



RØROS KOMMUNE

Interreg
Sverige-Norge
Europeiska regionala utvecklingsfonden



HÄRJEDALENS KOMMUN
HERJEDAELIEN TJIELTE



FÖRSTUDIE: GRÄNSLÖS KOLLEKTIVTRAFIK

SAMMANFATTNING

Vad krävs för att etablera och drifva en permanent kollektivtrafik mellan Funäsdalen i Härjedalen och Røros i Trøndelag utifrån medborgarnas behov?

Projektägare: Härjedalens- och Røros kommun

*Maria Lidfors
Projektledare Gränslös
kollektivtrafik, mars 2020*

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Abstract	3
Bakgrunn	4
Projektorganisation	4
Mål och resultat	5
Trafiken över gränsen.....	5
Nuvarande trafik.....	6
Enkät.....	8
Utdrag ur enkäten	8
Nuvarande transporter.....	11
Vårdsamverkan i Västra Härjedalen	12
Liknande projekt.....	12
Gränsöverskridande mervärde.....	13
De horisontella kriterierna	13
Information och kommunikation	14
Aktiviteter och ekonomi.....	15
Förslag och idéer	16
Vad händer med projektet efter avslut?	16
Källor.....	17

Sammanfattning

Sedan århundraden har det funnits en gemensam kultur och historia mellan Röros i Trøndelag och Funäsdalen i Härjedalens kommun. Det gränslösa samarbetet har också visat sig genom flera olika politiska initiativ genom åren. Tillsammans vill kommunerna arbeta för frågan om kollektivtrafik som ett led i ett gränsöverskridande arbete.

Projektägarna vill undersöka vad som krävs för att etablera och drifva en permanent kollektivtrafik med utgångspunkt i de behov som medborgarna i områdena har. Det önskade resultatet var att kunna ta fram kunskapsunderlag för gränsöverskridande kommunikationer/transportsystem.

Eftersom utgångspunkten för etablering av en kollektivtrafik skulle utgå från medborgarnas behov på båda sidor gränsen (Rv 84/Fv 31) behövde förstudien börja med att ta reda på medborgarnas behov. Förstudien utarbetade därför en enkät som medborgarna (och även andra) fick kännedom om och kunde ta del av via respektive kommuns hemsida och spreds även vidare via Facebook genom delning.

Utifrån de svar som kom in från enkäten kunde vi se en tydlig positiv respons på en kollektivtrafik där många av medborgarna önskade transport till andra transportmedel som ex tåg och flyg men även för handel i Röros. För de norska medborgarna sågs kollektivtrafiken som ett sätt att ta sig till skidbackar/friluftsliv på den svenska sidan men även till handel eller vidare transport inom Sverige.

Att detaljräkna för att få till en linje med effektiv trafik som knyter an på flera ställen utifrån medborgarnas behov innebär ett jobb som inte kommer att vara möjligt att uppnå under förstudiens gång men som skulle kunna uppnås i ett större projekt med förstudien som grund. Förstudien har beräknat att det skulle kosta ca 8 500 SKR/dag extra med en tilläggsstrafik i befintligt kollektivtrafikavtal. Räknat på 4 turer mellan Funäsdalen och Röros dvs 2 T o R resor.

Det finns andra goda exempel på kollektivtrafik över landsgränsen som fungerar bra som vi har tagit del av under förstudiens gång och som man också i ett senare projekt skulle kunna ta hjälp av som ex Haparanda/Tornio och Svinesundsregionens fungerande linjer.

Det råd som tidigare studier har gett är att det är viktigt att utarbeta en detaljerad analys av de löpande kostnaderna för driften av systemet och deras volym samt systemets potential innan den gränsöverskridande trafiken inleds.

Det är även av stor vikt att det finns ett gränsöverskridande samarbete på båda sidor för att det ska gå att få till en trafik som ska vara hållbar och överleva efter projektidens slut.

Abstract

For centuries Rösros in Tröndelag and Funäsdalen in Härjedalen has shared culture and history. There is a tradition of transnational cooperation evident through a number of political initiatives throughout the years. The councils now wish to continue this work through a joint project on public transport.

The project owners wish to explore what would be required to establish and run permanent public transport in the border region, using citizens needs as a starting point. A pre-study would map current services and compare it with future needs and opportunities.

Since the starting point for establishing a public transport would be based on citizens' need on both sides of the border (Rv84/Fv31), the feasibility study needed to begin by finding out the needs of citizens. The preliminary study therefore prepared a survey that the citizens (and others) also became aware of and could access via the respective municipality's website and also spread further through Facebook through sharing. Based on the responses that came in from the survey we could see a clear positive response to a public transport where many of the citizens wanted transport to other means of transport such as trains and flights but also for trade in Rösros. For Norwegian citizens, public transport was seen as a way to get to ski slopes/outdoor life on the Swedish side but also trade or further transport in Sweden.

Counting in detail to create a line of efficient traffic that links in several places based on the needs of citizens means a job that will not be possible to achieve during the course of the feasibility study, but which could be achieved in a larger project with the feasibility study as a basis.

The preliminary study has calculated that it would cost about SEK 8500 / day extra with an additional traffic to the existing public transport contract. Counted on 4 trips between Funäsdalen and Rösros, that is 2 round trips.

There are other good examples of public transport across the border that work well that we have learned during the course of the feasibility study and which, in a later project, could also be used as, for example, the Haparanda/Tornio and the Svinesund region's functioning lines.

The advice given by previous studies is that it is important to prepare a detailed analysis of the ongoing costs of operating the system and their volume as well as the potential of the system before the start of cross-border traffic.

It is also of great importance that there is cross-border cooperation on both sides to make it possible to get traffic that will be sustainable and survive after the end of the project period.

Bakgrunn

Bakgrunden till denna ansökan om en förstudie är att det sedan århundraden funnits en gemensam kultur och historia mellan Røros och Funäsdalsområdet. Ända sedan Härjedalen blev svenskt vid freden i Brömsebro 1645 har samverkan funnits till exempel med släktskap över gränsen, förbandedesor bl a till Røros marknad, den sydsamiska kulturen känner ingen gräns mm. Avstånden mellan byarna vid gränsen Vauldalen og Fjällnäs är bara 9 km.

Det gränslösa samarbetet har visat sig genom flera olika politiska initiativ genom åren. I februari 2019 bjöd politiker på norsk sida in till ett möte med kommunpolitiker i Härjedalen. Då togs ett beslut om att tillsammans se över möjligheterna att få till kollektivtrafik mellan Funäsdalen och Røros som ett led i ett gränsöverskridande arbete.

Idag finns ett vårdavtal mellan Västra Härjedalen och Røros sjukhus och Tynset sjukhus där boende i Västra Härjedalen kan remitteras till Røros Sjukhus och sedan vidare till Tynset sjukhus vid behov. Samarbetet startade under 2018 och är ett avtal mellan St. Olavs Hospital HF och Region Jämtland/Härjedalen i o m att det är ca 20 mil enkel väg för vård till Östersunds sjukhus från västra Härjedalen.

Utöver detta deltar många barn och unga från Funäsdalen i fritidsaktiviteter i Brekken resp. Røros.

Det sker även en viss arbetspendling, från främst den svenska sidan, både på dagsbasis och veckobasis.

Røros kommun har ca 5600 invånare. Funäsdalen inkl omkringliggande byar (Västra Härjedalen) har ca 2000 invånare. Funäsfjällen hade ca 919 000 gästnätter 2018, där den största andelen gäster kommer från Mälardalen. Destination Røros har en beräkning på ca 1 miljon besökande under 1 år. 130 000 gästnätter 2019 (hotell och camping, ej hytter inräknade!). Røros och Funäsdalen ingår i det Interregionala området "Nordens gröna bälte".

Projektorganisation

Det är Røros kommun och Härjedalens kommun som är projektägare där Røros kommun representeras av Rørosregionen Naeringshage. Røros kommuns v/naeringsssjef representerer projektet i en projektgrupp. Förprojektet var godt förankrat hos de politiska ledarna i bägge kommunerna vid ansökan.

Förstudien fick ok på sin ansökan 2019-08-29. Offerter hade då tagits in från olika konsulter för att gå vidare med projektet men dessa offerter låg i en alldeles för hög prisklass för att rymmas inom den budget som fanns till hands. Härjedalens kommuns näringsliv valde att anställa 1 person som projektledare 10h/vecka fr o m 2019-10-14 för att jobba med förstudien fram till 2020-03-15.

Under förstudien gång har den politiska ledningen i Røros byts ut så de politiker som tog initiativ till samarbetet har lämnat sina poster de hade när förstudien inleddes vilket har gjort att det i förstudiens slutskede har varit tvunget att göra ett omtag med de ny tillsatta politikerna på norsk sida. Likaså så tog den person som representerade Røros Naeringshage tjänstledigt fr o m 2019-12-01 och en trainee från Røros Naeringshage fick ta över den rollen. Vid samma tidpunkt meddelades det till svensk projektledare att de budgeterade anslagen till Røros Naeringshage var använda så den

norska sidan kunde inte bistå med fler arbetstimmar så länge det inte kom in mer pengar i projektet. Det innebar att svensk projektledare jobbade själv med projektet fr o m 2019-12-01.

Mål och resultat

Förstudien ska undersöka möjligheten till en permanent kollektivtrafik mellan Røros i Trøndelag och Funäsdalen i Härjedalens kommun. Kollektivtrafiken ska svara mot medborgarnas behov av kollektivt resande samt också marknadsföras till besökande på båda sidor om gränsen.

En förstudie ska kartlägga nuvarande utbud samt jämföra det med behov och möjligheter i framtiden. Projektet ska räkna på kostnader för drift och lägga grunden för ett större projekt med konkreta åtgärder.

De förväntade resultatet med förstudien är att få en översikt över vad det vill kosta att etablera och drifva ett kollektivtillbud mellan Røros och Funäsdalen. Förstudien ska om möjligt ligga till grund för ett huvudprojekt.

Trafiken över gränsen



Trafiktal från Statens Vegvesen, Norge. Trafikutredning är ej gjord under förstudiens gång.

Enligt Statens Vegvesen i Norge räknar man på att det passerar ca 500 bilar per dygn över gränsen vid Vauldalen. Enligt tullen i Vauldalen så tror man att den trafikken mer stämmer överens med de ökningar som finns vid höytider jul/påske, vinter- och sommarferier samt i helger på vintern, hvor nordmenn skal på skisamlinger eller snøscooterkjøring i Sverige. Stor trafikk av svensker til Røros på Rørosmartnan og julemarked.

Gränsgångare, dvs personer som bor och skattar i Härjedalens kommun men jobbar över gränsen uppskattas till ca 5 %. Det är inte en stor arbetsgivare på den norska sidan utan flera olika arbetsgivare.

Nuvarande trafik

Det är endast 9km till gränsen från nuvarande ändhållplats i Norge, Brekken och det är samma avstånd mellan ändhållplatsen i Sverige, Fjällnäs.



Rute 541 Brekken – Røros: Sammanlagt 6687 passagerare 2018 enligt uppgifter från AtB. Flest påstigningar i Brekken och Røros. Av de påstigande i Brekken är 86% skolbarn och i det stora hela är 83% skolbarn på rute 541.

Sone - påstigning	Antall passagerer
Totalt	6687
74 - Røros	3170
75 - Djuphølen	33
76 - Djupsjølia	139
77 - Grunnsjømyra	371
78 - Tomtebo	333
79 - Stensåsen	449
81 - Botnet	189
82 - Brekken	2003

Linje 623 Fjällnäs – Funäsdalen: 6310 passagerare 2018 enligt statistik från Länstrafiken varav ca 66% är skolbarn/ungdomskort. Flest antal resenärer i februari, mars vilket kan ha sin förklaring att det då är en viss andel längdåkare/slalomåkare som använder sig av bussen för att ta sig till/från skidbacke/spår.

Exempel på nuvarande tidtabell Länstrafiken:

Sökt resa: Högfällspensionat, Fjällnäs
 Funäsdalen busstation

Retur Avgångstid 10:28 2020-03-05 Sök

↑ Tidigare resor

	Avg	Ank	Restid	Byten	Trafikslag	Pris: Enkelbiljett Vuxen	Trafikinfo	Resinfo
2020-03-05								
> Detaljer	07:20	07:50	00:30	0		54,00 kr		
> Detaljer	14:40	15:10	00:30	0		54,00 kr		
> Detaljer	16:15	16:50	00:35	0		54,00 kr		
2020-03-06								
> Detaljer	05:10	05:50	00:40	0		54,00 kr		

Tider angivna med kursiv stil är beräknade cirkatider. Dessa varierar ca 1-5 minuter vid hållplats.

↓ Senare resor

Valda trafikslag:

Exempel Skidbusstidtabell 2019/2020 Funäsfjällen:

Fjällnäs → Tänndalen → Funäsdalen → Bruksvallarna → Ramundberget							
HÅLLPLATSER - angivna tider är tider då bussen tidigast passerar	ALLA DAGAR		MÅNDAG-FREDAG			LÖRDAG-SÖNDAG & HELGDAG	
FJÄLLNÄS		10:10	14:40		16:15	15:00	17:00
SKI LODGE TÄNNDALEN		10:15	14:45		16:20	15:05	17:05
HOTELL TÄNNDALEN		10:25	14:50		16:25	15:15	17:15
FUNÄSDALENS BUSSPLAN ANKOMST		10:50	15:10		16:50	15:30	17:30
FUNÄSDALENS BUSSPLAN AVGÅNG	08:40	10:50	14:10	15:40	16:50	15:30	17:30
BRUKSVALLARNA ICA	08:55	A	14:30	16:00	A	15:45	A
RAMUNDBERGET	09:10	A	14:50	16:20	A	16:00	A

Det är alltså samma linje som vävs in i Skidbussens tidtabell vid avgångar eftermiddagar vardagar.

Om man skulle kunna utnyttja befintligt fordon med befintlig chaufför i nuvarande kollektivtrafikavtal skulle en utvidgning av linjen kunna kosta 8500kr/dag extra. (Uträkning: 85km (sträckan Funäsdalen – Röros) x 25kr x 4 vändor). Då räknar vi på trafik Funäsdalen – Röros med en tur fram och tillbaka förmiddag och en tur fram och tillbaka eftermiddag.

Trafikverket i Sverige kan utifrån vissa kriterier ge bidrag till vissa kollektiva linjer. (En sådan linje är exempelvis linje 164 mellan Funäsdalen och Östersund). Ett av kriterierna är bl a att stärka och turism- och besöksnäringen. Ett av Trafikverkets villkor för att avtala trafik är att intäkterna från resandet täcker minst 20 procent av kostnaderna.

Utdrag ur Rapporten Samverkande inland 2019-116: "En förutsättning för att Trafikverket ska engagera sig i en viss kollektivtrafik är att den bedöms vara transportpolitisk motiverad. För att så ska ske måste trafiken ge mätbara förbättringar i den interregionala tillgängligheten för kommuner som, utan den aktuella trafiken, har en bristande tillgänglighet. Ytterligare villkor för ett statligt engagemang är till exempel att trafiken inte upprätthålls (eller ska upprätthållas) av annan aktör samt att trafiken inte går att bedrivas kommersiellt."

En annan aspekt att ta hänsyn till är att under våren 2020 ska ett nytt trafikförsörjningsprogram tas ställning i regionfullmäktige. Erik Sjaunja, kollektivtrafikstrateg på Regions Jämtland Härjedalen, är ansvarig för att utforma det nya trafikförsörjningsprogrammet.

Vad kommer det att innebära för kollektivtrafiken i en glesbyggdskommun som Härjedalen? Nya möjligheter?

Enkät

En enkät utformades tillsammans med Røros Naeringshage där utgångspunkten var att ta reda på medborgarnas behov av kollektivtrafik, hur ser behoven ut idag och hur ser möjligheterna ut i framtiden?

301 svenska och 165 norska respondenter.

Utdrag ur enkäten

Dersom det fantest kollektivtrafikk mellom Røros/Funäsdalen, kunne du tenkt det å benytte dette?

84% av norske respondenter – JA

97% av svenske respondenter – JA

Viktigste årsaker for å reise kollektivt

1. Slippa ta egen bil
2. Miljøvenligere än bilen
3. Billigare än bilen

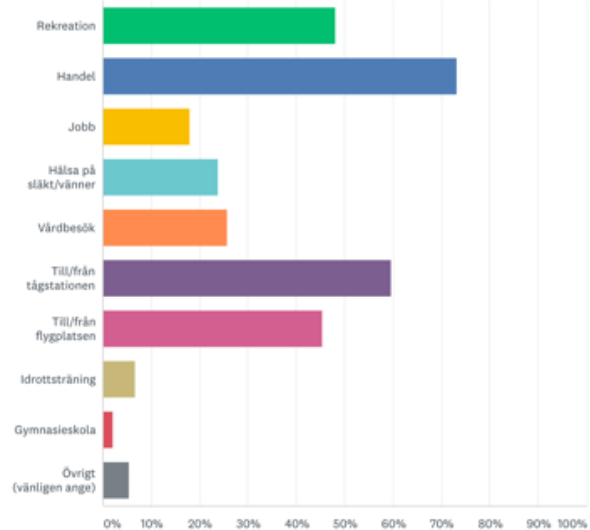
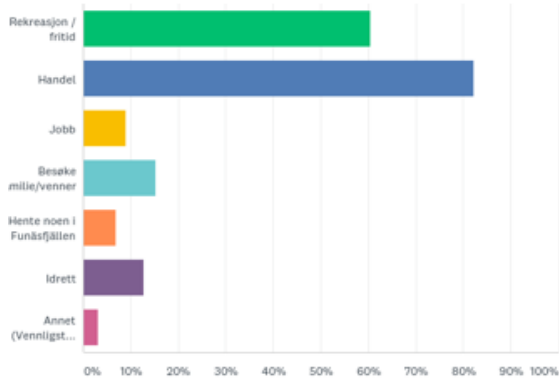
Anledningar for å reise kollektivt

Norge

Sverige

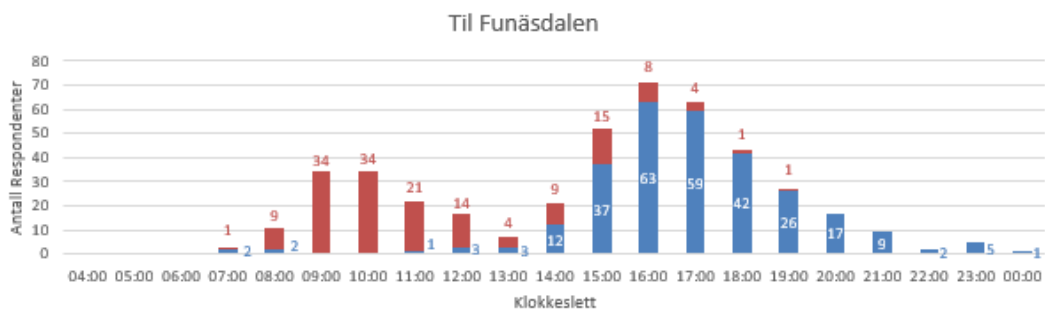
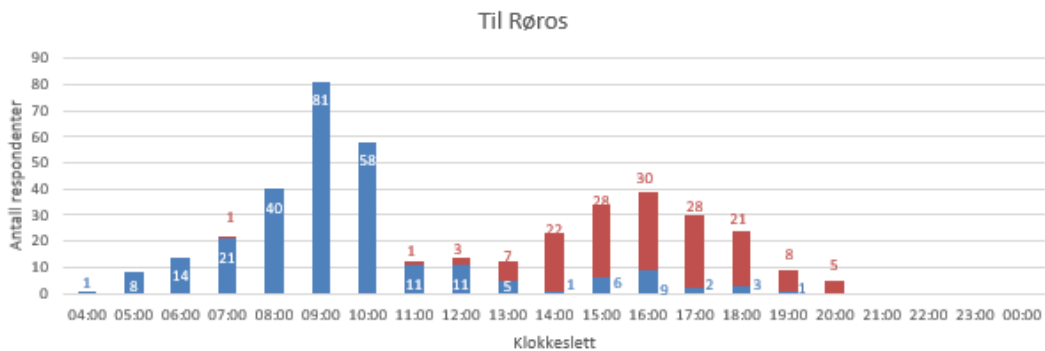
Q8: I hvilke anledninger hadde du reist kollektivt?

Q8: I vilka syften hade du då åkt kollektivt? Flervalsalternativ



www.herjedalen.se

Klockslag för avresa:



www.herjedalen.se

■ Sverige ■ Norge

I enkäterna kom det fram en rad kommentarer från respondenterna vilka inte redovisas i detalj här men nedan följer några exempel:

Frivillige kommentarer fra Sverige

Finns ju möjlighet att söka jobb i Norge om det skulle gå att pendla

Bara att det går en linje mellan Funäs och röros skulle höja bygden mycket. Förenklar när man vill åka tåg eller flyg vidare och det är billigare och miljövänligare än att alla tar bilen till röros och tillbaks.

Stanna inte vid busslinje, bygg tågräls också Røros-Rätan.

Skulle göra det möjligt för mig att överväga att söka jobb i Röros.

Om denna satsning blir av hoppas jag att det blir en "uthållig" satsning samt inkl. resurser för information. Det tar tid och engagemang att få folk att bli varse om möjligheten och sen att ändra mönster. Vore också en fördel om det i ett kommande projekt ingår möjlighet för att lyfta fram möjligheter inom vården, koppla erbjudanden från hotell, optiker, handel etc.

Jag tror efterfrågan kommer att öka med tanke på det utmärkta samarbetet med Landstinget och Röros sjukhus. Vi turistföretagare skulle rekommendera Rørostur mer än vad vi gör idag.

Frivillige kommentarer fra Norge

Fint for ungdom ønsker å benytte seg av alpinbakkene, og som ikke har bil/førerkort/eller sjåfør

Bra med buss som kunne korrespondere med tog. Det ville spare mye biltrafikk

Masse hytteeiere i grenseområdet som er hyppig over grensa. Supert med kollektivtilbud. Flott også om det hadde vært mulig med togt til Røros korresponderer med buss videre til grensa f.eks på torsdager og fredager i 15-16- tida. Håper dette blir noe av! Spør hyttefolket også, ikke bare de fastboende!!!

Når det gjelder kollektivtransport tenker jeg på buss/taxi. Jernbane er ikke et alternativ for fremtiden på denne strekningen da vi ikke skal utsette naturen for ødeleggelse

Har hytte i området, og vil gjerne ha kollektivtrafikk i helger og ferier.

Tilbudet skulle styrke områdene på både sidor gränsen, samt öka nyfikenhet och besökstal för båda länderna. I detta projekt ligger också många spännande positiva biverkningar för ett stort antal aktörer där gränstrakten får växa, utvidgas, styrkas och vidareföras med allt den har av upplevelser, näringsliv, förvaltningar, offentlig sektor, kultur och natur.

www.herjedalen.se

Nuvarande transporter



Bilden visar vilka transportmöjligheter som finns i området som förstudien berör.

- **Air Leap**, ny operatör flygplatsen Röros fr o m april 2020. Avgångar till Röros och sedan bl a vidare till Stockholm. Det som är intressant ur projektets synvinkel är att Air Leap har kontor på Arlanda, Stockholm och fredagkvällar kommer att köra med tomt plan från Röros till Stockholm för att byta personal, som sedan kör tillbaka söndag, tomt plan. Om vi skulle kunna få till en kommunikation från Röros mot Brekken/Vauldalen/Funäsdalen skulle det kanske kunna finnas en möjlighet att starta en dirketflyglinje Röros – Stockholm? Vad kan det medföra för Destination Röros och Destination Funäsfjällen ur utökat gästupptagningsområde?
Nuvarande operatör [Widerøe](#) flyger tidig tur vardagar annars eftermiddagar vardagar och söndagar till Oslo.
- **SJ Norge**, börjar köra juni 2020 (Nu kör VY). Utökade avgångar? Fler nattåg? Avgångar mot Oslo och Trondheim där det finns internationella flygplatser.
- **Green Flyway** har som projekt mål att etablere en testarena for elfly og autonome luftfartøy i luftkorridoren mellom Röros og Østersund. Etablere testmiljøer på flyplassene Röros og Østersund for å finne mulige standardløsninger for ladeinfrastruktur, luftfartskontroll og evt annen felles teknologi knyttet til luftfart.
Svegs flygplats är också med i detta projekt men som medfinansiar på norsk sida.
Vad kan detta projekt innebära för framtida glesbyggs kollektivtrafik?
- **Skidbuss Funäsfjällen** går vintertid mellan dalgångarna Fjällnäs – Funäsdalen – Ramundberget alla dagar i veckan. Egenupphandlad buss via Funäsfjällen. Utveckla denna och fortsätta in i Norge?

- **Snälltåget** – tåg från Malmö/Göteborg/Stockholm till Röjan i Vemdalen sedan vidare med buss Tännaldalen alt. Ramundberget. Detta är separata avtal som Snälltåget gjort med respektive anläggning som i sin tur betalar för transfern från Röjan. Lördagar och söndagar.
- **Härjedalingen** buss går mellan Stockholm – Funäsdalen och upp i dalgångarna. Alla dagar i veckan.
- **Jonair** flyger Sveg – Stockholm alla dagar förutom lördagar.

Om man vill få till en effektiv trafik mellan Funäsdalen och Röros som knyter an på flera ställen krävs att man detaljräknar på förlängd linje. Jobbet för att göra detta uppskattas till 100-150h, som skulle kunna vara en del i ett huvudprojekt.

Ser man till de kommentarer som kom in via enkäten är det flera som önskar att en kollektivtrafik mellan Funäsdalen och Röros ska vara utformad så att det skulle vara möjligt att knyta an med andra färdstätt både i Norge och Sverige.

Råd från andra aktörer som driver trafik över gränsen att linjerna ska vara möjliga att söka via ex Entur.no eller Resrobot.se.

Vårdsamverkan i Västra Härjedalen

Medborgare i Västra Härjedalen har idag möjlighet att bli remitterad till Röros- respektive Tynset sjukhus. Det för att slippa åka till Östersund sjukhus 20 mil från Funäsdalen. Idag ordnar den största delen av patienterna egen transport via släkt och vänner. Går att få sjukresa via Thunells taxi.

Fram till november 2019 hade under 1 år 102 remisser skrivits varav 42 till Tynset. Enligt Göran Hallman, folkhälsopolitisk strateg på Region Jämtland Härjedalen, skulle vårdsamarbetet kunna generera 100 ToR resor mellan Funäsdalen och Röros årligen.

Liknande projekt

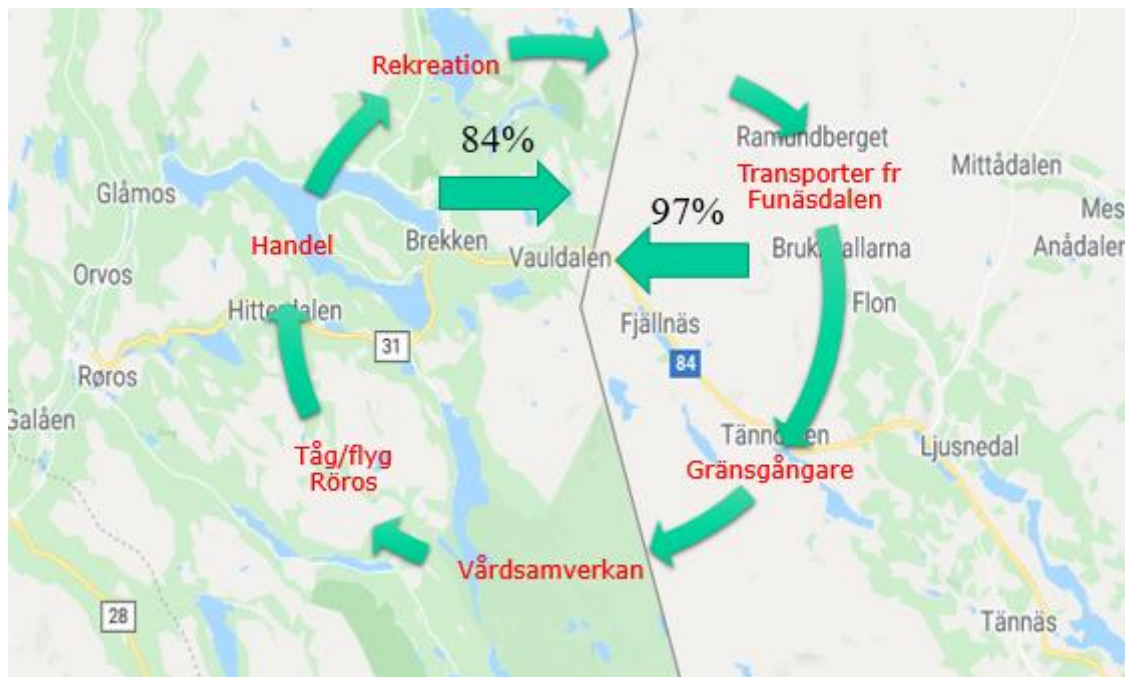
Haparanda – Tornio. Buss över gränsen mellan Sverige och Finland. Där har man ett gemensamt resecentrum som binder samman busslinjerna. Utmaningarna för dem är att få tidtabellerna att synka eftersom det är en annan tidszon i Finland men i övrigt ser de stor vinning i att samarbeta. Kostnaderna för färdtjänst har exempelvis gått ner i o m bussarna över gränsen. Nu håller man på med ett projekt som handlar om att upphandla stadstrafiken gemensamt.

”För att lyckas krävs att två tjänstemän på var sida gränsen vill. Långsiktig vision! Metodiskt arbete och engagemang.” Göran Wigren Förvaltningschef på Samhällsbyggnadsförvaltningen i Haparanda.

Hallen – Strömstad. Västtrafik ansvarig för trafiken som utförs av VY. Start i o m Svinesundsbron 2005. Tips! ”Etablera kontakt och samverkan med RKTMs norska motsvarighet (Fylket). På det sättet får man en helhetsbild, både kring nuvarande taxor, förutsättningar för trafikering etc.” Rebecka Sundborg Affärschef Buss Region.

Projektrapporter bifogas.

Gränsöverskridande mervärde



Bilden illustrerar hur vi genom ett gränsöverskridande samarbete kan skapa de bästa förutsättningarna för en ekonomiskt stark region med en attraktiv livsmiljö!

Procenttalen visar hur stor del av norska respektive svenska respondenter som önskar kollektivtrafik över gränsen.

De horisontella kriterierna

Genom att erbjuda kollektivtrafik över gränsen bidrar vi till den hållbara utvecklingen istället för att var person som ska resa över gränsen använder egen bil.

Vi ges större möjligheter till lika möjligheter och icke diskriminering genom att få tillgång till en utökad arbetsmarknad om det ges möjlighet att pendla till jobb på var sida gränsen. Gränsen ska inte ses som ett hinder utan en möjlighet för regionen att växa ekonomiskt.

Funäsdalen är exempelvis en av de orter som växer och där det sker en inflyttning. Det som kan uppstå i vissa situationer är att ena parten i familjen får jobb i Funäsdalen men den andra parten hittar inte ett tillfredsställande jobb som motsvarar den utbildningsnivå man har men med möjligheten att pendla kollektivt skulle man kunna öka möjligheterna att även se Rørosregionen som en tänkbar arbetsplats. Många av de som flyttar till Funäsdalen kommer från större orter där man är van att åka kollektivt och ser det som en självklarhet att det finns.

Jämställdhet – det ska vara lika rätt till vård, utbildning och förvärvsarbete mellan kvinnor och män vilket i o m en kollektivtrafik mellan Funäsdalen och Røros skulle öka dessa möjligheter.

Information och kommunikation

En enkät gjordes för att ta reda på medborgarnas behov av kollektivtrafik. Denna enkät lanserades via Härjedalens- och Røros kommuns hemsidor som sedan har delats via respektive kommuns Facebook sidor.



Rørosregionen Næringshage as
7. november 2019 · 🌐

Tenk om du kunne reise kollektivt mellom Røros og Funäsdalen.... Det kan faktisk bli virkelighet! Ytre din mening om Grenseløs Kollektivtrafikk ved å delta på denne undersøkelsen 🇳🇴

Interreg Sverige-Norge
Europaske regionale utviklingsfondene EUROPEISKA UNIONEN

Røros Funäsdalen

ROROSHAGEN.NO

Vil du reise Kollektivt mellom Røros og Funäsdalen?
Prosjektet Grenseløs Kollektivtrafikk undersøker mulighetene for å oppret...

Intervju med Malin Fjellgren og Maria Lidfors i SR P4 4 november 2019 och Nea radio 11 november 2019 med Guri Heggem om förstudien.



Rørosregionen Næringshage as
12. november 2019 · 🌐

Hensikten med Interreg Sverige-Norge prosjekt er å se på grensen som en mulighet, og ikke et hinder. 🇳🇴🇸🇪 Hør innslaget om forprosjektet Grenseløs Kollektivtrafikk på Nea Radio.

NEARADIO.NO

Bussrute mellom Røros og Funäsdalen?: Nå skal behovet kartlegges

Annons i Fjällnytt om deltagande i enkät för att ta reda på medborgarnas behov av kollektivtrafik.

Vill du ha kollektivtrafik mellan Funäsdalen och Røros?

Svara på en enkät om kollektivtrafik mellan Funäsdalens kommuns hemsida och tala om ditt behov av kollektivtrafik mellan Funäsdalen och Røros. Enkäten finns tillgänglig fram till 21 november.

EU-programmet Interreg Sverige-Norge ger stöd till gemensamma svenska-norska projekt som utvecklar samhället. Detta projekt tillhör området "Hållbara transporter".

Interreg Sverige-Norge
Europeliska regionala utvecklingsfonden

EUROPEISKA UNIONEN

RØROS KOMMUNE

www.herjedalen.se

HÄRJEDALENS KOMMUN
HERJEDAELIEN TJELTE

Infon kommer finnas tillgänglig via Härjedalens kommuns offentliga material.

Aktiviteter och ekonomi

Planen från början var att förstudien skulle pågå mellan 1 april till 15 november 2019 men det reviderades till 15 maj 2019 till 15 mars 2020.

I första skedet av förstudien var det tänkt att externa konsulter till största del skulle utföra förstudien men det fick revideras eftersom de offerter som kom in låg på en alldeles för hög prisnivå i förhållande till vad som var budgeterat för konsulter i förstudien.

Tidsplanen var tvungen att revideras eftersom projektet bifölls 29 augusti 2019. Projektledare blev anställd av Härjedalens kommun på ca 10h/v från 15 oktober 2019 till 15 mars 2020. Någon vecka efter att svensk projektledare blev anställd blev norsk trainee på Røros Naeringshage involverad för att tillsammans utforma en enkät. Enkäten utformades tillsammans men 27 november meddelades svensk projektledare att Røros Naeringshage inte kunde utföra mer jobb i projektet eftersom de timmar som Røros kommun hade kontrakterat Røros Naeringshage med var förbrukade. Samarbetet mellan norsk trainee och projektledare på svensk sida kunde pågå det inte det fortsätta efter 1 december 2019.

Förslag och idéer

- Destination Funäsfjällen och Röros kommun projektägare för ett huvudprojekt som ska jobba för att etablera och drifta ett kollektivtillbud mellan Funäsdalen och Röros.
- Ta kontakt med flygoperatören Air Leap och se hur ett samarbete med dem kan ge möjligheter till en flyglinje mellan Röros-Stockholm. Air Leap vill i sin tur försäkra sig om att det kommer att finnas en permanent transportlinje mellan Röros och Funäsdalen innan en sådan linje etableras.
- Se om SJ Norge kan vara intresserade av vidare kommunikation in över gränsen till Sverige.
- Samarbete Trönderbilene – AtB över gränsen, där även Tännaldalen/Fjällnäs/Destination Funäsfjällen är med som medfinansierare. Utökad skidbuss?
- Andra intressenter i området som vill att fler reser över gränsen ex handlarna i Funäsdalen/Röros.
- Inled ett samarbete mellan Region Jämtland Härjedalen och Trøndelag Fylkeskommune för att få till ett kollektivtillbud över gränsen. D v s respektive RKTm.

Vad händer med projektet efter avslut?

Slutpresentation av förstudien gjordes i Region Jämtland Härjedalens lokaler i Östersund där Härjedalens kommun, projektägare för pendlingsprojekt inom Region Jämtland Härjedalen, Trönderbilenes svenska VD, Länstrafikens trafikplanerare, Region Jämtland Härjedalens kollektivtrafikstrateg, Röros kommuns näringschef, Destination Funäsfjällens projektansvarig, Härjedalens kommuns landsbyggsutvecklare samt undertecknad deltog. Förstudien presenterades och vi diskuterade fördelar och utmaningar med ett fortsatt projekt. Alla närvarande var positiva till ett fortsatt projekt och önskade även se reella effekter av den.

Röros kommun och Destination Funäsfjällen flaggade för att de eventuellt skulle kunna vara projektägare till ett större projekt. Där behöver beslut tas inom organisationerna om hur mycket man ekonomiskt kan gå in i ett sådant projekt.

Källor

Arne G Hallheim, Statens vegvesen - Region midt, Vegavdeling Trøndelag / Vegforvaltning og trafiksikkerhet

Danny Algotsson, Trafikplanerare Länstrafiken Jämtland

Emelie Ahlin, Marknads- och säljansvarig Air Leap

Erik Sjaunja, Kollektivtrafikstrateg Region Jämtland Härjedalen

Göran Hallman, Folkhälsopolitisk strateg Region Jämtland Härjedalen (Vårdsamverkan Västra Härjedalen med Röros/Tynset sjukhus)

Göran Wigren, Samhällsbyggnadsförvaltningen Haparanda kommun

Ilkka Kemppainen, Statistiker/ analytiker Region Jämtland Härjedalen

Kristian Heide, Seniorrådgiver statistikk og analyse AtB

Länstrafiken Z:s statistiktjänst

Matilda Dahlgren, Enhetschef Hälsocentralen Funäsdalen

Oskar Danielsson, Grensetjænsten Norge-Sverige

Rebecka Sundborg, Affärschef Buss Region Västtrafik

Tove R. Martens, Reiselivssjef Destination Röros

Unni Elisabeth Tronsmed, Seksjonssjef Tolletaten Grensedivisjonen Grenseavd. Midt Norde Vauldalen tollsted