. Samarbetsavtal och uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län (RUN/455/2018)

Ärendebeskrivning

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

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

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

1. Underteckna samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län

2. Underteckna uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Samarbetsavtal

6. Samarbete med Region Västernorrland om gemensam beställningscentral, gemensam bedömningscentral och gemensam verksamhetsutveckling (RUN/458/2018)

Ärendebeskrivning

Inom ramen för samarbetsavtal och uppdragsavtal kring samordning av särskild kollektivtrafik och allmän kollektivtrafik som finns mellan kommuner i länet och regionen så bedrivs den särskilda kollektivtrafiken samordnat. (§121 2011-12-19 Regionstyrelsen) Det sker genom att färdtjänst och sjukresor (särskilt fördyrande sjukresa genomförd med taxifordon) samordnas. Resorna beställs i samma beställningscentral och transporterna är gemensamt upphandlade och kan samordnas.

Inom Region Jämtland Härjedalens hälso- och sjukvårdsförvaltning bedrivs ett arbete med att flytta administrativa arbetsuppgifter från vårdanställda. Sjukreseärenden är ett sådant arbete som anses inte ska hanteras av sjukvårdsanställda.

Teamet för sjukresor har därför utrett alternativa möjligheter att hantera sjukreseärenden och funnit att ett likartat arbete pågår inom Region Västernorrland. De båda regionerna ser stora fördelar med ett samarbete

- En större volym beställningar skulle ge ett lägre åpris per beställning
- En central bedömningsfunktion kan ge en bättre handläggning och bedömning än dagens lösning där uppgiften görs av så många personer inom vården
- De sjukvårdsanställda avlastas en administrativ arbetsuppgift

Beställningscentralen i Västernorrland är en del av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlandslän. Den är organiserad som ett kommunalförbund. Ett utökat samarbete förutsätter att parterna utreder former för samarbetet.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

1. Inom ramen för samarbetsavtalet om samhällsbetalda resor med länets kommuner fortsätta utreda en samordnad beställningscentral med Region Västernorrland.

2. Beställningscentralen ska på ett kostnadseffektivt sätt och med hög kvalitet bedöma behov av särskilt fördyrande sjukresor och boka och samordna sjukresor, färdtjänstresor, anropsstyrd linjetrafik och Närtrafik.

Expedieras till

Länets kommuner och Länstrafiken i Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Samarbete med Västernorrland om BC

7. Ändringar i hanteringen av Norrlandsresans taxa (RUN/451/2018)

Ärendebeskrivning

Norrlandsresan är ett biljettsamarbete som omfattar den länsgränsöverskridande kollektivtrafiken i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland. Justering av taxan har hittills gjorts årligen. Den årliga justeringen har enligt myndighetsbeslut i alla fyra länen följt konsumentprisindex (KPI).

Utvecklingen av KPI har de senaste åren legat runt 1-2 %. Kostnadsutvecklingen i trafikavtalen följer en indexkorg som speglar kostnadsutvecklingen i den trafik som respektive avtal avser. Utvecklingen har de senaste åren varit 2-4 %. Detta får till följd att intäkterna för Norrlandsresan blir förhållandevis lägre och bidrar till en sjunkande kostnadstäckningsgrad.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Västernorrlands, Västerbottens, Norrbottens och Jämtlands län vill därför att Norrlandsresans taxa räknas upp årligen med en indexkorg som bättre motsvarar kostnadsutvecklingen i trafiken och att prisjusteringarna görs samtidigt som den inomlänsliga taxan justeras, vid årsskiftet. Den indexkorg som ska användas är Arbetskraftsindex (AKI) 55 %, Konsumentprisindex (KPI) 10 %, Bränsleprisindex (PPI) 15 % och Prisindex för inhemsk tillgång (ITPI) 20 % med september 2018 som basmånad.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

1. Norrlandsresans taxa ska justeras vid årsskiftet med första justering 2020-01-01
2. Justering ska årligen utifrån indexkorgen AKI 55 %, KPI 10%, PPI 15 %, ITPI 20 %, med september 2018 som basmånad.
3. Om indexkorgens utveckling blir negativ ska Norrlandsresans taxa inte justeras nedåt
4. Regionala kollektivtrafikmyndigheten ger Länstrafiken i Jämtlands län AB i uppdrag att årligen genomföra justeringen av Norrlandsresans taxa.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse

• Ändringar i hanteringen av Norrlandsresans taxa
8. Biljettpris vid sjukersättning (RUN/452/2018)

Ärendebeskrivning

Länstrafikens kort och biljetter beslutades av regionfullmäktige i februari 2016 § 22. Principen för rabatter är ålder.

Seniorkort som är ett mycket förmånligt färdbevis som alla som fyllt 65 år får köpa, kortet är personligt. Seniorkortet gäller för fritt antal resor i länet med Länstrafiken och Stadsbussarna i Östersunds tätort, undantaget tåg och Närtrafik. Kortet kostar f n 305 kr/mån och gäller i minst 12 månader.

Personer med sjukersättning (tidigare sjukpension) har under lång tid framfört önskemål om att få köpa seniorkort, av ekonomiska skäl. Länstrafiken i Jämtlands län har utrett frågan och föreslår att personer som uppbär sjukersättning till 100% ska få köpa seniorkort. F n berör frågan ca 4500 personer. Länstrafiken i Jämtlands län utarbetar rutiner för att genomföra förändringen.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår Regionala Utvecklingsnämnden

Regionala Utvecklingsnämnden föreslår Regionfullmäktige

1. Personer som uppbär sjukersättning till 100% ska kunna köpa årskort senior
2. Förändringen ska gälla från och med 2019-01-01

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Biljettpris vid sjukersättning

9. Fastställande av länstransportplan (RUN/412/2017)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen upprättade under år 2017 efter samråd med länets kommuner och näringslivet m fl ett förslag till länstransportplan för åren 2018 – 2029. Regionens infrastrukturutskott beredde tillsammans med berörda tjänstemän förslaget till länstransportplan och Regionala utvecklingsnämnden och Regionfullmäktige antog förslaget i december 2017.

Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna för transportinfrastrukturen, inklusive länsramarna.

Regeringen har nu fastställt de ekonomiska ramarna för länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2018 – 2029 (rskr. 2016/17:101).

Region Jämtland Härjedalen kan nu utifrån den beslutade ekonomiska ramen (521 miljoner kronor) fastställa förslaget till Länstransportplan 2018 – 2029 för Jämtlands län.

Länstransportplanen revideras vart fjärde år vilket kan komma att innebära förändringar i det beslutade förslaget vid nästa revidering (år 2022).

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur förslår Regionala utvecklingsnämnden

Regionala utvecklingsnämnden föreslå Regionfullmäktige

Fastställa förslaget till Länstransportplan för Jämtlands län 2018 – 2029.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Förslag till Länstransportplan 2018-2029

10. Samverkansavtal tätortstrafiken (RUN/454/2018)

Ärendebeskrivning

Under 2017 pågick ett samarbete med linjenätsöversyn av tätortstrafiken i Östersund, mellan Region Jämtland Härjedalen, Östersunds kommun, Länstrafiken i Jämtlands län AB och Nettbuss Stadsbussarna. Det var till viss del föranlett av att Östersund kommun fick del av Stadsmiljöavtalet och en elbusslinje kunde etableras. Trafiken med en ny huvudlinje, linje 6 Brittsbo-Torvalla, förändrad linjedragning på linje 2 Odensala-Solliden och linje 14 Torvalla- Norr startade i december 2017. Tre elbussar sattes i trafik i mars 2018, ytterligare tre elbussar ska sättas i trafik under 2019. Under våren sommaren har resandeutvecklingen varit positiv.

Arbetet med översyn av linjenätet och trafikutbudet fortsätter nu med del II, Frösön. Ett förslag till samverkansavtal finns upprättat och parterna har tagit del av det och lämnat sina synpunkter.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

Underteckna Avsiktsförklaring version 2018-09-06 Utveckling av lokal busstrafik på Frösön

Expedieras till

Östersunds kommun, Länstrafiken i Jämtlands län AB, Nettbuss Stadsbussarna

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Avsiktsförklaring trafikutveckling Frösön ver 2018-09-06

11. Reviderade mål i regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 (RUN/1082/2015)

Ärendebeskrivning

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

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

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

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

Reviderade mål för regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 antas för 2018 och 2020.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse

12. Bilaga till information

Beslutsunderlag

- SFF-Yttrande-Sarskilda-persontransporter



5

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

RUN/455/2018



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

2018-09-19

RUN/455/2018

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

Ärendebeskrivning

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

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

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

1. Underteckna samarbetsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län
2. Underteckna uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik i Jämtlands län.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef infrastruktur och
kommunikationer

2019-01-01

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

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

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

1. Inledning

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

Särskild kollektivtrafik är trafik som inte är tillgänglig för alla utan kräver någon form av tillstånd och vanligen förbokning. Med särskild kollektivtrafik avses exempelvis resformerna färdtjänst, riksfärdtjänst, omsorgsresor, sjukresor, skolskjutsar och särskoleskjutsar, även smågods kan förekomma.

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

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

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

2. Parternas ansvarsområde

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

3. Samarbetsförklaring

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

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

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

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

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

5. Parternas ekonomiska ansvar

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

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

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

Kostnad för legitimering av färdtjänst ska bekostas av respektive kommun.

6. Lagstiftning

Parterna ska följa gällande lagstiftning avseende särskild kollektivtrafik.

7. Informationsskyldighet

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

8. Tillkommande part

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

Om ny part (kommun) ansluter sig till detta avtal ska parten även ansluta sig till de gemensamma regler, taxor och kvalitetskrav som finns för tillfället.

9. Samrådsgrupp för särskild kollektivtrafik

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

Samrådsgruppen ska vara ett organ för parterna att, på tjänstemannaplanet, få ett ömsesidigt informationsutbyte och forum för utvecklingsarbete samt utgöra en kontaktlänk mellan parterna och länstrafiken. Samrådsgruppens arbete regleras närmare i Uppdragsavtalet punkt 4.

Parterna i samrådsgruppen ansvarar för att gruppens förslag förs in för beslut i respektive organisation.

10. Tvist

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

11. Ändringar

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

12. Avtalstid/upsägning

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

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

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

Östersund 2018-

Region Jämtland Härjedalen

.....

Bräcke kommun

.....

Ragunda kommun

.....

Härjedalens kommun

.....

Bergs kommun

.....

Åre kommun

.....

Krokoms kommun

.....

Strömsunds kommun

.....

Östersunds kommun

.....



6

Samarbete med Region Västernorrland om
gemensam beställningscentral, gemensam
bedömningscentral och gemensam
verksamhetsutveckling

RUN/458/2018

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

2018-09-19

RUN/458/2018

Samarbete med Region Västernorrland om gemensam beställningscentral, gemensam bedömningscentral och gemensam verksamhetsutveckling

Ärendebeskrivning

Inom ramen för samarbetsavtal och uppdragsavtal kring samordning av särskild kollektivtrafik och allmän kollektivtrafik som finns mellan kommuner i länet och regionen så bedrivs den särskilda kollektivtrafiken samordnat. (§121 2011-12-19 Regionstyrelsen) Det sker genom att färdtjänst och sjukresor (särskilt fördyrande sjukresa genomförd med taxifordon) samordnas. Resorna beställs i samma beställningscentral och transporterna är gemensamt upphandlade och kan samordnas.

Inom Region Jämtland Härjedalens hälso- och sjukvårdsförvaltning bedrivs ett arbete med att flytta administrativa arbetsuppgifter från vårdanställda. Sjukreseärenden är ett sådant arbete som anses inte ska hanteras av sjukvårdsanställda.

Teamet för sjukresor har därför utrett alternativa möjligheter att hantera sjukreseärenden och funnit att ett likartat arbete pågår inom Region Västernorrland. De båda regionerna ser stora fördelar med ett samarbete

- En större volym beställningar skulle ge ett lägre åpris per beställning
- En central bedömningsfunktion kan ge en bättre handläggning och bedömning än dagens lösning där uppgiften görs av så många personer inom vården
- De sjukvårdsanställda avlastas en administrativ arbetsuppgift

Beställningscentralen i Västernorrland är en del av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlandslän. Den är organiserad som ett kommunalförbund. Ett utökat samarbete förutsätter att parterna utreder former för samarbetet.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

1. Inom ramen för samarbetsavtalet om samhällsbetalda resor med länets kommuner fortsätta utreda en samordnad beställningscentral med Region Västernorrland.
2. Beställningscentralen ska på ett kostnadseffektivt sätt och med hög kvalitet bedöma behov av särskilt fördyrande sjukresor och boka och samordna sjukresor, färdtjänstresor, anropsstyrd linjetrafik och Närtrafik.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Länets kommuner och Länstrafiken i Jämtlands län AB

Samarbete med Region Västernorrland kring gemensam beställningscentral, central bedömningsfunktion och gemensam verksamhetsutveckling.

Bakgrund

Vid årsskiftet 2018 beslutades det att region Jämtland Härjedalen skall flytta hela arbetsuppgiften att handlägga sjukreseärenden, från de sjukvårdsanställda. Detta för att avlasta vården från många administrativa uppgifter. Detta enligt Rätt använd kompetens och Lean. Det beslutades att de sjukvårdsanställda inte skall hantera sjukreseärenden över huvud taget från och med september 2020. Uppgiften skall istället delas upp på Regionens sjukreseservice och en beställningscentral.

Tanken är även att patienten skall kunna använda sig av digital självservice i större utsträckning, för att avlasta Regionen administrativt. Denna digitala självservice borde kunna implementeras inom bidragshandläggning, informationssökning och i viss mån resehandläggning. Digitala tjänster borde även kunna utvecklas och samplaneras med andra medborgartjänster inom Regionen.

Idag använder vi oss av Beställningscentralen Jämtland Härjedalen (BCJ) som leverantör. BCJ är en extern aktör ägd av Taxi Östersund AB, Taxi Västjämtland AB, Taxiservice i Berg AB, Norra Jämtlands Taxi AB samt Taxi Ragunda. BCJ ansvarar för samordningen av sjukresor, färdtjänst och annan form av särskild kollektivtrafik. Region Jämtland Härjedalen (RJH) har i ett uppdragsavtal givit i uppgift till Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) att via Länstrafiken i Jämtlands län AB upphandla trafik och beställningscentral. Ett samarbetsavtal mellan RJH och 6 av våra kommuner (ej Östersund och Strömsund) gör att sjukresor och färdtjänst kan samordnas och handläggas av samma beställningscentral. Något som samtliga parter tjänar på genom samordningsvinst. Beställningscentralen skall nu upphandlas till 2020, då nuvarande avtal mellan BCJ och RJH går ut.

Under sommaren 2018 togs en idé fram kring ett samarbete mellan Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland. Det visade sig att båda regionerna var i behov av beställningscentral, central bedömningsfunktion och verksamhetsutveckling kring skapandet av en ny sjukreseorganisation. Båda regionerna hade samtidigt påbörjat ett utvecklingsarbete och såg nu möjligheten att samarbeta kring både beställningscentral och nyutveckling. Utifrån detta lades ett förslag på ett möjligt samarbete.

Förutsättningar för ett samarbete kring en gemensam beställningscentral, är att den kommer ansvara för följande hantering och samordning:

- Sjukresor
- Färdtjänst
- Anropsstyrd linjetrafik och närtrafik
- Närtrafik

Med andra ord, all den hantering som idag utförs av BCJ enligt upphandlat avtal t.o.m. september 2020. Tanken är att det inte skall ske någon förändring för de kommuner som idag är med i samarbetsavtalet.

Önskade samarbetsområden

- Gemensam verksamhetsutveckling av sjukresehandläggning inkluderat:
 - Beställningscentral och bedömningsfunktion
 - Samtalsmodell och metodik
 - Bedömningsstöd sjukresor
 - Digitaliserat ärendehanteringssystem, bidragshandläggning och självservice.
 - Gemensamt regelverk och tillämpningsanvisningar
 - Koncept "Trygga resan" för ökad trygghet inom kollektivtrafiken.
- Funktioner för en gemensam "Beställningscentral Mitt" (BC Mitt) med central bedömningsfunktion
 - Sjukresekoordinering och handläggning
 - Myndighetsutövning: Bedömning av sjukresebehov
 - Beställning av sjukresor
 - Beställning av Färdtjänst
 - Beställning av anropsstyrd linjetrafik och närtrafik
 - Trafikinformation
 - Eventuell receptionstjänst i Östersund
 - Gemensamt stödsystem för "BC Mitts" verksamhet

Förväntade fördelar med samarbete kring "BC Mitt"

- Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bedrivs som kommunalförbund. Deras varumärke mot kund, är Din Tur. Din Tur har idag en redan upparbetad och fungerande tjänst med rätt kompetens, bakgrund och förutsättningar vilket sparar tid, pengar, arbete i utvecklingsförfarandet.
- Tillräcklig lokal anknytning för att ha kunskap kring geografi och demografi.
- Lämplig geografisk placering i Ånge, för att tjänstgöra åt både RJH och RVN
- Region Västernorrland startar upp sitt arbete med beställningscentralen innan RJH. Det sparar tid och arbete, då den gemensamma verksamhetsutvecklingen kan ske med start i nutid, jämfört med en start vid övergångsskedet 2020. Dessutom med hjälp av fler verksamhetsutvecklare som delar upp arbetet.
- Beställningscentralen får större omsättning i antal uppdrag och kan motivera en större arbetsgrupp vilket ger stabilitet till organisationen och lättare att bemanna. Det skapar säkerhet och minskar sårbarheten hos leverantören. Den ökade omsättning borde kunna sänka kostnaderna framgent.
- RJH borde kunna förvänta sig högre kvalitet av nuvarande tjänster samt framtida planerade tjänster i relation till den nya centrala bedömningsfunktionen.
- RJH behöver inte genomföra en upphandling, som kostar tid och pengar.

Förväntade fördelar med samarbete mellan regionerna

- Ta vara på varandras kunskap i de olika regionerna.
- Dra nytta av varandras utvecklingsarbete (RVN har idag 4 personer som arbetar med verksamhetsutveckling av den nya sjukreseverksamheten)
- Beslutskraft i form av 2 regioners gemensamma arbete, vilket kan lägga grund för ytterligare utökat samarbete inom Norrlandstingen.
- I linje med den rådande politiken och viljan inom tjänstemannasektor, både regionalt och nationellt. Att främja samarbete och samverkan mellan kommuner och regioner.
- Möjlighet till att skapa ett gemensamt regelverk med tillämpningsanvisningar ger tydligare myndighetsutövning och mindre administration i framtiden. Det är även i linje med ambitionen att slå samman Norrlandstingens regelverk i ett reviderat format.
- En möjlighet att utveckla digitala system för bidragshandläggning och koordinering i samarbete med fler regioner/aktörer. System som borde kunna samplaneras med fler medborgarfunktioner där självservice är en framtidslösning. Något som möjliggörs om beställningscentral och sjukreseorganisation sker i egen regi eller i samarbete.
- Länstrafiken behöver inte upphandla nytt systemstöd för samordning av transporter.

Jämför detta samarbetsprojekt mot att använda sig av en ny upphandlad extern entreprenör

- Svårt att upprätthålla kvalitet gällande bedömningsfunktionen om den upphandlade externa parten har dålig förankring till målgruppen, ärendeformen och geografin.
- Femårsavtal måste tecknas med en upphandlad entreprenör.
- Ingen garanterad förkunskap, inga färdiga verktyg och ingen erfarenhet hos den upphandlade parten med rötter i annan bransch.
- RJH och entreprenören får börja på noll med kunskap och verksamhetsutveckling vilket tar tid, energi och pengar, framförallt i initialskedet.
- Verksamhetsutvecklingen kan påbörjas först vid avtalsstart (2020) vid en upphandlad entreprenör.
- Mer komplicerad verksamhetsutveckling än om samverkan sker Med RVN och "BC Mitt".
- Möjligen lägre kostnad med en upphandlad entreprenör, förutsatt att konkurrens kan uppnås i upphandlingen.
- Tydligare gränsdragning och ansvarsfördelning mellan parterna än vid samverkan inom "BC Mitt" och Region Västernorrland. Detta kan vara både positivt och negativt. (Ändrad gränsdragning leder till förändrad kostnad vid upphandlad entreprenör.)

Samarbetets format

- Din Tur ägs idag av kommunalförbundet Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, som är förhindrad att delta och buda i en offentlig upphandling.
- Region Västernorrland och Din Tur anser att det inte föreligger några problem eller hinder för att RJH skulle kunna ingå ett samarbete med Region Västernorrland kring en beställningscentral och en central bedömningsfunktion. Dock ser dom komplicerade och långa turer kring ett delat ägarskap, med RJH med medföljande kommuner som medlemmar i samma kommunalförbund.

Juridiska aspekter på ett samarbete mellan Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland.

Kommunallagen ändrades den 7 juli 2018. I den nya kommunallagen öppnas nya möjligheter upp för utökad samverkan mellan regioner/landsting.

”En kommun eller ett landsting får ingå avtal om att någon av dess uppgifter helt eller delvis ska utföras av en annan kommun eller ett annat landsting. Sådan avtalssamverkan hindras inte av kravet i 2 kap. 1§ på anknytning till kommunens eller landstingets område eller dess medlemmar. Kommuner och landsting får inom ramen för avtalssamverkan, med de begränsningar som följer av 6 kap. 38 §, komma överens om att uppdra åt en anställd i den andra kommunen eller i det andra landstinget att besluta på kommunens eller landstingets vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden.” (Kommunallagen 9kap. 37§).

I den nya formen av uppdrag till en beställningscentral så utförs både en beställning och ett beslut kring sjukresans format. Bedömningen och beslutet, är kopplat till en myndighetsutövning. En myndighetsutövning får enligt lag inte delegeras till en extern entreprenör (2017:725. 38§). Detta betyder att uppdraget till fördel kan ges till en beställningscentral inom en myndighets regi. Det finns därför inga juridiska hinder för att en sådan samverkan mellan regioner kan ske.

Risikanalys, vilka risker ser vi med samarbetet?

- Svårt att ha/vara en intern leverantör av beställningscentraltjänsten. Enklare för RJH att ha en stringent kravställning gentemot en extern leverantör. ”BC Mitt” kan behöva jämkra samman de olika huvudmännens krav och förväntningar.
- Vid eventuella problem ang. personalansvar, ledningsansvar, och rekrytering kommer RJH och RVN att påverkas.
- Möjligen högre kostnad för ”BC Mitt” jämfört med en upphandlad tjänst i konkurrens.

Vad betalar vi idag inom RJH för den utförda tjänsten hos BC Jämtland

	Beställningscentralen Jämtland Härjedalen	
	Totalt kalenderåret 2017	Per beställning
Sjukresor	42 908 st	30,33 kr
Färdtjänst	10 838 st	19,50 kr
Riksfärdtjänst Sjukresa utomlän	1 442 st	86,61 kr
Resa i närtrafik/ anropsstyrd linje	17 209 st	15,17 kr
Återkommande resa	11 350 st	26,82 kr
Totalt	84 716 st	2 246 067 kr

Ungefärlig kostnadsjämförelse idag

Kostnaden för Din Turs beställningscentral är idag 17,4 miljoner kr. Det är den totalkostnad som Region Västernorrland betalar för hela driften i egen regi. Det ger idag en högre snittkostnad per ärende än vad RJH betalar idag för BC. Detta är dock kostnaden för hela driften och det behövs en genomgång av ekonomin hos Din Tur för att få en mer exakt bild av de reella kostnaderna, som i så fall skulle belasta RJH. Bland annat så har RJH uppgifter inom Länstrafiken som skulle kunna skötas av BC Mitt. Uppgifter som RJH idag betalar LTR för. Din Tur utför även uppgifter som inte kommer vara aktuella för RJH. Detta gör att den estimerade snittkostnaden borde kunna vara lägre än vad den är i tabellen här nedanför.

Beställningscentralen Jämtland	
Totalt Antal beställningar	84 716 st
Kostnad BC Jämtland	2 246 067
Snittkostnad per beställning	26,5 kr

Beställningscentral Din Tur	
Totalt antal beställningar	500 206 st
Kostnad BC Din Tur	17 400 000
Snittkostnad per beställning	34,8 kr

Region Jämtland Härjedalens medlemskommuner kommer med stor sannolikhet ha synpunkter kring en eventuellt höjd kostnad per ärende. Något som är viktigt att undersöka i den kommande utredningen av samarbetsformerna. Syftet och förhoppningen med detta samarbete är att sänka kostnaderna för handläggning och minska antalet resor med kostnadsdrivande färdstätt.

Det är viktigt att här poängtera att vi idag enbart kan jämföra prisbilden med nuvarande pris. Skulle en upphandling göras så är det svårt att på förhand avgöra vad prisbilden skulle bli.

Den gemensamma bilden hos verksamhetsutvecklare inom RJH och RVN, är att kostnaden per beställning, i framtiden ändå borde sjunka till följd av ett större antal ärenden vid en samordning av uppdragen. Utöver det ses en besparingsmöjlighet i den förbättrade handläggningen och bedömningen som en central bedömningsfunktion skulle innebära, jämfört med dagens organisation där bedömning görs av vårdpersonal. En central bedömning kommer ge förbättrad tillämpning av regelverk, samt en ekonomisk besparing inom vården. Tillika förväntas en förbättrad digital självservice, minska den administrativa belastningen hos handläggare och därigenom kostnaden för handlagda ärenden, om verksamheten sköts i egen regi.

Vad sparar vi på att inte upphandla?

Uppskattningsvis sparas ca 500 000 kr som engångssumma, på att inte upphandla beställningscentral och stödsystem.



7

Ändringar i hanteringen av
Norrlandsresans taxa
RUN/451/2018



Infrastruktur och kommunikationer

2018-09-19

Ruth Eriksson

Tfn: 063-146561

E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

RUN/451/2018

Ändringar i hanteringen av Norrlandsresans taxa

Ärendebeskrivning

Norrlandsresan är ett biljettsamarbete som omfattar den länsgränsöverskridande kollektivtrafiken i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland.

Justering av taxan har hittills gjorts årligen. Den årliga justeringen har enligt myndighetsbeslut i alla fyra länen följt konsumentprisindex (KPI).

Utvecklingen av KPI har de senaste åren legat runt 1-2 %. Kostnadsutvecklingen i trafikavtalen följer en indexkorg som speglar kostnadsutvecklingen i den trafik som respektive avtal avser. Utvecklingen har de senaste åren varit 2-4 %. Detta får till följd att intäkterna för Norrlandsresan blir förhållandevis lägre och bidrar till en sjunkande kostnadstäckningsgrad.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Västernorrlands, Västerbottens, Norrbottens och Jämtlands län vill därför att Norrlandsresans taxa räknas upp årligen med en indexkorg som bättre motsvarar kostnadsutvecklingen i trafiken och att prisjusteringarna görs samtidigt som den inomlänsliga taxan justeras, vid årsskiftet. Den indexkorg som ska användas är Arbetskraftsindex (AKI) 55 %, Konsumentprisindex (KPI) 10 %, Bränsleprisindex (PPI) 15 % och Prisindex för inhemsk tillgång (ITPI) 20 % med september 2018 som basmånad.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

1. Norrlandsresans taxa ska justeras vid årsskiftet med första justering 2020-01-01
2. Justering ska årligen utifrån indexkorgen AKI 55 %, KPI 10 %, PPI 15 %, ITPI 20 %, med september 2018 som basmånad.
3. Om indexkorgens utveckling blir negativ ska Norrlandsresans taxa inte justeras nedåt

4. Regionala kollektivtrafikmyndigheten ger Länstrafiken i Jämtlands län AB i uppdrag att årligen genomföra justeringen av Norrlandsresans taxa.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef Infrastruktur

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Ändringar i hanteringen av Norrlandsresans taxa.

Norrlandsresan är ett biljettsamarbete som omfattar den länsgränsöverskridande kollektivtrafiken i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland. Justering av taxan har hittills gjorts årligen under augusti månad och den årliga justeringen har enligt myndighetsbeslut i alla fyra länen följt konsumentprisindex (KPI).

Utvecklingen för KPI har de senaste åren varit blygsam och speglar inte den kostnadsutveckling som trafikkostnaderna har haft. Utvecklingen för KPI har de senaste åren legat runt 1–2 %. De trafikavtal vi alla tecknar med trafikföretagen följer en indexkorg som ska spegla den faktiska kostnadsutvecklingen i den trafik som ett specifikt avtal avser. Utvecklingen där har legat runt 2-4 %.

Detta riskerar att få till följd att självfinansieringsgraden sjunker till en icke tillfredställande nivå där finansiärer till länens kollektivtrafik tvingas till större underskottstäckning.

Justeringen som årligen skett under sommaren är också olycklig, då alla fyra län justerar sina inomlänsliga taxor vid årsskiftet. Upplevelsen för resenärerna är att vi justerar taxorna flera gånger per år.

Förslag till beslut:

Mot denna bakgrund föreslår myndighetscheferna i de fyra norrlandslänen följande ändringar i hanteringen av Norrlandresans taxa:

- Justering ska ske vid årsskiftet, med första justering 2020-01-01
- Justering ska årligen ske utifrån följande indexkorg med september 2018 som basmånad:

Index	Procentuell andel
AKI – arbetskraftsindex	55
KPI - konsumentprisindex	10
PPI/Bränsle	15
ITPI – inhemska tillgångar	20
Total indexkorg	100

- Om den totala indexkorgen får en negativ utveckling ska justering av resenärstaxan nedåt inte göras
- Myndigheten ger Länstrafikbolaget eller den egna organisationen i uppdrag att årligen genomföra justeringen enligt ovan

Förslag till beslut:

Att styrelsen beslutar enligt ovanstående förslag och hemställer till ägarna att fastställa de föreslagna ändringarna i hantering av Norrlandresans taxa.

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Per-David Wennberg VD



8

Biljettpris vid sjukersättning

RUN/452/2018



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

2018-09-19

RUN/452/2018

Biljettpris vid sjukersättning

Ärendebeskrivning

Länstrafikens kort och biljetter beslutades av regionfullmäktige i februari 2016 § 22. Principen för rabatter är ålder.

Seniorkort som är ett mycket förmånligt färdbevis som alla som fyllt 65 år får köpa, kortet är personligt. Seniorkortet gäller för fritt antal resor i länet med Länstrafiken och Stadsbussarna i Östersunds tätort, undantaget tåg och Närtrafik. Kortet kostar 305 kr/mån och gäller i minst 12 månader.

Personer med sjukersättning (tidigare sjukpension) har under lång tid framfört önskemål om att få köpa seniorkort, av ekonomiska skäl. Länstrafiken i Jämtlands län har utrett frågan och föreslår att personer som uppbär sjukersättning till 100% ska få köpa seniorkort. Detta berör frågan ca 4500 personer, varav ca 2500 har 100 % sjukpension. Länstrafiken i Jämtlands län utarbetar rutiner för att genomföra förändringen.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur föreslår Regionala utvecklingsnämnden
Regionala Utvecklingsnämnden föreslår Regionfullmäktige

1. Personer som uppbär sjukersättning till 100% ska kunna köpa årskort senior
2. Förändringen ska gälla från och med 2019-01-01

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef Infrastruktur

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Biljettpris vid sjukersättning

Bakgrund.

Möjligheten för personer med sjukersättning (tidigare sjukpension) att resa för samma pris som ålderspensionärer togs bort för ett antal år sedan.

I dagsläget finns drygt 4500 personer i länet som uppbär sjukersättning till 100%. Önskemål har framkommit att dessa personer skall kunna teckna sig för Länstrafikens Seniorkort.

Efter utredning så kan konstateras att skulle vara möjligt att hantera på så sätt att genom att styrka att man uppbär sjukersättning till 100% kan teckna sig för Länstrafikens Seniorkort.

Förslag till beslut:

Styrelsen föreslås

Att personer som uppbär sjukersättning till 100 % skall kunna teckna sig för Länstrafikens Seniorkort fr.o.m. 2019-01-01.

Att uppdra åt VD att utarbeta lämpliga rutiner för att genomföra ovanstående.

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Per-David Wennberg VD



9

Fastställande av länstransportplan

RUN/412/2017

Infrastruktur och kommunikationer
Berit Eriksson

2018-09-19

RUN/412/2017

Fastställande av länstransportplan

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen upprättade under år 2017 efter samråd med länets kommuner och näringslivet m fl ett förslag till länstransportplan för åren 2018 – 2029. Regionens infrastrukturutskott beredde tillsammans med berörda tjänstemän förslaget till länstransportplan och Regionala utvecklingsnämnden och Regionfullmäktige antog förslaget i december 2017.

Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna för transportinfrastrukturen, inklusive länsramarna.

Regeringen har nu fastställt de ekonomiska ramarna för länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2018 – 2029 (rskr. 2016/17:101).

Region Jämtland Härjedalen kan nu utifrån den beslutade ekonomiska ramen (521 miljoner kronor) fastställa förslaget till Länstransportplan 2018 – 2029 för Jämtlands län.

Länstransportplanen revideras vart fjärde år vilket kan komma att innebära förändringar i det beslutade förslaget vid nästa revidering (år 2022).

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur förslår Regionala utvecklingsnämnden
Regionala utvecklingsnämnden föreslå Regionfullmäktige

Fastställa förslaget till Länstransportplan för Jämtlands län 2018 – 2029.

I tjänsten
Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef infrastruktur och
kommunikationer



FÖRSLAG TILL LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till Länstransportplan för perioden 2018-2029. Planen ska innehålla förslag till åtgärder och investeringar i den statliga transportinfrastrukturen de närmaste 12 åren. Trafikverket har fått i uppdrag att för samma period ta fram ett förslag till Nationell plan som bland annat innefattar medlen det statliga järnvägsnätet och större vägar (i Jämtland E 14 och E 45). Drift, underhåll och bärighetsåtgärder av hela statliga transportinfrastrukturen ingår i Nationell plan.

Den ekonomiska ramen för länstransportplanen 2018-2029 för Jämtlands län uppgår till 521 miljoner kronor. Knappt 70 % satsas på utveckling av vägnätet och drygt 30 % på utveckling av gång- och cykelvägar. Utveckling av järnvägar och europavägar förutsätts kunna ske genom Nationella planen.

Samfinansiering med bärighetsanslag föreslås ske flera av på de vägobjekt som föreslås i planen. För att möjliggöra vidare utveckling under planperioden och framttagande av nya objekt avsätts potter för utredningar, statlig medfinansiering m m.

Planens förslag till åtgärder bedöms ge bättre förutsättningar för turistnäringen och för skogsnäringen, för tunga transporter och för arbetspendling. Satsning också på gång- och cykelvägar för arbetspendling och säkerhet men även som ett led i klimatomålet. Kopplingen till bostadsbyggandet i regionen samt satsning på viktiga stråk har varit ledande i prioriteringarna. Hastighetsöversynen ställer krav planer för åtgärder för att kunna behålla hastigheter om 100 km/h. De långa avstånden och det behov av tillgänglighet som bland andra turistnäringen har behöver beaktas. Sänkta hastigheter till 80 km/h på långa sträckor innebär längre restider vilket inte gynnar tillgängligheten.

Mot bakgrund av det stora behov av åtgärder som finns i länets transportinfrastruktur motsvarar inte förslagna ramar på långa vägar det behov som finns för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Region Jämtland Härjedalens unika möjligheter med starkt växande besöksnäring som en viktig tillväxtmotor i landet ställer stora krav på tillgänglighet, bra infrastruktur och kommunikationer. Det tilldelade väganslaget till länet, som idag baseras på befolkningsunderlag, är alldeles för litet i relation till behov och verkliga förhållanden. Under högsäsong byts gäster i storleksordningen en mellanstor svensk stad (< 30 000 människor) varje helg i t ex Åre och Funäsfjällen, vilket kräver bra vägar och transportmöjligheter. Fördelningen av väganslagen för därför ses över, omarbetas och grundas på andra faktorer än fast befolkning.

Den långa planeringshorisonten på 12 år innebär att många av åtgärderna i planen är i ett tidigt planeringsskede så förändringar av utförande kan ske. Planen revideras vart 4:e år vilket innebär att möjligheter till förändringar och justeringar utifrån nya förhållanden samt inflytande av nya objekt kan ske om fyra år.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	2
1 DIREKTIV OCH RAMAR	5
2 PLANERING AV TRANSPORTINFRASTRUKTUR	5
3 KOPPLING TILL ANNAN PLANERING	6
4 KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL	6
5 REGIONAL SYSTEMANALYS FÖR DE FYRA NORDLIGA LÄNEN	7
6 REGIONALA UTGÅNGSPUNKTER – STRATEGIER OCH PROGRAM	9
6.1 Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län	9
7 NULÄGE	10
8 VÄGARNA I JÄMTLANDS LÄN	12
9 REGIONFÖRSTÖRING	12
10 HASTIGHETSÖVERSYN	13
11 FÖRBINDELSER OCH KOMMUNIKATIONER	14
12 JÄMSTÄLLDHET I TRANSPORTINFRASTRUKTUREN	16
13 TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA	18
14 BESÖKSNÄRINGENS BETYDELSE	18
15 TRANSPORTINFRASTRUKTURENS BETYDELSE FÖR SKOGSNÄRINGEN I JÄMTLANDS LÄN	19
16 ÖVRIG INRIKTNING AV ARBETET	20
16.2 De större stråken, viktiga transportleder för näringens utveckling och tillväxt	20
17 ÅTGÄRDER I LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029	22
17.1 Vägar	22
17.2 Gång- och cykelvägar	25
17.3 Riktade utredningspotter vägar	25
17.4 Potter allmänt	26

LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

17.5	Pott för kollektivtrafikåtgärder	26
17.6	Utredningspott	26
18	NATIONELLA PLANEN	26
18.1	Planprocesser för åtgärder på väg E 14 och E 45	27
18.2	Järnväg	27
BILAGA 1; OBJEKT MED KALKYLERAD KOSTNAD UR LÄNSTRANSPORTPLANEMEDLEN 2018-2029 SAMT ÖVRIGA POTTER, MED FÖRDELNING ÖVER ÅR UNDER PLANPERIODEN		29
BILAGA 2; MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING AVSEENDE FÖRSLAG TILL LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029 FÖR JÄMTLANDS LÄN		30

1 Direktiv och ramar

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att upprätta ett förslag till Nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018-2029. Regeringen har samtidigt uppdragit åt länsplaneupprättarna att för respektive län upprätta motsvarande länsplaner för regional transportinfrastruktur. Den nationella planen ska omfatta åtgärder och investeringar på europavägar och järnvägar med flera samt drift- och underhållsåtgärder på alla statliga vägar och järnvägar.

I regeringens proposition ”Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling” (prop. 2016/17:21) anges inriktningen och i regeringsbeslut (rskr. 2016/17:101) anges ramarna för planperioden 2018-2029. Den övergripande målsättningen är enligt propositionen ”en väl fungerande samhällsstruktur, där transportsystemet är en del, är grunden för tillgänglighet till bland annat jobb och bostäder i hela landet. Sambandet mellan infrastrukturåtgärder kopplat till ökat bostadsbyggande ska redovisas”.

För länsplaneupprättarna utgör även regionala systemanalyser eller motsvarande regionala inriktningsunderlag en utgångspunkt.

Den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen 2018-2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor och omfatta följande:

- 125 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 164 miljarder kronor för vidmakthållande av statliga vägar inkl bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag för drift av enskild väg, samt
- 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Länsramarna är uttryckta i 2017 års priser. Fördelad ram till Jämtlands län planperioden 2018-2029 är 521 miljoner kronor vilket innebär en årlig ram på 43 miljoner kronor. Den nya planens ram innebär en uppräknings med 1 % från nuvarande plan där ramen är 514 miljoner kronor.

Förutom inriktning på ökat bostadsbyggande pekar regeringen på klimatmålen där åtgärder behöver kunna ske till största delen i planens inledande år.

2 Planering av transportinfrastruktur

Den fysiska planeringsprocessen regleras i lagen om byggande av järnväg, väglagen, plan- och bygglagen samt miljöbalken. Regelverket kring den fysiska planeringen har förändrats från och med år 2013 i syfte att förenkla och snabba upp planeringsprocessen. Planeringen inleds med en åtgärdsvalsstudie. I denna analyseras vilka typer av åtgärder som behövs.

Analysen sker i fyra steg:

1. *Tänk om.* Kan transportbehoven minskas eller andra transportsätt användas? Kan behovet av resande påverkas? Kan viss trafik som idag 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 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.

Den ekonomiska planeringen av transportinfrastrukturen sker inom ramen för den nationella planen och de regionala planerna för transportinfrastruktur. Det är i dessa processer som prioriteringar av åtgärder i transportsystemet sker för de närmaste 12 åren.

3 Koppling till annan planering

I infrastrukturpropositionen pekas tydligt på infrastrukturens koppling till ökat bostadsbyggande. Den ökade satsningen på bostadsbyggande har stor betydelse för hur transportsystemet kan utvecklas. Ett bibehållande av en tät stadsstruktur med möjligheter att gå, cykla eller åka kollektivt bör eftersträvas. Ny bebyggelse bör koncentreras till lägen som har god tillgång till gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik.

De ökande klimatproblemen är en utmaning för både stad och landsbygd. Även ny bebyggelse på landsbygd behöver planeras utifrån möjligheter till kollektivtrafik och befintligt transportsystem. En utökad samplanering för att nå de gemensamma målen om ett hållbart transportsystem är därför viktigt.

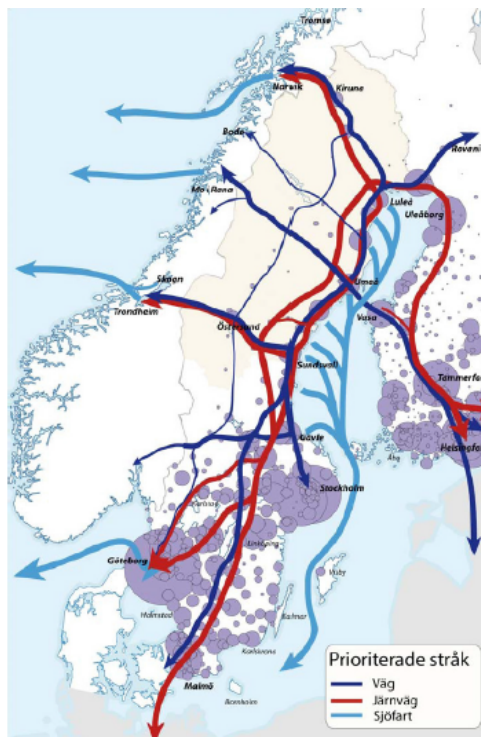
4 Kollektivtrafikens roll

Kollektivtrafiken är en av grundbultarna för att nå de samhällspolitiska målen både regionalt och nationellt. Kollektivtrafiken spelar också en stor roll för att nå klimatmålen men även för möjligheterna för alla människor att resa. Jämtland har en god kollektivtrafik om än förutsättningarna att tillhandahålla trafik i områden med vikande befolkning inte är på samma sätt möjlig som i tätbefolkade områden. Utveckling av kollektivtrafiken sker i områden med ökat bostadsbyggande och en särskild satsning på el-bussar genomförs nu med Östersunds kommun. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet (2016-2020) beskriver närmare kollektivtrafiken i Jämtlands län. För att möjliggöra förbättringar kring kollektivtrafiken med koppling till transportinfrastrukturen avsätts i planen potter för kommunerna att söka.

5 Regional systemanalys för de fyra nordliga länen

De fyra nordligaste länen har en gemensam upprättad systemanalys, "Regional systemanalys 2010-2020 för de fyra nordligaste länen". Systemanalysen upprättades 2008 och någon ny systemanalys har inte gjorts efter denna då analyserna och slutsatserna bedöms ge tillräckligt underlag för planering på en övergripande nivå. Den regionala systemanalysen för de fyra länen ger en samstämmig bild av vad länen gemensamt ser som strategiskt för ett hållbart transportsystem. Särskilt pekas på vikten av regionförstoring, att kollektivtrafiken blir ännu mer attraktiv med bättre möjligheter till arbetspendling och att transportinfrastrukturen hänger samman i Sverige men också stödjer den ökande internationaliseringen inom näringslivet.

I systemanalysen identifierade de fyra länen ett antal prioriterade stråk, se figur 1 nedan:

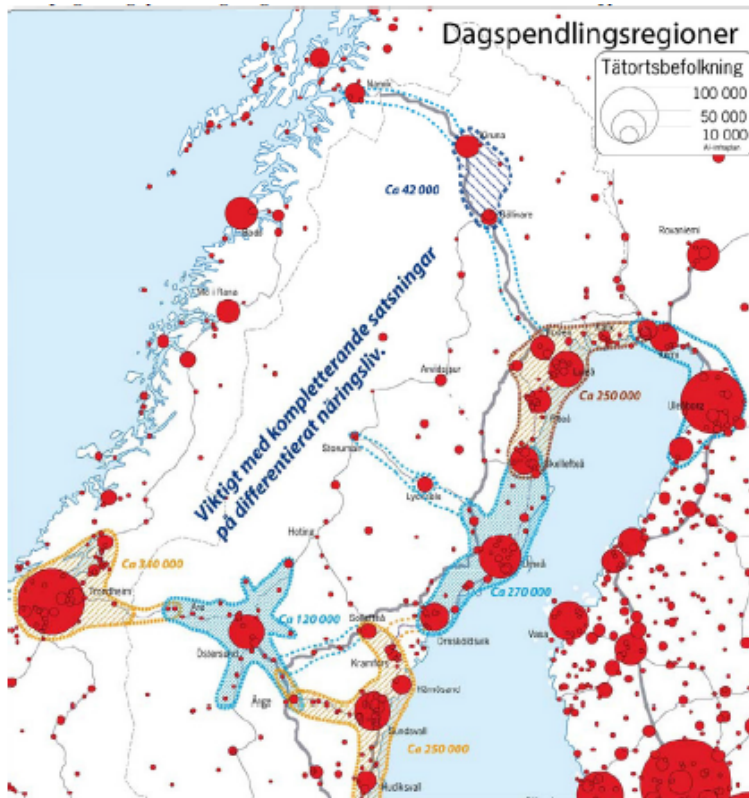


Figur 1. Prioriterade stråk i den regionala systemanalysen för de fyra nordligaste länen.
Källa: Regional systemanalys 2010-2020 för de fyra nordligaste länen.

Mittnordenstråket innefattande E 14, Mittbanan och Meråkerbanan med vidare kopplingar med Finland behöver utvecklas enligt den regionala systemanalysen. Dels för att klara ökande godsvolymer dels för att tillgodose ett stärkt samspel med de dynamiska områdena i Trøndelag.

Den regionala systemanalysen påtalar att E 4 och E 14 har de största godstransporterna på vägnätet i Norrland men att betydande godsflöden även finns på E 45 mellan Dorotea – Strömsund – Östersund.

Den regionala systemanalysen påpekar vidare att restiderna idag är alltför långa till kompletterande arbetsmarknader och då särskilt i inlandet. Åtgärder behövs för att restiderna ska kunna minska eller bibehållas med ökad trafiksäkerhet.



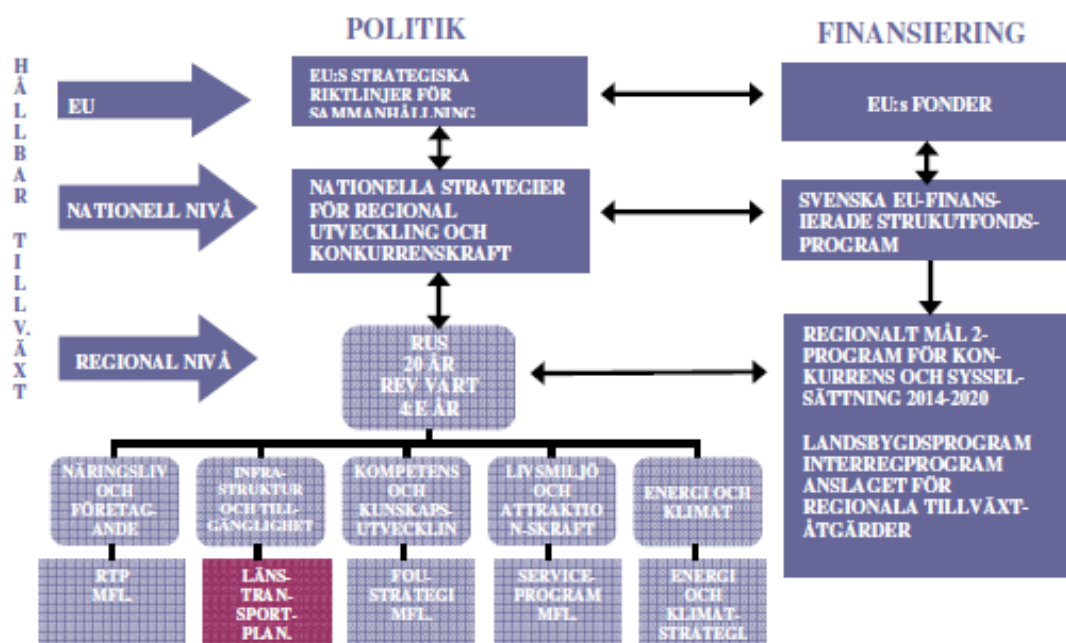
Källa: Regional systemanalys 2010-2020 för de fyra nordligaste länen.

Figur 2. Möjliga dagspendlingsregioner inom 60 minuters restid i de fyra nordligaste länen.

6 Regionala utgångspunkter – strategier och program

Såväl europeiska som nationella strategier ligger till grund för regionernas utvecklingsplanering. Den regionala utvecklingsstrategin för Jämtlands län är en viktig utgångspunkt för Länstransportplan 2018-2029.

Av figuren nedan framgår sambanden mellan de olika strategierna och programmen.



Figur 3. Samband mellan de olika nationella och regionala strategierna.

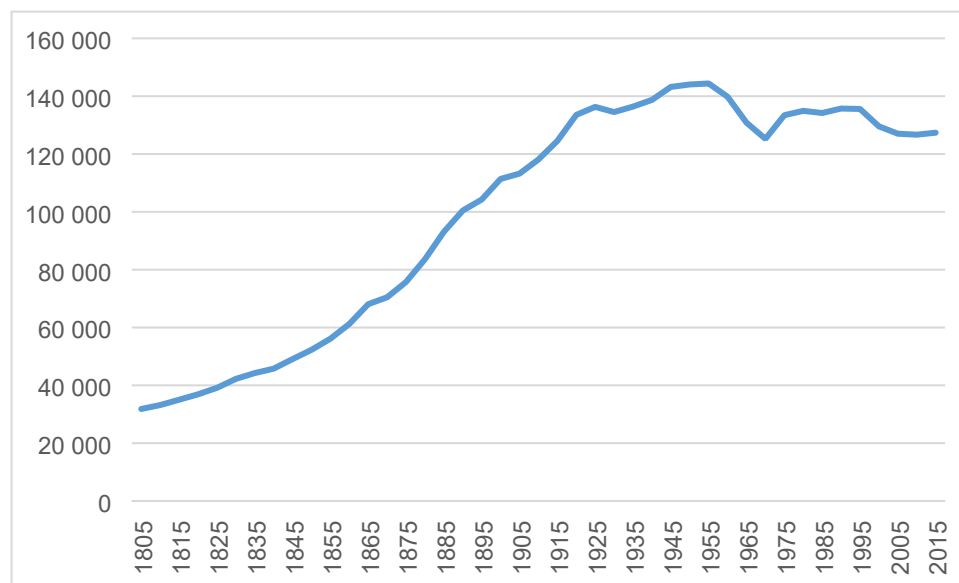
6.1 Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län

Det övergripande målet när det gäller tillgänglighet är:

”Förbättrade kommunikationer som överbryggar de långa avstånden”. I strategin anges bland annat att vägarna i och till länet ska hålla en hög standard vad gäller framkomlighet, hastighet och trafiksäkerhet. De nationella stamvägarna E 14 och E 45 ska förbättras så att de genomgående möjliggör korta restider med hög säkerhet. Vidare anges att de satsningar på det statliga vägnätet i första hand ska ske där det påtagligt kan förbättra förutsättningarna för arbetspendling, turism och näringslivets transporter.

7 Nuläge

Befolkningen i Jämtlands län var som störst under mitten av 1950-talet. Den stora befolkningsminskningen från slutet av 1950-talet till början av 1970-talet berodde framförallt på strukturomvandlingen inom länets dåvarande basnäringar, jord- och skogsbruket. Efter en ökning av befolkningen under 1970-talet var invånarantalet relativt konstant fram till slutet av 1990-talet då antalet invånare i länet återigen började minska. Utvecklingen de senaste åren pekar på en stabilisering av befolkningsutvecklingen i länet som helhet. Sammantaget för länet har vi fortsatt att öka befolkningen, Östersund ökar mest.



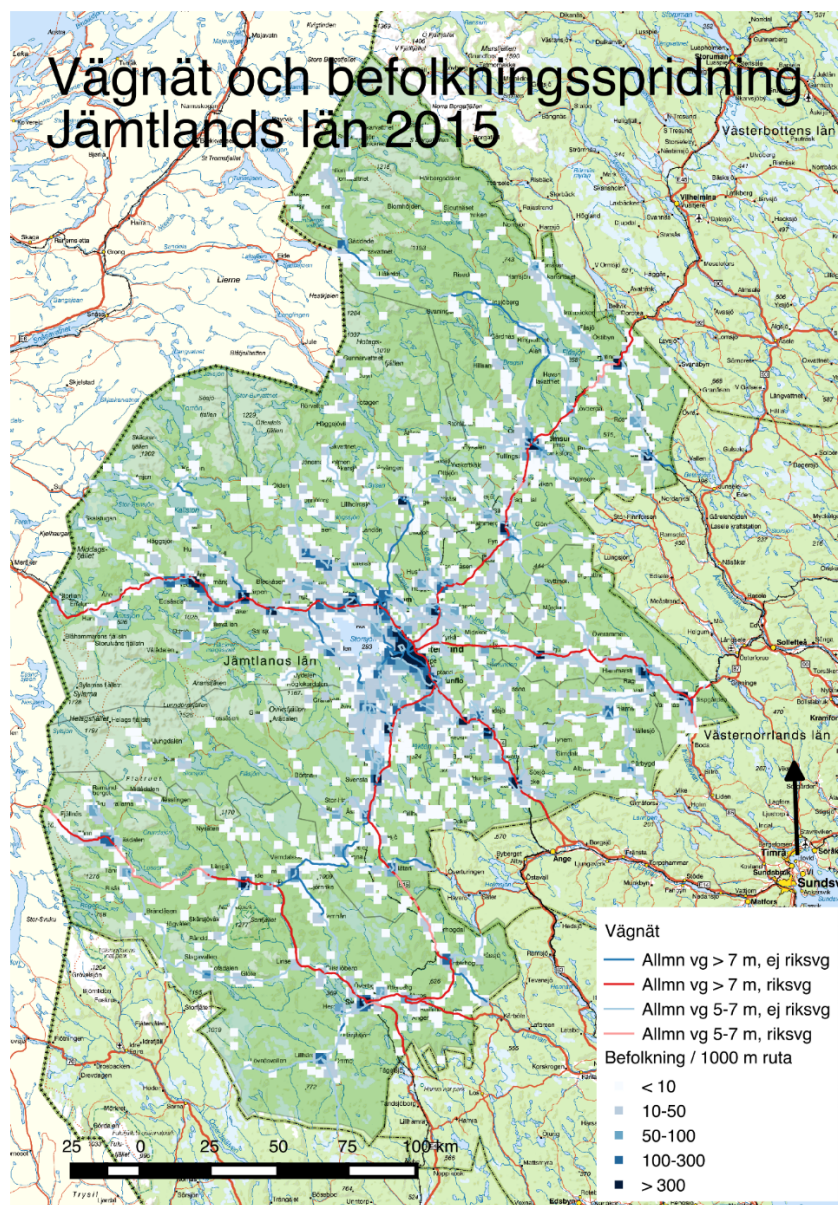
Figur 4. Befolkningsutveckling 200 år i länet. Avser folkmängden i Jämtlands län mellan 1805 – 2015. Källa: SCB.

Jämtlands län är glest befolkat, ca 50 procent av länets yta utgörs av skogsmark. Jämtlands län är det till ytan tredje största länet i Sverige.

Av befolkningskartan i figur 5 framgår att det bor människor i nästan alla delar av länet. Hälften av befolkningen i Jämtlands län bor i byar och i små samhällen <1 000 invånare. 15 procent av befolkningen bor i småorter med 1 000 – 4 000 invånare. I Östersunds stad bor var tredje länsinvånare.

LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

Jämtlands län är det län som har störst andel av befolkningen boende i glesbygdsområden enligt Glesbygdsverkets definition 1). Nära 29 procent av befolkningen bor i glesbygdsområden. Motsvarande andel för Gotland är 17 procent, Västerbotten 16 procent och Norrbotten 11 procent. Denna befolkningsstruktur ställer krav på ett vitt förgrenat och fungerande vägnät i länets alla delar året om.



Figur 5. Vägnät och befolkning i kilometerrutor Jämtlands län.

8 Vägarna i Jämtlands län

I Jämtlands län finns tre typer av vägnät, det statliga vägnätet, det kommunala vägnätet och det enskilda vägnätet.

Det statliga vägnätet omfattar 603,6 mil vägar och delas in i två grupper, de nationella vägarna (exempelvis E 14 och E 45) och de övriga statliga vägarna.

Län	Kommun	Väghållare			Totalt
		Statlig	Kommunal	Enskild	
		Längd i km	Längd i km	Längd i km	Längd i km
Dalarna		5 139	1 768	31 579	38 487
Gävleborg		3 838	1 352	25 730	30 921
Västernorrland		5 302	1 359	24 658	31 319
Jämtland	Berg	615		3 583	4 198
	Bräcke	622	40	3 989	4 651
	Härjedalen	845	99	7 790	8 733
	Krokom	791	18	4 186	4 994
	Ragunda	438	6	2 891	3 336
	Strömsund	1 451	75	6 880	8 406
	Åre	623	34	2 587	3 244
	Östersund	649	297	2 494	3 441
	Totalt:	6 036	569	34 399	41 004
Totalt Region Mitt:		20 315	5 049	116 367	141 731

Figur 6. Vägnätet inom Jämtlands län. Källa: Trafikverkets nationella vägdatasas.

Det kan noteras att av det statliga vägnätet i länet om cirka 600 mil är ungefär en tredjedel eller 200 mil grusvägar. Av tabellen ovan framgår också att Jämtlands län har det mest omfattande statliga vägnätet bland de fyra län som ingår i Trafikverkets region mitt.

9 Regionförstoring

Regionförstoring i meningen att öka befolkningen inom ett område där man både kan bo och arbeta kan ske både genom positivt födelsenetto, nettoinflyttning och genom förbättrade möjligheter till pendling så att det geografiska område inom vilket man kan arbetspendla utvidgas. Befolkningsmässigt större arbetsmarknadsregioner har, generellt sett, bättre utvecklingsförutsättningar än mindre. Detta beror framförallt på bättre förutsättningar till matchning på arbetsmarknaden. En ökad pendling måste därför främjas främst efter våra två stora stråk Mitt- och Inlandsstråket.

Arbetspendlingen mellan kommunerna i Jämtlands län framgår av figuren nedan:

Män & kvinnor										
År 2015	Arbetsplats									
Bostadskommun	Berg	Bräcke	Härjedalen	Krokom	Ragunda	Strömsund	Åre	Östersund	Övriga landet	Summa
Berg	2457	7	64	21	1	3	20	663	179	3415
Bräcke	9	1928	8	24	135	7	6	559	247	2923
Härjedalen	43	1	4442	7	1	2	5	141	420	5062
Krokom	26	23	12	3791	13	71	176	2957	272	7341
Ragunda	2	46	4	8	1856	14	4	295	204	2433
Strömsund	4	7	6	36	12	4669	6	334	388	5462
Åre	40	6	9	144	2	1	4316	595	509	5622
Östersund	296	224	54	1010	99	167	258	26898	1503	30509
Summa	2877	2242	4599	5041	2119	4934	4791	32442	3722	62767

Figur 7. Arbetspendling över kommungränserna år 2015 Jämtlands län.

10 Hastighetsöversyn

Trafikverket har under 2016 genomfört en hastighetsöversyn. Trafikverkets planer innebär sänkta och höjda hastigheter på länets vägar enligt tabellen nedan:

Förslag sänkta hastigheter:

Vägnr	Delsträcka	ÅDT	Längd	km/h nu	Km/h efter sänkning	När
E 14	Krokom - Järpen	3500	46	90	80	2019
87	Bringåsen - Odensberg	2530	5	100	80	2019
E45	Åsarna - Brunflo	2550	55	90	80	2022
E 14	Bräcke - Gällö	2250	22	100	80	2024
E45	Östersund - Häggenås	3100	21	90	80	2020
Totalt			149			

Förslag höjda hastigheter:

Vägnr	Delsträcka	ÅDT	Längd	km/h nu	Km/h efter höjning	När
84	Hede - Långå	1580	12	80	100	2017
E45/84	Älvros - Sveg	2100	18	90	100	2021
E14/E45	Lockne - Opand	11000	7	40-80	100	2021
E45	Rengsjön - Älvros	2100	7	50-90	100	2021
Totalt			44			

Källa: Trafikverkets rapport "Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard".

För Jämtland med de långa avstånden innebär sänkta hastigheter längre restider vilket försämrar tillgängligheten för tillresande samt även i praktiken försämrar förutsättningarna för arbetspendling. Stråken i Jämtland, det vill säga E 14 och E 45 samt väg 84 och 87 behöver få den säkerhetsstandard som krävs för hastighetsgränsen 100 km/h. Väg 84 kommer att få höjd hastighet 100 km/h den sträcka där den kommer att gå ihop med E 45 i nya sträckningen Rengsjön – Älvros.

Utöver de nationella vägarna E 14 och E 45 utgör vägarna 84 och 87 viktiga funktionella stråk för såväl godstransporter, arbetspendling som för turistutveckling. För dessa stråk är möjligheten att korta restider särskilt viktig. Åtgärder för bibehållna eller höjda hastigheter till 100 km/h efter dessa stråk är därmed prioriterade. I ett län med så långa avstånd och så spridd befolkning är möjligheten till bibehållna eller höjda hastighetsgränser också på det övriga vägnätet viktig. Hänsyn måste också tas till de små trafikmängderna på det övriga vägnätet när det gäller beslut om hastighetsgränser.

11 Förbindelser och kommunikationer

Trafikutbudet kan beskrivas enligt nedanstående:

- Interregional trafik; Norrtågstrafiken, Busstrafik över länsgräns
- Stomlinjetrafik; stomlinjetrafiken kommuncentra – Östersund
- Lokal trafik; tätortstrafiken i Östersund, 3-milsradien runt Östersunds tätort, trafik i Åredalen, inomkommunal trafik där linjelagda skolskjutsar utgör basen, närtrafik
- Särskild kollektivtrafik; färdtjänst

Interregional-, stomlinjetrafik har stor betydelse för arbets- och studieresor, resor till region- och länssjukvård, service-, besöks- och anslutningsresor. Den lokala trafiken är anpassad för arbets- och skolpendling, service- och anslutningsresor till stomlinje- och interregional trafik, trafiken kan vara anropsstyrd. Närtrafiken är anropsstyrd och yttäckande, den erbjuder sällanresor från orter med liten eller ingen linjelagd trafik.

Stomlinjetrafiken är mycket viktig med Östersund som den enskilt största målpunkten. Från kommuncentra Strömsund, Hammarstrand, Bräcke, Svenstavik, Krokom, Järpen till Östersund finns ett trafikutbud som minst medger arbetspendling till Östersund med tre

olika tidslägen dagtid och med minst tre senare ankomster under dagen och återresa i 22-tiden M-F. För Bräcke, Svenstavik, Krokom och Järpen finns flera turer i vardera riktningen morgon och kväll. Från Sveg finns förbindelser till Östersund som medger hel- eller halvdagsvistelse i Östersund M-F, serviceresor och veckopendlingsresor lördagar och söndagar. I Åre, Krokom och Östersund kommuner finns ett trafikutbud i något eller några stråk som erbjuder ett bra trafikutbud för bl. a. arbetspendling sju dagar i veckan. I övriga delar av ovanstående kommuner finns ett mer begränsat trafikutbud.

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

Stråket utmed väg E 14 och Mittbanan har relativt stora befolkningskoncentrationer med potential för en större andel kollektivtrafikresande. Ett stort antal av de boende efter stråket pendlar in mot Östersund, men pendling i den motsatta riktningen förekommer också. Inte minst har pendling in mot Åre ökat under senare år. Efter detta stråk bör överföring av vägtrafik till järnvägstrafik kunna ske med positiva effekter för både miljö och trafiksäkerhet. Från 2012 har en kraftig ökning av turutbudet på Mittbanan skett. Mellan Sundsvall och Östersund har antalet dubbelturer ökat från fem till nio per dag och mellan Östersund och Duved från två till fem per dag. En begränsning för ökad pendling med tåg efter Mittbanan är de relativt långa restiderna idag. För att tåget ska kunna konkurrera med vägtrafiken på ett bättre sätt måste restiderna med tåg vara betydligt kortare än med bil och buss. Projekt Mittstråket är ett Regionalfondsprojekt som pågår och som syftar till att förkorta restiderna bland annat genom att bygga bort plankorsningar längs Mittbanan.

När det gäller resor med tåg till länet beslutade SJ att nattågstrafiken endast ska köras under vintersäsong och delar av sommarsäsongen till Jämtland från april 2016. Detta har skapat en oro för bland annat turistdestinationens fortsatta utveckling. Ett intensivt arbete har under det senaste året pågått med länets näringsliv, kommuner engagerade medborgare och regionen för påverkan om återinrättande av nattågstrafiken. Ett utökat samarbete med SJ har också pågått för förbättring av produkten, bokningssystem, vagnar, service etc. Regeringen aviserade under den våren 2017 att nattågstrafik ska upphandlas och beslut kom i september att nattågstrafiken till Jämtland ska återupptas från juni 2018, vilket är glädjande för länet och för alla som har engagerat sig i frågan.

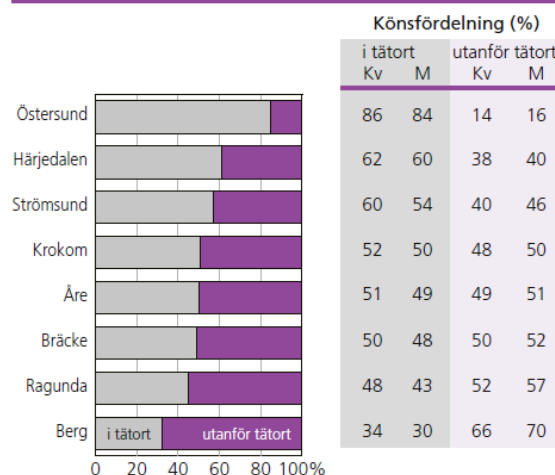
12 Jämställdhet i transportinfrastrukturen

Generellt sett pendlar män ofta längre sträckor än kvinnor och högutbildade pendlar oftare längre än lågutbildade. Kvinnor utnyttjar kollektivtrafik för sin arbetspendling i högre utsträckning än män. Det finns inget som talar emot att dessa generella mönster också gäller i Jämtlands län. Störst är pendlingen till och inom Östersunds kommun.

Det är främst hälso- och sjukvården samt socialt arbete som skapar den största sysselsättningen i Jämtlands län, betydande är också handel och turist-/besöksnäringen samt jord- och skogsbruk. Kvinnor arbetar i högre grad inom offentlig sektor än män och en större andel kvinnor än män bor i tätorterna i Jämtlands län.

Befolkning

Befolkningen i och utanför tätorter 31 dec 2015



Källa: SCB, Tätorter; arealer, befolkning

I alla kommuner bor det fler kvinnor än män i tätorterna och det bor fler män än kvinnor utanför tätorterna.

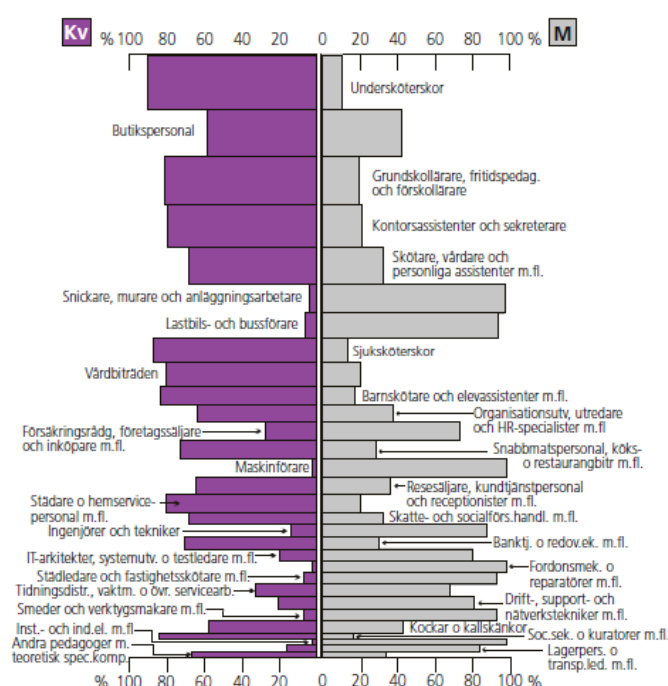
Definition gällande tätort se www.scb.se/MI0810.
SCB gjorde den senaste tätortavgränsningen år 2010.

Figur 8. Källa: Länsstyrelsen Jämtlands län, fakta om Jämställdhet fickbok.

Tillgång till kollektivtrafik är viktigt för möjligheten till arbetspendling för alla. Gång- och cykelvägar är betydelsefulla för möjliggörande av arbetspendling på kortare avstånd. Gång- och cykelvägar som enligt Trafikverkets standard också är belysta är viktiga ur en säkerhets- och trygghetsaspekt. I ett till ytan så stort län som Jämtland är tillgången till bra vägar viktigt för både kvinnor och män. God digital infrastruktur talar också för möjligheter till distansarbete.

Förvärvsarbete

De 30 vanligaste yrkena i länet 2014



Källa: SCB, Yrkesregistret

Yrke okänt hör till de 30 vanligaste kategorierna och har angetts för 3557 personer

Avser yrkesverksamma anställda 16–64 år med bostad i länet

40

Figur 9. Källa: Länsstyrelsen Jämtlands län, fakta om Jämställdhet fickbok.

13 Tillgänglighet för alla

I *nationell handlingsplan för handikappolitiken* finns de nationella målen

- En samhällsgemenskap med mångfald som grund
- Att samhället utformas så att människor med funktionshinder i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet
- En jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar, kvinnor och män med funktionshinder

Regionala mål (ur regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 Region Jämtland Härjedalen)

- Öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionshinder .
- Arbeta för en samordning av allmän och särskild kollektivtrafik.

Tillgänglighet till kollektivtrafiken är beroende av flera faktorer; fordonens utformning, hållplatsernas och busstationernas tillgänglighet samt information om detta. Ledsagning finns vid bemannade järnvägsstationer och ska utökas till resecentra och busstationer i samtliga kommuncentra. Fordonens utformning bestäms vid upphandlingstillfället. I tidtabell/ digital reseplanerare anges vilka turer som utförs med tillgänglighetsanpassat fordon. RTI, realtidsinformation installeras i stomlinjefordon. Det ska förbättra trafikinformationen genom att information kan erhållas i mobiltelefonen. Ombord på fordonen ges hållplatsinformation audiovisuellt. Information om hållplatsens tillgänglighet kräver uppgifter om kantstenshöjd och att taktilla plattor mm. kartläggs och dokumenteras i länstrafikens planeringsprogram samt att de kan redovisas i reseplaneraren.

- Åtgärderna kräver resurser i form av kartläggning, uppdatering i databaser och programvaruuppdatering.
- Resultatet i form av fordon, hållplatser och busstationers tillgänglighet kan ge stöd för att överföra resenärer från särskild kollektivtrafik till allmän kollektivtrafik
- Arbetet med förbättrad tillgänglighet måste göras systematiskt och utgå från den standard som gäller för varje sammanhang.

14 Besöksnäringens betydelse

Jämtland har under mycket lång tid varit ett turistlän. De senaste årtiondenas medvetna satsning på stora kultur- och idrottsevenemang har stärkt länet som besöksmål. Idag kan vi se att länet hämtar hem allt fler evenemang. Satsningen och tillströmningen av besökare ställer krav på transportinfrastrukturen och tillgängligheten och är en viktig del i konkurrensen.

Turismen i Jämtlands län står för en betydande del av den svenska turistnäringen. Omsättningen i länet uppgick år 2016 till nära 5 miljarder kronor.

Antalet gästnätter år 2016 var 10,7 miljoner.

I Jämtland finns ett tjugotal större eller mindre destinationer. De flesta av dessa är helt beroende av väl fungerande vägtransporter. Över 90 procent av besökarna till västra Härjedalen reser med bil. Till vissa destinationer kring Åre dalen och Storlienområdet finns möjlighet att resa med tåg. Turistdestinationerna arbetar aktivt för att få fler att välja tåget. Det är därför viktigt att det finns kapacitet både på järnvägen och hos tågoperatörerna och det är därför också mycket angeläget att nattågstrafiken återinförs hela året.

Under några vintersäsonger har persontrafik bedrivits på Inlandsbanan till Klövsjö/Vemdalenområdet från såväl Malmö, Göteborg som Stockholm. Vid järnvägsstationen i Röjan har bussar mött upp för den sista delen av resan fram till slutdestinationen.

Att kunna erbjuda snabba, bekväma och säkra resor till turist destinationerna i Jämtland är viktigt för konkurrensen om gästerna. För tillgängligheten och för miljön är det viktigt att järnvägarna och trafiken till länet kan hålla en tilltalade standard och kapacitet. Även om en stor andel av turisterna väljer järnväg så pekar den mycket starka ökningen inom turistnäringen på att allt fler personer kommer att vara beroende av snabba och säkra vägförbindelser. Fortsatta satsningar på vägarna E 14, E 45, väg 84 och 321 är därför högt prioriterade.

Möjligheterna till bra flygförbindelser är till länet också viktiga för turistnäringen och för övrig besöksnäring. Förutom Åre/Östersund flygplats spelar också de mindre flygplatserna i Sveg och Röros viktiga roller för turistdestinationerna i närområdena. Trondheims stora flygplats i Vaernes har en viktig roll för den Jämtländska besöksnäringen. En roll som kan utvecklas betydligt i och med att Meråkerbanan elektrifieras och trafiken på banan utvecklas. Såväl bra flygtrafik till dessa flygplatser som bra markförbindelser till länets olika turistdestinationer är av största vikt för turistnäringen.

15 Transportinfrastrukturens betydelse för skogsnäringen i Jämtlands län

Skogsnäringen står för de flesta tunga transporter i Jämtlands län. Årligen avverkas ca sju miljoner ton timmer i Jämtlands län, varav ca 75 % vidareförädlas utanför länet. Skogsnäringen genererar ca 4 000 årsarbeten under hela året inom såväl avverkningarbete, skogsvård, som vidareförädling av olika slag.

Skogsnäringen är beroende av bäriga vägar för att möjliggöra effektiva transporter till och från skogsindustrierna både inom och utanför länet. Merparten av både det allmänna och enskilda vägnätet måste därför tåla 64 tons bruttovikt under hela året. Utvecklingen går mot ännu tyngre och längre transporter och delar av vägnätet kommer därför att uppgraderas för att klara 74 ton.

Omlastning från väg till järnväg sker i allt större utsträckning, både för att minska miljöbelastningen och för att nå kostnadseffektivitet. Vägarna fram till

omlastningsterminalerna måste hålla hög standard året om. Lika viktigt är förstås en fungerande järnvägsinfrastruktur.

16 Övrig inriktning av arbetet

En sammanhållen transportinfrastruktur med fungerande väg- och järnvägsnät i länet med koppling till andra stråk är viktigt. De nationella vägstråken E 14 och E 45 har mycket stor betydelse för länet. Motsvarande stråk på järnväg är Mittbanan, Norra stambanan, Ostkustbanan, Botniabanan och Inlandsbanan. Brister och behov i dessa stråk är i första hand en fråga för den nationella planen. I det öst-västliga stråket Trondheim-Östersund-Sundsvall är också Meråkerbanan och Trönderbanan viktig där också hamnarna i väst kan komma att spela en roll i framtida transportinfrastruktur. Trafikverkets investering på en ny bro över "Stora helvetet" i Storlien innebär att det kommer att finnas möjligheter att bygga en bra framtida infrastruktur mellan våra länder.

När det gäller bristerna och behoven vad gäller hela transportinfrastrukturen i länet så har dessa identifierats av bland andra länets kommuner, representanter för skogsnäringen, Jämtland Härjedalen Turism, Region Jämtland Härjedalens transportutvecklingsråd och Trafikverket region Mitt.

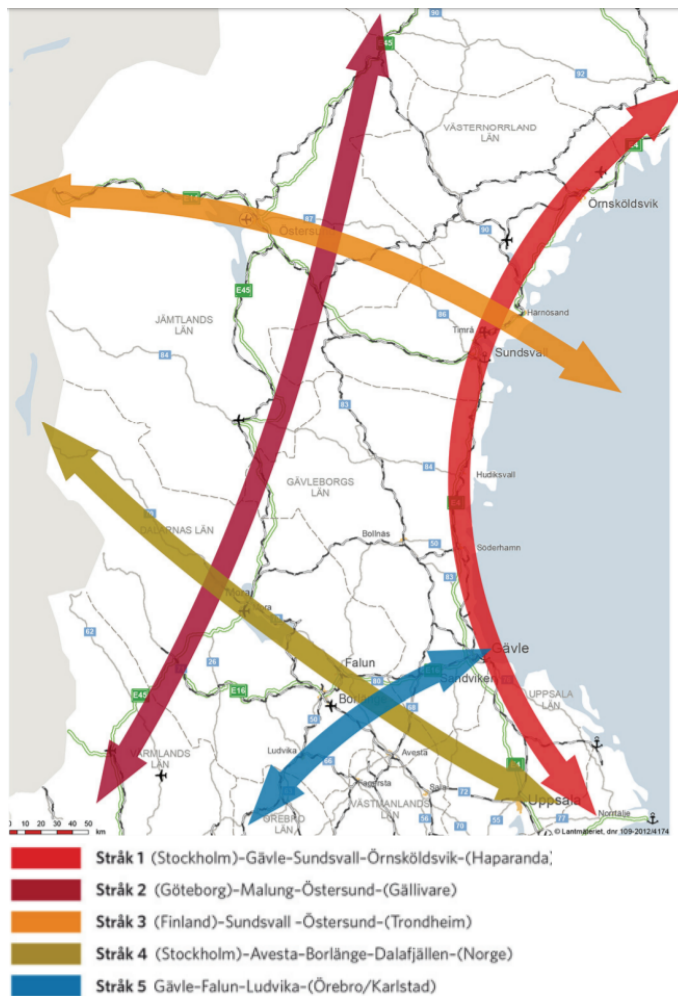
De många påtalade bristerna och behoven motsvarar investeringar på många miljarder. De brister som föreslås åtgärdas i denna plan utgör bara en liten av det totala behovet. Vissa brister bedöms kunna åtgärdas med så kallade bärighetsmedel inom ramen för nationella planen, men också dessa behov är mångdubbelt större än de medel som finns tillgängliga. Länstransportplanerna revideras vart fjärde år. Det innebär att den här planen som omfattar åren 2018-2029 innehåller till mer hälften beslutade och påbörjade objekt från förra planen (2014-2025).

16.2 De större stråken, viktiga transportleder för näringens utveckling och tillväxt

Ostkusten är tillsammans med södra och mellersta Dalarna samt området kring Östersund områdets mest tätbefolkade delar. De mer glest befolkade delarna i väster har en stark besöksnäring i stora delar av fjällvärlden. De södra delarna av området har stor traditionell basindustri och verkstadsindustri samt återuppväckt gruvnäring medan de norra delarna och delar av inlandet präglas av skogsindustri. De nationella stråken som är relativt glesa över området kompletteras med regionala stråk som har nationell betydelse. Denna struktur tillsammans med framförallt skogs-, verkstads- och gruvnäringens behov betyder att ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för regionens funktion och möjlighet till tillväxt.

LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

De större stråken, viktiga transportleder för näringsens utveckling och tillväxt visas i bilden nedan (ur nationell transportplan 2014-2025).



Figur 10. De större stråken. Källa: Nationell transportplan 2014-2025.

17 Åtgärder i länstransportplan 2018-2029

I bilaga 1 redovisas samtliga objekt som länstransportplanen omfattar. För varje objekt redovisas beräknad total kostnad och finansiering. Nedan följer en närmare redovisning av vissa större åtgärdsobjekt i planen.

17.1 Vägar

Väg 84 Ny sträckning Älvros – Sveg samt genomfart Sveg

Riksväg 84 går från Hudiksvall via Ljusdal och Sveg vidare mot norska gränsen. I avsaknad av trafikmöjligheter på järnväg blir denna tvärgående sträckning ett viktigt stråk för fjällresenärer till områden i Härjedalen eller övriga delar av Jämtlands län. Riksvägen är även viktig för långväga godstransporter och långväga persontransporter.

Trafikverket planerar för en ny sträckning av E 45 via Älvros och Rengsjön, öster om Sveg. Beslut om nya sträckningen tas våren 2018. Väg 84 skulle då kunna få en ny sträckning i den nya E 45 sträckningen Älvros – Rengsjön för att sedan ta av västerut på då gamla E 45 mot Sveg. Järnvägsviadukten vid Byvallen är en flaskhals på sträckan som behöver åtgärdas. Vid en omdragning av E 45 enligt ovan, och att väg 84 får den nya sträckningen, skulle kunna innebära att järnvägsviadukten åtgärdas med medel ur länsplanen. För att åtgärden ska bekostas med medel ur länsplanen gäller detta endast om ny sträckning av E 45 via Älvros – Rengsjön genomförs. I annat fall, om sträckan kvarstår som europaväg, så bör åtgärderna tillfalla nationella planen. Länsplanens ekonomiska del har tagit höjd för alternativet med ombyggnad av järnvägsviadukten för en hastighet av 80 km/h, som är kalkylerad till 42 miljoner kronor. Resterande medel i objektet används för ombyggnation av korsningen vid södra infarten till Sveg, nuvarande E 45 och väg 504, till en T-korsning samt i övrigt åtgärder enligt utförd åtgärdsvalstudie i centrala Sveg.

Väg 321 Svenstavik – Månsåsen

Väg 321 är en viktig transportled för både tung trafik och turisttrafik till Bydalen och Åre/Storlienområdet. Sträckan Svenstavik – Månsåsen är i dåligt skick med bland annat skarpa kurvor, bitvis svag bärighet och dåliga broar. Vägen trafikeras också av gående och cyklister i blandtrafik. Sträckan har ingått i Trafikverkets hastighetsöversyn 2009 och därefter fått sänkt hastighet.

De åtgärder som planeras är upprustning av befintlig väg 35,5 km med bärighetshöjande åtgärder och åtgärder för att göra sidoområdet säkrare. Kurvan i Hoverberg rätas i ny sträckning med belagd bredd på 6,5 meter. Befintlig väg breddas på erforderliga sträckor för att uppnå en enhetlig belagd vägbredd på 6,5 meter. De föreslagna åtgärderna ger förutsättning för en bibehållen högsta hastighet på 80 km/h. Byggnation av en gång- och cykelväg Svenstavik – Galhammarudden ingår också i projektet. Åtgärden kommer att ske i två etapper: - etapp 1 Svenstavik – Kövra ca 20 km, etapp 2 Kövra – Månsåsen ca 18 km. Projektet beräknas uppgå till 189 miljoner kronor där denna länsplan står för 20 miljoner kronor (total kostnad inklusive medel från föregående plan 43,4 Mkr). Beslut om åtgärder är tagit i föregående länsplan och arbetet kommer att ske etappvis med start 2017.

Väg 659 Såå – Vik

Väg 659 mellan Såå – Vik är en mindre väg som trafikeras med linjetrafik (linje nr 157) för bland annat skolelever. Vägen är smal 4,0–4,3 meter och har en dålig standard som skapar problem för framkomligheten för bland annat busstrafiken. Särskilt stora är problemen för låggolvsvsbusarna. Genom att vägen förbättras kan fler turer framföras efter denna väg istället för E 14. Antalet boende efter vägstråket ökar. Den totala väglängden är ca 5 km. Vägen förbättras för bättre framkomlighet genom förstärkning, breddning upp till 6 meter där så är möjligt samt beläggning. Överfart över järnväg Björnänge kommer att säkerhetsanpassas med bomanläggning. Totalt från Länsplanen 15 Mkr varav 14 Mkr i planen 2018-2029.

Väg 662 Husåvägen

Väg 662 mellan Bonäshamn - Huså är en grusväg med dålig standard. Vägbredden är ca 5,5 meter. Vägen är sämst de sju kilometrarna mellan avtagsvägen mot Fröå och Huså. Vägen trafikeras med linjetrafik året om. Vägen är en viktig transportled för turistnäring och företag i området. Turistnäringen har ofta sin högsäsong då problemen med tjällossning är som störst. Den totala sträckan är lång och åtgärderna kommer att behöva etappindelas. Enligt den senaste utredningen kring markförhållandena så kommer kostsamma åtgärder att behöva göras på delar av sträckan, det kan handla om "bergs-sprängning" t ex. Kostnaden beräknas därför bli betydligt större än vid de första kalkylerna och handlar om totalt 60 Mkr från länsplanen varav 58 Mkr från perioden 2018-2029.

Väg 675 Valne – Änge

Väg 675 mellan Valne och Änge är ett viktigt stråk för arbetspendling för befolkningen i Ängeområdet. Vägen har också en viktig funktion för Länstrafiken som trafikerar sträckan med linjebuss 532 för framförallt behoven av elevresor från Näliden/Valne till högstadieskolan i Änge. Mellan Valne och slakteriet i Änge är vägen en grusväg med omkring 5 meters bredd. Vägens säkerhet och standard upplevs som mycket låg till följd av tvära kurvor, problem med damm och ojämn vägbana. Vägen är nu under produktion och kommer att genomföras med start 2018. Vägåtgärderna består i bärighetsåtgärder, breddning, förbättring av vägens sidoområden, förbättrad avvattning och rätning av de tväraste kurvorna. Vägen kommer även att beläggas. Totala kostnaden är 42 mkr, varav 12,7 mkr belastar länsplanen. Åtgärden kommer att utföras under 2017-2019.

Väg 711 Bräcke – Albacken

Väg 711 sträcker sig mellan Bräcke och Sörbygd i Bräcke kommun, Jämtlands län. För befolkningen i Albacken och byarna längs vägen, samt för skogsnäringen och det övriga näringslivet, är väg 711 ett mycket viktigt stråk. Vägen är den enda möjliga vägförbindelsen för pendling till arbete, skola och service. Företagare längs vägen och skogsnäringen är beroende av väg 711 för sin verksamhet.

Vägen är under produktion med start under hösten 2017. Åtgärderna handlar om bärighetsförbättringar, kurvvrätningar samt beläggning. Åtgärden kommer att utföras under 2017-2019. Den totala kostnaden är 118 mkr där Länsplanen står för 20 Mkr varav 15 Mkr under perioden 2018-2029.

Väg 675 Kurvan i Ede

Genom Ede är vägen cirka sju meter bred och belagd. I Ede går vägen i en mycket skarp

kurva förbi ett fler-bostadshus. Två mindre vägar ansluter i kurvan, vilket gör att platsen uppfattas som en fyrvägs korsning. Det innebär dålig framkomlighet och säkerhet och är ett problem i boendemiljön i och med att trafiken måste göra många starter och accelerationer i kurvan. Ett antal alternativa förslag till nya vägsträckningar har tagits fram. I planen avsätts 5,2 miljoner kronor för rätning av kurvan under planperioden.

Väg 796 Bro inklusive GC-väg över Indalsälven i Lit

Åtgärden är beslutad i Länsplan 2014-2025 och beräknas utföras under 2017-2019. Totalt ca 110 Mkr varav medfinansiering från Länsplanen med 5 Mkr samt från Östersunds kommun med 5 Mkr. Resterande finansiering av Trafikverket.

Väg 772 Stugun – Kompaniet

Väg 772 går i Stuguns tätort från bron över Indalsälven norrut mot Mårdsjön. Väg 772 åtgärdades för några år sedan mellan Kompaniet och Mårdsjön. Sträckan Stugun – Kompaniet är smal och kurvig och trafikeras såväl av motorfordon som gångtrafikanter och cyklister, vägen upplevs trång. Dessutom belastas vägen kontinuerligt med tunga transporter i form av timmertransporter. Vägen behöver breddas för att rymma alla typer av trafikanter och för att höja säkerheten för gående och cyklister. Grov kostnadsbedömning 12 Mkr.

Väg 614 Häste – Ytterån

Väg 614 går från Häste på Rödön och mot Ytterån. Vägen är en del av vägstråket från Frösön mot Ytterån och E 14. Vägen utgör en del av en viktig transportled mellan flyget på Frösön och Ytterån (mot Åre). Åre/ Storlien området är attraktivt som besöksmål och även för många typ av evenemang. Antalet besökare som reser med flyg via Östersund/Åre flygplats är många och transfer mot Åre går från Frösön över Rödön mot Ytterån och sedan vidare västerut mot Åre.

Sträckan Häste - Ytterån är bitvis smal och innehåller många kurvor, backkrön och farliga utfarter. Åtgärder av brister i form av rätning av vissa kurvor, sänkta backkrön, breddning av vissa sträckor samt i övrigt säkerhetshöjande åtgärder är nödvändiga. Grov kostnadsbedömning 40,5 Mkr.

Väg 695, Hållandsvägen

Väg 695 är en parallellväg till E 14 från Hållands kyrka mot Undersåker. Vägen är ca 4 km lång och är smal, kurvig och grusbelagd. Den betjänar idag ett antal privatfastigheter samt Hållands folkhögskola och hotell Hållandsgården. Sträckan trafikeras av linjetrafik. På grund av vägens beskaffenhet använder kollektivtrafiken en mindre buss med högre insteg på sträckan.

Vägen skulle med höjd standard vad gäller bärighet, kurvvrättning och beläggning i högre utsträckning kunna användas som anslutningsväg för fastigheterna mellan E 14 och väg 695. Vägen kan då även fungera som gång- och cykelväg. Vägstråket skulle också kunna fungera som avlastning till E 14 och omledningsväg om standarden höjs. E 14 är efter aktuell sträcka hårt trafikerad av både biltrafik och lastbilar/ tunga fordon. E 14, där väg 695 löper parallellt innehåller en brant luntning, Hållandsbacken, där Trafikverket planerar för trafiksäkerhetshöjande åtgärder för enskilda väganlutningar. Antalet utfarter på E 14 behöver i möjligaste mån minska på sträckan och i synnerhet i Hållandsbacken av

säkerhetsskäl. De utfarter som måste finnas behöver få en utformning och placering som innebär anslutning till E 14 på ett så säkert sätt som möjligt. Grov kostnadsbedömning totalt 23,5 Mkr totalt med 12 Mkr från Länsplanen.

17.2 Gång- och cykelvägar

Regeringens cykelstrategi och den regionala utvecklingsstrategin uttrycker att gång- och cykelbanor är viktiga i transportinfrastrukturen för ökad trafiksäkerhet, minskat bilåkande på korta avstånd är ett viktigt led i klimatomställning samt bra för folkhälsan.

I denna länstransportplan avsätts uppemot 176 miljoner kronor för byggande av gång- och cykelvägar under planperioden. En indikativ fördelning av avsatta medel för gång och cykelvägar redovisas i bilaga 1. I bilagan redovisas 19 olika sträckor. I planen har Trafikverkets schablonkostnader för nybyggnad av gång- och cykelvägar använts. Dessa schablonkostnader avser nybyggnad av belagd GC-väg på tre meters bredd med belysning. Möjligheterna att på vissa håll bygga enklare gång- och cykelvägar ska undersökas under planperioden i syfte att få tillgängliga medel att räcka längre.

Det finns också stora behov av fler gång och cykelvägar efter vägarna E 14 och E 45. Dessa behov bör åtgärdas med medel ur den nationella transportplanen. Trafikverket genomför under år 2017 en åtgärdsvalsstudie för E 45 Malung – Hoting. Där bör även brister och behov vad gäller gång- och cykelvägar längs sträckan lyftas in.

Länets kommuner lyfter generellt sett gång- och cykelvägar som en viktig åtgärd. På landsbygdens handlar det mycket om säkerhetsaspekter men även i viss mån om möjligheter till arbetspendling. I tätorter lyfts kopplingen till bostadsbyggande och möjligheterna till arbetspendling som starka argument.

17.3 Riktade utredningspotter vägar

För att utreda brister, behov och för att tydliggöra vilka åtgärder som behövs avsätts medel, 1 Mkr per utpekad stråk nedan för planläggning.

Väg 311 (502) Tännäs - Länsgräns

Väg 311 går från Tännäs i Härjedalen och vidare mot Särna i Dalarna. Vägen är en viktig transportled för turister till Lofsdalen men också till stråket/ stråken mot Funäsdalen/Röros i norr och Särna/Idre med flera i söder. Vägen utgör också transportled för tung trafik och varutransporter som ska till och från Norge.

Vägstandarden är mycket bristfällig. Vägen är smal och kurvig grusväg som har dålig bärighet. Vägstråket är långt och en utredning behöver i första hand göras för att få en uppfattning om brister och behov samt vilka åtgärder som behöver göras.

Väg 592 Vallsundet – Orrviken

En utredning för sträckan gjordes för några sedan. Bostadsbyggandet i området har ökat avsevärt sedan dess och Östersunds kommun och privata aktörer planerar nu för nya bostadsområden på platsen de närmaste åren. En ny utredning med de nya förutsättningarna behöver göras.

Väg 314 Ytterhogdal – Länsgräns Y

Väg 314 från Ytterhogdal mot Ånge och E14 är en transportled för i synnerhet tunga fordon såsom tank- och timmerbilar. Vägen är belagd men bärigheten är mycket dålig. En utredning om brister och behov behöver göras för sträckan. En utredningspott läggs i planen. Åtgärden kommer sannolikt att landa i bärighetsåtgärder och då hamnar åtgärder enligt detta under Trafikverkets bärighetsanslag.

Väg 711 Sörbygden - Albacken

Väg 711 mellan Sörbygden och Albacken är en del av sträckan Bräcke – Sörbygden. Sträckan Bräcke – Albacken ligger för åtgärd i denna plan under 2017-2019. Återstående sträcka som är grusväg behöver utredas för åtgärder i en nästa etapp.

17.4 Pottar allmänt

Inom Länstransportplanen avsätts pottar för olika åtgärder:

- Medfinansiering av åtgärder för kollektivtrafik och trafiksäkerhet på de kommunala vägnäten.
- Planutredningar och åtgärdsval
- Bidrag till byggande av enskilda vägar
- Oförutsedda steg 3 och 4 fyra åtgärder
- Pott för medfinansiering i infrastrukturprojekt

17.5 Pott för kollektivtrafikåtgärder

En pott för t ex trafiksäkerhetsåtgärder vid busshållplatser med stora reseolymer läggs i planen. Utredningar kring busshållplatser sker löpande och medel för att möjliggöra åtgärder är viktigt att prioritera. Andra kollektivtrafikåtgärder, som är möjliga att utföra enligt förordningen om Länsplaner, kan också bli aktuella för denna pott.

17.6 Utredningspott

Åtgärder på vägar kräver utredning av brister och behov för att bli så kallade ”mogna objekt”. Behoven är många men mognaden i objekten varierar. För att ligga i framkant i planeringen av åtgärder på länets vägar behöver utredningar finnas för att när det finns möjlighet lyftas i reell åtgärd. En utredningspott kommer därför att läggas, potten kan även användas som medfinansiering i t ex strukturfundsprojekt.

18 Nationella planen

Den nationella planen omfattar vidmakthållande av hela den statliga delen av det allmänna vägnätet. Här ingår även broar, tunnlar och färjeleder. Den väginfrastruktur som omfattas av den nationella planens medel för utveckling är de nationella stamvägarna. Dessa utgör en delmängd av det statliga vägnätet. Utveckling av det regionala vägnätet, det vill säga riks- och länsvägar som inte är nationella stamvägar, omfattas av länsplanerna. Undantaget är riktade miljöåtgärder och anpassning för personer med funktionsnedsättningar, där investeringar från nationell plan också omfattar det regionala vägnätet. Ytterligare ett

undantag är investeringar i form av digitalisering, exempelvis utveckling av trafikledningssystem. Den nationella planen innehåller även statlig medfinansieringen till kommunala vägar i form av till exempel stadsmiljöavtal, statlig medfinansiering av enskilda vägar samt statlig medfinansiering av kollektivtrafik.

18.1 Planprocesser för åtgärder på väg E 14 och E 45

I nuvarande nationell plan, 2014-2025, (nya nationella planen håller i dagsläget på att tas fram) finns medel upptagna för investeringar i en ny sträckning för E 14 Lockne – Optand. Även en ny sträckning E 45 Älvros – Rengsjön i Härjedalen finns med i planen. Det är mycket angeläget att dessa åtgärder kommer till stånd under planperioden 2018-2029. Behoven av investeringar på båda dessa vägar är dock betydligt större än så. När det gäller E 14 är Pilgrimstad – Lockne en flaskhals, där nu Trafikverket har för avsikt att göra en förnyad utredning av sträckan. Sträckan Torvalla – Östersund är en relativt kort sträcka men som de senaste åren varit hårt drabbad av trafiktillbud och trafikolyckor. Sträckan har en stor trafikbelastning och skulle behöva breddas för två filer i vardera riktningen. Vidare mot Åre är trafikbelastningen hög med många tunga transporter och personbilar. I projektet Mittstråket planeras för åtgärder i Rännbergsbacken väster om Duved. Sträckan är särskilt besvärlig vintertid då många tunga transporter blir stående i den branta lutningen. Åtgärder planeras nu med bland annat något förändrad sträckning och nedtagning av krön. Förutom denna åtgärd behöver Hållandsbacken i Undersåker förbättras både för trafikflödet och säkerheten längs sträckan. Sträckan Staa – Storlien är smal och kurvig med många backkrön. Breddning, rätning och borttagande av de värsta backkrönen är nödvändigt. När det gäller E 45 pågår under 2017 en åtgärdsvalstudie för sträckan Malung – Hoting. E 45 mellan Ytterhogdal och Råtan har idag bitvis mycket låg standard och utgör en tydlig flaskhals efter detta viktiga stråk i inlandet. Vägen har en stor betydelse för både godstrafik i nord-/ sydlig riktning och för turisttrafiken till Jämtlandsfjällen. En mycket stor andel av de turister som kommer till vårt län per bil söderifrån kommer via väg E 4, väg 83, väg 84, väg 296 och möter väg E 45 strax söder om Ytterhogdal för vidare färd norrut.

E 45 mot Östersund söderifrån från Svenstavik och Hackås samt E 45 från Lit mot Östersund är tydliga pendlingsstråk som behöver uppgraderas för 100 km/h. Likaså E 14 från Bräcke, Gällö mot Östersund och sträckan Åre – Krokom – Östersund.

Samtliga kommuner i länet med genomfart av en europaväg har påtalat vikten av förbättringar och anpassningar i synnerhet vid genomfart av tätorter. Kommunerna ser främst att säkerhetsbrister åtgärdas. Många av de här genomfarterna byggdes för ett antal årtionden sedan och håller inte dagens standard och syn på säkerhet. Trafikverket har lyft genomfart Åsarna, där man har gjort en åtgärdsvalsstudie som är tänkt att stå som exempel för hur en genomfart kan byggas. Övriga orter som lyfts av kommuner är Bräcke, Strömsund, Åre och Sveg (samt smärre åtgärder genom Hoting, Hammerdal och Ytterån). I samband med att den nya sträckningen E 14 Lockne - Optand byggs kommer en anpassning av genomfarten Brunflo ske med bland annat en gång- och cykelväg genom samhället.

18.2 Järnväg

Efter Mittstråket mellan Trondheim och Sundsvall bor mer än 400 tusen invånare och befolkningen ökat ständigt, även i perioder av minskande befolkning i andra delar av

regionen. Det bör också påminnas om att det i verkligheten periodvis bor många fler efter stråket. Som exempel kan nämnas att det i Åre samhälle finns cirka tre tusen folkbokförda invånare. Under högsäsong bor där cirka 30 000 personer, som dessutom byts ut varje vecka. Detta ställer krav på en väl fungerande infrastruktur.

Mittbanan trafikeras av både regionaltåg, fjärrtåg och godståg av olika slag. I både innevarande planperiod och i förslaget till ny plan för kommande planperiod finns medel avsatta för åtgärder på Mittbanan vid "Stora Helvetet" invid gränsen mot Norge. Denna åtgärd är nödvändig för att få en bra koppling till den starkt växande Trondheimsregionen. Den i Norge planerade investeringen i elektrifiering av Meråkerbanan (Mittbanans förlängning i Norge) förväntas bidra till en större roll för Mittbanan, både vad avser gods- och persontrafik. Mittbanans standard i Jämtlands län är jämförelsevis god, men den har stora brister när det gäller hastighet och trafiksäkerhet. Detta beror framför allt på det mycket stora antalet oönskade plankorsningar. Ett arbete pågår nu för att bygga bort ett antal av dessa.

När det gäller Mittbanan fanns medel avsatta inom ramen för det EU-finansierade projektet "Funktionella Mittstråket" för en station för regionaltåg i Näliden. Av olika skäl har investeringen i en tågstation i Näliden lyfts bort från projektet. Behovet av en tågstation i Näliden är fortfarande mycket stort. En tågstation i Näliden skulle inte bara innebära väsentligt kortare restider för boende i Näliden, utan också väsentligt kortare restider för boende väster om Näliden då busstrafiken västerut inte längre behöver gå igenom Nälidens samhälle i samma utsträckning.

Flera studier av förutsättningarna för en tågstation i Näliden har redan genomförts av Trafikverket och arbetet med en formell järnvägsplan har påbörjats. Det är nu viktigt att investeringsmedel för denna angelägna åtgärd tydligt avsätts i den nationella planen. I Länstransportplanen har medel avsatts för medfinansiering av bland annat Näliden station.

Inlandsbanans betydelse för transporter i inlandet har åter aktualiserats inte minst mot bakgrund av regeringens tydliga inriktning för en högre användning av järnvägssystemet. Inte minst gruv- och skogsindustrin är betjänta av en inlandsjärnväg. Inlandsbanan finns och kan, om den får den upprustning som krävs, utgöra ett viktigt komplement i landets järnvägsnät.

Bilaga 1; Objekt med kalkylerad kostnad ur Länstransportplanemedlen 2018-2029 samt övriga potter, med fördelning över år under planperioden

Regional transportplan Jämtlands län 2018-2029	Summa/År	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2029
Vägar	266,6	24,9	31	21,3	19,5	64,9	41,5	63,5
V 84 Ny sträckning Rengsjön-Sveg	59,5					20	39,5	
V 315 Rätan- Utanbergsvallarna, klar 2017	0							
V 321 Svenstavik- Månsåsen	20			20				
V 323 Genomfart Hammarstrand	8,2	1,2	7					
V 659 Sää- Vik	13	10	3					
V 662 Husåvägen	57,5		1	1,3	18,3	36,9		
V 675 Valne - Änge	12,7	12,7						
V 711 Bräcke -Albacken	15		15					
V 675 Ede kurva	5,2				0,2	5		
V 796 GC-väg Bro över Indalsälven i Lit	5		5					
Tågstopp Nälden, utredningsmedel	1	1						
V 772 Stugun-Kompaniet	12							12
V 614 Häste - Ytterån	40,5					1		39,5
V 695 Hållandsvägen	12							12
Utr v 311 Tännäs - Länsgräns W	1					1		
Utr v 314 Ytterhogdal- Länsgräns Y	1					1		
Utr v 592 Vallsundsbron - Orrviken	1						1	
Utr v 695 Hållandsvägen	1				1			
Utr v 711 Sörbygd- Albacken	1						1	
Gång- och cykelvägar	176,50	20,7	11,8	39,6	28,3	0	0	76,1
v610 Torsta- Ösabacken- E14 GC	6,1	6,1						
v593 Genom Hackås GC	13,5		0,5	13				
v345 Strömsund-Ulriksfors GC	14,1	14,1						
v609 Rödön GC	14		0,5	13,5				
v611 Dvårsätt-Krokom GC	8		0,5	7,5				
v580 Myrviken-Fröjdholmen GC	4	0,4	3,6					
v87 Stugun GC	5,8			0,5	5,3			
v321 Gärdsta GC	6,8	0,1	6,7					
v 638 Ullån-Duved GC	23,7			0,7	23			
v 819 Gäddede längs Jormvägen GC	5,2							5,2
v 744.1 Nyhemsvägen GC	4,4							4,4
v 321 Genom Myrviken GC	10,3							10,3
v 321 Genom Vigge GC	8,8							8,8
v 592 Genom Orrviken	3,9							3,9
v 604 Slandrom - Bye GC	26,8							26,8
v 610 Lugnvik- Åsvägen GC	4,4			4,4				
v 613 Tängvägen GC	9							9
v 644 Undersåker GC	5,2							5,2
v 531 Funäsdalen GC	2,5							2,5
Övriga potter	77,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	60,5
Statsbidrag Jämtland(kollektiv trafik mm)	12	1	1	1	1	1	1	6
PLm Åtgärdsval och utredningar	11,5	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	6,1
Bidrag enskilda vägar Jämtlands län	12	1	1	1	1	1	1	6
Oförutsedda steg 3 och steg 4	17,4							17,4
Medfinansierings pott	25							25
Totalt	521,00	48,5	45,7	59,4	50,7	67,8	44,4	204,5

Bilaga 2; Miljökonsekvensbeskrivning avseende förslag till Länstransportplan 2018-2029 för Jämtlands län

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har på uppdrag av regeringen upprättat ett förslag till länstransportplan för perioden 2018-2029. Planen utgör en långsiktig övergripande planering av transportinfrastrukturen där de av staten tilldelade medlen till länsplanen fördelas. Syftet är att uppnå de transportpolitiskt uppsatta målen på nationell och regional nivå.

Transportsektorn har stor påverkan på miljön. I Sverige står transportsektorn för mer än 30 procent av koldioxidutsläppen.

Föreliggande förslag till länstransportplan är i allt väsentligt en revidering av den plan som upprättades år 2014. Då planen revideras vart fjärde år innebär det att många av de objekt som beslutades då kvarstår även i denna plan. Vid information och samråd med Klimatrådet i Jämtlands län i mars 2017 bedömdes att den avgränsning som upprättats i tidigare plan avseende miljöbedömning är relevant även för denna plan.

En regional transportplan anses medföra en betydande miljöpåverkan på grund av de efterföljande åtgärderna. Planen bedöms ändå i olika omfattning bidra positivt till de regionala miljömålen klimat och hälsa. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i den regionala transportplanen så att en hållbar samhällsutveckling kan främjas.

Länstransportplanens enskilt mest omfattande satsning utgörs av investeringar i gång- och cykelvägar vilka står för drygt 30 procent av den tillgängliga potten. Åtgärden bedöms ge positiva bidrag till regionala hälso- och klimatmålen.

Länstransportplanen bedöms kunna medföra miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan och energianvändning
- Påverkan på människors hälsa
- Påverkan på landskapet

Avgränsningen bygger på en analys utifrån de nationella och regionala miljökvalitetsmålen samt miljöbalkens kapitel 6, 12§, punkt 6. Syftet med en miljöbedömning är att påverka planeringens innehåll och resultat så att en hållbar utveckling främjas (Miljöbalken SFS 1998:808, 6 kap, 11§).

Miljöbedömningen avser något förenklat den process som ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning. Den ska integreras i planarbetet och ske parallellt med planprocessen.

Behovet av miljöbedömning

När en myndighet eller en kommun upprättar eller ändrar en plan eller ett program, som krävs i lag eller i annan författning, ska myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan (Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar 1998:905, §4). En länsplan för regional transportinfrastruktur (Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur 1997:263).

Osäkerheter och brister

Miljöbedömningen av planen har ambitionen att redovisa de storskaliga effekter planen bedöms kunna medföra, ibland tillsammans med satsningar i den nationella planen. Bedömningar av konsekvenser medför alltid en viss osäkerhet. När det gäller bedömning av konsekvenser på denna nivå är osäkerheten särskilt stor. En regional transportplan är strukturskapande med lång genomförandetid. Effekten av de planerade åtgärderna sträcker sig långt efter att planen är genomförd. Detta gör att det är svårt att dra några säkra slutsatser av konsekvenserna. I dagsläget går det inte att förutspå vilken övrig utveckling som kommer att ske i samhället, vilka politiska styrmedel som kan komma, prisutveckling på bränslen eller förändringar i den allmänna opinionen. Allt detta kan göra att de trafikprognoser som länsplanen och MKB grundar sig på inte kommer att slå in.

FN:s globala hållbarhetsmål och Sveriges miljömål

FN beslutade om en Agenda 2030 för hållbar utveckling, med 17 stycken globala mål och 169 delmål, vid ett toppmöte den 25 september 2015 och det så kallade "Parisavtalet" upprättades. Flera av målen handlar om miljödimensionen av hållbar utveckling, till exempel att hejda förlusten av biologisk mångfald. Regeringen har tillsatt en delegation som ska stödja och stimulera Sveriges genomförande av Agenda 2030.

De globala miljömålen i Agenda 2030 samt det klimatavtal som upprättades i Parisavtalet, är EU:s och Sveriges utgångspunkt för miljöarbetet. Sverige har valt att sätt upp ett högre mål än EU för minskning av utsläppen av växthusgaser. I förhållandet till utsläppsnivåerna år 1990 har Sverige satt upp målet om en minskning upptill 40 procent till år 2020 och EU har målet 20 procent till samma år. Jämtlands län har satt målet ännu högre med en minskning av växthusgaserna med 50 procent under samma tidsperiod.

Utsläppen minskar men inte i tillräckligt hög takt för att klara målen. Insatserna behöver skärpas och nya styrmedel införas. De största utsläppsmängderna finns inom industrin och transportsektorn. Fordonsflottan har behov av att styras om till att bli mer fossilbränslefri och ökade satsningar på fossilbränsleoberonde alternativ är viktigt.

Nationella miljömål

Sveriges miljömålssystem innehåller ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål och tjugioåtta etappmål.

Generationsmålet

Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att miljö kvalitetsmålen ska nås. Generationsmålet är därför vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. I målet står också att arbetet med att lösa de svenska

miljöproblemen inte ska ske på bekostnad av att vi exporterar miljö- och hälsoproblem till andra länder.

Miljökvalitetsmålen

Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar av miljökvalitetsmålen. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet av målen.

Uppföljning och utvärdering

Miljökvalitetsmålen följs upp med en rapport varje år och en fördjupad utvärdering en gång per mandatperiod till regeringen. Respektive myndighet ansvarar för uppföljningen av sina miljökvalitetsmål. Naturvårdsverket sammanställer sedan uppföljningarna och lämnar en samlad redovisning till regeringen.

I uppföljningen av miljökvalitetsmålen bedöms om dagens styrmedel och de åtgärder som görs före år 2020 är tillräckliga för att nå målen. Bedömningen sammanfattas i betyget ja, nära eller nej.

Etappmålen

Etappmålen är steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljökvalitetsmål. De visar vad Sverige kan göra och tydliggör var insatser bör sättas in. Etappmålen anger inte önskade tillstånd för miljön, utan de läggs fast i miljökvalitetsmålen med preciseringar.

Etappmål har beslutats för miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan samt inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och luftföroreningar.

Regionala miljömål

I Jämtland har Länsstyrelsen tillsammans med näringslivet, länets kommuner och Region Jämtland Härjedalen tagit fram en klimatstrategi, Klimatstrategi för Jämtlands län, mål och åtgärder år 2014 - 2020. I samband med Klimatstrategin formulerades en avsiktsförklaring kring klimatstrategin och ett klimatråd inrättades. Klimatrådets syfte är att vara en plattform för samverkan och samordning för arbetet med klimatfrågan samt verka för att målen i klimatstrategin uppnås.

Klimatstrategin konstaterar att energiomställningen är den stora utmaningen för Jämtlands län. I länet har utsläppen minskat med 33 procent per capita mellan år 1990 och 2013. De senaste fem åren är minskningen 23 procent per capita. De största utsläppskällorna av växthusgaser i länet var år 2014 transporter, 51 procent (Miljömålsbedömningar 2016, 2016:41, Länsstyrelsen Jämtlands län).

Länet är till ytan stort, med långa avstånd. Antal mil statlig väg är hela 600 mil. Möjligheten till alternativa transportsätt än bil är många gånger obefintliga i länets mest glesbefolkade områden. Möjligheten till bra vägar är viktigt men också möjligheten att kunna använda fossilbränslefria drivmedel.

Inom länet och inom ramen för Klimatrådet pågår ett antal projekt för med syfte att genomföra aktiviteter och samordning för investeringar i energiomställningen. Projekten

handlar om allt från utveckling av länets ladd-infrastruktur till kartläggning av förnybara drivmedel och om bioflygbränsle.

Avgränsning

Klimat- och miljöaspekter och ett helhetstänkande har betonats och 4-stegsprincipen ska vara en ledstjärna för planarbetet.

Föreliggande förslag till länstransportplan är i allt väsentligt en revidering av den plan som upprättades år 2013. Då planen revideras vart fjärde år innebär det att många av de objekt som beslutades då kvarstår även i denna plan. Vid avgränsningssamråd med Klimatrådet i Jämtlands län i mars 2017 bedömdes att den avgränsning som upprättats i tidigare plan avseende miljöeffekter är relevant även för denna plan. Avgränsningen innebär ett fokus på de områden som är mest relevanta för länstransportplanen. Planens redovisade miljöeffekter (positiv, negativ eller ingen påverkan, relaterades till om ingen åtgärd genomförs (nollalternativ).

Länstransportplanen bedöms kunna medföra väsentlig miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan och energianvändning
- Påverkan på människors hälsa
- Påverkan på landskapet

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till att omfatta den nya planperioden för åren 2018-2029 även om miljöeffekterna av åtgärderna i transportplanerna sträcker sig längre än till planperiodens slut. Motiveringen till detta är att planeringsunderlagen generellt inte innehåller dataunderlag som gör det möjligt att bedöma effekter och konsekvenser på längre sikt.

Den geografiska avgränsningen är primärt påverkan i Jämtlands län. Bedömningen omfattar väg, järnväg, gång- och cykelvägar och åtgärder kring dessa.

Inriktningen på miljöbedömningen

I en miljökonsekvensbeskrivning ska betydande miljöpåverkan identifieras, bedömas och beskrivas. Åtgärder som leder till positiv påverkan utifrån den utpekade målbilden kommer att beskrivas, liksom åtgärder som leder bort från målen.

Att närmare i detalj beskriva miljöpåverkan för varje enskilt objekt utifrån målbilden görs bäst i samband med planering och projektering av det aktuella objektet. I det här skedet av planeringsprocessen finns som regel inte heller underlag framtagna vad gäller det fysiska utförandet av åtgärder, som är nödvändiga för att mer specifikt bedöma påverkan på exempelvis växt- och djurliv eller grundvatten.

Dessa aspekter kommer alltså att beaktas i senare verkställighetsskeden för enskilda objekt.

Syftet med miljöbedömningen är också att bidra i prioriteringsdiskussionerna kring planen med relevant underlag avseende;

- Att identifiera system- eller strukturläggande åtgärder och frågor om en åtgärd gynnar privatbilism, kollektivtrafik eller gång- och cykeltrafik
- Om en åtgärd är trafikgenererande
- Om åtgärden leder i rätt eller fel riktning ur miljösynpunkt
- Bidra till att modifiera utformningen i det fall en åtgärd leder i fel riktning men ändå är angelägen.

Kopplingar till andra planer

Länstransportplanen har direkta kopplingar till följande andra planer:

- Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län
- Klimatstrategi för Jämtlands län
- Regional systemanalys för de fyra nordligaste länen
- Nationell transportplan

Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län

Övergripande mål för infrastruktur och kommunikationer

- Modern infrastruktur och bra kommunikationer av alla slag överbryggar de långa avstånden och att Jämtlands län ligger långt från de stora marknaderna. Jämtlands län är lätt att nå för besökare, har bra transportmöjligheter för företagens behov och goda möjligheter till pendling till arbetet och studier för män och kvinnor i alla åldrar.
- Ett högt nyttjande av modern IT-infrastruktur underlättar företagande och boende också i länets perifera delar. Kommunikationslösningarna är utformade för att ge bästa utfall vad gäller miljö, tillgänglighet, jämställdhet och trygghet.

Övergripande mål 2030

- Förbättrade kommunikationer överbryggar de långa avstånden
- Fler cykel- och gångvägar gagnar miljö och trafiksäkerhet
- Bredbandsnät med hög kapacitet når hela länet
- En god service kan erbjudas alla invånare

Övergripande insatsområden

- Jämtlands län utvecklar näringsliv, arbetsmarknad och besöksnäring genom att påvisa länets beroende av en ändamålsenlig infrastruktur i nationella prioriteringar inom området.
- Funktionella stråk, näringslivsvägar och servicestråk prioriteras i investeringsplaner och trafikförsörjningsprogram. Regional persontrafik på tåg prioriteras före vägbunden trafik utefter mittbanestråket. En strategisk fråga är att upprätthålla och utveckla snabba och goda förbindelser interregionalt och internationellt.
- En ökad globalisering med växande internationell handel ställer krav på effektiva långväga transporter med smidig tullklarering och kontakt med internationella hamnar och flygnoder.

- Kostnadseffektiva transporter, ändamålsenliga terminaler och enkel tullklarering behövs för att understödja konkurrenskraften i internationell handel. Förbättringar av såväl Mittbanan/ Meråkerbanan som E 14 ska göras för att förbättra transportmöjligheterna längs axeln Sundsvall – Östersund – Trondheim.
- Tillgång till bredband prioriteras eftersom det ger tillgång till samhällsservice, utbildning på alla nivåer och påverkar bosättningsval samt är en förutsättning för företagande och delaktighet i innovationsprocesser.
- Ett väl utbyggt bredbandsnät ger förutsättningar för näringslivsutveckling, samhällsservice, utbildning på alla nivåer och påverkar bosättningsval samt är en förutsättning för företagande och delaktighet i innovationsprocesser. Samordnings- och övergripande finansieringsfrågor hanteras regionalt.

Klimatstrategi för Jämtlands län – mål och åtgärder 2014-2020

Regionala mål och åtgärder

- Samverkan och lärande
 - Länets klimatarbete kvalitetssäkras och följs upp i samarbete med länets aktörer.
- Minskade utsläpp av växthusgaser med 50 procent i länet
 - Länets målsättning att minska utsläppen med 50 procent mellan år 1990 och 2020 är högre än den nationella målsättningen (40 procent).
- Effektivisera energianvändningen med minst 30 procent jämfört med år 1990.
 - Den nationella målsättningen om energieffektivisering med 20 procent från år 1990 till 2020 har i Jämtlands län höjts med 30 procent. Studier visar att 20 procents energieffektivisering inom fastigheter uppnås enbart genom normalt underhåll, en högre målsättning sätts därför. Transportsektorn står för 33 procent av länets energiförbrukning. Byte till mer energieffektiva fordon och effektivare transporter skulle innebära en betydande energieffektivisering inom transportsektorn. Offentlig sektor och näringsliv kan via ett systematiskt energieffektiviseringsarbete minska sin energianvändning och därmed sina kostnader. Privatpersoner kan ta hjälp av kommunala energirådgivare för att minska sin energianvändning.
- Ökad medvetenhet kring konsumtionens klimatpåverkan
 - En all större del av länets klimat- och miljöpåverkan sker utanför länet, genom import av mat och andra varor, samt genom ett ökat resande. Informationsinsatser kring detta behövs, liksom uppföljningsverktyg i form av indikatorer för att kunna se om ökad medvetenhet också innebär ändrade konsumtionsvanor och minskad klimatpåverkan utanför länets gränser.
- Öka export av förnybar energi med 25 procent jämfört mer år 2012.
 - Länet är en stor nettoexportör av förnybar energi (ca 12 TWh vattenkraft och 0,5 TWh vindkraft år 2012) och möjligheten att bidra till en minskad nationell och global klimatpåverkan är att genom stor produktion av förnybar energi bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. Detta ifall den el som länet exporterar ersätter europeisk kolkraft. Minskad energiförbrukning i länet ger möjlighet att öka exporten av förnybar energi utanför länet och på så sätt kan fossil energi ersättas.

- Offentliga aktörers klimatanpassning till år 2020.
 - Offentlig verksamhet och offentligt ägda bolag har skaffat sig kunskap om vilka risker och möjligheter som finns inom organisationens ansvarsområde och geografiska område kopplat till förändrat klimat, samt bestämt rutiner för hur dessa hanteras på kort och lång sikt.
- Näringslivets klimatanpassning till år 2020.
 - Branschorganisationer för areella näringar och besöksnäringen har skaffat sig kunskap om vilka risker och möjligheter som finns inom sitt verksamhetsområde kopplat till ett förändrat klimat, samt bestämt åtgärder som skapat rutiner för hur dessa kan hanteras inom branschen på kort- och lång sikt.

Regional systemanalys för de fyra nordligaste länen

Den regionala systemanalysen för de fyra nordligaste länen ger en samstämmig bild av vad länen gemensamt ser som strategiskt för ett hållbart transportsystem. Särskilt pekas på vikten av regionförstoring, att kollektivtrafiken blir ännu mer attraktiv med bättre pendlingsmöjligheter och att transportinfrastrukturen hänger samman i Sverige men även stödjer den ökande internationaliseringen inom transportområdet.

De fyra länen gemensamma målbild kan sammanfattas enligt nedan:

- Regionen ska vidmakthålla och vidareutveckla långsiktig hållbar tillväxt med väl fungerande arbetsmarknadsregioner.
- Näringslivet ska vara fortsatt konkurrenskraftigt. Basnäringarnas bidrag till Sveriges och övriga EU:s ekonomi ska bibehållas och utvecklas. Näringslivet behöver differentieras och dess framtidsinriktning behöver stärkas genom tryggad kompetensförsörjning, forskning, utveckling och högkompetenta tjänsteföretag.
- Besöksnäringen ska attrahera människor såväl inom länet som nationellt och internationellt, samt bidra till differentierade arbetsmarknader och en i breda avseenden intressant region och god närmiljö för alla i samhället.
- Livsmiljön ska utvecklas genom bred attraktivitet, bättre hälsa och livskvalitet, samt minskad miljöpåverkan.

Systemanalysen redovisas i sammandrag i länstransportplanen.

Planens miljökonsekvenser

I detta avsnitt beskrivs den miljöpåverkan som länstransportplanens föreslagna åtgärder bedöms ge upphov till.

En avgränsning har gjorts för vilka miljöaspekter som kan beaktas utifrån avsnitt 4 ovan. De miljöaspekter som har beaktats avser alltså områdena Klimat, Hälsa och Landskap. För de olika objekten redovisas en bedömning av åtgärdernas påverkan i jämförelse med nollalternativ utifrån följande schabloner:

+, ++, +++	Åtgärden bedöms i ökande grad ge en positiv miljöpåverkan
-, --, ---	Åtgärden bedöms i ökande grad ge en negativ miljöpåverkan
+/-	Åtgärden bedöms inte ge en miljöpåverkan
?	Åtgärdens konsekvenser är inte kartlagda

Med nollalternativ avses att föreslagna åtgärder i planen inte utförs. Antalet plus- eller minustecken ger en indikation av vilken miljöpåverkan som kan förutses utifrån olika aspekter. I den fortsatta fysiska planeringen kommer närmare bedömningar av åtgärdernas miljöpåverkan att kunna göras.

Åtgärd: Väg 84, Ny sträckning Älvros - Sveg

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	-	Ökad skyltad hastighet kan leda till ökade utsläpp av koldioxid
Hälsa	+	Förbättrad trafiksäkerhet och mitträckesseparering på del av sträckan
Landskap	? +/-	Sträckan kommer till del att samgå med nya sträckningen av E 45 Älvros – Rengsjön, där Trafikverket ansvarar för miljöbedömningen. Resterande del kommer att utföras inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 321 Svenstavik – Månsåsen

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+	Minskade koldioxidutsläpp genom bättre trafikrytm.
Hälsa	+, ++	Ökad trafiksäkerhet genom borttagande av backkrön och kurvrätning.
Landskap	+/-, -	Förbättringar av vägstandarden sker inom befintligt vägområde

		förutom en kurvrätning som tar ny mark i anspråk.
--	--	---

LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

Åtgärd: Väg 323 Genomfart Hammarstrand

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärden förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Ökad trafiksäkerhet i förbättringar av genomfarten med anpassningar för oskyddade trafikanter
Landskap	+/-	Åtgärden kommer att genomföras inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 659 Sää – Vik

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+, ++	Förbättrad trafikmiljö och ökad säkerhet för oskyddade trafikanter. Byggnation av A-anläggning bidrar till förbättrad säkerhet i järnvägs korsning.
Landskap	+/-	Ny mark inom befintlig sträckning behöver tas i anspråk då en breddning sker från nuvarande 4 meter till 6 meters vägbredd. Påverkan bedöms som ringa.

Åtgärd: Väg 662 Husåvägen

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Förbättrad framkomlighet.
Landskap	+/-	Samtliga åtgärder utförs inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 675 Valne – Änge

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Standardförbättringar bedöms leda till en jämnare trafikrytm med troligtvis lägre utsläpp av koldioxid

LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

Hälsa	+/-	Upprustning av vägsträckan ger en komforthöjning för trafikanterna.
Landskap	+/-	Bedömningen är att nödvändiga åtgärder kan utföras inom befintligt vägområde.

LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

Åtgärd: Väg 711 Bräcke Albacken

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+/-	Ökad framkomlighet och kurvrätning på sträckan. Standardförbättringen underlättar för arbetspendling, skolbussar och transporter av skogsråvara.
Landskap	+/-	Bedömningen är att nödvändiga åtgärder i huvudsak kan utföras inom befintligt vägområde. Två kurvrätningar kan ge en viss påverkan på landskapsbilden.

Åtgärd: Väg 675 Kurvan i Ede Offerdal

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Trafiksäkerheten förbättras genom kurvrätning.
Landskap	-	Ny mark kommer att behövas i anspråk.

Åtgärd: Väg 796 Bro inkl. GC-väg över Indalsälven i Lit

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Framkomligheten kommer att förbättras då bron kommer att få ett körfält i vardera riktningen (idag endast ett körfält med trafiksignaler). Avdelad GC-väg förbättrar säkerheten för oskyddade trafikanter.
Landskap	+/-	Bron kommer att byggas på befintlig broplacering.

Väg 772 Stugun – Kompaniet

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
-----------	---------------	-------------

LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+/-	Åtgärden kommer att leda till ökad säkerhet för oskyddade trafikanter och bättre framkomlighet.
Landskap	-/+	Viss ny markanvändning kan komma att behövas, bedöms dock som ringa.

Åtgärd: Väg 614 Häste – Ytterån

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Framkomligheten kommer att förbättras och ökad trafiksäkerhet uppnås genom borttagande av backkrön och kurvrätning.
Landskap	+/-	Åtgärden planeras kunna ske inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 695 Hållandsvägen

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Åtgärden innebär förbättrad säkerhet och framkomlighet längs sträckan samt kommer att få en bättre funktion för oskyddade trafikanter.
Landskap	+/-	Åtgärden kommer att ske inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Gång- och cykelvägar

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	++	Minskade utsläpp av koldioxid är en förväntad effekt eftersom gång- och cykelvägar kan ta andelar av biltrafiken på korta avstånd
Hälsa	++	Färre skadade i trafiken tack vare säkrare trafikmiljö för

		oskyddade trafikanter. Den säkerhet som en upplyst GC-väg bidrar till att barn och vuxna kan känna trygghet att använda funktionen för pendling såväl till skola, arbete eller fritidsaktiviteter.
Landskap	+/-	Cykelvägar knyter samman olika bostadsområden, tätortsområden samt bystråk, vilket minskar fragmenteringen av bebyggelsen. Nya markområden kommer dock att tas i anspråk.

Planens miljöpåverkan – samlad bedömning

Länstransportplanens förslag är i mycket begränsad utsträckning strukturskapande. Huvuddragen i länets infrastruktur är etablerade sedan lång tid. Flertalet av planens åtgärder handlar om att trimma och effektivisera den befintliga infrastrukturen. Det är inte möjligt att på ett säkert sätt kvantifiera planens miljöeffekter. Tabellerna ovan ger dock en indikation på hur miljön kan påverkas ur olika aspekter.

Begränsad klimatpåverkan

Planen innehåller åtgärder som till största delen bygger på förbättring och vidareutveckling av befintlig infrastruktur. Planens påverkan på klimatet är därför begränsad. Ekonomiska styrmedel och fordonsutveckling kommer sannolikt ha betydligt större påverkan på klimatet när det gäller transportområdet under planperioden.

Hälsa

Genom planens trafiksäkerhetsåtgärder minskar riskerna för allvarliga trafikolyckor. Den föreslagna satsningen på gång- och cykelvägar bedöms också påverka människors hälsa positivt genom ökad fysisk aktivitet.

När det gäller buller bedöms inte planens åtgärder i sig medföra att fler människor blir buller störda. Ökade hastigheter liksom mitträffling ökar bullret, men de sträckor där sådana åtgärder föreslås har få boenden i närheten. För en del blir det tvärtom förbättringar. Genom statliga bidrag till kommunerna möjliggörs bullerreducerande åtgärder. Dock när det gäller satsningar på bebyggelse i stationsnära lägen varnar nu forskare för hälsorisker på grund av buller från järnvägsområdet. När det gäller flyg har gränsvärdena för buller höjts. Det innebär att nya bostadsområden kan anläggas närmare flygplatser än tidigare, vilket kan innebära hälsorisker. Dock omfattar inte denna länstransport av några av dessa förekomster.

Landskap

Påverkan på landskapet inom ramen för planens åtgärder är främst anspråkstagande av ny mark samt förstärkta barriäreffekter. I en begränsad omfattning kommer ny mark att tas i anspråk i samband med rätning av trafikfarliga kurvor samt anläggande av gång- och cykelvägar.

Fortsatt prövning av miljökonsekvenserna (MKB)

För samtliga förslag i Länstransportplanen kommer en fortsatt prövning av åtgärdernas miljökonsekvenser att ske. I många fall kommer en samplanering att ske mellan Trafikverkets underhållsåtgärder och Länstransportplanens förbättringsåtgärder. Trafikverket kommer att vara utförare av de två åtgärdsdelarna.



10

Samverkansavtal tätortstrafiken

RUN/454/2018



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

2018-09-19

RUN/454/2018

Samverkansavtal tätortstrafiken

Ärendebeskrivning

Under 2017 pågick ett samarbete med linjenätsöversyn av tätortstrafiken i Östersund, mellan Region Jämtland Härjedalen, Östersunds kommun, Länstrafiken i Jämtlands län AB och Nettbuss Stadsbussarna. Det var till viss del föranlett av att Östersund kommun fick del av Stadsmiljöavtalet och en elbusslinje kunde etableras. Trafiken med en ny huvudlinje, linje 6 Brittsbo-Torvalla, förändrad linjedragning på linje 2 Odensala-Solliden och linje 14 Torvalla- Norr startade i december 2017. Tre elbussar sattes i trafik i mars 2018, ytterligare tre elbussar ska sättas i trafik under 2019. Under våren sommaren har resandeutvecklingen varit positiv.

Arbetet med översyn av linjenätet och trafikutbudet fortsätter nu med del II, Frösön. Ett förslag till samverkansavtal finns upprättat och parterna har tagit del av det och lämnat sina synpunkter.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden

Underteckna Avsiktsförklaring version 2018-09-06 Utveckling av lokal busstrafik på Frösön

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Östersunds kommun, Länstrafiken i Jämtlands län AB, Nettbuss Stadsbussarna

Förslag till Avsiktsförklaring version 2018-09-06

Utveckling av lokal busstrafik på Frösön

§1 Parter

Länstrafiken i Jämtlands län AB org.nr.556437-0194, Hamngatan 14 831 34 Östersund
Nettbuss Stadsbussarna org.nr. 556576-0401, Drottninggatan 33 B 803 11 Gävle
Region Jämtland/Härjedalen org. nr 232100-0214 , Box 654, 83127 Östersund
Östersunds kommun org.nr. 212000-2528, 831 32 Östersund

Mellan parterna har följande avsiktsförklaring träffats som innebär att parterna ska verka för att genomföra följande åtgärder för att utveckla den lokala kollektivtrafiken på Frösön och relaterade förändringar i Östersund:

- Utvecklad trafikförsörjning mellan Frösö Park, Frösön, Östersund och Åre/Östersund Flygplats.
- Utvecklad stomlinjetrafik mellan Valla centrum och Östersunds centrum genom samordning och utveckling av nuvarande trafikutbud.
- Översyn av den sekundära eller yttäckande trafikförsörjningen med buss i områdena Lövsta, Hornsberg och runt Frösöberget.
- Utveckling och byggande av infrastruktur som har koppling till trafiksystemet; bytespunkter, busshållplatser, väderskydd, laddinfrastruktur för eldrift, resenärsinformation, trafikinformation belysning, bil- och cykelparkeringar mm för att öka tillgängligheten till busstrafiken och attraktiviteten för kollektivt resande.
- Att möjliggöra koppling av regiontrafiken på Rödön till lokaltrafiken i Östersund/Frösön genom att skapa en lämplig bytespunkt.
- Möjliggöra etablering av lokaltrafik med eldrift.

Delar av åtgärderna kan göras var för sig medan andra måste ske samordnat i tid.

Parternas roller, ansvar och åtaganden vid ev. etablering av eldrift får regleras i särskilt avtal.

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i denna avsiktsförklaring:

Stomlinje – Kollektivtrafik med större trafikutbud som förbinder viktiga målpunkter

Yttäckande trafik – Trafik med relativt lägre utbud som täcker större delar av bebyggelse och verksamheter

Lokaltrafik – Kollektivtrafik inom ett avgränsat tätortsområde

Regiontrafik- Kollektivtrafik inom ett större administrativt område, ofta län mm

§3 Syfte och bakgrund

I tidigare trafikutredningar och i Regionens trafikförsörjningsprogram har behovet av att utveckla stadsbusstrafiken på Frösön framförts. I en genomförd förstudie av Nettbuss Stadsbussarna har både behoven och möjligheterna till att utveckla trafiken kunnat identifieras. Med utbyggnadsplaner främst vid Frösö Park har behovet av utvecklad trafik för att betjäna boende och verksamheter även framförts från Östersunds kommun och det lokala näringslivet. Kopplingen mellan Frösö Park och Åre/Östersund Flygplats för besöksnäring och verksamheter har framförts som angelägen. En översyn av flygbusstrafiken både vad gäller utförande, linjesträckning och integrering med linjetrafik bör prövas. Vid ett möte den 2 maj 2018 beslutade parterna att ta fram ett förslag till gemensam målbild och samverkan i frågan. Denna avsiktsförklaring syftar till att formulera gemensamma mål och klargöra parternas roller och ansvar i processen.

Det finns behov av att en avsiktsförklaring tecknas för att:

- Identifiera gemensamma mål och parternas ansvar.
- Parterna ska ha kunskap om de andra parternas intentioner och planer för den verksamhet de ansvarar för.
- **Utgöra** en grund för samverkan i trafikutvecklingen mellan parterna.
- För att styra inriktningen av arbetet med trafikutveckling.

Tidigare dokument och utredningar som är relevanta för denna process är:

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Översiktsplan för Östersunds kommun

Bostadsförsörjningsprogram för Östersunds kommun

Prognoser för befolkningsutveckling i delområden

Urbanet slutrapport Östersund

Trafikavtal Tätortstrafik Östersund 2016

§4 Målbild

Att utveckla trafikutbudet i Östersundsavtalet i ett andra steg både vad gäller attraktivitet och kapacitet. Detta för att åstadkomma ett rationellt och kostnadseffektivt trafikutbud på Frösön. Detta skall möta kravet på gott ekonomiskt resultat. Det utbud som finns idag och ska utgöra grunden för det utbud som ska möta framtidens behov. Samtidigt skall trafikutbudet organiseras så att utbudet blir attraktivt, enkelt att förstå och använda för den enskilda resenären och på det viset öka resandet och förbättra det ekonomiska resultatet i trafiken. Målet är att öka resor för gångtrafik, cykel och buss och minska eller bromsa tillväxten av antalet bilresor och därmed trängseln. En gemensam strävan är att åstadkomma en trygg och hållbar miljö med bl. a förbättrad luftkvalitet. Förbättrad driftsekonomi är en viktig grund för att kunna göra trafikförändringar och möta de ekonomiska utmaningar som uppstår i samband med förändringar i linjenät och utbud.

§5 Principer för fördelning av ansvar

Region Jämtland/Härjedalens ansvar

Ansvarar upprättande och **översyn revidering för av** det Regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut som regional kollektivtrafik har att efterfölja tillämpas.

Ansvarar för medelstildelning och anslag **som grund för trafikdrift och trafikutveckling.**

Kommunal medfinansiering kan förekomma genom tilläggsavtal.

Tillför information om utbudet av hälso- och sjukvård inom trafikområdet

Länstrafikens ansvar

Länstrafiken är upphandlande enhet och ansvarig för trafikavtal med Nettbuss Stadsbussarna.

Skall genomföra de åtaganden som framgår av trafikavtalet.

I behövlig omfattning utveckla avtalet efter förändrade förutsättningar.

Länstrafiken skall vara behjälplig med att ta fram planeringsunderlag från de system man förfogar över, t.ex. Fara.

Ansvarar för samplanering av all allmän kollektivtrafik i länet

Ansvarar tillsammans med Nettbuss Stadsbussarna för information om trafikutbud till kunder och allmänhet

Östersunds kommuns ansvar

Ansvarar för investeringar i infrastrukturen utifrån den kommunala kompetensen ex vis gator, vägar, bussgator, vändplaner, hållplatser, väderskydd och bygglov.

Ansvarar för framkomlighetsförbättrande åtgärder för kollektivtrafiken.

Kommunen ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av åtgärderna som kommunen ansvarar för.

Kommunen ska ta fram och tillhandahålla ritningar, kartmaterial, geodata, underlag om boende, arbete, utbildning samt avstånd till befintliga och tänkta hållplatser som underlag för trafikplanering.

Annat underlag som parterna har behov av i processen.

Kommunen ansvarar för kontakter och samverkan med Trafikverket, intressenter och markägare.

Informationsansvar till medborgare, intressenter och media.

Ansvarar för ansökningar och hantering av statliga bidrag för stadsmiljöutveckling.

Nettbuss Stadsbussarnas ansvar

Initierar den kreativa processen som pådrivande och ansvarstagande i trafikutvecklingen i Östersund.

Tar fram underlag från resandestatistik.

Ta fram genomarbetade trafikeringsförslag.

Produktions- och kostnadssätter trafikeringsförslagen.

Ansvarar för trafikdrift, fordon och de åtaganden som **regleras i** trafikavtalet.

§6 Principen för parternas samarbete

Planering och genomförande ska ske i nära samverkan med ömsesidig transparent information mellan samtliga parter.

Samarbetet skall ge respektive organisation möjlighet att utveckla tankar och idéer för att nå den uppsatta målbilden.

Uppföljning av trafikutvecklingsarbetet sker genom löpande samråd mellan parterna.

En utvärdering av resultatet av genomförda åtgärder skall ske. Parterna bestämmer lämplig tidpunkt och form för utvärdering.

§7 Framtagande av genomförandeavtal

Strävan skall vara att parterna tar fram ett gemensamt genomförandeavtal som en utveckling av och ersättning för denna avsiktsförklaring.

§8 Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet

Parterna är medvetna om att ett genomförande av åtgärderna i denna avsiktsförklaring i vissa delar är beroende av myndigheters tillstånd och andra beslut. Bland annat i frågor beträffande detaljplaner, vägar och anläggningar m.m. Parterna är således införstådda med att ändringar i överenskommelsen, liksom ytterligare överläggningar, angående innehållet i denna därför kan bli nödvändiga.

En förutsättning är också att resp. parts beslutande organ **godkänner avsiktsförklaringen senast 2018-12-01**

§9 Force majeure

Omständigheter som parterna inte kan råda över och som inte var kända vid undertecknandet av denna avsiktsförklaring kan innebära att part kan bli förhindrad att fullgöra sitt åtagande eller att åtagandet blir oskäligt betungande att genomföra. Part som önskar åberopa force majeure skall utan dröjsmål underrätta de andra parterna om detta och om skälen varför.

Eventuella ändringar i och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

Avsiktsförklaringen har upprättats i fyra likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

Ort och datum

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Ort och datum

Region Jämtland/Härjedalen

Ort och datum

Nettbuss Stadsbussarna AB

Ort och datum

Östersunds kommun



11

Reviderade mål i regionalt
trafikförsörjningsprogram 2016-2020

RUN/1082/2015

Infrastruktur och kommunikationer

2018-09-19

Ruth Eriksson

Tfn: 063-146561

E-post:

ruth.eriksson@regionjh.seregionjh.se

RUN/1082/2015

Reviderade mål i regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

Ärendebeskrivning

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

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

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

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur föreslår regionala utvecklingsnämnden
Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

Reviderade mål för regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020 antas för 2018 och 2020.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson

Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län AB



12

Bilaga till information

Yttrande från Svenska Färdtjänstföreningen ang. Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58)

Stockholm 2018-09-13

Yttrandet inleds med en sammanfattning, därefter behandlas specifika områden inlett med ett allmänt avsnitt. Slutligen kommenteras de enskilda paragraferna.

Sammanfattning

Svenska Färdtjänstföreningen menar att utredningen avviker från utredningsdirektiven. Dels genom att föreslå begränsningar i möjligheten att samordna, dels genom ett antal mycket kostnadsdrivande förslag.

Vår uppfattning är att intentionerna med förslaget till den nya lagstiftningen, dvs. ökad effektivitet och minskat behov av sÄrlösningar via en överföring till allmänna kommunikationer, kommer att gå om intet om utredningens förslag genomförs.

Ett exempel på detta är det ska räcka med att en resenär är tveksam till resa med kollektivtrafik för att färdtjänst ska beviljas. Rätt till färdtjänst ska med detta resonemang inte längre utredas och bedömas sakligt utan det räcker med att resenären själv är "tveksam". En sådan skrivning sätter hela myndighetsutövningen ur spel, då det blir den enskilde som har att avgöra vad denne anser vara möjligt eller inte. I många fall visar det sig att det går att använda allmänna kommunikationer. De miljarder som investerats i tillgänglighetsåtgärder kan inte bara kastas bort.

Propositionen som låg till grund för färdtjänstlagen hette "Mer tillgänglig trafik". Utredningen missar hur man skall göra det enklare och mer begripligt för medborgaren och samtidigt samhällsekonomiskt fördelaktiga. Samhället har investerat stora summor i olika former av tillgänglighetsanpassningar, men utredningen tar inte upp hur dessa investeringar ska nyttjas. Vi upplever att utredningen går tillbaka till ett socialtjänstperspektiv stället för att ha ett trafikpolitiskt perspektiv. Avsaknad av styrning mot kollektivtrafiken samt minskad samordning innebär dessutom att miljömålen kan bli svåra att nå.

Redan tidigt och utan någon djupare analys bestämde sig utredningen för att huvudmannaskapet skulle vara oförändrat med hänvisning till det kommunala självstyret, trots att det kommunala självstyret bygger på en uppdelad ansvarsfördelning mellan kommun och landsting och regioner. Att förändra arbetsfördelningen innebär inte att det kommunala självstyret inskränks. Svenska Färdtjänstföreningens uppfattning är att huvudmannaskapet utövas bäst av den regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKM.

Rätten att ta med hjälpmedel vid resa med färdtjänst och riksfärdtjänst kräver särskild eftertanke då frågan kan ses ur flera synvinklar. Vi är starkt kritiska till utredningens förslag som är både kostnadsdrivande och förhindrar samordning. De särskilda persontransporterna

har inte kunnat och kommer inte kunna agera transportör för omfattande hjälpmedel avsedda att använda uteslutande på vistelseorten.

De begrepp som utredningen använder är inte konsekventa. Flera nya begrepp införs som gör lagstiftningen mer otydlig och rent av felaktig.

Lagförslaget har blivit väldigt rörigt genom att blanda färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor på det sättet som görs i förslaget till lag.

Utredningen föreslår att riksfärdtjänst ska gälla mellan två adresser i stället för som i dag två kommuner. Den kostnadsberäkning som redovisas för denna förändring är felaktig och inte realistisk. Det finns ingen anledning att ändra rådande domstolspraxis. Att dessutom ålägga en huvudman att anordna resor i en annan kommun är olämpligt.

Utredningen föreslår att man ska få välja utförare inom färdtjänst. Detta är en stor förändring som innebär kostnadsökningar och risk för diskriminering. Man har också tagit bort möjligheten att förena tillståndet med villkor vilket får stora konsekvenser. Begreppet assistans införs utan att det klargörs vad det betyder.

Svenska Färdtjänstföreningen är positiv till förslagen om skolresor men menar samtidigt att utredningen borde belyst sjukresor mer.

Vi menar att den typ av tillsyn som föreslås inte är ändamålsenlig eller önskvärd. Det är att gå in och detaljstyra verksamheten.

Vi menar vidare att de kostnadsberäkningar som gjorts saknar verklighetsgrund.

•

Allmänt

Propositionen som låg till grund för färdtjänstlagen hette ”Mer tillgänglig trafik”. Svenska Färdtjänstföreningens (SFF) uppfattning är att utredningens förslag är en återgång till att betrakta färdtjänst och riksfärdtjänst m.m. som en särlagstiftning vilken inte syftar till en normalisering. Vi saknar visioner och framåtblick.

Vi vill hänvisa till prop 1996/97:115;

”Färdtjänst skall inte längre primärt behandlas som en form av bistånd för att uppnå en skälig levnadsnivå eller på annat sätt vara en del av socialtjänsten. Även om den alltjämt är ett uttryck för social omsorg skall den i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för funktionshindrade. Avsikten är inte att vidga den personkrets som skall ha tillgång till färdtjänst”.

Man missar i utredningen hur man skall göra det enklare och mer begripligt för medborgaren och skapa en större samhällsekonomisk vinst. Samhället har investerat enorma summor i olika former av tillgänglighetsanpassningar, men utredningen tar inte upp detta över huvud taget. Vi upplever att man går tillbaka till ett socialt tänkande i stället för ett trafikpolitiskt.

I utredningen återfinns uttryck som att man ”inte ska tvingas att åka kollektivt”, som om resa med kollektivtrafik är något negativt som till varje pris ska undvikas. Utredningen är kvar i

80–90-talstänket att det normala är att åka bil. Vi har dessutom en stor ökning av antalet äldre människor att vänta, vilket kommer att öka behovet av färdtjänst om man inte vidtar åtgärder som stödjer alternativa resesätt. Värdegrunden för tillgänglighetsarbetet grundar sig på FN:s konvention om rättigheter för människor med funktionsnedsättning.

Avsaknad av styrning mot kollektivtrafiken samt minskad samordning innebär dessutom att man går emot riksdagens miljömål i Agenda 2030.

Agenda 2030 och dess 17 globala mål för hållbar utveckling är en detaljerad agenda som antogs av FN:s alla medlemsstater i september 2015. Agendan och målen ska vara vägledande för såväl FN som världens länder, i syfte att tillsammans uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling. Den nu beslutade handlingsplanen utgår från ett nationellt perspektiv, men omfattar även Sveriges bidrag till det globala genomförandet.

Utredningen har knutit till sig en expertgrupp bestående av representanter från olika statliga myndigheter såsom Transportstyrelsen, Myndigheten för delaktighet, Trafikanalys, Näringsdepartementet, Utbildningsdepartementet och Socialdepartementet. Därutöver har Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Svensk Kollektivtrafik ingått i expertgruppen. Ingen av myndigheterna har besuttit någon djupare kunskap om den särskilda persontrafiken. Inte heller har det funnits någon med juridiska expertkunskaper inom området i gruppen. Detta återspeglas tyvärr i utredningen. Detta har Svenska Färdtjänstföreningen påtalat tidigare.

Redan tidigt och utan någon djupare analys bestämde sig utredningen för att huvudmannaskapet skulle vara oförändrat med hänvisning till det kommunala självstyret – trots att det kommunala självstyret bygger på en uppdelad ansvarsfördelning mellan kommun och landsting/regioner. Även om kommunerna bygger upp landstingen så är förhållandet mellan kommuner och landsting inte hierarkiskt på grund av att deras ansvarsområden sällan överlappar. Att förändra en kompetenstilldelande lag kan knappast sägas inskränka det kommunala självstyret. Detta skedde till exempel när man beslöt om den nya kollektivtrafiklagen utan att man betraktade det som en inskränkning av det kommunala självstyret. Utredningen argumenterar som om en förflyttning av uppdraget att anordna trafiken och besluta om rätten till färd- och riksfärdtjänst skulle var en inskränkning i det kommunala självstyret vilket naturligtvis inte är fallet.

Utredningen är vidare inkonsekvent i sin argumentation mot att bryta det kommunala självstyret då man själv ger sig in i och föreslår olika taxenivåer etc.

Anledningen till att regeringen i oktober 2016 fattade beslut om att tillsätta en utredning om särskilda persontransporter var i huvudsak de slutsatser som Trafikanalys dragit i sin genomlysning ”Förstudie om lagstiftning för särskilda persontransporter, 2014:7”. I denna rapport anförde Trafikanalys bland annat följande:

” Trafikanalys drar slutsatsen att det nu är dags att påbörja en reell omreglering som skapar förutsättningar för en effektiv och användaranpassad samordning av all kollektivtrafik, oavsett om den riktar sig till allmänheten eller till resenärer med särskilda behov. Spåret för frivillig samordning har nått vägs ände och kommit fram till en punkt där tillräckligt många, särskilt mindre kommuner, inser svårigheterna att själva stå för kostnaderna, medan andra kommuner behöver hjälp på traven för att tillsammans kunna bidra till det allmännas bästa” (sid. 7).

” Det finns betydande skillnader i ekonomiska förutsättningar mellan kommuner. Även regelverken skiljer sig åt, vilket skapar merarbete och färre samordningsmöjligheter i beställningscentral och trafikledning. Kommuner som vill samordna sig måste därför tillsammans med RKM komma fram till ett gemensamt regelverk, som ändå är tillräckligt flexibelt för att passa alla. Trots att antalet kommuner som överlåter sina uppgifter enligt färdtjänstlagen och riksfärdtjänstlagen fortfarande verkar öka är det oklart om de största, mest välmående kommunerna någonsin kommer att göra det utan påtryckningar. Anledningen är att de har tillräckliga resurser att erbjuda en generös service till låga egenavgifter till sina medborgare, och de har även till skillnad från sina ’fattigare kusiner på landet’ skatteunderlaget att täcka underskotten med. Större kommuner har också fördelen att ha en tillräckligt tät befolkning för att möjliggöra en god tillgång till taxibilar och till skillnad från landsbygdsorterna har de en betydande försörjning från den privata sektorn. En ordning där dessa taxibilar i större utsträckning kan utnyttjas för transporter i de större kommunernas omland skulle i hög grad gynna de omgivande kommunerna utan att alltför mycket missgynna de större mer tätbefolkade kommunerna. Detta gäller under förutsättning att de tekniska och organisatoriska aspekterna går att lösa tillfredsställande på regional nivå. På detta område måste regionen samarbeta med dessa kommuner. Det kan även finnas betydande tekniska och organisatoriska lärdomar att dra av varandra när man slår ihop sina verksamheter” (sid. 53).

” En effektiv användning av samhällets resurser är också viktigt ur resenärsperspektiv. Om samhällets resurser går att utnyttja lite effektivare blir det åtminstone i teorin möjligt att fördela en större nytta (eller lägre kostnad) bland alla. Syftet med den här rapporten är att peka på möjliga effektivitetsvinster genom regional samordning av trafik för både särskilda persontransporter och allmän kollektivtrafik. En sådan kommer även att underlätta resor över kommungränser inom länet för personer med särskilda behov. En ökad effektivitet ger även bättre möjligheter att upprätthålla en önskad servicenivå och kvalitet i utförandet.

Många personer med särskilda behov när det gäller att resa skulle av rättviseskäl helst se ett nationellt regelverk, uppföljning och tillsyn, samt en för alla gemensam definition av begreppet ’god kvalitet’ i färdtjänstlagen. De regionala skillnaderna kan yttra sig som skillnader i myndighetsutövning (beslutsgrunder), prissättning, upphandling, beställning, utförande m.m. Med tanke på regionernas skilda förutsättningar för trafik och på den regionaliserade kollektivtrafiken är detta svårt att åstadkomma, och villkoren skiljer sig åt mellan regionerna även för andra invånare. Ett steg på vägen skulle dock vara regionala regelverk och en regional tillståndsgivning med en enhetlig bedömning. Då uppnår man åtminstone en rättvis fördelning av resurserna inom länet, varav de största olikheterna nu finns mellan städer med inflyttning och en alltmer avbefolkad landsbygd. Man måste då fortfarande acceptera vissa gränseffekter, speciellt för befolkningen i kommunerna som gränsar till andra län. I vissa större län kan det vara en stor utmaning bara att harmonisera regelverken mellan kommunerna. Det skulle vara än svårare att uppnå enighet om villkoren över hela landet.

En samlad administration ger medborgaren fördelen av 'en väg in' – det vill säga en tydlig instans att vända sig till för samordnad och kompetent hantering av alla typer av särskilda persontransporter – oavsett lagrum. Ett gemensamt telefonnummer för alla transporter gör det också enklare att beställa resa och att komma i kontakt med kundtjänst" (sid 53–54).

" Om man vill rangordna de olika typerna av särskilda persontransporter i angelägenhetsgrad för samordning, bör man börja med färdtjänst och riksfärdtjänst (kräver ingen egentlig lagändring, förutom att det blir obligatoriskt), sedan ta sjukresor (är redan en landstingsfråga, och alla landsting eller sjukvårdshuvudmän är med i en RKM), och avsluta med skolskjuts (de som lämpar sig för samordning och som inte redan görs i den allmänna kollektivtrafiken)" (sid 64–65).

SFF förordar, inte minst med stöd av vad som framkommit i Trafikanalys förstudie, att huvudmannaskapet åläggs de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, då erfarenheterna från det frivilliga överlämnandet som skett till Trafikhuvudman och senare Regional Kollektivtrafikmyndighet till absolut övervägande del varit positivt. Detta gäller såväl trafik som myndighetsutövning (tillståndsgivning), två delar som absolut bör hänga ihop. Det är som vi ser det en förutsättning för att uppnå en för framtiden hållbar och kostnadseffektiv trafiklösning för såväl samhället som för olika resenärsgrepp.

Om man har all trafik samlad ger det utrymme för nya trafiklösningar, Förutsättningarna för samordning inom och mellan trafikslag ökar markant, samtidigt som antalet parallella resor kan minimeras. Tillstånd kan differentieras med kunskap och "grepp om" trafiken. En annan erfarenhet, beträffande överlämnande av myndighetsutövningen, är att tillståndsgivningens kvalitet förbättras. Rättssäkerhet och likabehandling ökar liksom förutsättningen för att upprätthålla handläggarnas kompetens. I en liten kommun är färdtjänsthandläggningen ofta en mindre del av en tjänst. Med ökad volym tillåts specialisering samt skapande av handläggargrupper vilket främjar kompetensen.

Hjälpmedel

Rätten att ta med hjälpmedel vid resa med färdtjänst och riksfärdtjänst kräver särskild eftertanke då frågan kan ses ur flera synvinklar.

Arbetsmiljölagen och förarens möjlighet att hantera olika hjälpmedel är inte belyst i utredningen. Inte heller de säkerhetsproblem som uppstår när passagerare och olika former av gods, ofta tunga och skrymmande, ska transporteras i samma utrymme.

De begrepp som utredningen använder är inte konsekventa, de är förvirrande och ibland rent felaktiga. Till exempel används begreppen "föreskrivet", "individuellt utprovat" och "individuellt förskrivet" [hjälpmedel] som synonymer. Ett hjälpmedel, till exempel en rollator, kan vara individuellt förskriven utan att vara individuellt utprovad. Föreskrivet hjälpmedel är en term som inte finns vare sig i hälso- och sjukvårdslagen eller patientlagen, och har möjligen smugit sig in i utredningen av misstag. Det finns ingen hälso- och sjukvårdspersonal som har till uppgift att föreskriva hjälpmedel. Givetvis kan råd ges till en patient, men det är en annan sak. Vad som avses är troligen förskrivet hjälpmedel.

Färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor, nedan benämnt ”särskild kollektivtrafik”, är som namnet antyder en form av kollektivtrafik, och möjligheten för en resenär att ta med sig olika former av gods på resan är och måste vara begränsad på samma sätt som den är i den allmänna kollektivtrafiken.

En resenär i den särskilda kollektivtrafiken har inte sällan behov av att ta med sig olika typer av hjälpmedel för att resans syfte ska vara möjligt att uppnå. Här måste dock en avvägning göras hur långt ansvaret ska sträcka sig i den särskilda kollektivtrafiken. Utredningens förslag om utökad rätt att ta med hjälpmedel innebär att möjligheten att effektivisera och öka samplaneringen till stor del går om intet.

Det har i dag inom färdtjänst utvecklats en praxis hos många huvudmän att man får ta med sig gånghjälpmedel som ryms i bilens bagageutrymme. För att färdtjänst ska bli en relevant transportform för personer som behöver hjälpmedel för att kunna förflytta sig vid framkomst och för att kunna uträtta sitt ärende behöver möjligheten att ta med förflyttningshjälpmedel beaktas.

Rimligt är att de hjälpmedel som krävs för resans genomförande samt för möjligheten att ta sig till och från fordonet samt förflytta sig för att uträtta resans ärende får tas med. Även detta kan innebära gränsdragningsproblem men utesluter hjälpmedel av typen toalettförhöjningar, mobila personlyftar, ståskal, tippbrädor och liknande.

De hjälpmedel som med denna begränsning kan bli aktuella att ta med är

- rollator, gåbord, käpp, krycka,
- manuell (hopfällbar) rullstol,
- rullstol anpassad för och godkänd för att använda som säte vid färd i bil
- hjälpmedel för andningshjälp (syrgasutrustning)

Promenadskoter utgör ett gränsfall, eftersom det är ett skrymmande och tungt hjälpmedel som ofta används av personer som är gående men behöver hjälpmedlet för att kunna förflytta sig längre sträckor. Om promenadskoter omfattas av de hjälpmedel som får tas med vid resa kommer samplanering mellan särskild och allmän kollektivtrafik att försvåras eller omöjliggöras. Resorna med riksfärdtjänst kommer att i ökad omfattning behöva genomföras med specialfordon istället för allmänna kommunikationer, eftersom skotrarna normalt sett inte kan transporteras på fjärrtåg eller bussar. Detta kan få stora negativa konsekvenser vid de riktigt långa resorna som måste ske med ett specialfordon som sedan får gå tomt tillbaka.

I samtliga fall då hjälpmedel får tas med vid resa gäller att de ska vara personligt förskrivna och anpassade för transport med i förekommande fall markerade fästpunkter/fästöglor.

Utredningen konstaterar att de hjälpmedel som ska tas med måste vara anpassade för att transporteras, alltifrån personlyftar till toalettstolar. Notera att denna typ av hjälpmedel inte är konstruerade eller anpassade för att transporteras tillsammans med passagerare i samma utrymme. De är skrymmande, tunga och ofta mycket svåra att förankra och transporteras säkert. En del huvudmän har av säkerhets- och utrymmesskäl fattat beslutet att inte tillåta samåkning då promenadskoter medförs, vilket naturligtvis innebär en avsevärd fördyring av resan. I samtliga fall då hjälpmedel får medföras vid resa måste naturligtvis gälla att de ska vara personligt förskrivna och anpassade för transport med i förekommande fall markerade fästpunkter/fästöglor.

Utredningen konstaterar även att man inte har för avsikt att föreslå skyldighet för de som erbjuder särskilda persontransporter att lösa hela problematiken med hjälpmedelsbehov på måladresser eller vid semesterresor. Men även med det utökade ansvar för transport av olika hjälpmedel som utredningen föreslår, och som inte har med själva transporten att göra, kommer det att innebära säkerhetsproblem, starkt ökade kostnader samt svårigheter att samordna. De särskilda persontransporterna har inte kunnat och kommer inte kunna agera transportör för omfattande hjälpmedel avsedda att använda uteslutande på vistelseorten.

Riksfärdtjänst

Utredningen föreslår att riksfärdtjänst ska gälla mellan två adresser i stället för som i dag två kommuner. Den kostnadsberäkning som redovisas för denna förändring är inte bara felaktig utan helt orealistisk. Det finns ingen anledning att ändra rådande domstolspraxis, nämligen att i de fall anslutningsresor kan ske med färdtjänst ska så ske. Denna kombination av riksfärdtjänst och färdtjänst innebär i praktiken samma resultat för resenären som utredningens förslag, en resa från dörr till dörr. Att ändra lagen i denna fråga innebär endast ökade kostnader för tillståndsgivarna.

Att dessutom kräva att en kommun ska anordna resor i en annan kommun innebär inte bara ökade kostnader utan också stora administrativa problem. Det innebär att man måste kunna beställa en samordnad resa var som helst i Sverige, vilket kommer att bli komplicerat med de cirka 150 huvudmän för färdtjänst och riksfärdtjänst som finns i Sverige.

Om man från utredningens sida månar om det kommunala självstyret frågar man sig varför man detaljreglerar prissättningen för resa med taxi. Här har utredningen föreslagit en maxavgift kopplat till prisbasbeloppet (0,025 %), vilket 2018 skulle ge en maxavgift på 1 140 kronor. Med den konstruktion som föreslås blir det i många fall mycket mer förmånligt för den enskilde att resa med taxi än exempelvis tåg eller flyg. En flygresor Malmö–Borlänge kostar i normalfallet cirka 3 500 kronor *enkel resa vardagar (inga avgångar lördagar och söndagar)*. Resa med taxi Malmö–Borlänge kostar enligt siten ”taxibokning” 10 000–15 000 kronor enkel resa beroende på bolag. Kunden skulle i detta exempel ha 2 360 kronor att ”vinna på” att beviljas taxi vilket på intet sätt skulle främja kundens intresse att resa med den allmänna kollektivtrafiken eller lufttrafiken.

Förslaget innebär alltså en mycket olycklig favorisering av biltransporter på bekostnad av kollektivtrafiken, särskilt på de riktigt långa sträckorna där samhällsvinst och miljövinster skulle blivit som störst.

Man föreslår dessutom att huvudmannen ska kunna ge reducerad egenavgift. Man frågar sig; till vilka grupper och på vilka grunder? Detta är olämpligt och bör absolut utgå. När det gäller ekonomiskt stöd till enskild individ så är detta reglerat i socialtjänstlagstiftningen.

Avgiftssättningen bör vara en fråga för huvudmannen.

I nuvarande riksfärdtjänstlag anges beträffande färd sätt i 5 § att tillstånd ska meddelas om resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare. I 7 § samma lag anges att tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med föreskrifter om färd sätt. I förarbetena till nuvarande lag om

riksfärdtjänst (prop. 1996/97:115 s. 28) anges dock endast följande: ”Resorna kan ske med flyg, tåg och andra allmänna kommunikationer samt med taxi eller specialfordon.”

Vidare anges följande (a.a. s 51):

” Om den sökande inte kan resa med 2 klass tåg utan att det uppkommer merkostnader, kan tillstånd ges till resa med 2 klass tåg med ledsagare, med 1 klass tåg, med flyg, taxi eller specialfordon. Det är funktionshindrets svårighetsgrad som avgör vilket färdmedel som får användas. Ett beslut om riks-färdtjänst innebär inte att något bistånd enligt socialtjänstlagens bestämmelser skall lämnas med alternativa möjligheter att bistå den sökande utan är ett ställningstagande till att ersättning skall ges för de merkostnader som den sökande får när han eller hon inte kan resa med 2 klass tåg utan ledsagare.

Begreppet *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon* finns alltså inte i propositionen till nuvarande riks-färdtjänstlag, endast i själva lagtexten. Begreppet finns inte heller i färdtjänstlagen (se nedan). Utredningen föreslår att begreppet behålls i bestämmelserna om riks-färdtjänst, även om man vill vända på ordningen och ange allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare före taxi och *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon*. SFF anser att det är bra att alternativet med allmänna kommunikationer med ledsagare ska komma först eftersom detta färd-sätt alltid ska vara utgångspunkten vid valet av färd-sätt. Endast om en resa inte kan genomföras med allmänna kommunikationer ska annat färd-sätt väljas.

Vidare anser SFF att *taxi* i lagtexten ska bytas ut mot *fordon av personbilstyp*. Resa med taxi är inte synonymt med resa med sådant fordon. Beroende på hur tillståndsgivaren har byggt upp sin organisation kan riks-färdtjänstresa mycket väl ske med personbil eller andra fordon som används inom färdtjänsten, i stället för med taxi.

Det kan också ifrågasättas om det finns skäl att använda begreppet *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon* när det gäller riks-färdtjänst. Detta begrepp används inte i propositionen till nuvarande lagar och inte heller i färdtjänstlagens lagtext. Eftersom målgruppen för färdtjänst och riks-färdtjänst är så gott som identisk, skapar olika begrepp bara förvirring och tolknings-svårigheter, särskilt som begreppet *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon* saknar definition. Begreppet förefaller vara en kvarleva från 1980-talet och bör ersättas med *specialfordon* som numera är ett allmänt vedertaget begrepp. SFF anser att i lagtexten gällande färd-sätt i 4 kap. 5 § 5 p. vid riks-färdtjänst istället ska lyda:

” 5. resan görs tillsammans med ledsagare i kollektivtrafik eller med lufttrafik eller, om det inte är möjligt, med fordon av personbilstyp eller specialfordon.”

Därigenom blir specialfordon det begrepp som används både vid riks-färdtjänst och färdtjänst, och några tolkningssvårigheter behöver inte uppstå när det gäller vad som avses.

Färdtjänst

Bestämmelserna om färd-sätt finns i nuvarande färdtjänstlagens 9 §. Där anges endast att tillstånd i skälig omfattning får förenas med föreskrifter om vilket färd-sätt som får användas. Vilken form av färd-sätt eller fordon framgår inte av lagtexten. I förarbetena till lagen anges som färd-sätt endast taxi och specialfordon. SFF anser, av skäl som framgår ovan under

rubriken Riksfärdtjänst, att begreppet *taxi* ska utmönstras och ersättas av *med fordon av personbilstyp*.

Verksamheten med färdtjänst är sedan länge en trafikfråga som inte ligger inte inom socialtjänsten. Utredningen tappar helhetsperspektivet och den starka kopplingen som idag finns mellan tillgänglig kollektivtrafik och individuellt anpassade transportlösningar. Det bryter också mot EU:s tanke om en helhet.

I definitionen för färdtjänst börjar man plötslig att arbeta med begreppet ”funktionsnedsättning” (se sid 17 exempelvis). Detta öppnar upp kretsen tänkbart berättigade personer väldigt mycket. Man tar dessutom bort kopplingen mellan funktionshindret och svårigheterna att resa eller förflytta sig. Men utredningens skrivning, 4 kap. 3 §, räcker det med att personen har en ”funktionsnedsättning” som inte är tillfällig och att personen har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med kollektivtrafik. Att svårigheterna ska bero på funktionsnedsättningen är borttaget. Läger man därtill skrivningen i 2 kap. 1 § att ”Syftet med denna lag är att främja medborgarnas möjligheter att tillgodogöra sig en tillfredsställande trafikförsörjning samt säkerställa likvärdiga särskilda persontransporter oavsett var i landet de anordnas” får man en helt ny inriktning på vem som ska beviljas särskilda persontransporter. I denna text nämns inte ens kopplingen till ett funktionshinder och vem kan avgöra om en person kan ”tillgodogöra sig” en trafikförsörjning?

Svenska Färdtjänstföreningen vänder sig med kraft mot det resonemang som förs under punkt 19.1 i utredningen. Texten lyder: ”Om det från resenärens perspektiv råder tveksamhet huruvida det över huvud taget finns förutsättningar för att genomföra en resa i kollektivtrafiken ska det vara naturligt att ta det säkra för det osäkra och därmed ordna en särskilt anordnad persontransport före nyttjandet av allmänna kommunikationer.” Denna skrivning sätter hela myndighetsutövningen ur spel då det därmed blir den enskilde som har att avgöra vad han eller hon anser vara möjligt eller inte. Inte alltför sällan uppges av den enskilde alternativt närstående att resan absolut inte kan ske med allmänna kommunikationer. Näst intill lika ofta visar det sig sedan att resan fungerade bra, trots allmänna kommunikationer. Om denna skrivning kvarstår uppstår förhöjda kostnader via ett ökat behov av särlosningar det vill säga tvärtemot vad förslaget till ny lagstiftning önskar uppnå.

I det nya lagförslaget framkommer (4 kap. 3 §) att det är *funktionsnedsättningen* som ska bedömas vid prövning om rätt till färdtjänst föreligger. Detta är en förändring jämfört med dagens lagstiftning där det är *funktionshindret* som ska prövas (7 §), det vill säga effekten av en diagnos med dess eventuella efterföljande funktionsnedsättning. Om denna förändring införs i ny lagstiftning kommer detta att leda till en försvårad myndighetsutövning och därtill en utökning vad gäller personkrets med rätt till färdtjänst. Grund för tillstånd måste bedömas utifrån det individuella funktionshindret, det vill säga det kan inte vara en diagnos med dess efterföljande eventuella nedsättning av personens funktion som blir avgörande, utan det faktiska funktionshinder som detta faktiskt och konkret medför.

Socialstyrelsen definierar begreppet funktionshinder som en ”begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen”. Detta innebär bland annat att om omgivningen förändras och anpassas till de behov som en person med funktionsnedsättning har, så finns inte längre något funktionshinder. Utifrån de anpassningar som fortlöpande sker i samhället, inte minst inom gatumiljön och i den allmänna kollektivtrafiken, är det därför viktigt att skilja mellan funktionsnedsättning och

funktionshinder. I annat fall kan anpassningar, ofta till mycket höga samhällskostnader, bli näst intill meningslösa och inte komma att påverka resandet med färdtjänst och riksfärdtjänst

Möjlighet att välja utförare, möjligheten till villkor

Utredningen föreslår dessutom att resenären ska få välja utförare. Detta är en stor förändring av verksamheten från att vara en mer generell tjänst till en rent individanpassad. Detta skulle väsentligt öka kostnaderna för samhället då det omöjliggör samordning samt riskera att ge långa framkörningar/tomkörningar etc. I många fall skulle det försvåra eller helt omöjliggöra verksamheten. Utöver de ekonomiska aspekterna som detta skulle innebära finns det en uppenbar risk för diskriminering. Rätten att välja innebär även rätten att välja bort. Ska man kunna välja förare som är ”svenskfödd”, man eller har kristen tro?

I 4 kap. 4 § i lagförslaget har man tagit bort möjligheten att förena ett tillstånd till färdtjänst med villkor, om det finns särskilda skäl (9 § sista stycket nuvarande färdtjänstlag). Det är mycket olyckligt att ta bort den möjligheten. Hur gör man då till exempel med resenärer som är utåtagerande på grund av psykisk sjukdom, hjärnskada, missbruk eller demens? Där kan man i dag ha villkoret att ledsagare ska följa med vid resa. Förare kan, får och ska inte överta ledsagares uppgift och ansvar under färd. Att ta bort möjligheten att i dessa fall villkora ett tillstånd skulle innebära ett hot mot trafiksäkerheten och kan resultera i en osäker arbetsmiljö för föraren.

Möjlighet att förena ett tillstånd till riksfärdtjänst med villkor om det finns särskilda skäl bör också införas i 4 kap. 9 §, av samma skäl som när det gäller färdtjänst.

Ledsagare

Utredningen inför begreppet ”assistans” utan att definiera det. Assistans är ett vitt begrepp och kan innefatta mycket. Vi ser det som en klar utvidgning av nu gällande lagstiftning. Svenska Färdtjänstföreningen menar att begreppet inte skall användas i lagstiftningen. SFF vill med skärpa framföra att lagstiftningen måste vara tydlig och i möjligaste mån befriad från begrepp och skrivningar som kan ges en vid tolkning. Vi upplever att förslaget med dagens skrivning är otydligt och kommer att innebära stora svårigheter att tolka.

SFF anser att ”assistans” ska ersättas med ”hjälp”. Assistans är en insats enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) och ska inte användas i lagstiftningen om särskilda persontransporter. Förslaget i sin nuvarande utformning skapar oklarhet och förvirring då rätten till assistans inte är synonymt med rätten till ledsagare vid särskilda persontransporter.

Skolresor

Utredningen föreslår att i skollagen ska införas en ny paragraf, 23 kap. 11 §, med lydelsen

”Kommunen eller landstinget får överlåta sina uppgifter avseende skolskjuts enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet”.

SFF är positiv till denna möjlighet till överlåtelse och ser rationaliseringsvinster genom ökad samordning.

Parallellt med denna förändring bör även innehållet i skollagen förändras, likt lydelse i dagens lag om färdtjänst. Detta exemplifierat med text om möjlighet för villkor i det individuella beslutet, exempelvis krav på ledsagare

Sjukresor

Enligt Svenska Färdtjänstföreningens bedömning är sjukresor en verksamhet som kommer att öka alltmer bland annat mot bakgrund av de specialiseringar som sker inom vården.

Utredningen borde belyst denna verksamhet djupare.

Utredningens förslag: 3 kap. 2 § lagen om särskilda persontransporter innehåller en bestämmelse som innebär att sjukvårdshuvudmännen, utöver skyldigheten att utbetala ersättning enligt lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor, får anordna sjukresor inom det egna länet. Detta är en inskränkning mot vad som i dag gäller. Sjukresor går i dag över hela landet eller till och med ibland till annat land. Och så måste det förbli.

Vi hälsar dock med tillfredsställelse utredningens skrivning att huvudmannen får anordna resor.

Vad gäller de fordon som används kan de i många fall också användas vid stora kriser eller krig. Utredningen borde pekat på denna möjlighet.

Tillsyn

Vi finner det positivt att utredningen trycker på vikten av ett systematiskt kvalitetsarbete. Svenska Färdtjänstföreningen vänder sig dock mot den detaljreglering som man vill utveckla. Vår uppfattning är att frågan måste belysas ytterligare och då i samråd med branschen. Det är stor skillnad på tillsyn av tillståndsgivning, upphandling, fordon, transporter etc. Att dessutom finansiera denna reform genom att låta huvudmännen betala den är inte acceptabelt.

Nationellt beslutsstöd

Utredningen föreslår att det skall införas ett nationellt beslutsstöd. Man klargör inte vad exakt man avser med detta. Om man menar att man ska ha ett gemensamt IT-system så vänder vi oss starkt mot det. Hur stämmer detta med det kommunala självstyret? Avser man en gemensam databas så är det en helt annan sak.

Förslag om samverkan

De flesta huvudmän har i dag ett välutvecklat samverkansarbete såväl med olika brukarorganisationer, kommuner och entreprenörer som mellan huvudmännen. Att lagstifta om hur detta ska gå till är inte bara att lägga sig i det kommunala självstyret. Det är också

direkt olämpligt ur verksamhetssynpunkt. Detta måste den enskilda huvudmannen själva bestämma utifrån de lokala förutsättningarna och det ska inte styras genom lagen.

Kostnadsberäkning

I direktivet betonas att de förslag som utredningen lägger inte får medföra ökade kostnader för huvudmännen. Flera av de förslag som utredningen lägger strider dock mot utredningsdirektivet genom att de genererar stora kostnadsökningar Enligt Svenska Färdtjänstföreningen är de kostnadsberäkningar som utredningen gör dessutom missvisade och kostnaderna grovt underskattade. Detta inte minst då utredningen lägger förslag som hindrar en ökad samordning eller till och med kan medföra en minskad samordning. Hur en besparing på knappt 20 % (500 mkr) skall gå till framgår inte. Det ger ett intryck av glädjekalkyl. De fördyringar som de olika förslagen innebär torde vida överstiga detta.

Återigen vill vi betona att flera av de förslag som utredningen lägger dessutom strider mot utredningsdirektivet genom att de genererar stora kostnadsökningar.

Särskilda persontransporter – kommentarer till lagstiftningsförslaget

Inledningsvis konstateras att förslaget har blivit väldigt rörigt genom att blanda färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor i förslaget till lag. De olika slagen av resor bör behandlas vart och ett för sig, i tur och ordning. Nedanstående kommentarer bygger ändå på nu föreliggande förslag till lag, där de olika slagen av resor behandlas tillsammans.

1 kap. Tillämpningsområde och definitioner

1–3 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

4 § – Kommentarer till utredningens förslag

Rubrikerna Huvudman, Anordnare och Utförare:

Oklart vad skillnaden är mellan *Huvudman, Anordnare och Utförare*. Enligt nuvarande lagstiftning får vad gäller färdtjänst huvudmannen, dvs. kommunen eller RKM, anses ha ansvaret att vara anordnare utifrån skrivningen i färdtjänstlagen:

”1 § Denna lag gäller särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder (färdtjänst).” Vidare framgår detta också av 3 §: ”Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun”, och av 5 §: ”Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar myndigheten, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun.”

Förslaget gör ansvarsfördelningen mycket otydlig. Med utredningens synsätt kan till exempel ett taxibolag som både samordnar och utför trafik vara både anordnare och utförare. I den mån man upphandlar samordningstjänster så blir det en del av utföraruppdraget.

Rubriken Ledsagare:

Begreppet Hjälp bör även fortsättningsvis användas, och inte ersättas av det mångtydiga ”assistans”. Assistans är en insats enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) och ska inte användas i lagstiftningen om särskilda persontransporter. Förslaget i sin nuvarande utformning skapar oklarhet och förvirring då rätten till assistans inte är synonymt med rätt till ledsagare vid särskilda persontransporter.

4 § – Förslag till ny lydelse

Särskilda persontransporter innebär persontransporter som genomförs eller som det utgår ersättning för efter särskilt beslut.

Ledsagare är benämningen på medföljande person som resenären är i behov av hjälp ifrån under resan för att denna ska kunna genomföras.

Med kollektivtrafik och regional kollektivtrafikmyndighet avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

2 kap. Syfte med verksamheten

1 § – Kommentarer till utredningens förslag

Lagen gäller olika målgrupper, inte medborgare i allmänhet. Förslaget innebär att man är skyldig att *för alla medborgare* främja tillfredsställande persontransporter samt säkerställa likvärdiga särskilda persontransporter oavsett var i landet man bor. Detta är något som i dag regleras i kollektivtrafiklagen. Syftet med lagen måste därför specificeras och preciseras utifrån de olika målgrupper lagen gäller.

1 § – Förslag till ny lydelse

Färdtjänst är särskilda persontransporter för personer som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Riksfärdtjänst innebär rätt till ersättning för reskostnader för personer som på grund av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett dyrare sätt än andra och som i övrigt uppfyller lagens krav för tillstånd.

Skolskjuts är resor mellan en plats i anslutning till hemmet och skolan för elever som har rätt till skolskjuts enligt skollagen (2010:800).

Sjukresor innebär rätt till ersättning för resor till och från sjukvård, sjukvårdande behandling, tandvård m.m. enligt vad som anges i lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor.

Syftet med denna lag är att för ovan angivna målgrupper bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning samt att, med hänsyn tagen till olika regionala förutsättningar, säkerställa så långt möjligt likvärdiga särskilda persontransporter oavsett var i landet resenären bor. Varje huvudman ansvarar för att de kommuninvånare som har rätt till särskilda persontransporter erbjuds ändamålsenliga transporter av god kvalitet eller erhåller ersättning för kostnader för sådana transporter.

Detsamma gäller i fråga om den som är kvarskriven enligt 16 § folkbokföringslagen (1991:481) och som stadigvarande vistas inom kommunen.

2 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

3 kap. Allmänna skyldigheter för huvudmannen

1 § – Kommentarer till utredningens förslag

Viss förändring av föreslagen lagtext är nödvändig eller i varje fall rimlig. Text finns i nu gällande lagtext, att färdtjänst ska anordnas *mellan kommunen och en annan kommun om det finns särskilda skäl*, inte med i föreslagen lydelse. I propositionen till nuvarande lag (prop. 1996/97:115 s. 76) anges gällande detta följande: *Det bör även framdeles finnas en rätt att få tillstånd till färdtjänst till och från ett resmål i en annan kommun, om det finns särskilda skäl. Sådana skäl kan vara att den sökande har sitt arbete i en grannkommun eller måste göra en nödvändig serviceresor till en närliggande kommun.*

Utredningens förslag inskränker sig till följande, när det gäller rätt till resa till annan kommun:

...huvudmannen ska erbjuda

1. färdtjänst inom den egna kommunen, och
2. färdtjänst till serviceort i annan kommun. Detta gäller endast för det fall närmaste belägna centrala serviceort är i en annan kommun och om resan företas för arbete, studier, pedagogisk omsorg, dagligvaruinköp eller annat liknande syfte.

Utredningens förslag innebär som framgår, att rätt till färdtjänst över kommungräns endast ska föreligga till central serviceort i annan kommun och endast om närmaste serviceort är belägen där, vidare att resan dit företas för arbete, studier och vissa andra ändamål. Detta är en avsevärd inskränkning jämfört med nuvarande lag där lagstiftaren i förarbetena, som framgår ovan, angett att rätt till resa med färdtjänst ska föreligga för resor till arbete i en *grannkommun*, inte endast till närmaste central serviceort, dessutom endast om serviceorten är mera närbelägen än motsvarande ort i hemkommunen. Av nuvarande domstolspraxis framgår dessutom att lagen tillämpas så att inte bara resa till grannkommun utan också resa till en närbelägen kommun ger rätt till färdtjänst om ändamålet med resan är arbete eller studier. Med den skrivning utredningen föreslår skulle tusentals personer som idag har rätt att resa med färdtjänst till annan kommun för arbete eller studier förlora denna rätt. Det skulle kunna få katastrofala konsekvenser för dessa personer.

Utifrån ovanstående bör paragrafen formuleras på följande sätt:

1 § – Förslag till ny lydelse

1 § Verksamheten med särskilda persontransporter ska bedrivas på ett sådant sätt att kravet på likvärdiga transporter, med hänsyn tagen till regionala förutsättningar, så långt möjligt uppfylls. Det innebär att huvudmannen ska erbjuda

1. färdtjänst inom den egna kommunen,
2. färdtjänst till serviceort i annan kommun, under förutsättning att närmaste centrala serviceort är belägen i en annan kommun och resan företas för dagligvaruinköp eller annat liknande syfte, och
3. färdtjänst till en grannkommun eller annan närbelägen kommun om resan företas för arbete, studier eller annat liknande syfte och om skälen är att betrakta som starka.

Huvudmannen får också anordna färdtjänst i eller mellan andra kommuner. Därutöver ska huvudmannen lämna ersättning för reskostnader till de personer som efter ansökan beviljats tillstånd för riksfärdtjänst.

2 § – Kommentarer till utredningens förslag

Huvudmannen får enligt förslaget anordna sjukresor inom det egna länet. Detta är en inskränkning mot vad som i dag gäller. Sjukresor går i dag över hela landet eller till och med ibland till annat land. Detta är en nödvändighet på grund av den alltmera specialiserade sjukvården.

Föreslagen lagtext anger också att huvudmannen får anordna riksfärdtjänstresor. Detta är dock, liksom nu, helt frivilligt. Skyldigheten inskränker sig till att utge ersättning för resor som sker med riksfärdtjänst.

2 § – Förslag till ny lydelse

Huvudmannen får anordna sjukresor inom och utom det egna länet och riksfärdtjänstresor.

3 § – Kommentarer till utredningens förslag

Förslaget innebär en detaljstyrning som inte behövs. Vad är skäligt och vad är syfte? Ska en resa med riksfärdtjänst beviljas med bil eftersom resenären ska vara borta bara över dagen och en resa med kollektivtrafik tar för lång tid? Ska det faktum att resan blir omständlig med kollektivtrafik kunna betraktas som ”oskäligt”? Bedömning i varje enskilt fall sker redan idag men förslaget innebär närmast är en återgång till bistånd enligt socialtjänstlagen. Möjligheten att välja chaufför är en mycket långtgående individuell anpassning som öppnar för en fördyring, kan omöjliggöra samplanering och resultera i diskriminering. Förslaget bör tas bort.

3 § – Förslag till ny lydelse

Resa ska planeras och utföras med god kvalitet.

4 § – Kommentarer till utredningens förslag

Här bör lagtexten förtydliga att rätten att ta med hjälpmedel kan inskränkas till enbart de hjälpmedel som är förskrivna och är nödvändiga för resenärens förmåga att förflytta sig till och från fordonet samt för att förflytta sig i syfte att uträtta sitt ärende. Därtill hjälpmedel för andningshjälp. Hjälpmedel som behövs för daglig livsföring eller på annat sätt är kopplat till behov på resmålet enbart bör inte omfattas. Krav bör även kunna ställas att rullstol som används som säte i fordonet ska vara lämplig för detta ändamål. Hjälpmedel som inte är försedda med förankringsanvisningar/fästpunkter bör inte alls få tas med (exempelvis segway, cykel och liknande).

4 § – Förslag till ny lydelse

Personligt förskrivna hjälpmedel som krävs för resans genomförande och som är anpassade för transport får tas med på resan. Detsamma gäller sådana personligt förskrivna förflyttningshjälpmedel som krävs för resenärens möjligheter att kunna ta sig till och från fordonet, samt för att kunna förflytta sig på resmålet för att resans ändamål ska kunna uppnås. Förflyttningshjälpmedlen får dock inte förorsaka behov av annan fordonstyp än vad som krävs för att själva resan ska kunna genomföras och för att syftet med resan ska kunna uppnås.

4 kap. Tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst

1 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

2 § – Kommentarer till utredningens förslag

Lagförslagets skrivning ”Om den som beviljas tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst behöver ledsagare, ska tillståndet gälla även ledsagaren i samband med att en resa genomförs”

behöver förtydligas. Nuvarande skrivning är mycket vid och kan omfatta behov vid resans planering, resenärens behov av hjälp vid exempelvis påklädning, transport till fordonet, i fordonet, från fordonet och vid resmålet. Skrivningen bör istället vara tydlig att behovet av ledsagare ska vara knutet till färden i fordonet. Jämför med den skrivning som gäller idag.

2 § – Förslag till ny lydelse

Om den som beviljas tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst behöver ledsagare under resorna, ska tillståndet gälla även ledsagaren.

3 § – Kommentarer till utredningens förslag

Funktionsnedsättning bör ersättas med *funktionshinder* av skäl som framgår ovan i texten under rubriken Färdtjänst. *Resa med kollektivtrafik* bör ändras till *resa med allmän kollektivtrafik*, för att skilja resa i sådan trafik från resa i särskild kollektivtrafik, vilket sedan många är ett begrepp som på många håll används som synonym till färdtjänst. Vidare föreslås att *bekostas av det allmänna* ersätts med *bekostas av annan*. Skälet till denna ändring är att framförallt försäkringsbolag, med oförändrad formulering i lagtexten jämfört med idag, slipper bekosta resor för personer som skadats till följd av olyckor, där individuella försäkringar finns och där försäkringsbolag rätteligen bör täcka förhöjda reskostnader för den som skadats.

3 § – Förslag till ny lydelse

Tillstånd till färdtjänst enligt 3 kap. 1 § första stycket 1, 2 och 3 ska beviljas för dem som har ett funktionshinder som inte endast är tillfällig och har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med allmän kollektivtrafik.

Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionsnedsättning.

Tillståndet omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av annan.

4 § – Kommentarer till utredningens förslag

I utredningens förslag har möjligheten att förena ett tillstånd till färdtjänst med villkor, om det finns särskilda skäl (9 § sista stycket nuvarande färdtjänstlag) tagits bort. Detta är mycket olyckligt, av skäl som framgår i ovanstående text under rubriken Möjlighet att välja utförare, möjligheten till villkor. Det används idag till exempel när det gäller resenärer som är utåtagerande på grund av psykisk sjukdom, hjärnskada, missbruk eller demens etc. Tillståndet kan i sådana fall förenas med villkor om att ledsagare ska medfölja vid färdtjänstresor. Att ta bort den möjligheten kommer att kunna innebära ett hot mot trafiksäkerheten och kan resultera i en osäker arbetsmiljö för föraren

4 § – Förslag till ny lydelse

4 § Tillstånd till färdtjänst får meddelas för viss tid eller tills vidare. Tillstånd får i skälig omfattning förenas med villkor om

1. vilket färd sätt som får användas,
2. inom vilket område resor får göras, och
3. hur många resor tillståndet omfattar.

Sådana resor som kan anses vara väsentliga för resenären får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.

Om det finns särskilda skäl, får tillståndet även i övrigt förenas med ytterligare villkor.

5 § – Kommentarer till utredningens förslag

Lagtexten är med en del undantag formulerad som nuvarande 5 § riksfärdtjänstlagen. Det skulle vara önskvärt med en moderniserad lagtext. Om vissa viktiga ändringar sker i föreslagen lagtext bör den ändå kunna accepteras.

Följande ändringar föreslås:

Funktionsnedsättning ersätts med *funktionshinder* i 1 p. och 2 p. samt i sista stycket, av skäl som framgår ovan i texten under rubriken Färdtjänst. Vidare ersätts *måste resa på ett särskilt kostsamt sätt* med *måste resa på ett dyrare sätt än andra* i 1 p. Därutöver ändras *har svårigheter att resa till inte kan resa* i 2 p. eftersom utredningens formulering medför en avsevärd utökning av den personkrets som annars skulle få rätt till riksfärdtjänst. Kravet bör fortsatt vara att resa inte kan ske utan att ökade kostnader uppkommer för resenären, på grund av att resan måste ske tillsammans med ledsagare eller med annat färdssätt än allmänna kommunikationer eller lufttrafik. Slutligen ersätts *taxi med fordon av personbilstyp och ett för ändamålet särskilt anpassat fordon med specialfordon* i 5 p. av skäl som framgår ovan i texten under rubriken Riksfärdtjänst. Vidare föreslås att *bekostas av det allmänna* ersätts med *bekostas av annan* i 6 p. Skälet till denna ändring är att framförallt försäkringsbolag, med oförändrad formulering i lagtexten jämfört med idag, slipper bekosta resor för personer som skadats till följd av olyckor, där försäkringar finns och där försäkringsbolag rätteligen bör täcka förhöjda reskostnader för den som skadats. Dessutom föreslås att *En riksfärdtjänstresa ska företas mellan två av resenären ansökta adresser* stryks, av skäl som framgår ovan.

5 § – Förslag till ny lydelse

Tillstånd till riksfärdtjänstresa ska meddelas om

1. resenären till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett dyrare sätt än andra,
2. resenären till följd av funktionshindret inte kan resa utan ledsagare i kollektivtrafik eller med lufttrafik,
3. ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet,
4. resan görs inom Sverige från en kommun till en annan,
5. resan görs tillsammans med ledsagare i kollektivtrafik eller med lufttrafik eller, om det inte är möjligt, med fordon av personbilstyp eller med specialfordon, och
6. resan inte av någon annan anledning ska bekostas av annan.

Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

6 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

7 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

8 § – Kommentarer till utredningens förslag

Se kommentar till 3 kap. 5 §. *Taxi* ersätts med *fordon av personbilstyp* och *fordon som är särskilt anpassat för ändamålet* med *specialfordon*, av skäl som framgår ovan i texten under rubriken Riksfärdtjänst.

8 § – Förslag till ny lydelse

Den som beviljas tillstånd till resa med fordon av personbilstyp eller specialfordon ska betala egenavgift enligt 6 kap.

9 § – Kommentarer till utredningens förslag

Möjlighet att, förutom färd sätt, förena ett tillstånd till riksfärdtjänst med *annat villkor, om det finns särskilda skäl* bör tilläggas i paragrafen, av samma skäl som när det gäller färdtjänst, se ovan i texten under rubriken Färdtjänst.

9 § – Förslag till ny lydelse

Tillstånd till riksfärdtjänstresa får förenas med villkor om färd sätt. Om det finns särskilda skäl får tillståndet även i övrigt förenas med annat villkor.

10 § – Kommentarer till utredningens förslag

SFF instämmer i att bristande betalning av tidigare egenavgifter ska kunna vara en återkallelsegrund för tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst, liksom till övriga återkallelsegrunder. Utredningens förslag till lydelse behålls oförändrad.

10 § – Förslag till lydelse

Lagtext enligt utredningens förslag.

5 kap. Ansvarig huvudman

Av skäl som framgår ovan i texten bland annat under rubriken Allmänt, förordar SFF att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska vara ansvarig myndighet för färdtjänst och riksfärdtjänst. Härav följer att 5 kap 1 § och 3 § utgår och att 2 § ska få beteckningen 1 §. Skrivningen i utredningens förslag i 3 § gällande att *riksfärdtjänst ska anordnas* ska utgå, eftersom det inte finns någon skyldighet att anordna riksfärdtjänstresor utan endast att bevilja tillstånd och ersätta reskostnader. Vidare bör *kommunens invånare* ersättas med *folkbokförda i länets kommuner*, eftersom det får anses oklart vad som avses med kommunens invånare.

SFF anser vidare att samma skrivning som i finns i 2 kap. 1 § i utredningens förslag gällande person som är kvarskrivnen enligt 16 § folkbokföringslagen (1991:481) och som stadigvarande vistas inom kommunen ska tillföras paragrafen. Därmed föreslås paragrafen få nedanstående lydelse.

1 § – Förslag till ny lydelse

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet ska vara huvudman för färdtjänst och riksfärdtjänst. Myndigheten ansvarar för att färdtjänst anordnas och att ersättning för riksfärdtjänstresor utges för personer som är folkbokförda i länets kommuner och som uppfyller lagens krav för tillstånd.

Detsamma gäller i fråga om den som är kvarskriven enligt 16 § folkbokföringslagen (1991:481) och som stadigvarande vistas inom kommun i länet.

6 kap. Avgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst

1 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

2 § – Kommentarer till utredningens förslag

SFF instämmer i att egenavgiften för riksfärdtjänstresor ska motsvara kostnaden för resor i kollektivtrafik eller med lufttrafik. Men som framgår ovan i texten under rubriken Riksfärdtjänst motsätter sig SFF konstruktionen vad gäller det kostnadstak för resor med taxi eller ett för ändamålet särskilt anpassat fordon som utredningen föreslår. Med den konstruktionen blir det i många fall mycket mer förmånligt för den enskilde att resa med taxi än exempelvis tåg eller flyg.

Men SFF anser att egenavgiften för riksfärdtjänstresa ska motsvara kostnaden för resa med kollektivtrafik eller med lufttrafik, *oberoende av färd sätt*. SFF anser vidare att anslutningsresor till allmän kollektivtrafik och till resa med lufttrafik ska ske med färdtjänst för personer med färdtjänstillstånd. Därmed bör det endast bli aktuellt för huvudmannen att bestämma egenavgiften för anslutningsresor till och från kollektivtrafik och lufttrafik i de fall dessa resor inte kan genomföras med färdtjänst.

SFF anser också, av skäl som framgår ovan i texten under rubriken Riksfärdtjänst, att *taxi* ska ersättas med *fordon av personbilstyp* och *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon* med *specialfordon*.

Vidare bör i lagtexten användas begreppet *resa*, inte *resor*, eftersom tillstånd till riksfärdtjänst enligt 4 kap. 5 § vanligtvis beviljas för enstaka resa.

SFF föreslår därmed att 2 § i utredningens förslag utgår och att **3 § ska betecknas 2 §** och få följande lydelse.

2 § – Förslag till ny lydelse

För resa med riksfärdtjänst ska egenavgiften för resa i kollektivtrafik eller med lufttrafik motsvara resenärens faktiska biljettkostnad.

För resa med riksfärdtjänst i fordon av personbilstyp eller specialfordon ska egenavgiften motsvara kostnaden för resa med allmän kollektivtrafik eller, för resor där flyg är ett normalt färd sätt, kostnaden för resa med lufttrafik.

Egenavgiften för anslutningsresa till och från kollektivtrafik och lufttrafik bestäms av huvudmannen, i de fall sådan resa inte kan genomföras med färdtjänst.

4 § – Kommentarer till utredningens förslag

Som framgår ovan i texten under rubriken Riksfärdtjänst motsätter sig SFF att huvudmannen ska kunna besluta om reducerad egenavgift för vissa grupper av resenärer. 4 § bör därmed utgå.

4 § – Förslag till ny lydelse

Utgår.

7 kap. Kvalitetsarbete, planering och samråd

Svenska Färdtjänstföreningen finner det positivt att utredningen trycker på vikten av ett systematiskt kvalitetsarbete. SFF vänder sig dock mot den detaljreglering som man vill utveckla. Vår uppfattning är att frågan måste belysas ytterligare och då i samråd med branschen.

1–2 § – Kommentarer till utredningens förslag

Paragraferna bör omarbetas utifrån ovanstående kommentarer.

3–6 § – Kommentarer till utredningens förslag

Paragraferna bör omarbetas utifrån ovanstående kommentarer.

7 § – Kommentarer till utredningens förslag

De flesta huvudmän har i dag ett väl utvecklat samverkansarbete såväl med olika brukarorganisationer, kommuner och entreprenörer som mellan huvudmännen. Att lagstifta om hur detta skall gå till strider mot det kommunala självstyret och är direkt olämpligt ur verksamhetssynpunkt. Detta måste den enskilda huvudmannen avgöra utifrån regionala och lokala förutsättningar. Paragrafen bör därmed utgå.

7 § – Förslag till ny lydelse

Paragrafen utgår.

8 kap. Tillsyn

Svenska Färdtjänstföreningen finner utredningens förslag om att en statlig myndighet ska få i uppgift att ha tillsyn över verksamheten med särskilda persontransporter positivt. Det är dock stor skillnad på tillsyn av tillståndsgivning, upphandling, fordon, transporter etc. Samråd med företrädare för branschen måste därför föregå formulering av lagtext.

1–3 § – Kommentarer till utredningens förslag

Paragraferna omarbetas och omformuleras efter samråd med branschen.

9 kap. Sekretess och tystnadsplikt

1–4 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

10 kap. Bemyndiganden m.m.

Vi har samma synpunkter som gäller 8 kap. Att dessutom finansiera denna reform genom att låta huvudmännen betala den är inte acceptabelt.

1–2 § – Kommentarer till utredningens förslag

Paragraferna omarbetas efter samråd med branschen.

11 kap. Överklagande

1 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.