

# Trafikplan 2025 (T25)

Beslutad 2023-11-23, § 83 av kollektivtrafiknämnden

## Sammanfattning/bakgrund

Varje år tar område kollektivtrafik, Länstrafiken, fram en trafikplan för kollektivtrafikens utveckling under det nästkommande trafikåret. Trafikplanen är framtagen i dialog med kommuner, trafikföretag och andra intressenter.

Trafikplan 2025 (T25)  
Dnr KTN/83/2023

Handläggare  
Malin Persson Zeidlitz  
Trafik

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

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING/BAKGRUND .....	1
1 INLEDNING .....	3
1.1 Från trafikförsörjningsprogram till trafikplaner .....	3
1.2 Trafikplaneringsprocessen .....	3
1.3 Resande- och kostnadsutveckling.....	4
2 STRATEGISKA UTREDNINGAR .....	4
3 GENOMFÖRDA OCH REDAN BESLUTADE TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2023–2024 ..	5
4 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2025 (T25).....	6
4.1 Tågtrafik.....	6
4.2 Regionbuss (inklusive när- och anropsstyrdtrafik) .....	7
4.3 Stadstrafik Östersund .....	7
5 UTBLICK 2026 OCH FRAMÅT .....	8
6 KONSEKVENSBEDÖMNING .....	8

# 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 och behovet av strategiska utredningar. Beslut om trafikplaner fattas av kollektivtrafiknämnden. 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 samt de utredningar som kommer påbörjas. Ytterligare trafikförändringar kan komma att genomföras som en följd av oförutsedda händelser eller särskilda beslut, liksom mindre justeringar i utbudet.

## 1.2 Trafikplaneringsprocessen

Trafikåret 2025, T25, börjar den 9 december 2024 och sträcker sig till den 7 december 2025.

Varje år genomförs en översyn av trafikutbudet inför att trafikplan för näst kommande trafikår tas fram. Översynen hanteras i en sammanhållen process genom en nära dialog med kommunerna och andra intressenter, där trafikutbudet utformas utifrån resenärernas behov och våra mål. Tillsammans med kommunernas samhällsplanering och andra intressenter, skapas förutsättningar att utveckla kollektivtrafiken för att matcha de förändrade behoven. Trafiksamråd genomförs med respektive kommun i länet i början av året, med ytterligare avstämning under hösten. Dialog sker även löpande med de trafikföretag som är upphandlade för olika trafikavtal. Vid större förändringar som innebär behov av ökad finansiering bör beslut fattas cirka ett (1) år innan planerad trafikstart.

Planeringsprocessen för Norrtågstrafiken är styrd av Trafikverkets process för fastställande av tågplan. Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av trafik på järnvägsspåren. Tågplanen innehåller såväl tidtabell för persontåg och godståg som tidplan för banarbeten. Trafikföretagen ansöker om tåglägen och Trafikverket behandlar inkomna ansökningar tillsammans med planerade banarbeten och lämnar en grundplan till trafikföretagen vid fastställelse. Under 2022 införde Trafikverket ett nytt digitalt planeringssystem som ledde till en försenad process för T23. Planeringssystemet var en förutsättning för att driva utvecklingen av järnvägen och kunna få plats med fler tåg och arbeten i spåren. Enligt järnvägsbranschens överenskommelse ska Trafikverket fastställa tågplanen i september för kommande år, något de kommit i kapp med i år. Det innebär att tågplanen för T25 fastställs först i september 2024.

### 1.3 Resande- och kostnadsutveckling

De senaste åren har varit speciella och svåra för många delar av vårt samhälle och kollektivtrafiken är verkligen inget undantag. Kostnaderna för kollektivtrafiken har ökat i takt med den kraftiga prisutvecklingen på drivmedel, även om vi under 2023 har sett en något stagnerande kostnadsutveckling än om man jämför med 2022. 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.

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. Under pandemiåren minskade resandet kraftigt under perioder. Samtidigt som kollektivtrafiken var tvungna att upprätthålla tät trafik minskade intäkterna. Resandeutvecklingen har nu återhämtat sig efter pandemin, det genomsnittliga resandet under de första veckorna i oktober 2023 uppgick till cirka 26 000 resor/vardag vilket tangerar motsvarande veckor i oktober 2019 före pandemin. Men vi står inför ett förändrat normalläge där resandet sker på ett annat sätt än det gjorde innan pandemin. Det här ställer nya krav på att kollektivtrafiken utvecklas och anpassas i takt med våra resenärer.

## 2 Strategiska utredningar

### 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 kollektivtrafiknämnden.

### Översyn närtrafik och anropsstyrd trafik

I T24 beslutades att det ska utföras en översyn av närtrafiken och den anropsstyrda trafiken i länet. 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. Dessa resor har endast funnits i PDF: er på Länstrafikens hemsida och har alltså inte varit sökbara. Under 2023 har den anropsstyrda trafiken synliggjorts i de ordinarie tidtabellerna och därmed även blivit sökbara i reseplanerare och app. Det blir värdefullt inför översynen 2024 att få med om det genererat någon ökning i användandet. 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.

### Tågstrategi för Norrtåg

Under 2021 inleddes arbetet med att ta fram en långsiktig tågstrategi för hela Norrtågssystemet med utsikt mot 2040. 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. 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. Strategin har varit ute på remiss under 2023 och förväntas fastställas under början av 2024. Till trafikstart T26 ska Norrtåg även ha handlat upp en ny trafikoperatör.

## 3 Genomförda och redan beslutade trafikförändringar 2023–2024

Nedan beskrivs genomförda trafikförändringar 2023, samt beslutade trafikförändringar T24 enligt beslut i Trafikplan 2024.

Trafikår	Trafikförändring	Status	Linje
T23	Norrtåg, tredje tur till Storlien	Framflyttad	Norrtåg
T23	Trafikering av ny station i Nälden	Genomförd	Norrtåg
T23	Anpassad busstrafik i Nälden	Genomförd	Flera
T23	Utökning med en dubbeltur Östersund-Hammerdal-Strömsund	Genomförd	142
T23	Utökning med tre dubbelturer Östersund-Marieby-Brunflo	Genomförd	111
T23	Östersundslänken -omläggning av regionbusstrafik	Beslutad	Flera
T23/T24	Stadsbuss: utökad trafik Frösö Park och Verksmon	Beslutad/genomförd	Flera

T23	Nytt stadsbusslinjenät och utbud, trafikstart juni 2024	Beslutad/planeras	Flera
T24	Förstärkning av trafik – behov av fler och större bussar	Beställda	Flera
T24	Utökning av tidig morgontur i vardera riktning mellan Östersund -Stugun, trafikstart december 2023. Även industrisemesteruppehållet tas bort fr. sommaren 202	Beslutad/planeras	132
T24	Utökning av turer i vardera riktning mellan Bispgården och Hammarstrand, trafikstart december 2023	Beslutad/planeras	315
T24	Förlängning av tur från Hackås till Svenstavik, trafikstart december 2023	Beslutad/planeras	161
T24	Linjeläggning av nuvarande skolskjutsturer från Oviken/Myrviken till Svenstavik, trafikstart december 2023	Beslutad/planeras	611
T24	Ny morgontur från Vemdalen/Hede till Funäsdalen, trafikstart december 2023.	Beslutad/planeras	631
T24	Förlängning av tur från Gällö till Bräcke, trafikstart december 2023	Beslutad/planeras	127
T24	Bussanslutningstrafik i Nälden	Beslutad	Flera
T24	Utökning av trafik Storlien	Beslutad/genomförd	571
T24	Utökad trafik Åre, trafikstart juni 2024	Beslutad/planeras	Flera
T24	Justering av nytt linjenät för stadstrafiken	Beslutad/framflyttad	Flera
T24	Kollektivtrafik till flygplatsen	Beslutad	

## 4 Trafikförändringar 2025 (T25)

I det här avsnittet redovisas preliminära trafikförändringar för T25 utifrån de omständigheter som är kända i dagsläget. Ytterligare trafikförändringar kan komma att aktualiseras under den aktuella perioden. Under det gångna året har vi lagt ett större fokus på att säkra upp vår ekonomi genom att försöka få fler att åka kollektivt och på så vis öka intäkterna. Kostnadskrävande satsningar får stå tillbaka i och med det ansträngda ekonomiska läget. Trafikplan 2025 omfattar inga kostnadsdrivande satsningar.

### 4.1 Tågtrafik

Basutbudet för Norrtågstrafiken inom Jämtland kommer att förbli oförändrat som det är nu fram till minst T25 då de har ett nytt trafikoperatöravtal på plats. Basutbudet på vardagar utgörs av nio dubbelturer mellan Östersund-Sundsvall, fem dubbelturer mellan Östersund och Duved samt två dubbelturer mellan Duved och Trondheim.

Norrtåg har tagit fram en tågstrategi 2040 där basutbudet föreslås utvecklas till takttrafik och utökas till timmestrafik på sträckan Östersund – Sundsvall samt varannan timmestrafik Östersund – Åre/Duved. Tågplanen för 2025 fastställs som tidigare nämnt först i september

2024. Ett högre turutbud är viktigt för den regionala utvecklingen och för att kunna öka attraktiviteten på Mittbanan.

## 4.2 Regionbuss (inklusive när- och anropsstyrtrafik)

### Utökad trafik i Ragunda och på linje 40

En trafikförändring till T25 sker i samband med etableringen av det nya trafikavtalet i Ragunda och för linje 40, som har trafikstart i mitten på december 2024. Trafikproduktionen utökas med cirka 10 procent jämfört med dagens trafikutbud, detta kan ske utan någon kostnadsökning då kostnaden för det nya avtalet är lägre än det nuvarande trots utökningen. Målet är att den nya trafiken ska ge ett ökat resande och därmed även ökade intäkter. Planerade trafikförändringar omfattar bland annat utökning av trafiken på linje 30. Ny turer mellan Hammarstrand och Liden, både på morgonen och eftermiddagen i båda riktningarna på vardagar. Turerna har koppling till befintliga turer på sträckan Liden – Sundsvall och tåg mot Stockholm. En tur som endast går på måndagar från Hammarstrand mot Liden/Sundsvall utökas så den går alla vardagar. En annan tur med avgång från Bispgården på fredagar förlängs och startar i Hammarstrand och även den utökas till att gå samtliga vardagar under skoltid. En annan förändring som genomförs är en tidsanpassning av Linje 40 för gymnasieelever som ska mot Sollefteå och Örnsköldsvik ska få mindre väntetid innan de kan åka hem från skolan. Ytterligare justering görs även på linje 40 i andra riktningen för att dels få till bättre arbetspass för bussförarna på den sträckan, dels bättre anpassa ankomsttiden i Östersund för de som arbetar på sjukhuset. För att förbättra resmöjligheterna och möjliggöra arbetspendling för boende på södra sidan Indalsälven i Öratjärn, Böle, Guldalen och Kullsta sätts en ny sträcka in på linje 310 till och från Hammarstrand, en tur på morgonen och en dubbeltur på eftermiddagen som även möjliggör vidare resa mot Östersund eller Sundsvall. En tur på söndagar på linje 233 med lågt antal resande tas bort.

### Anpassning mot tåg

Till T25 finns en ambition att ytterligare förbättra regionbussarnas anpassning mot tåg. Tidigare har senareläggning av viss kvällstrafik från Östersund genomförts för att invänta snabbkvällståget från Stockholm. Visst ökat fokus läggs därför nu på att se över möjligheterna att tidigarelägga morgontrafik till Östersund för koppling till snabbmorgontåget till Stockholm. Trafikförändringarna innebär ingen utökning av trafik i första hand, utan avses genomföras med befintliga fordon genom justering av tidtabellerna. Olika trafikslag, i det här fallet tåg och buss, kompletterar varandra och skapar vid samordning tillsammans ett samlat kollektivtrafiksystem som på ett bättre sätt möter fler resenärers resbehov.

## 4.3 Stadstrafik Östersund

### Justering av nytt linjenät för stadstrafiken

Upphandlingen av trafiken för det nya linjenätet för stadstrafiken i Östersund blev försenat till följd av en överprövning. När trafikplan 2024 beslutades var det fortfarande inte känt när trafikstarten skulle kunna genomföras. Under 2023 har avtal kunnat skrivas och trafikstart för den nya trafiken är satt till juni 2024. När ett nytt oprövat linjenät väl är på plats kommer det mest troligt att behöva justeras kommande år, vilket nu landar i trafikår 2025.



### **Kollektivtrafik till flygplatsen**

Eftersom trafikering av flygplatsen Åre Östersund Airport inte var en del av upphandlingen av stadstrafiken beslutades det i T24 att en utredning kring utbud och efterfrågan behövdes genomföras under 2023. Den är påbörjad men dock inte färdig vid dags dato. En utökning av trafiken av något slag mellan Östersund och flygplatsen kommer behövas till juni 2024. Troligtvis behöver den ses över och eventuellt justeras under trafikår 2025.

## **5 Utblick 2026 och framåt**

Nedan görs en kortare utblick kring möjliga trafikförändringar på sikt, vilka primärt kommer hanteras i kommande trafikplan 2026 eller senare.

Nära dialoger förs med kommunerna om kommande etableringar och pågående detaljplaner för att i ett så tidigt skede som möjligt fånga upp behovet om eventuella framtida utökningar av trafikutbudet.

Under 2023 och 2024 genomförs trafiköversyner i Krokomb, Berg och Härjedalen. På sikt kommer det sannolikt finnas ett behov av utökad trafik inom samt till och från dessa kommuner. Rödön är ett exempel där det har varit stor inflyttning senaste åren men där trafikutbudet fortfarande är väldigt knapphändigt. Ett sätt att öka utbudet skulle kunna vara att köra viss trafik från Åre och Krokomb via Rödön.

En utökning av Norrtågstrafiken i enlighet med Norrtågsstrategi 2040 skulle innebära en rejäl utökning av trafiken mellan både Östersund och Sundsvall samt mellan Östersund och Åre/Duved. Målbilden är timmestrafik mellan Östersund och Sundsvall samt varannan timmestrafik mellan Östersund och Åre/Duved. Stora möjligheter finns att utveckla och förstora arbetsmarknadsregionerna och öka resandet.

## **6 Konsekvensbedömning**

Trafikförändringarna under 2025 bedöms ge ett något positivt bidrag till målen i trafikförsörjningsprogrammet genom förbättrade resmöjligheter och ökad tillgänglighet, framför allt för arbets- och studieresor. Det finns en förväntning om att pågående och redan beslutade trafikförändringar under 2024 kommer leda till ett ökat resande och därmed ökade intäkter. Vid upphandling av nya trafikavtal finns det goda möjligheter för trafikutveckling. Till följd av en bra upphandling för Ragundatrafik och linje 40 kan utökningen av dagens trafikutbud i det nya trafikavtalet, med trafikstart i december 2024, genomföras utan någon kostnadsökning. Det nya avtalet ger mer trafik för en lägre kostnad än vad det nuvarande avtalet har. Därtill kan vi lägga till att utökningen av trafiken förväntas generera ytterligare intäkter.

Utgångspunkten för arbetet med Trafikplan 2025 är att anpassa verksamheten till resbehoven och en ansträngd ekonomi. De trafikförändringar som redovisas i Trafikplan 2025 bedöms inte leda till ett behov av utökad budgetram då de inte innebär några ekonomiska satsningar.