

# Trafikplan 2024 (T24)

Beslutad av regionfullmäktige 2023-02-14, § 9

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING .....	3
1.1	Från trafikförsörjningsprogram till trafikplaner .....	3
1.2	Trafikplaneringsprocessen .....	3
1.3	Resandeutveckling – resandet börjar återhämta sig efter pandemin .....	4
2	STRATEGISKA UTREDNINGAR .....	4
3	GENOMFÖRDA OCH REDAN BESLUTADE TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2022–2023 ..	5
4	TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2024 (T24).....	6
4.1	Förstärkning av trafik – behov av fler och större bussar .....	6
4.2	Tågtrafik .....	6
4.3	Regionbusstrafik (inkl. anropsstyrt och Närtrafik).....	6
4.4	Stadstrafik Östersund .....	8
5	UTBLICK 2025 OCH FRAMÅT .....	9
6	KONSEKVENSBEDÖMNING .....	9

Trafikplan 2024 (T24)  
Dnr RUN/36/2022

Handläggare  
Malin Zeidlitz  
Område Kollektivtrafik

Region Jämtland Härjedalen  
Box 654, 831 27 Östersund  
[www.regionjh.se](http://www.regionjh.se)

# 1 Inledning

## 1.1 Från trafikförsörjningsprogram till trafikplaner

Trafikförsörjningsprogrammet visar övergripande mål och inriktning för hur kollektivtrafiken i Jämtlands län ska utvecklas på sikt. Tidshorisonten för programmet är kring år 2030.

Trafikförsörjningsprogrammets mål är:

- Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar som ökar den geografiska tillgängligheten
- Ökad marknadsandel
- Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla
- Minskad miljö- och klimatpåverkan samt fossilbränslefritt 2030

Trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras bland annat genom årliga trafikplaner. Trafikplanerna innehåller förslag på förändringar av trafikutbudet. Beslut om trafikplaner fattas av regionala utvecklingsnämnden. I de fall det handlar om trafikförändringar av betydande karaktär eller då det finns behov av ökad finansiering behövs beslut även i regionfullmäktige.



Figur 1 Process för konkretisering av ambitionerna för trafiken i trafikförsörjningsprogrammet. Ambitionen är att ta fram en årlig trafikplan för utbudsförändringar.

Den årliga trafikplanen innehåller de trafikförändringar som är planerade för det aktuella trafikåret. Ytterligare trafikförändringar kan komma att genomföras som en följd av oförutsedda händelser eller särskilda beslut, liksom mindre justeringar i utbudet.

## 1.2 Trafikplaneringsprocessen

Trafikåret 2024, T24, börjar den 10 december 2023 och sträcker sig till 8 december 2024.

Tillsammans med kommunernas samhällsplanering och andra intressenter, skapas förutsättningar att utveckla kollektivtrafiken för att matcha de förändrade behoven. Ambitionen är att genomföra trafiksamråd med kommunerna i början av året, med ytterligare avstämning under hösten. Dialog sker även löpande med trafikoperatörerna. Vid större förändringar som innebär behov av ökad finansiering bör beslut fattas cirka 1 år innan planerad trafikstart.

Planeringsprocessen för Norrtågstrafiken är styrd av Trafikverkets process för fastställande av tågplan.

### 1.3 Resandeutveckling – resandet börjar återhämta sig efter pandemin

Pandemin har förändrat mycket, bland annat har den ändrat vårt sätt att arbeta och resa. Stora delar av arbetslivet har ställt om och fler ges möjlighet att arbeta på distans vilket förändrat många människors resande. Resandeutvecklingen börjar dock närma sig nivåerna som vi hade innan pandemin. Under mitten av oktober 2022 uppgick det genomsnittliga resandet till över 25 000 resor/vardag. Motsvarande veckor under 2021 var resandet 21 000 resor/vardag och innan pandemin uppgick det till cirka 26 000 resor/vardag under motsvarande veckor. Den största ökningen har skett inom stadstrafiken.

Kostnaderna för kollektivtrafiken har ökat i takt med den kraftiga prisutvecklingen på drivmedel. Höga drivmedelskostnader kan samtidigt leda till en ökad andel resenärer från biltrafiken till kollektivtrafiken. Anpassat utbud och korta restider är en förutsättning för att många ska kunna välja att resa kollektivt. Ökat antal kollektivresenärer betyder ökade biljettintäkter.

## 2 Strategiska utredningar

### Översyn närtrafik och anropsstyrd trafik

Närtrafik är en typ av servicetrafik i glesare områden som syftar till att ge grundläggande tillgänglighet till affärer och annan service, med resmöjligheter 1-3 dagar/vecka.

Anropsstyrd trafik är anpassad efter stomlinjernas avgångstider. Denna typ av trafik skall förbeställas av resenären. Konceptet har funnits länge och det finns behov av att utveckla produkten. Anropsstyrd trafik som används frekvent kan med fördel linjeläggas för att göra resmöjligheten enklare och mer tillgänglig genom att resenären behöver ha mindre framförhållning. Några linjer kanske inte används alls och kan tas bort.

En översyn av närtrafiken och den anropsstyrda trafiken föreslås i ett pilotprojekt inom en kommun för att se vilka effekter olika förändringar skulle kunna generera. Syftet ska även vara att komma fram till ett arbetssätt som kan appliceras på samtliga kommuner i länet.

### Linje- och utbudsanalys

För att tydliggöra vad målen i trafikförsörjningsprogrammet innebär har en utbudsanalys av kollektivtrafiken i länet genomförts. Syftet är att tydliggöra utbudsnivåer och planeringsprinciper för länets kollektivtrafik. Dokumentet utgör en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet och kan uppdateras vid behov. En eventuell revidering beslutas av nämnden.

### Tågstrategi för Norrtåg

Under 2021 inleddes ett arbete med att ta fram en långsiktig tågstrategi för hela Norrtågssystemet. Strategin ska dels fungera som underlag inför kommande upphandling av trafik, dels för att gemensamt skapa en långsiktig vision om inriktning för den framtida trafiken och fordonsstrategin. Norra Sverige står inför en snabb och expansiv utveckling de kommande åren. Samtidigt förbättras infrastrukturen på flera sträckor vilket kommer att förändra arbetsmarknadsregioner och tillgängligheten i alla län. Detta tillsammans med elektrifiering av järnväg i Norge öppnar helt nya möjligheter att resa med tåg. För Jämtlands län ingår att studera trafiken på Mittbanan men också att belysa kopplingen mot Norge i samband med elektrifieringen av Meråkerbanan, koppling Östersund-Gävle, Östersund-

Bräcke-Umeå<sup>1</sup> samt persontrafik på Inlandsbanan<sup>2</sup>. Norrtågsstrategin kommer att färdigställas under 2023.

### Utredningar inför trafikupphandlingar

Inför kommande trafikupphandlingar av trafiken i Ragunda och linje 40 (båda med planerad trafikstart december 2024), och SÄK 2025 genomförs översyner av trafiken.

### Trafiköversyn Berg och Härjedalen

För både Bergs och Härjedalens kommun har det identifierats ett framtida behov av en översyn av busstrafiken till följd av exploateringar i utvecklingsområden och viss befolkningstillväxt. Under pandemin upptäckte många en ökad möjlighet att arbeta på distans vilket bidragit till en trend om att allt fler ser en möjlighet att flytta permanent till områden som Klövsjö, Vemdalen, Funäsdalen och Ramundberget. Tillsammans med kommunerna och i samverkan med skolor och näringslivet ska behovet av tillkommande trafik för att förbättra möjligheterna för arbets- och studiependling ses över.

Trafiköversynen påbörjas under 2023. Beroende på utredningens resultat kan trafikförändringar bli aktuella under 2024.

## 3 Genomförda och redan beslutade trafikförändringar 2022–2023

Nedan beskrivs genomförda trafikförändringar 2022, samt beslutade trafikförändringar T23 enligt beslut i Trafikplan 2023.

Trafikår	Trafikförändring	Status	Linje
T22	Anpassning kvällstrafik från Östersund till tåg	Genomförd	Flera
T22	Anropsstyrd trafik Gunnarvattnet	Genomförd	153
T22	Bussersättning Norrtåg	Genomförd	Norrtåg
T23	Norrtåg, tredje tur till Storlien	Framflyttad, tidigast T24	Norrtåg
T23	Trafikering av ny station i Nälden	Beslutad	Norrtåg
T23	Anpassad busstrafik i Nälden	Beslutad	Flera
T23	Utökning med en dubbeltur Östersund-Hammerdal-Strömsund, planerad trafikstart 11/12 2022	Beslutad	142
T23	Utökning med tre dubbelturer Östersund-Marieby-Brunflo, trafikstart 25/08 2022	Genomförd	111
T23	Östersundslänken -omläggning av regionbusstrafik	Beslutad	Flera
T23	Stadsbuss Frösö Park och Verksmon	Beslutad/Genomförd	Flera
T23	Nytt stadsbusslinjenät och utbud	Beslutad	Flera

<sup>1</sup> Utreddes under 2021 av konsultföretaget WSP på initiativ av kommuner längs stråket (Bräcke, Kramfors, Ragunda och Sollefteå). Region Jämtland Härjedalen ingår i arbets- och styrgrupp för utredningen. Beslut att delta i arbetet fattades i februari 2021 (RUN/709/2020).

<sup>2</sup> Att utreda förutsättningarna för persontrafik på Inlandsbanan är ett behov som pekas på i trafikförsörjningsprogrammet.

## 4 Trafikförändringar 2024 (T24)

I detta kapitel redovisas preliminära trafikförändringar för T24 utifrån de omständigheter som är kända i dagsläget. Ytterligare trafikförändringar kan komma att aktualiseras under den aktuella perioden.

### 4.1 Förstärkning av trafik – behov av fler och större bussar

En förutsättning för att möta de ökade resandevolymer är att det finns plats för fler resenärer i bussarna. För att klara ytterligare ökat resande finns på sikt behov av förstärkning av trafik och det måste därför finnas utrymme i budgeten för förstärkning med fler och större fordon. Förändrade resmönster sedan kapacitetsbehovet beräknades vid upphandling av Regionbussavtalet har lett till en omlokalisering av bussar i olika storlekar för att effektivisera användandet av befintlig fordonssflotta. Vid oförutsedda händelser som till exempel inställda tåg måste det även finnas utrymme för ersättningstrafik om SJ och Norrtåg inte själva väljer att ersätta de inställda tågen med buss. Övriga förändringar som kan påverka behovet av kollektivtrafik kan vara tillfälliga flyttar av skolor där justeringar och förstärkningar blir nödvändiga.

### 4.2 Tågtrafik

#### **Tredje tur till Storlien/Trondheim med Norrtåg**

I februari 2021 fattade Regionala utvecklingsnämnden inriktningsbeslut (RUN/774/2020) om att införa en tredje tur till Storlien/Trondheim, vilket togs med i Trafikplan 2023. Det rådde dock oklarheter kring när det kunde genomföras och under 2022 stod det klar att det sköts på framtiden bland annat i väntan på att elektrifieringen av Meråkerbanan förväntas bli färdig i december 2024. Den kapacitetsförbättringen elektrifieringen möjliggör på sikt ett ökat trafikutbud längs Mittbanan. Dialog med Norge pågår kring hur trafiken ska se ut efter elektrifieringen av Meråkersbanan då det möjliggörs direkttåg utan omstigning i Storlien.

För Norrtågstrafiken i Mittstråket är planeringsinriktningen att skapa ett trafikupplägg med avgångar på fasta minuttal för att förenkla för resenärerna, och på sikt att skapa en förbättrad koppling till Trondheim.

### 4.3 Regionbusstrafik (inkl. anropsstyrt och Närtrafik)

#### **Linje 132 Östersund-Stugun-Hammarstrand**

Ytterligare morgonturer för att förbättra möjligheter till arbetspendling till verksamheter i stråket Stugun-Hammarstrand samt Östersund. Trafikförändringen innebär att linje 132 utökas med en extra tidig morgontur i vardera riktning mellan Stugun-Östersund. Från Stugun till Hammarstrand fortsätter redan befintlig tur.

För två turer på linje 132 ligger sedan länge ett uppehåll i tidtabellen för industrisemestern. Trafikförändring på linje 132 innebär att industrisemestereuppehållet tas bort och körs utan uppehåll året runt.

**Linje 315 Bispgården-Hammarstrand**

Utökning av en tur i vardera riktning mellan Bispgården och Hammarstrand mitt på dagen för att förbättra resmöjligheterna för arbets- och studiependling för de som kombinerar studier (Jämtlands Gymnasium i Bispgården, AMI-verksamhet och SFI) med arbete på olika orter. Lösningen bidrar även till bättre förbindelse mellan Bispgården och Östersund för anslutning i Hammarstrand.

**Linje 161 Östersund-Orrviken-Hackås-Svenstavik**

Många av turerna på linje 161 börjar och slutar i Hackås. Utökning av trafik till Svenstavik på vardagar förbättrar resmöjligheterna för främst arbetspendling. Trafikförändringen innebär att ytterligare en tur på morgonen förlängs och startar i Svenstavik och att en tur på kvällen förlängs så den slutar i Svenstavik.

**Linje 611 Oviken-Myrviken-Vigge-Svenstavik**

För att förbättra resmöjligheterna från främst Oviken och Myrviken till Svenstavik för både arbets- och studiependling föreslås linjeläggning av nuvarande skolbussturer. Trafikförändringen kommer att kräva ytterligare ett fordon och skapa ett bättre utbud i kollektivtrafiken för fler än skolbarnen. Lösningen ger även bättre koppling till kommunens gymnasieskola i Svenstavik. Turerna kommer inte trafikeras under sommartidtabellperioden.

**Linje 631 Funäsdalen-Vemdalen-Sveg**

I dagsläget finns ingen möjlighet att arbetspendla från Vemdalen/Hede till Funäsdalen då det helt saknas en morgontur. Att arbetspendla i motsatt riktning från Funäsdalen till Vemdalen/Hede är möjligt med befintliga turer och tider. Trafikförändringen innebär utökning av en morgontur på linje 631 från Vemdalen/Hede till Funäsdalen, vilken möjliggör efterfrågad arbetspendling på sträckan. Den nya morgonturen planeras så att den ansluter till linje 623 i Funäsdalen för möjlighet att resa vidare mot Tännadalen och Fjällnäs, det gäller dock inte under sommarperioden.

**Linje 127 Östersund-Gällö-Bräcke**

En befintlig tur på kvällen som går mellan Östersund och Gällö är stående i en timme i Gällö innan den vänder tillbaka till Östersund. För effektivare utnyttjande av fordonet förlängs den turen och går fram och tillbaka till Bräcke, trafikförändringen bidrar till att förbättra kollektivtrafikutbudet på sträckan.

**Bussanslutningstrafik i Nälden**

Som en följd av att Norrtåg börjar trafikera nya tågstationen i Nälden under T23 kommer justeringar av befintlig tidtabell för passerande bussar att genomföras. Sannolikt kommer behovet av ytterligare bussanslutningar finnas på sikt, nästa steg är att se över behoven och planera för att sätta in ny anslutningstrafik.

**Utökning av trafik Storlien**

I samband med fortsatt expanderings och tillkomst av ytterligare arbetsplatser i Storlien finns på sikt behov av att förbättra möjligheterna till arbetspendling. Många nya arbetstillfällen har skapats i och med det nya köpcentrumet Fjellhandel samt i och med nysatsningen på Storlien Högfjällshotell. Arbetsgivare i Storlien uttrycker en oro över att de har svårt att rekrytera personal för att kollektivtrafikutbudet är bristfälligt. Busslinje 571 är den enda linjen som trafikerar Storlien och den är anpassad efter skolornas ramtider och är

till stor del inställd under skolledigheter. Norrtåg trafikerar Storlien med två dagliga turer. Kollektivtrafikutbudet är inte tillräckligt för att täcka upp de olika arbetstiderna som de olika arbetsgivarna i Storlien har. Sannolikt kommer det bli aktuellt med förstärkning av trafiken i Storlien under 2023–2024.

### **Utökad trafik Åre**

I samband med att trafiken i Åre upphandlas för trafikstart december 2024 utökas produktionen med cirka 30 procent jämfört med dagens trafikutbud. Den faktiska kostnadsökningen bedöms dock bli lägre. Intäkterna från resenärerna är en betydelsefull faktor, bedömningen är att det nya avtalet ger mer trafik för i stort sett samma kostnad som nuvarande avtal. Målet är att det nya trafikupplägget i Jämtlandsstråket ska ge ett ökat resande och därmed även ökade intäkter. Jämtlandsstråket har en fortsatt utvecklingspotential och förstärks. Planerade trafikförändringar omfattar utökning av linje 157 med en konsekvent 60-minuterstrafik. Linje 155 och 156 får rakare linjesträckningar och renodlas, för en ökad enkelhet och tydlighet.

## **4.4 Stadstrafik Östersund**

### **Justering av nytt linjenät för stadstrafiken**

I T23 togs det upp att etablering av ett nytt linjenät och trafikupplägg för stadstrafiken skulle ha trafikstart i juni 2023, upphandlingen är dock överprövad och i dagsläget är det oklart när trafikstarten kan genomföras. I upphandlingen togs höjd för att utbudet i det nya upplägget för stadstrafiken skulle vara högre än den befintliga stadstrafiken. Den slutgiltiga omfattningen av trafiken och finansieringsbeslut för den nya trafiken hanteras utanför trafikplan när utfallet av upphandlingen är känt. När ett nytt oprövat linjenät väl är på plats kommer det mest troligt att behöva justeras kommande år.

### **Kollektivtrafik till flygplatsen**

Trafikering av flygplatsen Åre Östersund Airport var inte en del av upphandlingen av stadstrafiken. En utredning kring utbud och efterfrågan behöver genomföras under 2023. Genom linjelagd kollektivtrafik via flygplatsen kan tillgängligheten till flygplatsen säkerställas. En utökning av trafik kommer troligtvis behövas till T24.

### **Trafik till Verksmon**

Redan i T23 togs det höjd för förstärkning av trafik till Verksmon till följd av etablering av nya arbetsplatser. Det finns fleråriga etableringsplaner för ytterligare verksamheter och kommunen planerar för en utökning av industri/arbetsplatsområde och därför kommer det vara nödvändigt att kontinuerligt se över behovet av förstärkning av kollektivtrafik för att svara upp mot ökad resandeefterfrågan. Nästa trafikutvecklingssteg för att ytterligare förbättra möjligheterna till arbetspendling även från andra delar av länet till Verksmon är att se över möjligheterna att trafikera området med regiontrafik. Behovet av en ny hållplats i anslutning till E14 i höjd med Verksmon bör utredas.

### **Trafik till Frösö Park**

Redan i T23 togs det höjd för förstärkning av trafik till Frösö Park till följd av etablering av nya arbetsplatser. Det finns fleråriga etableringsplaner för ytterligare verksamheter i området och därför kommer det vara nödvändigt att kontinuerligt se över behovet av förstärkning av kollektivtrafik för att svara upp mot ökad resandeefterfrågan. Nästa



trafikutvecklingssteg för att ytterligare förbättra möjligheterna till arbetspendling även från andra delar av länet till Frösö Park är att utöka regiontrafiken till området.

## 5 Utblick 2025 och framåt

Nedan görs en kortare utblick kring möjliga trafikförändringar på sikt T25, vilka primärt kommer hanteras i kommande trafikplan 2025 eller senare.

Detaljplaner som i närtid kan påverka behovet av trafikutbudet och bör utredas är till exempel Betongen 1 där sällanköpshandel med tillhörande service planeras, Karlslund 2:2 där Östersunds kommun planerar för ett helt nytt område för verksamheter med närhet till E14, samt Guckuskon 2 där en ny skola ska byggas.

Dialog med Norge pågår kring hur trafiken ska se ut efter elektrifieringen av Meråkerbanan är färdig i december 2024 då det möjliggörs direkttåg utan omstigning i Storlien. Troligen möjliggör det för ett ökat trafikutbud längs Mittbanan både för SJ och Norrtåg. Med ytterligare turer kommer även förstärkningar av anslutande busstrafik bli aktuellt under T25. För Norrtågstrafiken som ska handlas upp på nytt, till trafikstart december 2025, drivs processen av Norrtåg AB i dialog med ägarna.

Utökning av trafik Krokoms - Under T23 kommer en större översyn av busstrafiken i Krokoms kommun att genomföras. Till följd av de senaste årens exploateringar och en stark befolkningstillväxt i kommunen finns på sikt sannolikt ett behov av utökad trafik. Förbättrade möjligheter för resande från Krokoms mot Frösön/Östersund via Rödön har efterfrågats. Beroende på utredningens resultat kan trafikförändringar komma att bli aktuella.

Trafiköversynen som genomförs i Berg och Härjedalen under 2023 kan på sikt leda till nödvändiga trafikförändringar kommande år.

## 6 Konsekvensbedömning

Trafikförändringarna under 2024 bedöms ge positivt bidrag till målen i trafikförsörjningsprogrammet genom förbättrade resmöjligheter och ökad tillgänglighet, framför allt för arbets- och studieresor. De samhällsekonomiska effekterna av trafikförändringarna förutses bli positiva, till exempel genom möjliggörande av arbetskrafts pendling till arbetsplatser i Hammarstrand, Funäsdalen, Svenstavik och Storlien med flera, möjliggörande av kollektivtrafikanslutning till flygplatsen, samt möjliggörande av ökat kollektivtrafikresande till jobb och studier där bussarna redan är fulla.

Uppskattad bruttokostnad, exkl. intäkter, för trafikförändringarna i T24 redovisas i tabellen nedan. För de förändringar där trafiklösning ej är utredd och för de ytterligare behov som kan komma att aktualiseras inför trafikstart, föreslås en samlad pott på cirka 3,5 miljoner kronor. Planerade trafikförändringar förväntas generera något ökade intäkter, potentialen för ökade intäkter är bättre på sikt men något lägre direkt vid införande. Preliminärt uppskattas åtgärderna generera ökade intäkter på cirka 1 miljon kronor under 2024 för att sedan öka upp mot 2,5 miljoner kronor från och med 2025 och framåt.

Jämfört med den budgetram som nämnden tilldelats för 2023 i Regionplan och budget 2023–2025 (RS/513/2022) och de antaganden som kan göras för budgetram 2024 bedöms budgetramen behöva utökas med en nettokostnad på 6,5 miljoner kronor från och med 2024 och med 5 miljoner kronor från och med 2025 och framåt för de beskrivna trafikförändringarna för T24.

<b>Trafikår</b>	<b>Trafikförändring</b>	<b>Trafikkostnad brutto (ca Mkr)</b>
T24	Förstärkning av trafik – behov av fler och större bussar	Trafiklösning ej utredd
T24	Linje 132 Östersund-Stugun-Hammarstrand	0,5
T24	Linje 315 Bispgården-Hammarstrand	0,15
T24	Linje 161 Östersund-Orrviken-Hackås-Svenstavik	0,2
T24	Linje 611 Oviken-Myrviken-Vigge-Svenstavik	0,7
T24	Linje 631 Funäsdalen-Vemdalen-Sveg	0,3
T24	Linje 127 Östersund-Gällö-Bräcke	0,1
T24	Bussanslutningstrafik i Nälden	Trafiklösning ej utredd
T24	Utökning av trafik Storlien	Trafiklösning ej utredd
T24	Utökad trafik Åre	Hanteras i process för trafikupphandling
T24	Justering av nytt linjenät för stadstrafiken	Trafiklösning ej utredd
T24	Flygbussar	Ca. 2,0
T24	Trafik Verksmon	Trafiklösning ej utredd
T24	Trafik till Frösö Park	Trafiklösning ej utredd