

Förslag: Remissutgåva Trafikförsörjningsprogram Jämtlands län 2021-2026

Beslutad 2020-05-12, av Regionala utvecklingsnämnden

Förord

*Detta är en remissutgåva av trafikförsörjningsprogram för Jämtlands län 2021-2026.
Förhoppningen är vi ska få in ytterligare synpunkter och inspel som lägger grunden för hur
vi utvecklar framtidens kollektivtrafik tillsammans!*

Förslag: Remissutgåva Trafikförsörjningsprogram Jämtlands län 2021-2026
Dnr RUN/287/2019

Handläggare
Erik Sjaunja
Infrastruktur och kommunikationer

Region Jämtland Härjedalen
Box 654, 831 27 Östersund
www.regionjh.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD.....	1
1 ETT STRATEGISKT PROGRAM FÖR KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING.....	4
1.1 Vad är ett trafikförsörjningsprogram?	4
1.2 Process.....	4
2 NULÄGE OCH UTMANINGAR.....	5
2.1 Behovet av kollektivtrafik i Jämtland Härjedalen	5
2.2 Digitalisering, elektrifiering och ökat fokus på hållbarhet påverkar kollektivtrafiken	6
2.3 Kollektivtrafiken i länet.....	7
2.3.1 Tågtrafik.....	7
2.3.2 Busstrafik och taxi	8
2.4 Krisberedskap	9
3 MÅL	10
3.1 De globala hållbarhetsmålen lägger grunden.....	10
3.2 Nationella mål.....	10
3.3 Regionala mål för kollektivtrafiken.....	11
3.3.1 Mål: Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar som ökar den geografiska tillgängligheten 12	
3.3.2 Mål: Ökad marknadsandel	12
3.3.3 Mål. Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla	13
3.3.4 Mål. Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefrött 2030	13
4 STRATEGIER – SÅ NÅR VI MÅLEN	14
4.1 Resenären i fokus	14
4.2 Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen.....	15
4.3 Dra nytta av digitaliseringens möjligheter.....	15

4.4	Utveckla utbudet i de starka regionala stråken	16
4.5	Utveckling av stadstrafiken i Östersund	17
4.6	Utveckla resmöjligheter utanför stomstråken – våga testa innovativa lösningar	17
4.7	Öka tillgängligheten till och inom kollektivtrafiken	18
4.8	Välj rätt drivmedel	18
4.9	Fokus på kommande trafikupphandlingar – kravställning och uppföljning	19
5	GENOMFÖRANDE	20
5.1	Beslut om allmän trafikplikt	20
5.2	Kommersiell trafik	20
5.3	Tillköp av trafik	20
5.4	Ansvar och roller kopplade till kollektivtrafiken i länet	20
5.5	Samverkan med kommunerna	21
6	EKONOMI	22
7	UPPFÖLJNING	22
8	BILAGOR	23
	Bilaga 1. Resande per linje i den upphandlade busstrafiken	23
	Bilaga 2. Trafikavtal	23
	Bilaga 3. Tillgänglighet hållplatser och linjer	23
	Bilaga 4. Samråd	23

1 Ett strategiskt program för kollektivtrafikens utveckling

1.1 Vad är ett trafikförsörjningsprogram?

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

Trafikförsörjningsprogrammet är strategiskt till sin natur och kan ses som en politisk viljeinriktning för kollektivtrafiken. Programmet ska stödja den regionala utvecklingsstrategin och andra övergripande samhällsmål. Programmet är ett underlag för beslut om allmän trafikplikt, vilket är den trafik som samhället avser att upphandla. Förhoppningen är att programmet också ska vara ett stöd för många av länets aktörer i arbetet med att utveckla regionen.

Trafikförsörjningsprogrammet ger den övergripande målbilden för kollektivtrafikens utveckling, och pekar på vilka strategier som är viktiga att fokusera på för att nå målen. Mer konkreta åtgärder behöver hanteras i andra styrdokument och processer, inte minst vid nya trafikupphandlingar och den fortlöpande trafikplaneringen. Fokus ligger på den *regionala kollektivtrafiken* som är kollektivtrafik huvudsakligen avsedd för vardagsresande. Samtidigt har ansatsen varit att bredda perspektiven kring hållbart resande, och beskriva vilken roll kollektivtrafiken har i det sammanhanget.

Effektmålen är:

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

I lagen om kollektivtrafik (2010:1065) finns krav på innehållet i programmet. Programmet ska bland annat redovisa mål för kollektivtrafiken, behovet av regional kollektivtrafik i länet, åtgärder för att skydda miljön och mål och åtgärder för tillgänglighetsanpassning. Programmet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik, både kommersiell trafik och trafik som samhället tar ansvar för genom beslut om allmän trafikplikt.

I Jämtlands län utgörs den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM), av Regionala utvecklingsnämnden inom Region Jämtland Härjedalen. RKM fattar bland annat beslut om allmän trafikplikt.

1.2 Process

Beslut att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2021-2026 fattades i juni 2019 av Regionala utvecklingsnämnden i Region Jämtland Härjedalen.

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram i brett samråd med andra aktörer. Utöver löpande samråd och dialog har programmet skickats ut på remiss (samtidigt som regional utvecklingsstrategi) till kommuner, angränsande län, trafikföretag och organisationer.

[Kompletteras]

2 Nuläge och utmaningar

2.1 Behovet av kollektivtrafik i Jämtland Härjedalen

Kollektivtrafiken är en av flera lösningar för omställning till ett mer hållbart samhälle. Det grundläggande uppdraget är att skapa tillgänglighet för de människor som bor och verkar i länet genom att erbjuda miljöanpassade resmöjligheter på ett sätt som inkluderar människor och är socialt och ekonomiskt hållbart.

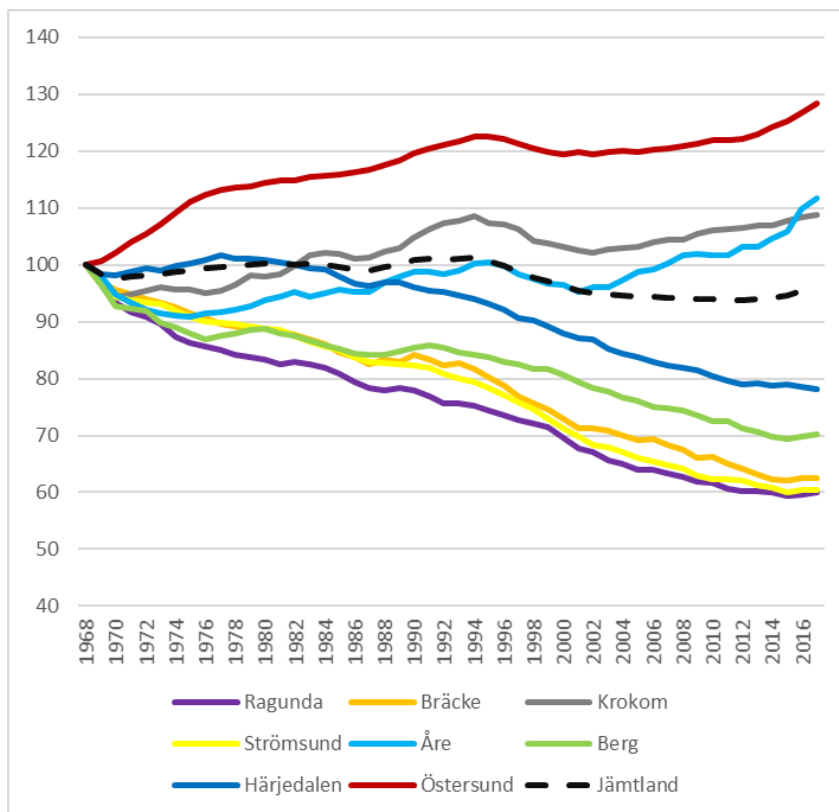
Kollektivtrafiken behöver dels anpassas för de trender som finns i samhället, men är också ett verktyg för att stödja den önskade utvecklingen. Kollektivtrafiken är ett strategiskt verktyg som möjliggör arbets- och studiependling, tillgång till fritidsaktiviteter, kultur och nöjen samt resor för inköp och annan service. För besöksnäringen, som är betydelsefull i stora delar av länet, kan kollektivtrafiken underlätta för de människor som besöker länet och för möjligheterna att rekrytera personal till turismdestinationer. Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem gör det möjligt att svara upp mot olika typer av resbehov.

Utmaningarna för kollektivtrafiken varierar geografiskt. I de glesare delarna finns till exempel en stor utmaning i att skapa grundläggande resmöjligheter, och i de delar som växer behöver kollektivtrafiken ytterligare kapacitet för att därmed bidra till ett trafiksystem som i sin helhet blir mer effektivt och hållbart.

Hur kollektivtrafiken utformas i regionens centrum Östersund har stor betydelse för hela länet. Östersund, som är länets enda stad, har också särskilda utmaningar vad gäller exempelvis kapacitet, buller, luft och framkomlighet. Utöver regioncentrum har även länets centralorter (framför allt kommunhuvudorterna, men även andra viktiga centrum i kommunerna) en viktig roll. Dessa orter är inte bara inpendlingsorter utan även tydliga centrum i kringliggande pendlingsområden, och viktiga för offentlig service. Storregionalt finns också behov av resmöjligheter till andra län och även över landsgräns.

Landsbygderna i länet är stora och uppvisar olika utvecklingsmönster. För de glesare delarna är det en utmaning att skapa en användbar kollektivtrafik då resandeunderlaget är begränsat. Fjällområdena karaktäriseras bland annat av kraftiga säsongsvariationer i befolkning och aktivitet, vilket också ställer särskilda krav på kollektivtrafiken.

Befolkningen i länet har legat på en relativt stabil nivå sedan 70-talet, men med stora variationer inom länet. Kommunerna Östersund, Krokom och Åre utmärker sig med en positiv befolkningsutveckling medan övriga kommuner minskat vilket innebär utmaningar. Andelen äldre har samtidigt ökad.



Figur 1 Befolkningsutveckling i länets kommuner 1968-2017. Index 1968=100. Källa: SCB/Strukturanalys för Jämtlands län, 2019-11-05

2.2 Digitalisering, elektrifiering och ökat fokus på hållbarhet påverkar kollektivtrafiken

Teknikutveckling och andra förändringar i samhället påverkar kollektivtrafiken. Nedan sammanfattas några större trender som bedöms vara särskilt betydelsefulla.

Ökat fokus på klimatfrågan och hållbar utveckling är positivt för kollektivtrafiken, som delvis är ett svar på frågan om hur samhället kan ställas om.

Digitalisering och teknikutveckling ger nya möjligheter i planeringen av transportsystemet. Nya digitala tjänster har potential att göra det lättare att resa kollektivt, och att kombinera kollektivtrafik med andra transportslag. Nya typer av mobilitet kan vara en del i att skapa ett mer hållbart resande. Senaste åren har låncykelsystem, elsparkcyklar och bilpoolslösningar blivit vanligare – och den traditionella kollektivtrafiken och taxi kan ses som en del i ett större system av delade transporter.

En annan stark trend är elektrifieringen. Inom busstrafiken elektrifieras framförallt stadstrafik där den emissionsfria driften ger störst miljönyttor. Samtidigt blir även biltrafiken mer eldriven, vilket blir en utmaning för kollektivtrafiken då den rörliga kostnaden för bilresor blir avsevärt lägre än med traditionella drivmedel. Elektrifieringen av hela transportsystemet innebär nya gränssnitt, där exempelvis pendlarparkeringar kan utrustas med laddmöjligheter.

Autonoma och självkörande fordon är under utveckling. Inom kollektivtrafiken är det dock framförallt mindre självkörande bussar som etablerats på vissa platser i Sverige, men utvecklingen kan förväntas fortsätta.

2.3 Kollektivtrafiken i länet

Den regionala kollektivtrafiken i länet är till största del upphandlad. Region Jämtland Härjedalen fattar beslut om allmän trafikplikt för den upphandlade trafiken. Trafiken utförs sedan av trafikoperatörer genom ett antal trafikavtal (se bilaga 2). Även kommersiell kollektivtrafik finns i viss omfattning.

2.3.1 Tågtrafik

Persontrafik på järnväg i Jämtland Härjedalen finns längs Inlandsbanan, Mittbanan och Norra stambanan. Nedan beskrivs trafiken övergripande.

Trafiken på Inlandsbanan

Den befintliga persontågstrafiken på Inlandsbanan är i huvudsak inriktad på turism under delar av året. Tågtrafiken drivs kommersiellt och är i princip uppdelad på de två sträckorna Mora-Östersund och Östersund-Gällivare. Inlandsbanan AB har som inriktning att etablera ytterligare persontrafik på banan. Det finns potential att korta restiderna på Inlandsbanan genom förbättrad infrastruktur.

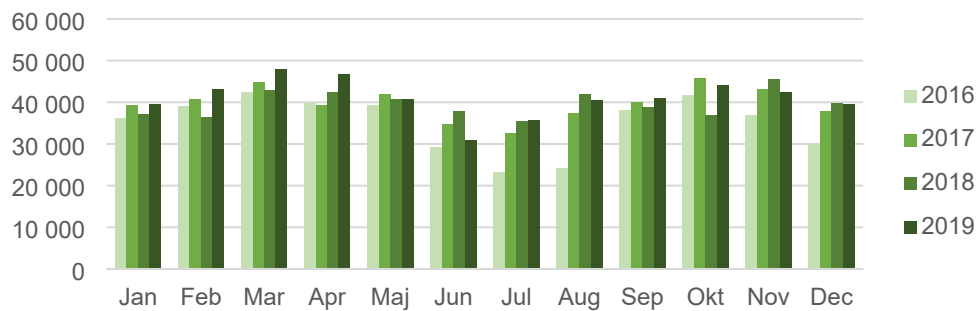
Fjärrtågstrafik

Övrig fjärrtågstrafik i länet ger dagliga tågförbindelser i stråket Jämtland-Stockholm. Trafiken drivs kommersiellt och är inriktad på sällanresor. Nattågstrafik Jämtland-Stockholm är upphandlad av Trafikverket.

Norrtågstrafiken

På Mittbanan trafikerar Norrtåg stråket Sundsvall-Östersund-Storlien. Vid Storlien finns bytesmöjlighet till Trondheim. Norrtåg AB ägs till en fjärdedel av Region Jämtland Härjedalen, tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten. Trafiken har statlig medfinansiering.

Inom tågtrafiken har Norrtågstrafiken störst karaktär av regional kollektivtrafik med ett dagligt vardagsresande. Vardagar trafikerar Norrtåg med 9 dubbelturer Sundsvall-Östersund, 5 dubbelturer Östersund-Åre/Duved och 2 turer till Storlien. Helger är utbudet mindre. Resandeutvecklingen de senaste åren har varit positiv.



Figur 2 Resandeutveckling i Norrtågstrafiken på Storlien-Östersund-Sundvall 2016-2019.

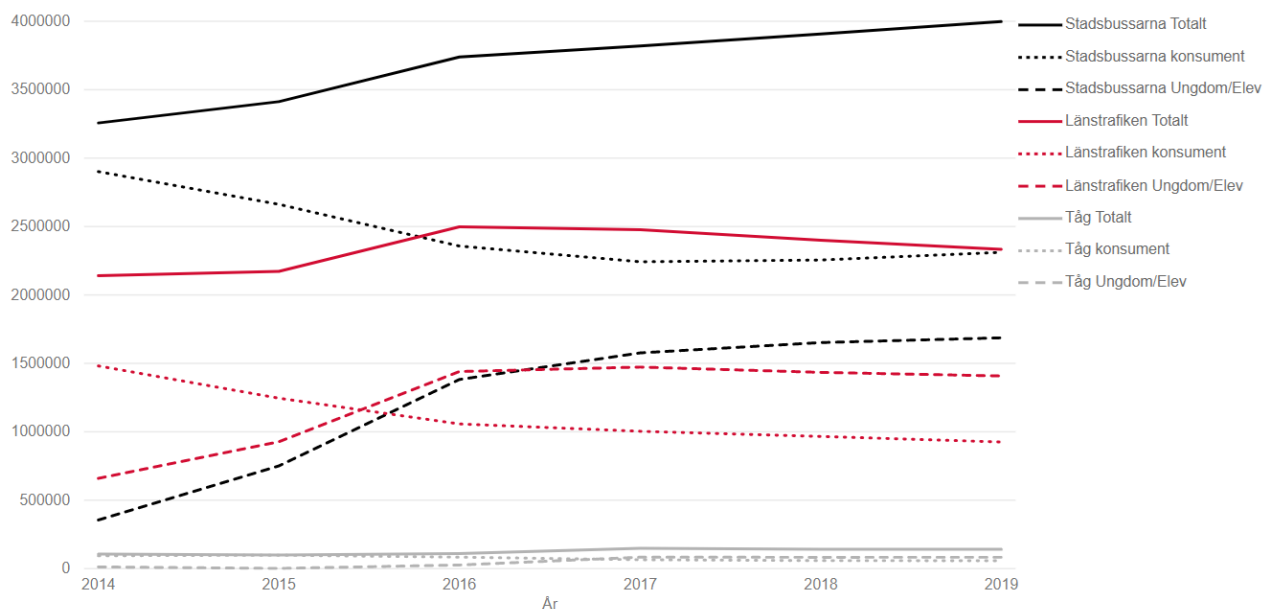
Längs Mittstråket är en inriktning att skapa ett trafikupplägg med avgångar på fasta minuttal för att förenkla för resenärerna, och på sikt att skapa en förbättrad koppling till Trondheim.

2.3.2 Busstrafik och taxi

Länstrafiken

Ryggraden i Länstrafiken är stomstråken och stomlinjerna som binder samman kommunernas centralorter med regioncentrum Östersund. En stor del av den övriga busstrafiken är linjer som är anpassade efter skolornas ramtider, men samtidigt också möjliggör andra typer av resor.

Figuren nedan visar resandeutvecklingen med Länstrafiken och Stadsbussarna (mer information i bilaga 1).



Figur 3 Resandet med Länstrafiken 2014-2019. Ökningen av resandet 2015-2016 förklaras bland annat av införandet av ungdomskort i flera kommuner och asylboenden.

Till och från länet finns också ett antal interregionala busslinjer.

Närtrafik och anropsstyrd trafik

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

Anropsstyrd trafik är anpassad efter stomlinjernas avgångstider. Denna typ av trafik måste förbeställas av resenären.

Stadstrafik Östersund

Linjenätet består av cirka 10 linjer och trafiken sker med stadsbussar. Eldrift har delvis införts. Fler än 6 av 10 resor i den samhällsupphandlade busstrafiken sker inom stadstrafiken.

Särskild kollektivtrafik

Särskild kollektivtrafik är ett samlingsbegrepp för den typ av resor som är riktad till särskild grupp eller kräver särskilt tillstånd att resa med, till exempel färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjutsar. Trafiken samordnas även med den anropsstyrda allmänna kollektivtrafiken.

Sex av länets åtta kommuner har uppdragit till regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) att verkställa kommunens samtliga uppgifter avseende färdtjänstverksamhet, inklusive myndighetsutövning. Priset för en färdtjänstresa motsvarar cirka 150% av biljettpriset för en kontantbetalande vuxen i Länstrafiken, och med ett takpris för resor längre än 170 km. För riksfärdtjänst är priset kopplat till resans längd och resenärens ålder.

Kommersiell busstrafik

Det finns även viss busstrafik som drivs på kommersiell grund. Trafiken finns främst i turismområden och är säsongsbetonad. Det finns även kommersiell mer långväga busstrafik.

Taxi

Närtrafik och anropsstyrd trafik, och delar av den särskilda kollektivtrafiken, utförs av taxibolag genom upphandlingar. Kommersiell taxitrafik finns i varierande utsträckning tillgänglig i stora delar av länet. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

2.4 Krisberedskap

Krisberedskap inom kollektivtrafiken handlar om att ha en god beredskap och krishanteringsförmåga så att verksamheten fungerar oavsett yttre omständigheter. Det behöver kartläggas vilka delar inom kollektivtrafiken som är att betrakta som *samhällsviktig* verksamhet och det ska beskrivas i beredskapsplaner hur verksamheten ska kunna upprätthållas vid inträffad kris.

Vid kris ska trafiken upprätthållas i så hög utsträckning som möjligt. Vid normala driftstörningar utgår prioriteringen från att så få resenärer som möjligt ska påverkas negativt av händelsen. Samtidigt görs en avvägning mot konsekvenserna i det specifika fallet, för att inte resenärer ska drabbas orimligt hårt om det till exempel saknas alternativa

resmöjligheter. Den faktiska lösningen görs utifrån lokala förutsättningar som depåer och tillgång till fordon. Detta synsätt är även vägledande i en krissituation.¹

¹ Krisberedskapsplan för Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län, 2020-02-25

3 Mål

3.1 De globala hållbarhetsmålen lägger grunden

Flera av de 17 globala hållbarhetsmålen är högst relevanta för planeringen av kollektivtrafiken. Att utgå från de globala hållbarhetsmålen är ett sätt att säkerställa att planeringen av trafiksystemet utgår från en helhetssyn.



Nedan sammanfattas några av de kanske mest tydliga kopplingarna mellan Agenda 2030 och kollektivtrafiken:

- ✓ **Mål 3 God hälsa och välbefinnande** – Bidrag till trafiksäkerhet och aktiv mobilitet.
- ✓ **Mål 5 Jämställdhet** – Fördelning av makt, inflytande och resurser i planering av trafiksystemet. Män och kvinnor har olika resmönster.
- ✓ **Mål 7 Hållbar energi för alla** – Kollektivt resande är oftast energieffektivt. Val av drivmedel betydelsefullt.
- ✓ **Mål 8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt** – Kollektivtrafikens bidrag till regionens utveckling. Upphandling och organisering av trafik påverkar arbetsvillkor.
- ✓ **Mål 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur** – Hur transportsystemets och kollektivtrafikens infrastruktur utvecklas.
- ✓ **Mål 10 Minskad ojämlikhet** – Kollektivtrafikens bidrag till ett inkluderande samhälle.
- ✓ **Mål 11 Hållbara städer och samhällen** – Senast 2030 ska det finnas tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla.
- ✓ **Mål 12 Hållbar konsumtion och produktion** – Om hur företag och människor ställer om till hållbarhet (tex upphandlingar, livsstilar, naturresurser)
- ✓ **Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna** – Kollektivtrafikens egna klimatavtryck, men också möjlighet att skapa överflyttning från privatbilism.
- ✓ **Mål 15 Ekosystem och biologisk mångfald** – Kollektivtrafikens miljöpåverkan.

3.2 Nationella mål

Nationellt är transportpolitikens övergripande mål att att *Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål:

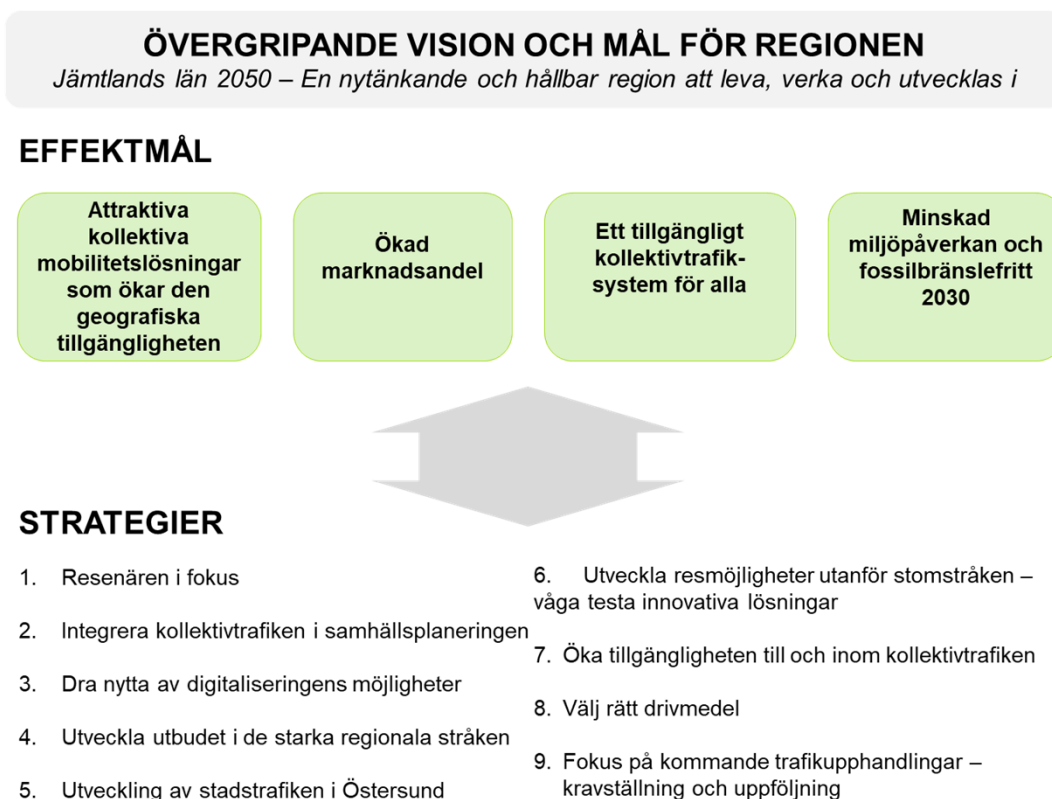
- Funktionsmålet handlar om att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämnt och likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet handlar om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Sveriges riksdag har också beslutat att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösa, utan att orsaka problem utanför Sveriges gränser. Därutöver finns 16 miljökvalitetsmål där många är relevanta för kollektivtrafiken.

3.3 Regionala mål för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken ska stödja den vision för länet som manifesteras i den regionala utvecklingsstrategin. Ett annat strategiskt viktigt styrdokument är länets klimat- och energistrategi, som innebär att regionen årligen ska minska klimatutsläppen med 10% under perioden 2020-2030 och vara fossilbränslefritt 2030. Drygt 60 procent av länets utsläpp av växthusgaser kommer från transporter och arbetsmaskiner, där personbilar är den enskilt största utsläppssektorn i länet (ca 30 procent). Att överföra bilresor till kollektivtrafik och andra typer av hållbara resor är en viktig pusselbit. Andra åtgärder som har bäring på kollektivtrafiken är kombinerade resmöjligheter, samhällsplanering, elektrifiering och att stimulera teknik- och innovationsutveckling.

Effektmål visar vad kollektivtrafiken ska bidra till i samhället. Figuren nedan visar hur effektmålen och strategierna (se kap 4) i trafikförsörjningsprogrammet förhåller sig till regionens övergripande vision och mål.



Figur 4 Mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling.

3.3.1 Mål: Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar som ökar den geografiska tillgängligheten

Vad innebär målet?

Målet handlar om att erbjuda goda resmöjligheter som svarar upp mot resenärernas och samhällets behov. Kollektivtrafiken ska bidra till vidgade arbetsmarknader, studiemöjligheter, tillgång till kultur och nöjen, attraktiva livsmiljöer, kompetensförsörjning och länets utveckling. En attraktiv kollektivtrafik ökar regionens konkurrenskraft och attraktivitet även för besökare och människor som vill flytta till länet. Att kollektivtrafiken är attraktiv för resenärerna gör att fler väljer att resa hållbart.

Hur når vi dit?

Trafikutbudet och utformningen av kollektivtrafiksystemet, i kombination med andra trafikslag och mobilitetstjänster, är avgörande. En utmaning är att hitta balansen mellan grundläggande tillgänglighet och satsningar i områden där resandepotentialen är störst.

Måltal²

	Nuläge (2019)	2025	2030
Avgångstider passar mina behov	36%	Måltal ej satt	Måltal ej satt
Nöjdhet	Kompletteras	Måltal ej satt	Måltal ej satt

3.3.2 Mål: Ökad marknadsandel

Vad innebär målet?

Målet handlar om att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot privatbilismen. En ökad marknadsandel för kollektivtrafiken ger i sig positiva samhällsnyttor (miljö, klimat, trafiksäkerhet, hälsa, minskad trängsel och attraktiva städer etc³) men också förutsättningar för en positiv spiral där ett ökat resande kan möjliggöra ytterligare utveckling av trafiken.

Hur når vi dit?

Trafikutbudet och utformningen av kollektivtrafiksystemet, i kombination med andra trafikslag, är avgörande för att nå målet. För att nå målet bör satsningar prioriteras där det finns stor potential till överflyttning. Det finns också åtgärder och styrmedel på nationell som kommunal nivå som har stor betydelse. Åtgärder som minskar bilanvändningen bör kombineras med åtgärder som stärker de hållbara trafikslagens konkurrenskraft. Eftersom marknadsandelen för kollektivtrafik sätts i relation till det totala motoriserade resandet ger även en överflyttning från bil till gång och cykel en positiv effekt för marknadsandelen.

Måltal⁴

	Nuläge (2019)	2025	2030
Marknadsandel totalt i länet	13,9%	Måltal ej satt	Måltal ej satt

² Mäts i Kollektivtrafikbarometern, en kvalitets- och attitydundersökning som drivs av Svensk Kollektivtrafik.

³ Kollektivtrafikens samhällsnytta, Rapport åt Svensk kollektivtrafik, WSP, juni 2017

⁴ Mäts i Kollektivtrafikbarometern, en kvalitets- och attitydundersökning som drivs av Svensk Kollektivtrafik.

Marknadsandel Länstrafiken	10%	Måltal ej satt	Måltal ej satt
Marknadsandel stadstrafik Östersund	19%	Måltal ej satt	Måltal ej satt

3.3.3 Mål. Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla

Vad innebär målet?

Målet avser möjligheterna att resa i kollektivtrafiken för alla, med fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Det ska vara lätt att förstå hur man reser och att genomföra resan.

Hur når vi dit?

Planeringen av kollektivtrafiksystemet, och samhället, behöver utgå från de behov som olika användare har. Hållplatser, stationer, fordon, information och andra system behöver anpassas för god tillgänglighet.

Måltal

	Nuläge (2019)	2025	2030
Andel tillgänglighetsanpassade fordon i den upphandlade busstrafiken	64% (106 av 165 bussar)	Måltal ej satt	100%
Andel hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn som ska vara tillgänglighetsanpassade	Kompletteras	Måltal ej satt	Måltal ej satt

3.3.4 Mål. Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefritt 2030

Vad innebär målet?

Kollektivtrafikens egen miljöpåverkan är också av stor betydelse när det kommer till trafikering, val av fordon och drivmedel. Miljöaspekter är framförallt klimat, energianvändning, luftkvalitet och buller. Kollektivtrafiken ska vara fossilbränslefri senast år 2030. Genom att vara konkurrenskraftigt mot privatbilism bidrar kollektivtrafiken till ett trafiksystem som är mer effektivt och hållbart (se mål om ökad marknadsandel). De sidonyttor som kan ges av klimat- och miljöåtgärder är viktiga att beakta.

Hur når vi dit

Allra störst möjlighet att påverka kollektivtrafikens egen miljöpåverkan är genom att ställa miljökrav vid trafikupphandlingar, och följa upp kraven löpande. Kravställningen kan till exempel avse emissionsfri drift, förnybara drivmedel, energieffektivitet, utsläpp⁵ samt hållbarhetskrav på batterier i elbussar. En effektiv trafik med bra utnyttjandegrad är också avgörande.

Måltal

För den upphandlade busstrafiken i länet gäller:

	Nuläge (2019)	2025	2030
--	---------------	------	------

⁵ Koldioxid, svaveldioxid, kväveoxider, partiklar, polyaromatiska kolväten och skadliga flyktiga organiska ämnen (VOC)

Andel av busstrafiken (fordonskm) som drivs med förnybart drivmedel	75,1%	Måttal ej satt	100%
Klimat (CO2-utsläpp, kg per personkm, buss)	0,0406	Måttal ej satt	Måttal ej satt
Energieffektivitet (kWh per personkm, buss)	0,3656	Måttal ej satt	Måttal ej satt

4 Strategier – så når vi målen

Region Jämtland Härjedalen kan inte lösa kollektivtrafikens utmaningar på egen hand. Samverkan med många olika aktörer är nödvändig, och formerna behöver kontinuerligt utvecklas. Viktiga parter är exempelvis länets kommuner, Norrlandslänen (däribland Fyrlänssamarbetet med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten), arbetsplatser och skolor, väghållare, infrastrukturägare, myndigheter och de trafikföretag som på olika sätt är verksamma i länet. Och inte minst resenärerna – befintliga och potentiella. Alla de strategier som presenteras nedan bygger på samverkan i varierande grad:

1. Resenären i fokus
2. Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen
3. Dra nytta av digitaliseringens möjligheter
4. Utveckla utbudet i de starka regionala stråken
5. Utveckling av stadstrafiken i Östersund
6. Utveckla resmöjligheter utanför stomstråken – våga testa innovativa lösningar
7. Öka tillgängligheten till och inom kollektivtrafiken
8. Välj rätt drivmedel
9. Fokus på kommande trafikupphandlingar – kravställning och uppföljning

4.1 Resenären i fokus

Med resenären i fokus ökar förståelsen för de mobilitetsbehov som finns och hur trafiken behöver utvecklas för att möta behoven. Utbudet behöver också successivt anpassas för de resbehov som finns, med bättre möjligheter till arbetspendling och fritidsresor. Komfort och möjlighet att arbeta under resan är faktorer som kan stärka konkurrenskraften.

I de faser i livet när människor är mest öppna för förändring (nyinflyttade, byte av jobb, skolstart etc) finns goda möjligheter att få fler att resa hållbart. Att förändra beteenden tar ofta tid och det är viktigt att ha uthållighet i de satsningar som genomförs.

Trafiklösningarna behöver vara tillgänglighetsanpassade (se även avsnitt 4.7) och enkla att förstå. Ett kollektivtrafiksystem som utvecklas med enkelhet som ledstjärna (avgångar samma minuttal, undvika linjevarianter etc) är också enklare att informera om och marknadsföra. Lösningarna behöver utgå från ett jämställdhetsperspektiv – kvinnor reser hållbart i större utsträckning än män – och ta hänsyn till barns rättigheter och behov.

Nya biljett- och betalsystem ger förutsättningar för att bättre kunna anpassa produkter och erbjudanden till befintliga och potentiella resenärer.

Prioritera

- ✓ Åtgärder som riktar sig direkt till potentiella resenärer, tex testresenärskampanjer (mobility management)
- ✓ Utveckla produkter utifrån resenärernas behov

4.2 Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen

Planeringen av samhället och kollektivtrafiken behöver ske samordnat. Därigenom kan kollektivtrafiken ges goda förutsättningar, och samhällets resurser används på ett effektivt sätt. Var nya bostäder och verksamheter lokaliseras har stor påverkan på möjligheterna att skapa en attraktiv och effektiv lösning av transportbehoven. En utgångspunkt bör vara att stärka och utveckla det hållbara resandet – där gång, cykel och kollektivt resande utgör norm.

Den allmänna kollektivtrafiken behöver integreras med det övriga transportsystemet. Väl utbyggda gång- och cykelvägar, pendlarparkeringar för cykel och bil, angoringsplatser för taxi och utvecklade bytesmöjligheter är exempel på åtgärder.

Successivt behöver kollektivtrafikens infrastruktur (järnväg, väg och bytespunkter) utvecklas avseende tillgänglighet och framkomlighet.

Prioritera

- ✓ Samverka med kommuner, infrastrukturägare och andra aktörer för att ge kollektivtrafiken bästa förutsättningar i samhällsplaneringen
- ✓ Utveckling av Östersundslänken som är ett högkvalitativt kollektivtrafikstråk i Östersund som binder samman viktiga målpunkter, till nytta för de som bor, besöker och verkar i staden

4.3 Dra nytta av digitaliseringens möjligheter

Digitaliseringstrenden påverkar hela samhället och skapar nya möjligheter även för det kollektiva resandet. Distansarbete och resfria möten kan också göra att vissa resor helt uteblir, vilket ur ett miljö- och klimatperspektiv är positivt.

Tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten samarbetar Region Jämtland Härjedalen om framtidens biljett- och betalsystem, under visionen *Sveriges mest välkommande kollektivtrafik*. Även på nationell nivå sker ett utvecklings- och standardiseringsarbete. Detta ger förutsättningar för att göra det enklare att resa och bättre anpassa erbjudandet till olika kundgrupper.

Olika typer av mobilitetstjänster, där kollektivtrafiken utgör en viktig del i erbjudandet, utvecklas på olika håll i Sverige. Gemensamt för tjänsterna är att resenären får tillgång till olika typer av transportlösningar beroende på hur resbehovet ser ut. Det kan till exempel handla om bilpool, kollektivtrafik, låncykel och samåkningstjänster.

Digitaliseringen gör det också möjligt att få kunskap om resmönster på nya sätt, vilket är en möjlighet som bör tillvaratas.

Prioritera

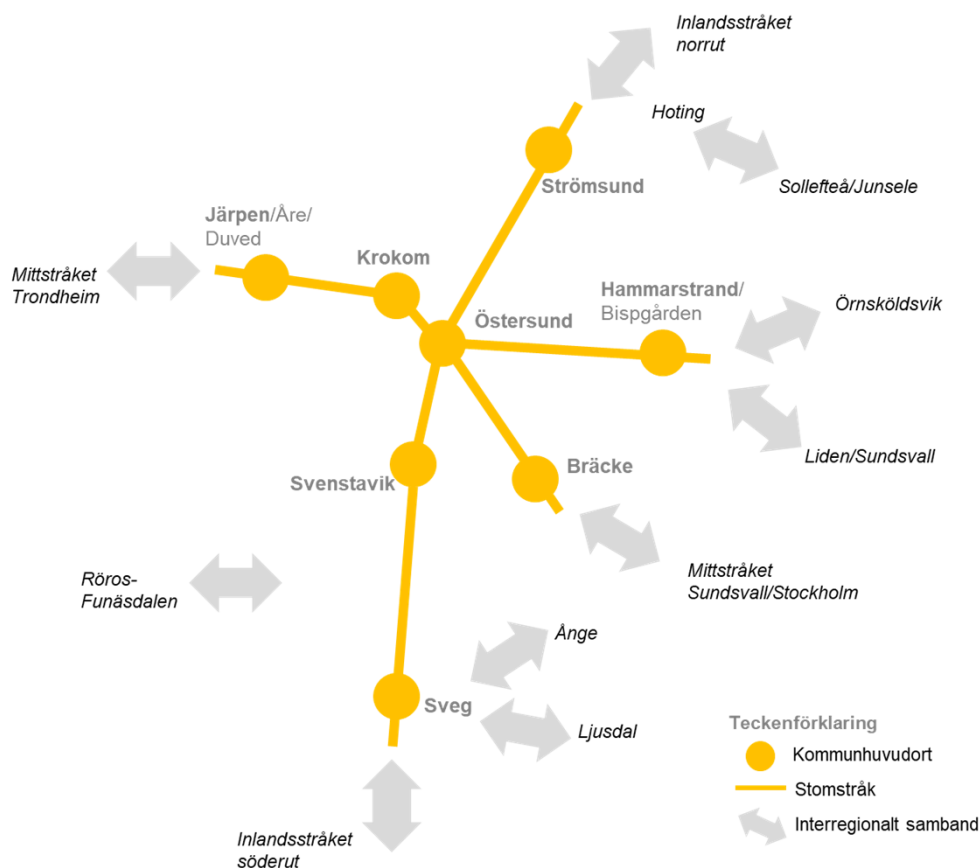
- ✓ Utveckling av nytt biljett- och betalsystem

4.4 Utveckla utbudet i de starka regionala stråken

Stomstråken binder samman kommunernas centralorter med regioncentrum Östersund. Stomlinjetrafiken karaktäriseras av ett stort resande och ett väl utvecklat utbud som fungerar för arbets- och studiependling men även andra reseärenden, och kan utgöras av både buss- och tågtrafik. Planeringen av stomlinjetrafiken ska utgå från:

- Långsiktighet
- Hög tillgänglighet och attraktivt utbud
- Enkelhet (avgångar på fasta minuttal, undvika varierande körvägar för samma linje)
- Gen linjedragning, snabba resor och god konkurrenskraft mot bil (låg restidskvot)
- Nå viktiga målpunkter (bland annat genom Östersundslänken)

Flera av stomstråken har betydelse ur ett storregionalt perspektiv, vilket illustreras i figuren nedan. De interregionala sambanden visar kopplingar över läns- eller landsgräns.



Figur 5 Illustration av de regionala stomstråken och interregionala samband (kopplingar över läns- eller landsgräns).

Prioritera

- ✓ Utveckling av kollektivtrafiken i Mittstråket, och förbättrad infrastruktur, bland annat med förstärkt koppling till Trondheim
- ✓ Utredning av möjligheterna till persontrafik på Inlandsbanan
- ✓ Analys av hur stombusstrafiken inom länet, och de interregionala sambanden, kan utvecklas

- ✓ Förbättra bytesmöjligheterna mellan den regionala busstrafiken och tågtrafiken i Östersund

4.5 Utveckling av stadstrafiken i Östersund

Stadstrafiken i Östersund står för en stor del av det totala resandet i kollektivtrafiken. Det finns behov av att utveckla linjenät och utbud för att bättre svara upp mot stadens utveckling. Eftersom inpendlingen till Östersund är omfattande är också stadstrafiken betydelsefull för en stor del av regionen.

Planeringen av stadstrafiken ska utgå från att skapa ett tydligare linjenät som är attraktivt och effektivt. En inriktning bör vara att bygga upp linjenätet kring stomlinjer, där en avvägning görs mot grundläggande tillgänglighet så att hållplatsavståndet inte blir för långt. En utgångspunkt bör vara enkelhet, med avgångar på fasta minuttal och där varierande körvägar för samma linje undviks.

En fortsatt elektrifiering av stadstrafiken bedöms som en lämplig inriktning. Elbussar ger störst nytta i stadsmiljöer där många människor vistas och får uppleva minskat buller och bättre luftkvalitet.

Prioritera

- ✓ Utredning och analys inför kommande upphandling av stadstrafiken i Östersund

4.6 Utveckla resmöjligheter utanför stomstråken – våga testa innovativa lösningar

Stomstråken och stomlinjerna utgör basen i kollektivtrafiksystemet. Övriga linjenätet byggs upp för att komplettera stomnätet och för att mata till bytespunkter. Trafiken kan vara såväl linjelagd som anropsstyrd. Skolresor utgör en viktig grund för trafiken men målet är att i högre grad anpassade den för arbetspendling och andra reseärenden.

I Jämtlands län har samordning av anropsstyrd allmän kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik funnits en längre tid. Nationellt pågår flera initiativ där fler mobilitetslösningar binds samman, både i städer och på landsbygder. *Transport som tjänst* är ett sätt att få tillgång till resmöjligheter utan att behöva äga fordonen. Samåkningstjänster kan också ingå i ett koncept för att förbättra tillgängligheten på landsbygd. Att hitta rätt samverkans- och affärsmodeller är en utmaning. Det offentliga har antagligen en viktig roll som igångsättare för att få nya tjänster att fungera på landsbygder.⁶

Prioritera

- ✓ Tillsammans med andra aktörer verka för samordnade mobilitetslösningar

⁶ Sveriges riksdag, Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning, 2019

4.7 Öka tillgängligheten till och inom kollektivtrafiken

Tillgänglighet i kollektivtrafiken handlar om allas möjlighet att resa. Att anpassa kollektivtrafiken efter dem som har störst behov gör resan enklare för alla. Inom kollektivtrafiksystemet behöver fordon, infrastruktur och information utformas för hög tillgänglighet. Dessutom måste hela resan fungera vilket ställer krav på att det också är lätt att ta sig till hållplatser och stationer. Flera olika aktörer har ett delat ansvar för att helheten ska bli bra. De vanligaste funktionshindren som kollektivtrafiken behöver anpassas för är nedsatt hörsel, rörelsehinder och nedsatt syn.

Behovet av åtgärder är stort. I länet finns till exempel närmare 2000 hållplatser och endast en mindre del av dessa är tillgänglighetsanpassade. Det krävs därför en prioritering av vilka delar av kollektivtrafiken som ska anpassas först. Och för att åtgärderna ska komma resenärerna till nytta behöver hela resan fungera, samtidigt som det finns information om hur resmöjligheterna ser ut.

Prioritera

- ✓ Åtgärdsplan för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken
- ✓ Tillgänglighetsanpassning av prioriterade hållplatser och bytespunkter (se bilaga 3)

4.8 Välj rätt drivmedel

Valet av drivmedel i den upphandlade trafiken är avgörande för möjligheterna att nå miljö- och klimatmålen. Fossilbränslefritt 2030 är ett grundkrav, men olika typer av fossilfria drivmedel har olika för- och nackdelar som behöver vägas mot varandra. Förutsättningarna är också olika beroende på vilken typ av trafik det handlar om och hur infrastrukturen för drivmedel ser ut. Elektrifiering är en stark trend i framförallt städer där nyttorna av eldriften också är störst. Hur marknaden för fossilfria bränslen kommer att utvecklas är svårbedömt, bland annat beroende på reduktionsplikten som innebär ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel.

Drivmedelsfrågan behöver ses ur ett bredare samhällsperspektiv. Alla samhällssektorer behöver förhålla sig till klimatfrågan. Användningen av biodrivmedel samt fordonselektrifieringen behöver öka om vi ska nå våra uppsatta klimatmål. Det så kallade *Clean Vehicle Directive*, som handlar om rena och energieffektiva fordon, är nödvändigt att förhålla sig till. Kollektivtrafiken har också en roll att spela när det gäller utveckling och produktion av förnybara drivmedel, vilket kan vara till nytta för andra aktörer i samhället.

Prioritera

- ✓ Successivt införande av emissionsfri drift i framförallt Östersunds stadstrafik och i andra delar av kollektivtrafiken där det bedöms lämpligt
- ✓ Strategi för drivmedel i kollektivtrafiken

4.9 Fokus på kommande trafikupphandlingar – kravställning och uppföljning

I samband med upphandlingar finns störst möjlighet att påverka hur trafiken ska se ut. Samtidigt behöver trafikavtalen utformas så att de möjliggör utveckling och anpassningar under avtalsperioden. Inför en trafikupphandling görs en utredning som belyser de specifika förutsättningarna. Målen i trafikförsörjningsprogrammet ska vara styrande för de krav som ställs i upphandlingen. Uppföljning av de ställda kraven behöver sedan ske i en löpande avtalsförvaltning.

Några strategiska frågor som behöver belysas inför en trafikupphandling är val av upphandlingsmodell, avtalstid och geografisk avgränsning. I regionbusstrafiken har till exempel trafikavtalen för Åre och Ragunda andra slutdatum än övriga länet, och det bör analyseras vilka för- och nackdelar det finns för olika alternativa scenarier för upphandlingarna i länet.

Prioritera

- ✓ Fokus på analys och utredningar inför kommande trafikupphandlingar (Åre, Ragunda, stadstrafik Östersund, Norrtågstrafiken)

5 Genomförande

5.1 Beslut om allmän trafikplikt

För den trafik som samhället avser att upphandla sker förannonsering och trafikföretagen bjuds in till *samråd inför upphandling* (SIU). I samband med SIU kan dialog föras med trafikföretagen om möjligheterna att driva kollektivtrafik på kommersiella grunder. Innan tilldelningsbeslut behöver Region Jämtland Härjedalen fatta beslut om allmän trafikplikt, vilket ska kunna härledas ut trafikförsörjningsprogrammet.

5.2 Kommersiell trafik

Kollektivtrafikmarknaden är öppen för kommersiella aktörer. Det är krav på anmälan och trafikantinformation för den kommersiella trafiken. Alla kollektivtrafikföretag som vill bedriva trafik måste anmäla detta till regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Den som har trafiktillstånd får bedriva yrkesmässig trafik. Transportstyrelsen är tillståndsmyndighet och prövar om den sökande är lämplig att få ett trafiktillstånd och driva ett trafikföretag.

Den som har trafiktillstånd för yrkesmässig trafik kan starta kommersiell trafik. Trafiken ska anmälas till regionala kollektivtrafikmyndigheten senast 21 dagar innan kollektivtrafiken påbörjas. Avansökningsanmälan ska även ske senast 21 dagar innan trafiken upphör.

Kommersiell trafik skall ha tillgång till offentligt ägd infrastruktur som hållplatser, väntsalar, resecentra och informationssystem på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. I Jämtlands län finns kapacitetsproblem vid busstationer under mycket korta perioder morgon och eftermiddag skoldagar, i övrigt finns god kapacitet.

5.3 Tillköp av trafik

Region Jämtland Härjedalen har ett politiskt och ekonomiskt ansvar för den samhällsfinansierade, allmänna kollektivtrafiken i länet. Planeringen och utvecklingen av trafiken sker i samverkan med kommunerna och andra relevanta aktörer. Det finns också möjlighet för kommunerna inom länet att göra tillköp av trafik, som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla. I Jämtland Härjedalen har som exempel flera av kommunerna gjort tillköp av färdbevis för ungdomar som gäller på Länstrafiken och Norrtåg i länet.

5.4 Ansvar och roller kopplade till kollektivtrafiken i länet

Allmän kollektivtrafik

I Jämtlands län är Region Jämtland Härjedalen regional kollektivtrafikmyndighet och har det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i länet. Därutöver finns kollektivtrafik som drivs på kommersiell grund.

Särskild kollektivtrafik

Kommunerna har ansvar för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts. Flera kommuner har uppdragit till regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) att verkställa kommunens samtliga uppgifter avseende färdtjänstverksamhet, inklusive myndighetsutövning. Alla kommuner har uppdragit till RKM att utföra tjänster kring skolskjutsverksamhet. Region Jämtland Härjedalen ansvarar för sjukresor.

Fordon

Fordonen ägs normalt av det aktuella trafikföretaget.

Vägar och hållplatser

Väghållaransvaret kan ligga på Trafikverket (statliga vägnätet), kommuner eller enskilda. Väghållaren har ansvar för hållplatser, dvs markyta och stolpe. Kommuner ansvarar för väntsalar, och ofta för väderskydd även om det kan finnas andra aktörer. För hållplatstoppar ansvarar Länstrafiken.

Järnvägar och stationer

Inlandsbanan AB förvaltar Inlandsbanan, och Trafikverket ansvarar för Mittbanan och Norra stambanan.

Infrastrukturplanering

Staten ansvarar genom Trafikverket för långsiktig planering i transportsystemet i form av byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket tar fram den nationella planen för transportinfrastruktur.

Region Jämtland Härjedalen är planupprättare och ansvarar för Länstransportplanen. Det är den långsiktiga planen för länets vägar och här ingår även åtgärder som hållplatser, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och gång- och cykelbanor.

5.5 Samverkan med kommunerna

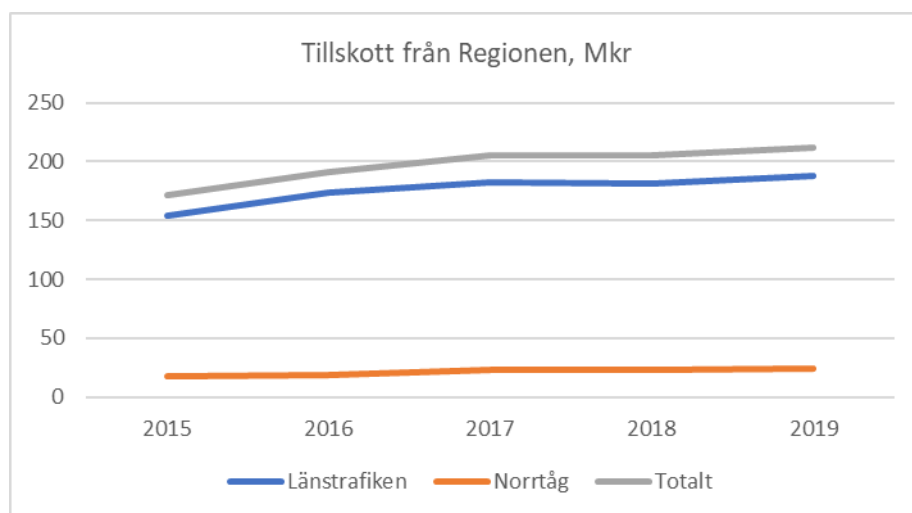
Samverkan mellan regionen och kommunerna är viktig för att skapa en attraktiv kollektivtrafik med ett resenärsfokus. Samverkan krävs på såväl strategisk nivå som i operativa frågor.

- Regionens samverkansråd (RSR) – forum för dialog mellan regionen och kommunerna
- Löpande samråd och dialog med kommunerna – kan ske kommunvis men också i gemensamma forum, tex stråkvis

6 Ekonomi

En utmaning är att gå i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet på ett sätt som också är ekonomiskt hållbart. Behoven av ökat utbud finns på många håll i länet, och samtidigt finns det en begränsning i vilka resurser som kan läggas på kollektivtrafik. Men den ekonomiska analysen behöver också ta hänsyn till de nyttor som kollektivtrafiken skapar, som inte alltid är kvantifierbara.

Den regionala kollektivtrafiken finansieras till största del av skattemedel. För år 2019 låg självfinansieringsgraden för Länstrafiken på 36 procent. Regionens kostnader för kollektivtrafiken har ökat de senaste åren, vilket också är en trend som kan ses nationellt. Senaste femårsperioden ökade regionanslaget med drygt 20 procent och uppgick år 2019 till 212,5 Mkr.



Figur 6 Regionen Jämtland Härjedalens tillskott till kollektivtrafiken har ökat de senaste åren.

Kollektivtrafikens intäkter utgörs av framförallt av biljettintäkter. En betydande finansiering sker genom att flera av länets kommuner gör tillköp av ungdoms- och elevkort som år 2019 gav ca 57 Mkr i intäkt till Länstrafiken.

Statlig medfinansiering finns för delar av trafiken, genom att Trafikverket delfinansierar vissa interregionala busslinjer⁷ och Norrtågstrafiken.

7 Uppföljning

Detta trafikförsörjningsprogram gäller för perioden 2021-2026, och uppdateras vid behov. Uppföljning av programmet, med fokus på målen och åtgärder, sker årligen.

⁷ De linjer som delfinansieras genom systemet *Samverkande inland* är: Linje 40 Östersund-Örnsköldsvik, linje 164 Östersund-Funäsdalen, linje 45 Mora-Östersund, linje 46 Östersund-Gällivare och linje 56 Sveg-Ljusdal.

En gång om året ska en samlad rapport om den allmänna trafikplikten publiceras, enligt EU:s kollektivtrafikförordning artikel 7.1.

8 Bilagor

Bilaga 1. Resande per linje i den upphandlade busstrafiken

Bilaga 2. Trafikavtal

Bilaga 3. Tillgänglighet hållplatser och linjer

Bilaga 4. Samråd

[Kompletteras efter remiss]