

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016 – 2020

Med reviderade mål för 2020

Beslutad av: Regionfullmäktige 2016-04-11—12, § 59
Reviderad av regionfullmäktige 2018-xx-xx, § xx

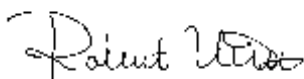
Förord

Sedan lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) trädde i kraft 2012 ska det i varje region finnas ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är det strategiska styrdokumentet som beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas, det ska omfatta vardagsresandet inom regionen samt till angränsande län.

Trafikförsörjningsprogrammet för Region Jämtland Härjedalen har utarbetats under 2015. Av remissvaren framgår att kollektivtrafik både intresserar och engagerar många. Det är viktigt att trafiken får utvecklas enligt programmet för att motsvara de behov och förväntningar finns. Det gäller såväl trafikutbud, som miljöprestanda och tillgänglighet för personer med funktionshinder och andra faktorer.

I arbetet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet framkommer också ett stort engagemang för mer lågväga resor. Det är en viktig fråga i ett län där turismen är en basnäring. Arbetet med dessa frågor ligger utanför det regionala trafikförsörjningsprogrammet men behöver intensifieras.

Östersund 12 april 2016



Regionråd

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning.....	7
Förutsättningar och ramverk.....	8
Kollektivtrafiklagen.....	8
Trafikförsörjningsprogrammet.....	8
Samhällsplanering.....	8
Begrepp.....	9
Nuläge	10
Befolkning.....	10
Sysselsättning.....	11
Regionförstoring.....	12
Bil innehav	12
Trafikutbud och resande	12
Trafikutbud.....	12
Tågtrafik	15
Länstrafik.....	16
Tätortstrafik.....	17
Närtrafik.....	17
Särskild kollektivtrafik	17
Taxor och produkter	20
Tillgänglighet för personer med funktionshinder.....	21
Miljö.....	21
Kostnads- och intäktsutveckling.....	24
Kommersiell trafik.....	24
Bussgods.....	25
Mål och strategier.....	25
Övergripande mål för kollektivtrafiken	25
Regional utvecklingsstrategi (RUS).....	25
Avgränsningar och strategiska val.....	26
Realistiska och mätbara mål	26
Kollektivtrafikens utveckling	28
Norrländssamarbetet.....	28
Tågtrafik	29
Länstrafik och tätortstrafik.....	29

Närtrafik.....	30
Tillgänglighet och särskild kollektivtrafik.....	30
Taxor och produkter	30
Miljö.....	30
Kostnads- och intäktsutveckling.....	31
Kommersiell trafik.....	31
Samband mellan regionaltrafik och fjärtrafik	31
Genomförande och ekonomi.....	32
Samråd och dialog	32
Ekonomi	34
Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet.....	35
Bilaga 1 – Trafikavtal.....	36
Bilaga 2 – Trafikutbud.....	38
Bilaga 3 - Tillgänglighet i prioriterade stråk	66
Bilaga 5 – Remissvar	74

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen är regional kollektivtrafikmyndighet, med politiskt och ekonomiskt ansvar för den samhällsfinansierade, allmänna kollektivtrafiken i länet. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har ansvar för att upprätta ett trafikförsörjningsprogram. I programmet ska mål fastställas, inriktning och strategier för trafiken beskrivas. Tillsammans är budget och trafikförsörjningsprogram de viktigaste styrdokumenterna för den regionala kollektivtrafiken. Trafiken ska svara mot den önskade utvecklingen av länet som beskrivs i regional utvecklingsstrategi - Jämtland/Härjedalen 2030 Innovativt och Attraktivt. Visionen är att *Jämtlands län är en region att längta till och växa i*. En viktig förutsättning för det är goda kommunikationer och en god service.

Länet är förhållandevis stort och har en liten befolkning, trafikförsörjningen är därför en utmaning i sig. Trafikutbudet har de senaste åren förändrats genom att tågtrafik i Norrtågs regi har etablerats i länet. Det har medfört att busstrafik i stråket Duved-Östersund-Bräcke minskat. Norrtågstrafiken ersätter vissa turer, antalet resor med Norrtåg ökar och resenärerna har fått ett snabbare och bekvämare resalternativ, något som bidrar till en regionförstoring. Norrtågstrafiken innebär också fler och bekvämare förbindelser till Sundsvall och vidare därifrån. I Östersund finns en tätortstrafik med förhållandevis bra trafikutbud och resande. Linjenätet behöver förändras, så att det bättre svarar mot resenärernas behov.

Får att nå Region Jämtland Härjedalens vision och övergripande mål bedömer RKM att följande frågor är strategiska för kollektivtrafiken i länet.

- Det regionala tågsystemet i Norrland, Norrtåg, utgör grunden för det interregionala trafikutbudet i Norrlandslänen (Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten)
- Prioriterade stråk – stomlinjetrafik mellan kommuncentra och Östersund
- Tätortstrafiken i Östersund, trafikutbud i närområdet ca 3-mil runt Östersund och Åredalen
- En yttäckande närtrafik ska värnas, initiativ för utveckling av otraditionella och kostnadseffektiva lösningar för kollektivtrafik i glesbygd uppmuntras.

Delmål - en ekonomiskt hållbar utveckling

Restideskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8

Länstrafikens självfinansieringsgrad skall öka

Antal resor med länstrafikens och tätortstrafikens färdbevis ska öka

Delmål - en socialt hållbar utveckling

Länstrafiken erbjuder resealternativ som passar mina behov

Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den. Det mäts genom andel fordon med låggolv eller hiss skall öka

Nöjdhet med färdtjänstresa skall uppgå till minst 90 % nöjdhet.

Delmål - en miljömässigt hållbar utveckling

Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka

Minskade nettoutsläpp av CO₂

Förutsättningar och ramverk

Kollektivtrafiklagen

2012 trädde en ny lagstiftning för kollektivtrafiken (SFS 2010:1065) i landet i kraft. Enligt lagen skall det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i varje län. I Jämtlands län är Region Jämtland Härjedalen RKM och har det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken i länet.

RKM skall upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram, i programmet ska mål för den regionala trafiken fastställas. Med regional kollektivtrafik avses all allmän kollektivtrafik inom ett län samt trafik som sträcker sig över fler län men avser att tillgodose allmänhetens behov av arbetspendling eller annat vardagsresande. Programmet skall vara strategiskt och långsiktigt. Det skall vara trafikslagsövergripande, utgå från ett resenärsperspektiv samt föregås av samråd. Trafikförsörjningsprogrammet ska ta sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och vara samordnat med den regionala utvecklingsplaneringen och annan planering som kan vara av betydelse för kollektivtrafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet utgör utgångspunkt för RKM:s beslut om allmän trafikplikt. Med allmän trafikplikt avses det trafikutbud som samhället garanterar sina medborgare genom avtal.

I och med kollektivtrafiklagen från 2012 är marknaden avreglerad och kommersiell trafik kan etableras inom eller genom samma område som den allmänna trafiken. För att bedriva kommersiell trafik krävs en anmälan till RKM.

Trafikförsörjningsprogrammet

Beslut om Trafikförsörjningsprogram för Jämtlands län och beslut om allmän trafikplikt fattas av Region Jämtland Härjedalen. Region Jämtland Härjedalen äger Länstrafiken i Jämtlands län AB, som har uppdraget att verkställa den trafik som RKM beslutat om i regionalt trafikförsörjningsprogram och i beslut om allmän trafikplikt. Utredning pågår om verksamheten i länstrafikbolaget ska organiseras som en förvaltning inom Region Jämtland Härjedalen.

I kollektivtrafiklagen betonas vikten av samråd när ett trafikförsörjningsprogram tas fram. Samråd ska ske med motsvarande myndigheter i angränsande län, berörda myndigheter, kollektivtrafikföretag, företrädare för näringsliv och resenärer. Det viktigaste samråden sker med kommunerna. De ska företräda sina invånare, näringslivets och den egna verksamhetens intressen. I bilaga 4 redovisas vilka samråd som har skett. Trafikförsörjningsprogrammet har remissbehandlats och i bilaga 5 redovisas vilka som har svarat på remissen.

Kollektivtrafiken ingår i Regionala utvecklingsnämndens ansvarsområde. Utskottet för infrastruktur och kommunikationer har varit styrgrupp för framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet. Slutligen ska programmet antas av Regionfullmäktige.

Samhällsplanering

1 januari 2015 bildades Region Jämtland Härjedalen av Regionförbundet Jämtlands län och Jämtlands läns landsting. Syftet är att både utveckla länet och att samordna insatserna för att göra detta. Tanken är att arbetet ska göras effektivare och med större kompetens i en mer samlad organisation. Region Jämtland Härjedalen får en tydlig roll som en samlande regional aktör.

Resande över kommungränserna i länet och även över länsgränsen är omfattande. Det ökar kraven på samarbete med grannlänerna för kollektivtrafiken. I det arbetet har Region Jämtland Härjedalen en tydlig roll som samlande aktör.

Region Jämtland Härjedalen svarar för andra regionala planer och strategier som Regional utvecklingsstrategi (RUS) och Länstransportplanen som omfattar det regionala vägnätet. RUS anger de övergripande målen som ska kunna uppnås genom att olika verksamheter strävar mot samma mål. Kollektivtrafiken är ett medel att nå de övergripande samhällsmålen. Länstransportplanen har en nära koppling till kollektivtrafikens infrastruktur och villkor. Där avsätts medel för kollektivtrafik och trafiksäkerhet, exempelvis hållplatser och åtgärder på kommunala gator, vägar och terminaler.

Kommunerna har planmonopol, men ska samråda med Region Jämtland Härjedalen när förslag till översiktsplaner upprättas eller när ändringar i planen görs. Region Jämtland Härjedalen granskar planerna med utgångspunkt från det regionala utvecklingsansvaret. Kommunernas ansvar för gator och terminaler påverkar kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter. Kommunerna har stort inflytande på investeringar och utformning av den fysiska miljön. Varje kommun ska värna sin egen utveckling men också i samspel med andra bidra till en stärkt regional utveckling. Länets utveckling skapas lokalt, men stärks av en regional samverkan.

Ett exempel på hur planering och samverkan över kommungränsen kan göras är projektet Jämtlandsstråket som syftar till en hållbar näringslivsutveckling i stråket Östersund-Krokoms-Åre. Centrala frågor är arbetspendling, bostadsförsörjning, frågor kring näringslivsutveckling och att utveckla former för samverkan mellan kommunerna kring service och tjänster för boende utmed stråket. I projektarbetet ingår Åre, Krokoms och Östersunds kommuner, Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen i Jämtlands län.

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 i samverkan med landets regionala aktörer, i vårt län E14 och E45 och järnvägen. Den nationella infrastrukturplanen innehåller insatser av stor betydelse för kollektivtrafikens genomförande och utveckling. Insatser i infrastruktur utanför länets gränser kan ibland vara av avgörande betydelse för kollektivtrafikens förutsättningar och utveckling inom länet. Region Jämtland Härjedalen är planupprättare och utarbetar, i nära samarbete med Trafikverket, Länstransportplanen. Det är den långsiktiga planen för länets vägar. Här ingår även åtgärder som hållplatser, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och gång- och cykelbanor. Trafikverket har inrättat Persontransportråd på regional nivå. Persontransportråden är en arena för kunskaps- och erfarenhetsutbyte på strategisk nivå.

Begrepp

Med lagstiftningen följer en del begrepp. Dessa och några andra centrala begrepp förklaras nedan.

Allmän kollektivtrafik – trafik som är öppen för alla, har en bestämd taxa, utförs enligt tidtabell mellan bestämda orter. Trafiken kan utföras med tåg, buss eller bil. **Linjelagd trafik** utförs regelbundet, **anropsstyrd linjetrafik** och **närtrafik** utförs när någon har beställt den. Närtrafik är ofta begränsad till några dagar per vecka och har karaktären av serviceresor. Den allmänna trafiken finansieras delvis av skattemedel.

Allmän trafikplikt – krav på den trafiktjänst som RKM fastställer (trafikutbud, tillgänglighet, miljöprestanda et c), ett offentligt serviceåtagande gentemot invånarna.

Kommersiell trafik – trafik som bedrivs av ett trafikföretag på marknadsmässiga grunder utan inblandning från det offentliga. Trafikföretaget beslutar helt på egen hand om trafikutbud, linjesträckning, prissättning och när trafiken ska etableras eller upphöra.

Länstrafiken i Jämtlands län AB – är det bolag som verkställer RKM:s beslut om allmän och särskild kollektivtrafik. Länstrafiken tecknar avtal, planerar, informerar, sköter biljetthantering et c. Länstrafiken ägs av Region Jämtland Härjedalen.

Norrtåg AB – Norrtåg bildades 2008 av norrlandslänen Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland för att etablera och driva dagtågtrafik på linjer norr om Sundsvall-Ånge-Storlien. Trafiken drivs av en upphandlad operatör, statlig medfinansiering ingår. Norrtåg AB ägs av Region Jämtland Härjedalen i Jämtlands län.

Regional kollektivtrafik – all kollektivtrafik inom länet (både allmän och kommersiell) samt trafik över länsgräns där det huvudsakliga resandet utgörs av vardagsresor. För den allmänna trafiken i Jämtlands län delas begreppet upp i

- **Interregional trafik** = trafik över länsgräns med buss och tåg.
- **Stomlinjetrafik** = trafik mellan kommuncentra/större tätorter och Östersund, trafik som ”binder samman länet” trafiken har förhållandevis gena linjedragningar och hög turtäthet.
- **Lokal trafik** = Tätortstrafiken i Östersund och annan inomkommunaltrafik där linjelagda skolskjutsar ofta utgör basen, närtrafik anropsstyrd linjetrafik.

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) – är den strategiska beslutsnivån för frågor som rör den allmänna kollektivtrafiken, ex vis trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt, besluta om färdtjänst och ta emot anmälan om kommersiell trafik. Fr o m 1 januari 2015 är Region Jämtland Härjedalen, regionala utvecklingsnämnden, RKM i Jämtlands län.

Särskild kollektivtrafik – Trafik som är avsedd för särskild person eller grupp, d v s ej öppen för allmänheten ex vis sjukresor, färdtjänst och kommunala skolskjutsar.

Trafikföretag – ett företag som bedriver kollektivtrafik på kommersiell grund, eller genom avtal kör allmän kollektivtrafik.

Nuläge

Befolkning

Jämtlands län är till ytan Sveriges tredje största län och motsvarar 12 % av Sveriges yta. 1,3 % av landets befolkning är bosatt i länets åtta kommuner. I Jämtlands län bodde 34 % av befolkningen utanför tätort, i riket som helhet bodde 15 % utanför tätort 2010. Denna förutsättning är en stor utmaning för ett kollektivt resande i länet.

Befolkningen i länet minskar och blir äldre. Länet befolkning uppgick 2014-12-31 till 126 765 invånare, varav 60 500 i Östersunds kommun. På en 25-års period 1989-2014 är minskningen 8 024 personer, eller 6,0 %. Krokom, Åre och Östersunds kommuner har under denna period ökat sin befolkning med 4-7 %. Andelen personer 65 år och äldre är över riksgenomsnittet 19,6 % i alla kommuner utom Åre.

Den mest påtagliga förändring av befolkningen som skett de senaste åren är en ökad inflyttning av personer från utlandet. Det s k flyttningsnettot mot utlandet var 1 120 personer 2014. Inflyttning från Syrien dominerar. Betydelsen av ett mycket aktivt arbete med attityd, välkomnande, mångkulturellt inkluderande och mottagligare arbetsmarknad är centralt för att länets folkmängd inte ska minska. Att få så många som möjligt att långsiktigt etablera sig i länet är viktigt ur ett flertal aspekter. Kollektivtrafiken är en viktig faktor för att möjliggöra detta.

Sysselsättning

Länet har delats in i tre Lokala Arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) 2013. SCB definierar en lokal arbetsmarknad utifrån pendling över kommungräns. I en LA-region får utpendlingen vara högst 20 % och utpendlingen till en enskild kommun får högst vara 7,5 % av det totala antalet förvärvsarbetande i det lokala centret.

LA-region	landyta	befolkning	inv./km ²
Strömsund	10 465	11 873	1,1
Härjedalen	11 248	10 224	0,9
Östersund	27 187	104 668	3,8
Östersunds LA-region uppdelad på kommun nivå			
Berg	5 710	7 067	1,2
Bräcke	3 408	6 463	1,9
Krokom	6 154	14 648	2,4
Ragunda	2 511	5 440	2,2
Åre	7 195	10 555	1,5
Östersund	2 208	60 495	27,4

Källa: SCB, 2015

Förkortade tidsavstånd stimulerar arbetspendling, vilket bidrar till regionförstoring. Regionförstoring medför att större marknader ger förutsättningar för att nyttja skalekonomier, ökad tillgänglighet och ökad urbanisering driver tillväxt, människor får fler alternativ i sina val av bostadsort och arbetsort. Regionförstoring kan motverka kompetensbortfall, stagnation och utflyttning.

Inom en region finns, naturligtvis, flera arbetsmarknader. Män pendlar inom större områden än kvinnor, vilket innebär att det finns fler LA-regioner för kvinnor än för män. Tendensen är att antalet LA-regioner har minskat, indelningen har varierat över tid.

Arbetspendling inom länet 2013

Bostads- kommun	Kvinnor och män, Arbetsställe kommun							
	Ragunda	Bräcke	Krokom	Strömsund	Åre	Berg	Härjedalen	Östersund
Ragunda	1958	44	9	17	4	8	2	240
Bräcke	140	2058	23	11	9	10	6	517
Krokom	14	16	3794	82	184	19	8	2851
Strömsund	11	2	28	4780	8	2	5	358
Åre	0	3	131	10	4198	42	13	552
Berg	1	11	29	7	21	2507	86	689
Härjedalen	1	4	5	1	2	44	4429	122
Östersund	114	207	930	171	260	294	68	26334

Källa: SCB RAMS

Av arbetspendling över kommungräns dominerar inpendlingen till Östersund. Över tid är det utpendlingen från Östersund som ökar mest. Den största arbetspendlingen från Östersund sker till Krokoms kommun.

Förvärvsfrekvensen (andelen förvärvsarbetande i en åldersgrupp) är högre i länet 79,9 % jämfört med riket 77,1 % (uppgift från 2013). I de yngre åldersgrupperna kan det bero på att färre läser vidare i länet än i riket. I åldersgruppen 55-64 år är förvärvsfrekvensen lägre i Bräcke och Ragunda kommuner än för riket.

Till turismberoende branscher räknas detaljhandel, hotell och restaurang, museer, kulturminnen, djurparker, nöjesparker och skidanläggningar. I riket är 9,3 % sysselsatta i sk turismberoende branscher, i Åre kommun 27,0 %, Härjedalens kommun 18,3 % och i Bergs kommun 10,3 %, för övriga kommuner är andelen under riksgenomsnittet 9,3 %. De senaste åren har stora investeringar gjorts i besöksnäringen i främst Klövsjö-Vemdalen och Funäsdalen. Kapaciteten i dessa destinationer och Lofsdalen har därmed utökats betydligt, vilket även märks i det ökade antalet besökare.

Regionförstoring

Begreppet regionförstoring innebär att funktionella arbetsmarknadsregioner utvidgas geografiskt. Det sker genom att mindre regioner knyts samman genom förbättrade kommunikationer och förkortade restider. Regionförstoring blir härigenom i viss grad ett alternativ till urbanisering. Regionförstoring innebär att flyttning kan undvikas, att befintligt realkapital kan nyttjas bättre och att strukturella förändringar blir mer lättöverkomliga. Förbättrade kommunikationer kan möjliggöra pendling till arbetsmarknader, kulturutbud, föreningsliv m m.

Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs som konkurrenskraftig mot bilen. Tiden det tar att resa kan vara av avgörande betydelse, andra viktiga faktorer är om trafiken är tillförlitlig, avstånd till och standard på hållplats/resecentrum, behov av att byta färdmedel. Restidskvot är det mått som används för att mäta skillnaden i restid mellan bil och kollektivtrafik. Restidskvoten beräknas genom att bussens eller tågets färdtid divideras med bilens färdtid. Vid en kvot på 1,0 går det lika fort. För tåg bör restidskvoten understiga 1,0, för express och stomlinjetrafik med buss bör kvoten uppgå till högst 1,2-1,3. I stomlinjetrafiken uppnås ofta en restidskvot under 1,3, Norrtågs trafik mätt mellan ändstationer på Mittbanan ligger under 1,0.

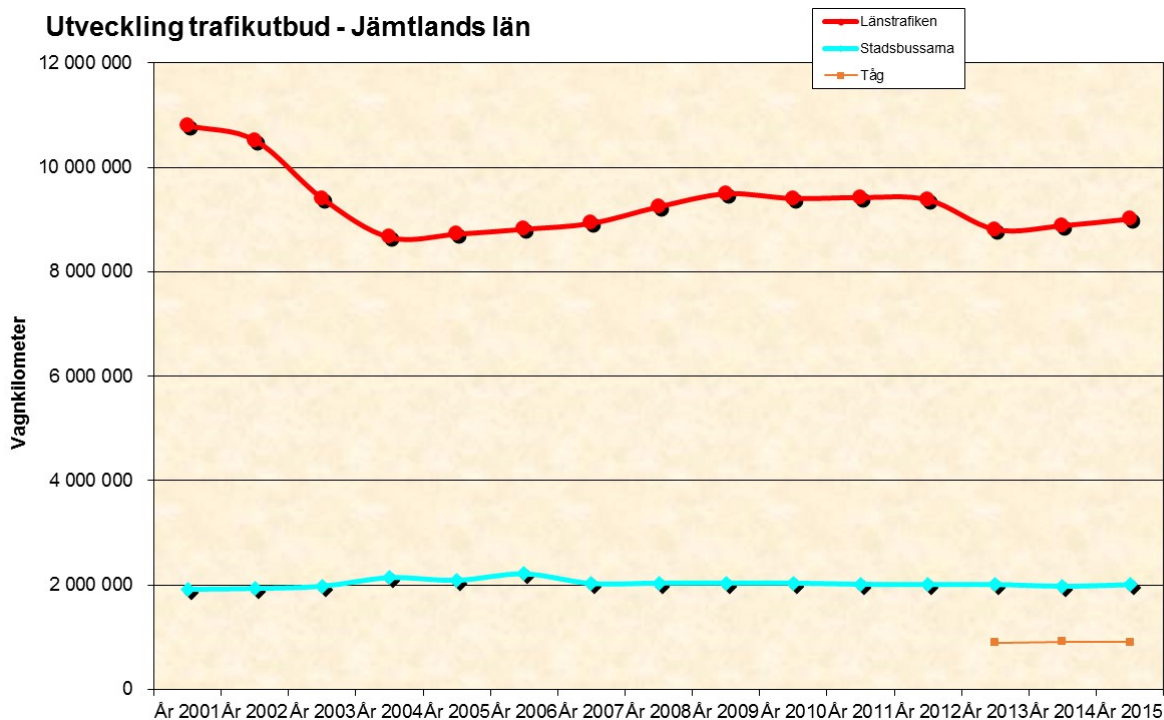
Bilnehav

Bilnehavet är stort i länet och fortsätter att öka, trots att befolkningen minskar. 2013 fanns 70 611 personbilar i trafik. Det motsvarar 558 bilar per 1000 inv. i länet, att jämföra med 471 för riket. Klimatpåverkande utsläpp för transporter uppgår till 3 826 kg CO₂/inv. i Jämtlands län (högst i landet) att jämföra med riksgenomsnittet 2 186 kg CO₂/inv. Uppgift från 2010.

Trafikutbud och resande

Trafikutbud

Trafikutbudet mätt i km har varit förhållandevis stabilt under lång tid. Noteras kan att det minskade trafikutbudet i Länstrafiken från 2013 beror på att regional tågtrafik i Norrtåg AB:s regi har ersatt viss linjetrafik med buss.



Trafikutbudet kan beskrivas enligt nedanstående.

Interregional trafik

- Norrtågstrafiken, Sundsvall en viktig nod
- Busstrafik över länsgräns

Stomlinje trafik

- Stomlinjetrafiken kommuncentra – Östersund

Lokal trafik

- Tätortstrafiken i Östersund
- 3-milsradien runt Östersunds tätort
- Trafik i Åredalen
- Inomkommunal trafik där linjelagda skolskjutsar utgör basen
- Närtrafik

Särskild kollektivtrafik

- Färdtjänst

Interregional-, stomlinjetrafik har stor betydelse för arbets- och studieresor, resor till region- och länssjukvård, service-, besöks- och anslutningsresor. Den **lokala trafiken** är anpassad för arbets- och skolpendling, service- och anslutningsresor till stomlinje- och interregionaltrafik, trafiken kan vara anropsstyrd. Närtrafiken är anropsstyrd och yt-täckande, den erbjuder sällanresor från orter med liten eller ingen linjelagd trafik. **Färdtjänst**, är särskild kollektivtrafik, och avsedd för den som g a sitt funktionshinder inte kan åka med allmänna kommunikationer, avsaknad av kollektivtrafik är inte grund för att få färdtjänst.

Stomlinjetrafiken är mycket viktig med Östersund som är den enskilt största målpunkten. Från kommuncentra Strömsund, Hammarstrand, Bräcke, Svenstavik, Krokomb, Järpen till Östersund finns ett trafikutbud som minst medger arbetspendling till Östersund i tidslägen 7-16, 8-17 och 9-18, minst 3 senare ankomster under dagen och sen återresa ca kl. 22.00 M-F. Lördagar erbjuds serviceresor med uppehåll i Östersund minst 4 timmar och söndagar trafik på kvällen för veckopendling i båda riktningarna. I andra riktningen finns trafik M-F för uppehåll i respektive kommuncentra minst 8-17. För Bräcke, Svenstavik, Krokomb och Järpen finns fler turer i vardera riktningen med ankomst 6.30 – 9.15 och från kommuncentra mot

Östersund finns fler turer i tidsintervallet 15.15 – 18.15. Från Sveg finns förbindelser till Östersund som medger hel- eller halvdagsvistelse i Östersund M-F, serviceresor och veckopendlingsresor lördagar och söndagar.

I Åre, Krokoms och Östersunds kommuner finns ett trafikutbud i något eller några stråk som erbjuder ett bra trafikutbud för bl. a arbetspendling sju dagar i veckan 14-30 dubbelturer M-F, 7-15 dubbelturer L och 5-10 dubbelturer S. I Åre kommun i stråket Duved-Åre-Undersåker-Järpen-Mörsil, i Krokoms kommun i stråket Näliden-Krokoms-Dvärsätt-Ås-Östersund, i Östersunds kommun i stråken Häggenås-Lit-Östersund, Brunflo-Ope/Odenskog-Östersund samt tätortstrafiken. I stråken Brunflo-Marieby-Östersund och Hackås-Orrviken-Östersund finns ett bra trafikutbud för arbetspendling måndag-fredag 7-10 dubbelturer M-F. I övriga delar av dessa kommuner finns ett mer begränsat trafikutbud. Den trafikutökning som gjorts i Härjedalens kommun, med trafikstart hösten 2014 är en ökad samordning av skol- och arbetstider. Det innebär att arbetspendling är möjligt i högre utsträckning.

Den lokala trafiken i Härjedalen, Berg, Strömsund, Bräcke och Ragunda kommuner är främst planerad för resor måndag-fredag, trafikutbudet är mycket litet lördagar och söndagar. Trafikutbudet som är linjelagt eller anropsstyrt, kan beskrivas enligt nedan

- Linjelagda skolskjutsar utgör basen i trafiknätet
- Serviceresor till närmaste tätort (linjetrafik eller närtrafik)
- Resor för besöksnäringens behov eller hela resan (anslutningsresor)
- Arbetspendling

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

Linjenätskarta



Tågtrafik

Riksdagen godkände 2006 ett försök med gemensam trafikeringsrätt för dåvarande trafikhuvudmännen i norrlandslänen (Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten) att driva dagtågtrafik på linjer norr om Sundsvall-Ånge-Storlien. Det sk Norrtågsförsöket, som har organiserats i bolaget Norrtåg AB. Regeringen beslutade om en försöksperiod från augusti 2011, den är förlängd till 2021.

Vision

- Visionen för Norrtåg AB:s verksamhet är att när det regionala tågssystemet i Norrland förverkligas under de närmaste 15 åren kommer resenärerna att välja tåget framför andra sätt att resa beroende på dess unika kombination av komfort och snabbhet.

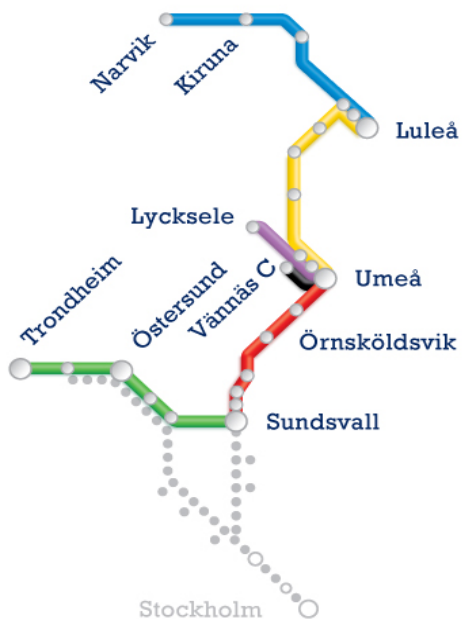
- Tåget kommer att vara en del av ett väl koordinerat och väl sammanhållet kollektivtrafiksystem. Vid alla viktiga knutpunkter kommer resenärerna att kunna byta mellan tåg och buss. Hela resan kommer att kunna göras på en och samma biljett oavsett vart den börjar eller slutar inom Norrtågs verksamhetsområde.

Mål

- Målet är att trafiken ska på affärsmässiga grunder erbjuda snabba, effektiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor i, verkar eller besöker regionen.

- Samarbetet mellan operatören och Norrtåg AB ska präglas av ett aktivt samarbete där båda parter gemensamt ska bidra till en positiv resandeutveckling och en allmän utveckling av trafiksystemet i sig.

Norrtågs linjer



Förutsättningar är

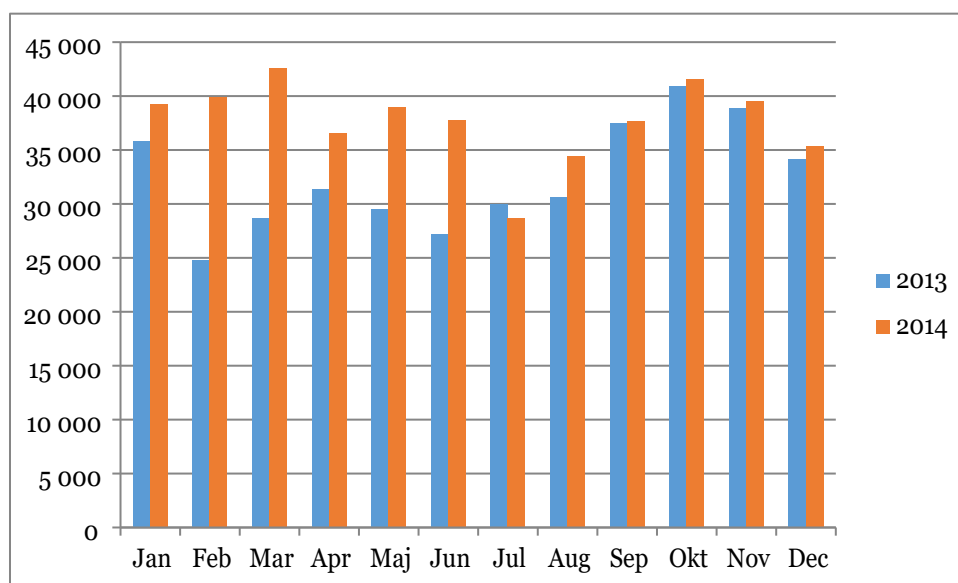
- nya, moderna snabbtåg med låga driftskostnader
- ett enkelt, gemensamt taxesystem för såväl pendlare som sällanresenärer, gällande över hela trafikeringsområdet samt
- att trafiken upphandlas i fri konkurrens mellan operatörer

Norrtåg AB hyr fordon via vagnbolaget Transitio AB. Vagnparken utgörs av 11 nya fordon av typ Coradia Lirex X62. Samtliga fordonstyper har möjlighet att ta ombord rullstolar. Trafiken på delen Örnsköldsvik-Umeå startade i augusti 2010. Sträckan Storlien-Östersund-Sundsvall trafikeras i planerad omfattning sedan december 2012.

Operatören får sätta taxan för resor med tåget. Inom varje län är länstrafikens kort (elevkort, periodkort, Bestprice-kort eller motsvarande pendlarkort) giltiga färdbevis.

Resandet i stråket Sundsvall-Östersund-Storlien har utvecklats mycket positivt under de två första åren. Tågresor är snabbare och bekvämare och möjliggör arbets- och studiependling över längre avstånd än motsvarande resor med buss. Tågtrafiken har ersatt viss busstrafik i stråken Bräcke-Östersund och Duved-Östersund. Trafikutbud se bilaga 2.

Resandeutveckling 2013-2014 Norrtåg Sundsvall-Östersund-Storlien

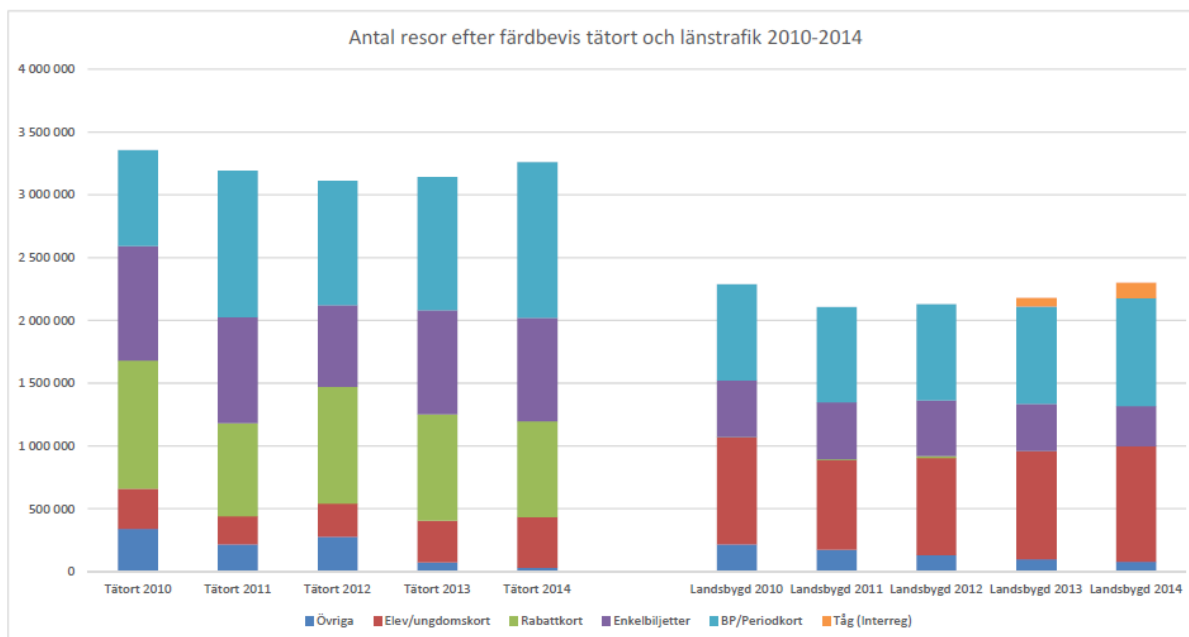


2014 gjordes 450 000 resor på sträckan Sundsvall-Östersund-Storlien.

Länstrafik

Av nedanstående diagram framgår att resandet i landsbygdstrafiken (staplarna till höger) har ökat de senaste åren. 2014 gjordes ca 2 300 000 resor på tåg och buss med länstrafikens färdbevis. I tätortstrafiken i Östersund (staplarna till vänster) ökade resandet 2014 och uppgick till ca 3 260 000 resor. Sedan 2013 kan kommunerna byta ut elevkort, med giltighet 2 resor/skoldag mot Ungdomskort. Ungdomskort ger rätt till obegränsat antal resor i hela länet under hela året och ges till ungdomar 6-19 år. Resor med elevkort/ungdomskort har ökat. Den positiva resandeutvecklingen beror på att fler kommuner övergår till ungdomskort, inflyttning och att tågpendling lockar allt fler.

En redovisning av trafikutbud och resande på linjenivå finns i bilaga 2.



Tätortstrafik

Sedan årsskiftet 2001 är tätortstrafiken i Östersund upphandlad med sk tjänstekoncession. Det innebär att trafikutövaren bedriver trafiken självständigt. Trafikutövarens åtaganden bl. a trafikvolym, turtäthet, kvalitet, miljö och taxa regleras i trafikeringsavtalet. Trafikutbudet i tätorten är bra med trafik från ca 6.00-23.00 M-L ca 11-23 S, till det kommer till den särskilda sön- och helgdagstrafiken, industri- och nattbusstrafiken. Linjenätet behöver ses över för att bättre täcka in målpunkter som kommit till de senaste åren. Flygbusstrafiken Åre Östersund airport - Östersund bedrivs av trafikutövaren i egen regi och med stor kommersiell frihet.

Närtrafik

Närtrafiken är det trafikutbud som finns på orter med liten eller ingen annan allmän trafik. Trafikutbudet, vanligen 1-3 dagar/vecka, trafiken går till närmaste större ort med affär och annan service.

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. Resorna kan samordnas på olika sätt.

Gemensam upphandling – en trafikutövare får alla uppdrag (färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar, närtrafik, linjetrafik) i det geografiska området. Det ger trafikutövaren trygghet under avtalstiden, samt är en förutsättning för samordning av olika transporter.

En beställningscentral (BC) – samma telefonnummer gör det enklare för resenären. Beställningscentralen är en garant för att endast berättigade resor utföres. Här fördelas kostnaden för en resa mellan olika trafikansvariga.

Samordning av olika resor – resbehov samordnas i beställningscentralen så att ex vis färdtjänstresenärer och sjukresenärer kan samåka. Det ger färre transporter, vilket sänker samhällets kostnad samt gynnar trafiksäkerhet och miljö.

Harmonisering av taxan – i de kommuner (Berg, Bräcke, Ragunda, Åre, Härjedalen och Krokom) som har samordnat sina samhällsbetalda resor är taxan gemensam.

Länstrafiken har getts i uppdrag att verkställa regionens och kommunernas uppgifter som ansvariga för särskild kollektivtrafik i nedanstående omfattning:

- Sjukresor i hela länet, inklusive handläggning av sjukreseersättning till enskilda.
- Utredda färdtjänst och riksfärdtjänst för boende i Berg, Bräcke, Härjedalen, Ragunda, Krokombom och Åre kommuner, myndighetsutövningen (beslut om färdtjänstillstånd, yttranden m m) sker av RKM.
- Upphandling och planering av skolskjutsar i Berg, Bräcke, Härjedalen, Ragunda, Strömsund Krokombom och Åre kommuner.

Det sker genom att Länstrafiken bedriver:

- Beställnings- och samordningsfunktion (BC) för samhällsbetalda resor
- Transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik, trafikuppdragen är upphandlade i konkurrens.

Verksamheten skall bedrivas så att:

- Samordning och planering av resor minimerar kostnaden för verksamheten
- Överenskommen kvalitet på resor och tjänster upprätthålls.

Länstrafiken skall vidare aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik. Det kan ske genom att fler kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken.

För att följa upp och utveckla den särskilda kollektivtrafiken görs

- kontroll av att kvalitet på resor och tjänster upprätthålls, undersöks via resenärsintervjuer.
- följa utvecklingen av resmöjligheter i den allmänna trafiken, för att minska behovet av särskild kollektivtrafik.
- ansvara för regler och taxa för färdtjänst, prissättning och ändringar

Färdtjänst

De kommuner som så väljer kan överlåta samtliga uppgifter för handläggningen av färdtjänst respektive riksfärdtjänst även myndighetsutövningen till RKM. Från 2015 ingår kommunerna Åre, Krokombom, Ragunda, Bräcke, Berg och Härjedalen i samordningen av samhällsbetalda resor.

Myndighetsutövningen fungerar väl. Under 2014 har handläggningstiden varierat mellan 1-5 veckor.

Myndighetsutövningen har varit föremål för prövning (överklaganden) av Förvaltningsrätten i 26 fall under 2014, varav 24 ärenden avgjordes till Länstrafikens förmån. De två ärenden som gick till den klagandes favör gällde i bägge fallen vilket färdmedel som skall användas.

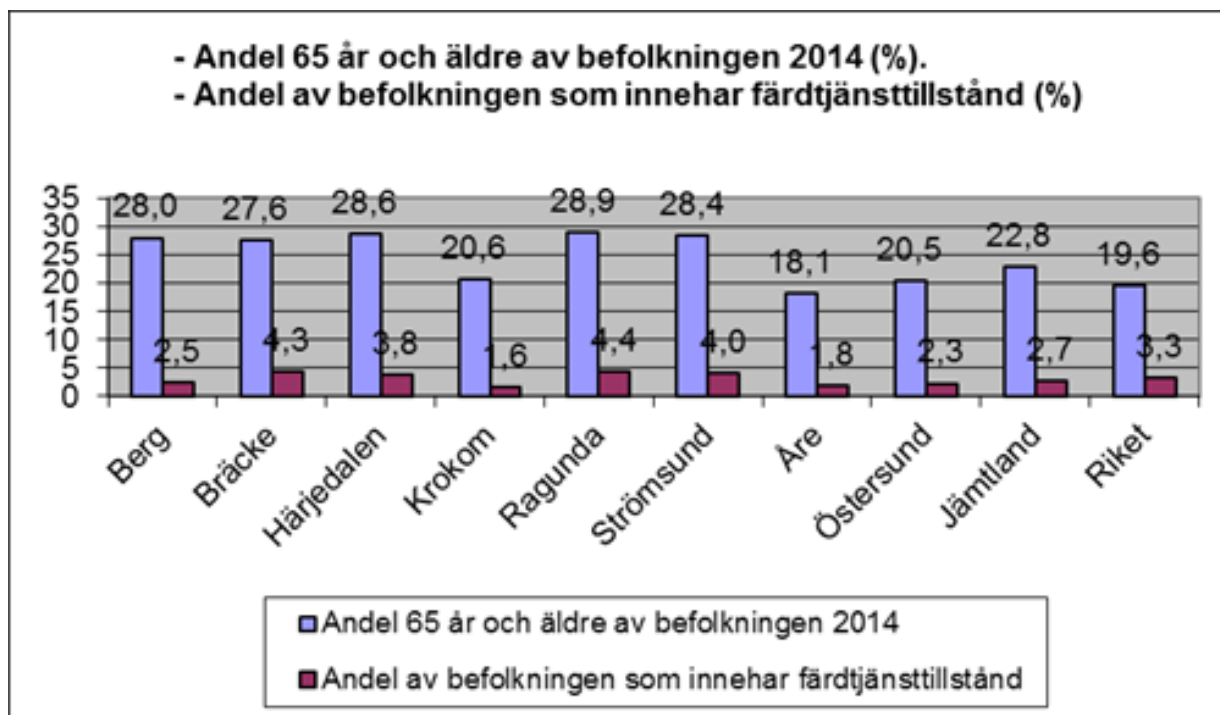
I uppdraget till Länstrafiken ingår att aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik, genom att fler ska kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken.

Det kan ske genom att både fordon och den fysiska miljön (hållplatser etc.) är tillgänglighetsanpassad. Jämtland ligger ej i framkant beträffande fysisk anpassning/tillgänglighetsanpassning av hållplatser eller information om vilka hållplatser som är tillgänglighetsanpassade.

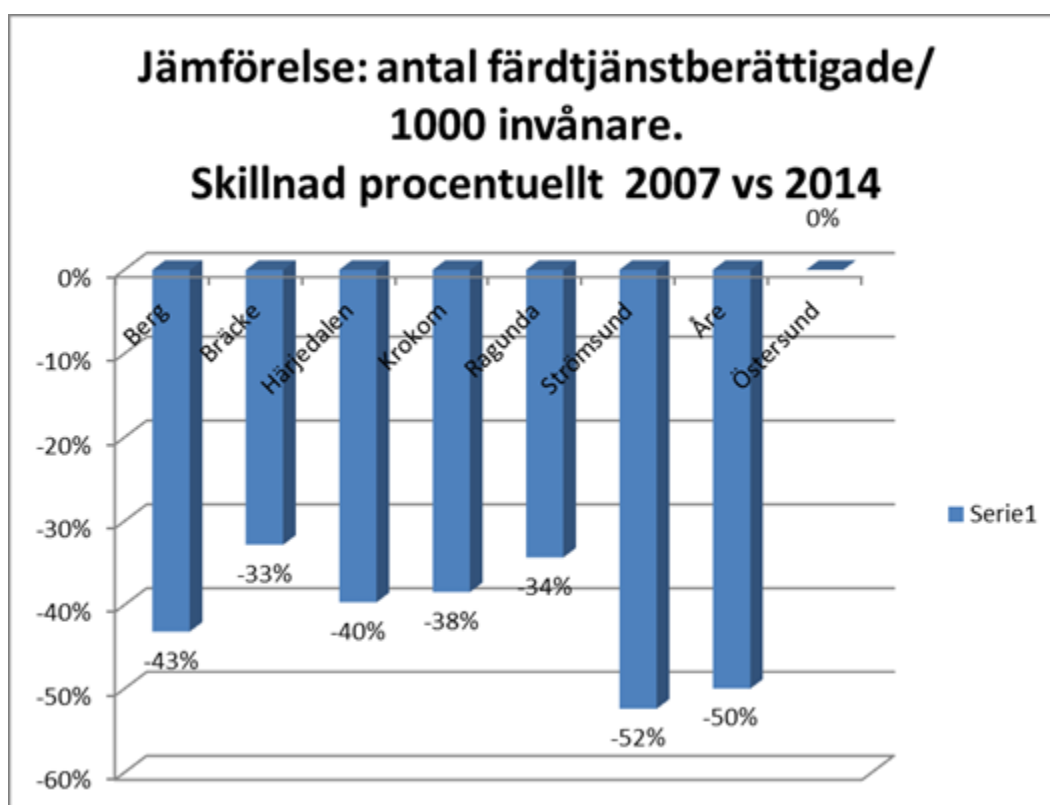
Målsättningen för SÄK:s del i denna fråga får sänkas betydligt, till: -att när det är möjligt, dvs. det finns ett antal anpassade hållplatser samt ett fungerande betalsystem (särskild/allmän), påbörja viss styrning av färdtjänstresenärer till den allmänna kollektivtrafiken. För att det överhuvudtaget skall vara görligt måste det finnas en vilja hos alla parter.

Utvecklingen av antalet färdtjänstillstånd i de ingående kommunerna (hela länet utom Östersund kommun) fanns 1978 personer med färdtjänstillstånd i slutet av 2014, att jämföra med 2159 vid ingången av året. Fr o m 2015 lämnar Strömsunds kommun samarbetet, och bedriver sin färdtjänst i egen regi. Ca 2/3 av färdtjänstillstånden innehas av kvinnor.

Av nedanstående diagram framgår förhållandet mellan ålder och beviljade färdtjänstillstånd i länet.



Nedanstående diagram visar utvecklingen av antalet färdtjänstberättigade över tid.



För att mäta hur effektiv samordningen är jämförs den faktiska kostnaden för resorna med hur stor kostnaden skulle ha varit om resorna gjordes utan samordning. Differensen däremellan benämns samordningsvinst och blir då ett mått över hur effektiv samordningen varit. Kravet är 25 % samordningsvinst på det totala antalet resor sett över ett år. Samordningsvinsten under 2014 var 25,17 %, i pengar motsvarar det knappt 20 miljoner kr.

Ett instrument för att mäta nöjdheten hos resenärerna (sjuk- och färdtjänstresenärer) är Svensk kollektivtrafiks kvalitetsbarometer. Där jämförs Jämtland med resten av riket. Jämtland har innehaft topplaceringar alltsedan starten 2008, 2014 har länet en andraplats. Under 2014 var det 94 % av resenärerna som gav bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala. Den siffran skall genomföras med riksgenomsnittet 90 %, på den sammanfattande frågan: totalt sett, vilket betyg vill du ge hela resan, dvs. om du tänker på både beställningen och resan sammantaget?

Egenavgiften är kopplad mot Länstrafiktaxan och motsvarar ca 150 % av biljettpriiset för en kontantbetalande vuxen i respektive avståndsintervall. Egenfinansieringsgraden för samhällsbetalda resor är låg, huvuddelen av kostnaden är skattefinansierad. (ex på självfinansieringsgrad: färdtjänst 12 %, sjukresor med taxi 6 %).

Riksfärdtjänst

Riksfärd är avsedd för personer med ett stort och varaktigt funktionshinder och som inte till normala resekostnader kan resa med allmänna kommunikationer, eller personer som inte kan resa utan ledsagare. Riksfärdtjänst gäller för resor inom landet utanför Jämtlands län. Antalet färdtjänstresor var drygt 100 stycken 2014.

Kostnad för riksfärdtjänstresor är kopplat till resans längd och resenärens ålder. Taxan är den som regeringen beslutade 1997. Den har sedan dess inte ändrats. Egenavgiften för vuxna är 105 kr vid en resa upp till 100 km, den högsta egenavgifter tas ut för resor längre än 1500 km för närvarande 755 kr .

Sjukresor

I uppdraget till Länstrafiken ingår även att verkställa landstingets ansvar för sjukresor i hela länet, inklusive handläggning av sjukreseersättning. Denna uppgift ingår inte i RKM:s ansvarsområde.

Ett arbete bedrivs kontinuerligt för att minska kostnaden för sjukresor, bl a utbildning av vårdpersonal.

För mer information om särskild kollektivtrafik se SÄK årsrapport 2014, Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Taxor och produkter

Länstrafikens produkter ska kunna erbjuda bra alternativ för olika kundgrupper. Kontantbiljett passar för sällanresenärer, Bestprice- eller länskort för pendlare, elevkort för skolelever i grund- och gymnasieskolan. Bestprice, länskort och elevkort gäller även för resor med Norrtågs trafik inom länet. Flera kommuner har valt att köpa ungdomskort till alla ungdomar 6-19 år. Ungdomskortet erbjuder obegränsat resande i hela länet under hela året, men är inte giltigt på Norrtåg. Ett seniorekort med obegränsat resande finns med låg månatlig kostnad, villkoret är att kunden har det i minst 12 månader. En översyn görs f n av vilka produkter som ska erbjudas. Bestpricekortet ska fasas ut av tekniska skäl. I den utredning som Norrlandslänet gjort framgår att det är önskvärt att priserna på kort och biljetter i länstrafiken i Jämtlands län sänks för resor på korta avstånd och att priset för resor på långa avstånd kan höjas, detta jämfört med bilkostnad för motsvarande resor.

I tätortstrafiken finns förutom enkelbiljett, skolkort och 30-dagarskort även ett tankkort som kan lösas för 7 - 30 resor, med ett lägre å-pris per resa ju fler resor som köps vid samma tillfälle. Taxan får justeras av trafikutövaren utifrån ett givet index. Alla färdbevis i länstrafiken medger övergång till tätortstrafiken.

Närtrafiken som definieras som sällaresor, tillämpas endast enkelbiljettstaxa.

För resor med buss över länsgräns tillämpas Norrlandresan. Den har enkelbiljetter och periodkort.

Länstrafiken och tätortstrafiken i Östersund arbetar för att det ombord på fordonen ska vara kontantfritt senast juni 2016. Biljettintäkterna utgör i budget 2015 ca 127 mkr, vilket motsvarar ca 38 % av Länstrafikens kostnader.

Tillgänglighet för personer med funktionshinder

Arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning är komplex. Det finns olika typer av funktionsnedsättning och en fungerande kollektivtrafik inbegriper hela resan. De vanligaste funktionshindren är nedsatt hörsel därefter rörelsehinder, nedsatt syn och svårt rörelsehinder. En person kan ha fler funktionsnedsättningar.

Funktionshinder är ofta åldersrelaterat. För att trafiken ska betraktas som tillgänglig ställs krav på hållplatsen/väntsalen/bytespunkter, fordon, trafikinformation samt förare och tågvärdar. Vintertid förutsätts dessutom bra snöröjning.

För tågresor är fordonen och perrongerna anpassade så att rullstolsburna enkelt kan komma ombord. Ombord på tågen är tillgängligheten god, det gäller även toaletterna. Sedan något år tillhandahålls kostnadsfri ledsagning vid alla bemannade järnvägsstationer och tjänsten ska utökas till busstationer i länets kommuncentra.

Den interregionala busstrafiken utförs med tillgänglighetsanpassade fordon. I busstrafiken inom länet finns fordon med låggolv eller hiss mellan länets kommuncentra och Östersund, trafiken i Östersunds närområde Krokomb-Dvärsätt-Ås/Häggenås-Lit/Orrviken/Brunflo-Ope respektive Brunflo-Marieby utförs med huvudsakligen låggolvfordon. Alla fordon i tätortstrafiken i Östersund är av typen lågentréfordon och har nigningsfunktion.

RTI realtidsinformation finns i stomlinjetrafiken och tätortstrafiken det ger audiovisuell hållplatsinformation ombord på fordonen. För att utveckla informationen ytterligare krävs att hållplatsernas tillgänglighet beskrivs och att den informationen redovisas i trafikens söksystem.

För rullstolar finns angivet på Länstrafikens webbplats (www.ltr.se) vilka typer av rullstolar som kan rymmas i en buss. Vilka turer som trafikeras med tillgänglighetsanpassade fordon framgår av tidtabell. På längre turer (restid över 1,5 h) skall bussar vara utrustade med toalett.

Väghållaren har ansvar för hållplatser, d v s markyta och stolpe. För hållplatser på det statliga vägnätet är det Trafikverket och på kommunala vägar kommunen. I tätorten Östersund är en stor andel av alla hållplatser tillgänglighetsanpassade med refuger och anslutande gångväg. På det statliga vägnätet är en mindre andel av alla hållplatser tillgänglighetsanpassade. För väderskydd ansvarar kommunerna och för hållplatstoppar ansvarar Länstrafiken.

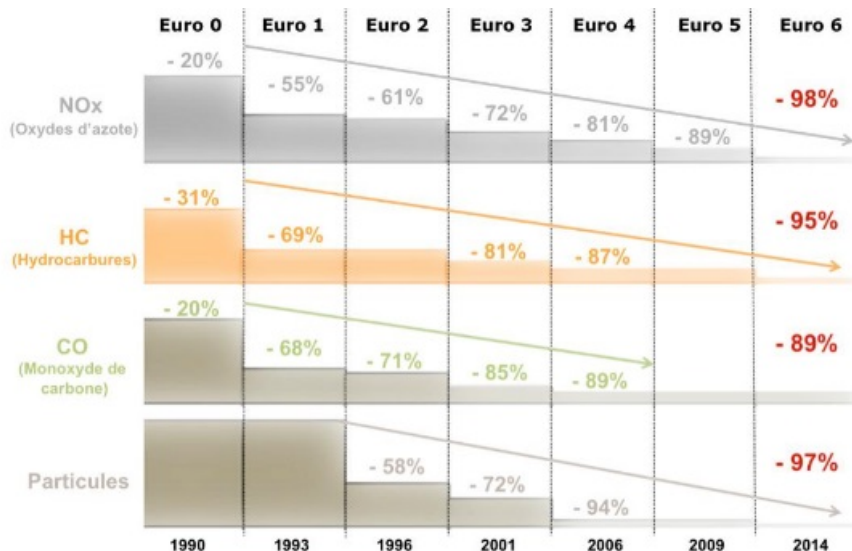
Att öka tillgängligheten koncentreras till trafik med stort resande tågtrafik, tätortstrafik, och regional busstrafik. En stor brist är tillgänglighetsanpassning av hållplatser och till viss del väntsalarna. Utbyggnad av hållplatser sker, men i långsam takt och främst i samband med ombyggnad av väg eller hållplats. Hållplatser med mer än 20 påstigande/dag prioriteras. I bilaga 3 redovisas tillgänglighet i fordon och strategiska hållplatser i de prioriterade stråken, kommuncentra-Östersund.

Det är önskvärt att öka tillgängligheten i länets väntsalarna, de finns på större bytespunkter och är strategiska. Kommunerna ansvarar för väntsalarna.

Miljö

I Regional utvecklingsstrategi 2014-2030 finns mål för smart tillväxt – resurssnålare och effektivare. De övergripande målen för 2030 är

- Högt energieffektivitet inom boende/byggnad, kommunikationer och industri
- Transporter, industri och värme i länet oberoende av fossil energi



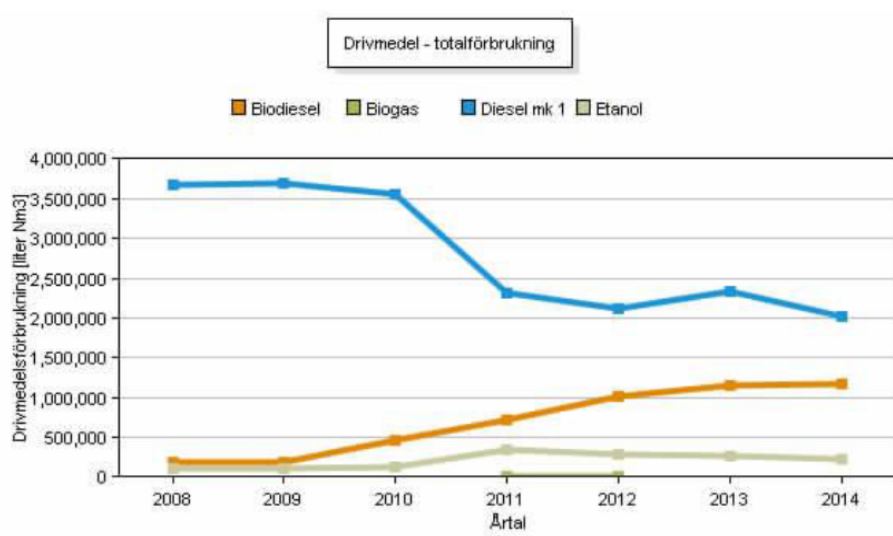
Av tabellen ovan framgår den utveckling som sker av bussmotorer för att de ska släppa ut mindre miljöskadliga ämnen. Dagens bussflotta drivs med diesel eller biodiesel, ett mindre antal bussar i tätorten drivs med etanol.

I samtliga trafikavtal finns miljö- och trafiksäkerhetskrav ställda. Miljökraven skärps kontinuerligt. Buss 2010, det trafikavtal som började gälla i juni 2010 och omfattar Härjedalen, Berg, Bräcke, Krokom, Strömsund och Östersunds landsbygd är miljökraven.

- För trafikområdena Berg, Strömsund, Krokom skall 30 % av vagnkilometerproduktionen, utföras med förnyelsebara drivmedel från och med utgången av 2012 och 50 % av vagnkilometerproduktionen utföras med förnyelsebara drivmedel från och med utgången av 2014.
- För trafikområdena Härjedalen och Bräcke skall 20 % av vagnkilometerproduktionen utföras med förnyelsebara drivmedel från och med utgången av 2012 och 30 % av vagnkilometerproduktionen utföras med förnyelsebara drivmedel från och med utgången av 2014.

RME är det förnyelsebara drivmedel som används.

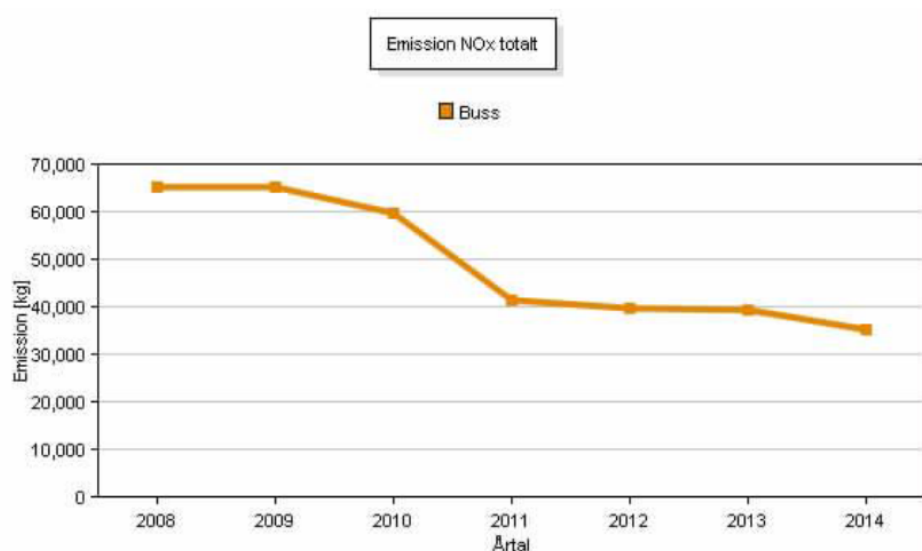
Drivmedelsförbrukning totalt



Källa: fordonsdatabasen FRIDA

I länet minskar förbrukningen av fossildiesel, den ersätts främst av biodiesel RME. Etanolförbrukningen är stabil och kopplad till de etanolfordon som finns i tätortstrafiken.

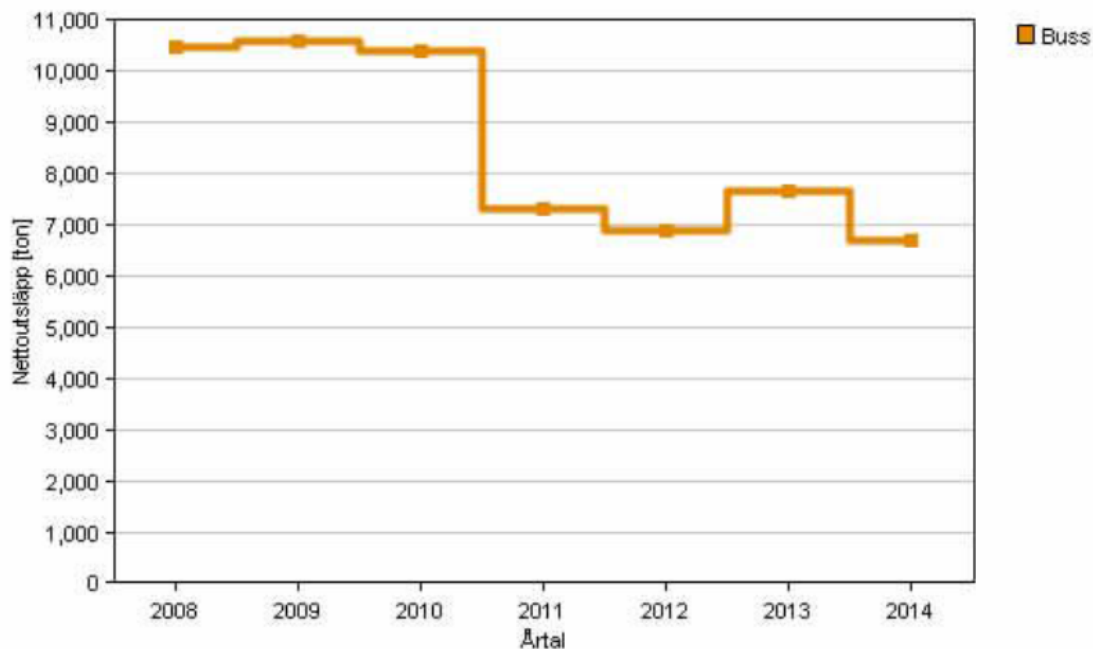
Emission NOx totalt



Källa: fordonsdatabasen FRIDA

NOx, kväveoxider minskningen är kopplad till ålder på fordonen. Sedan 2011 dominerar fordon med Euro 5 motorer.

Nettoutsläpp CO2



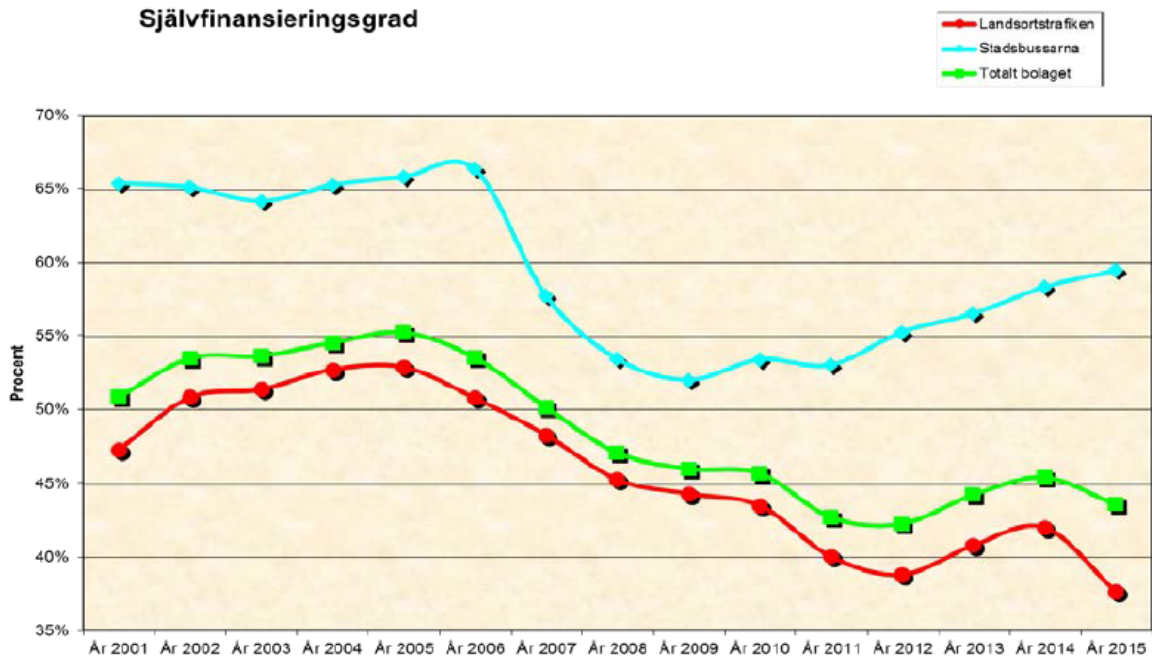
Källa: fordonsdatabasen FRIDA

Nettoutsläppen av koldioxid (CO2) minskar tack vare användning av biodiesel.

Trafiksäkerhetskrav som är högre än lagstadgade krav är brandsläckare i motorrummet, och alkoholås.

Kostnads- och intäktsutveckling

Självfinansieringsgraden visar hur stor andel av intäkten som kommer från biljettintäkterna.



Självfinansieringsgraden är ett mått som speglar verksamhetens ekonomi. Den visar hur stor del av verksamheten som finansieras med intäkter från kunder i den allmänna kollektivtrafiken. Om resandet minskar sjunker biljettintäkterna, trafik kostnaden påverkas av trafikutbudet och regleras årligen av ett index som är kopplat till kostnadsutvecklingen för arbetskraft, bränsle och kapitalkostnad för fordon. 2007 började ett nytt trafikavtal för tätortstrafiken i Östersund, trafik kostnaden ökade markant, vilket framgår av diagrammet ovan. Självfinansieringsgraden har ökat de senaste åren.

Kommersiell trafik

En nyhet med nuvarande lag lagstiftning för kollektivtrafiken (SFS 2010:1065) är att den öppnar för kommersiell kollektivtrafik. Det är enkelt att etablera kommersiell trafik, endast en anmälan behöver göras. Det allmänna kollektivtrafiken är skattefinansierad till ca 50 %, vilket gör att kommersiella initiativ har blivit få och väl anpassade för särskilda ändamål ex vis arbetspendling där arbetsgivaren kan medfinansiera eller flygbusstrafik. Det är önskvärt att den kommersiella trafiken kan utvecklas i större omfattning.

Inlandsbanan

Järnvägen Mora - Gällivare ägs och förvaltas av Inlandsbanan AB. Inlandståget AB bedriver trafik på banan. Den huvudsakliga verksamheten är godsbefordran, under sommaren bedrivs turistrafik och under skidsäsongen Snötåget Mora-Röjan (Klövsjö-Vemdalen)-Östersund på kommersiell basis.

Buss- och taxitrafik

I länet bedrivs regional kommersiell trafik sedan många år. Det är skidbusstrafik i Åre, Funäsdalen och Vemdalen under vintersäsongen jul-påsk.

Härjedalingen bedriver interregional trafik Funäsdalen/Lofsdaalen/Östersund-Stockholm Ett biljettsamarbete finns etablerat som innebär att resor inom Härjedalens kommun kan göras till länstrafikens enkelpris på Härjedalingen. Via Tour bedriver chartertrafik Stockholm-Åre under säsong lokalt resande är möjligt på dessa turer.

Flygtransfer – Flygtaxi - bedrivs av Taxi Östersund mellan Åre/Östersund flygplats och Åre under vintersäsong och fr o m 2015 även sommarsäsong.

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.

Bussgods

I Länstrafikens regi bedrivs godshantering med linjetrafik i länet, till grannlänen samt övriga landet. I länet finns tre godsterminaler, Östersund, Sveg och Strömsund, samt ett stort antal godsombud på olika orter i länet.

Bussgodsverksamheten ska bära sina egna kostnader, för att konkurrera med andra godstransportörer på lika villkor. Detta sker genom att Bussgods betalar för de faktiska kostnaderna ex vis personal, lokalhyra, ombuden samt för de särskilda kostnader som Bussgods genererar i form av godsrumsfordon, extra tid för godshantering och extra körning till godsombud samt kostnad för viss förstärkningskostnad som uppkommer p g a att godsrumsfordon har mindre plats för resenärer.

De senaste åren har verksamhet inte burit sina egna kostnader varför en översyn av verksamheten pågår.

Mål och strategier

Övergripande mål för kollektivtrafiken

Ytterst skall kollektivtrafiken svara mot riksdagens transportpolitiska mål. Det övergripande målet är

- att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till

- att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft för hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, d v s likvärdigt mot kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till

- att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Regional utvecklingsstrategi (RUS)

I regionen finns en utvecklingsstrategi 2014-2030 ”Jämtland/Härjedalen 2030 Innovativt och attraktivt”. Strategin är ett gemensamt dokument för de organisationer och aktörer som driver länsutvecklingsfrågor. Visionen är att

- *Jämtlands län är en region att längta till och växa i.*

Strategin ska leda till att länet har en offensiv, modern basindustri där besöksnäringen, energiproduktion, skog och trä, handel och IT dominerar. Länet ska vara fossilbränsleffritt. Inflyttning till länet innebär en förnygring och ett mera mångkulturellt samhälle. En viktig förutsättning för detta är **goda kommunikationer**, attraktiva boendemiljöer, god offentlig och kommersiell service och en livaktig ideell sektor. I strategin ingår att underlätta ungdomars övergång till vuxenlivet, god integration och bra utbildningssystem och att den sociala välfärden är jämlik och jämställd i hela länet. Sammantaget ska det ge goda förutsättningar för en bra arbetsmarknad och en aktiv fritid.

Målbilden för utvecklingsområdet tillväxt för alla – infrastruktur och samhällsservice

- Förbättrade kommunikationer överbryggas de långa avstånden
- En god service kan erbjudas alla invånare

Kollektivtrafiken är ett medel för att nå de övergripande samhällsmålen för länet.

Avgränsningar och strategiska val

De avgränsningar som görs för programmet är

- Geografiskt – länet samt relationer över länsgräns som är dagligt resande
- Kollektivtrafik som RKM har att hantera och eventuell kommersiell trafik
- Särskild kollektivtrafik (sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar) som en kommun och regionen har uppdragit åt RKM att ansvara för.

Får att nå Region Jämtland Härjedalens vision och övergripande mål bedömer RKM att följande frågor är strategiska för kollektivtrafiken i länet.

- Det regionala tågsystemet i Norrland, Norrtåg, utgör grunden för det interregionala trafikutbudet i Norrlandsläna (Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten)
- Prioriterade stråk – stomlinjetrafik mellan kommuncentra och Östersund
- Tätortstrafiken i Östersund, trafikutbud i närområdet ca 3-mil runt Östersund och Åredalen
- En yttäckande närtrafik ska värnas, initiativ för utveckling av otraditionella och kostnadseffektiva lösningar för kollektivtrafik i glesbygd uppmuntras.

Realistiska och mätbara mål

Utifrån de övergripande målen för länet och strategierna för kollektivtrafiken har följande mål formulerats. För att uppnå målen krävs många åtgärder som kan ta olika lång tid att genomföra, flera olika aktörer har ansvaret.

Målen delas in i tre områden.

- En ekonomiskt hållbar utveckling – trafikutbudet erbjuder goda förbindelser inom länet och över länsgräns och för arbetspendling inom arbetsmarknadsregionerna
- En socialt hållbar utveckling – resmöjligheter som skapar valfrihet och är säkra, trygga och tillgängliga
- En miljömässigt hållbar utveckling – trafiken skall ge en begränsad påverkan på miljön

Delmål - en ekonomiskt hållbar utveckling

Mål - **Restideskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8**

Reserelation	Avstånd km	Restid,		Restid tåg, min	Restids kvot tåg/bil 2015
		min bil enl Eniro			
Storlien	Östersund	160	132	116	0,88
Duved	Östersund	108	90	80	0,89
Sundsvall	Östersund	188	154	147	0,95

Målet uppfylls f n inte.

Mål – Länstrafikens självfinansieringsgrad skall öka

År	2014	2016	2018	2020
Självfinansieringsgrad	42 %	46 %	47 %	48 %

Anm

Självfinansieringsgraden påverkas av upphandlingar, resandeutveckling organisationsform, hur Norrtåg AB redovisas m m. Norrtåg kommer att redovisas skild från Länstrafikens redovisning fr om 2016. Länstrafikens självfinansieringsgrad exklusive Norrtåg skulle 2014 ha varit 45 %, varför det får utgöra grund för målserien.

Mål - Antal resor med länstrafikens färdbevis (tåg och buss) ska öka med 1 % per år och antal resor med tätortstrafikens färdbevis ska öka med 2 % per år med 2017 som startvärde

	Mål 2016	Utfall 2016	Utfall 2017	Mål 2020
Länstrafiken	2 412 900	2 619 300	2 582 000	2 658 900
Tätortstrafiken	3 420 900	3 704 100	3 820 000	4 049 200

Anm

2014 är basår för beräkning av resandeutvecklingen för 2016. Ungdomskorten, som finns i de flesta kommuner från hösten 2015, påverkar resandet 2014-2016 därefter antas en långsammare ökningstakt. Nya måltal är satta för 2020 med utgångspunkt från utfallet 2017.

Delmål - en socialt hållbar utveckling

Mål - Länstrafiken erbjuder resealternativ som passar mina behov

Andelen av alla tillfrågade som instämmer helt eller delvis skall öka, mäts i kundenkät. Frågan är formulerad ”avgångstider passar mina behov”

	Mål 2016	Utfall 2016	Utfall 2017	Mål 2020
Länstrafiken	21,5 %	17 %	35 %	36,5 %
Tätortstrafik	45,5 %	43 %	57 %	58,5 %

Anm

Länstrafiken har anslutit sig till kundbarometern KOLBAR under 2015, startvärde är satt i januari 2016. Ökningstakt 0,5 procentenhet per år. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala. En ny mätmetod infördes 2016. Nya måltal är satta för 2020 med utgångspunkt från utfallet 2017.

Mål - Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den.

Andel fordon med låggolv eller hiss skall öka

	2014	2016	2018	2020
Tågtrafik, Norrtåg	100 %	100 %	100 %	100 %
Interregional trafik	100 %	100 %	100 %	100 %
Tätortstrafik Östersund	100 %	100 %	100 %	100 %
Stomlinjetrafik	49 %	49 %	49 %	60 %

F n finns 25 stomlinjefordon med låggolv/hiss, dessa fordon beräknas vara i trafik till slutet av 2018 då en ny avtalsperiod börjar.

Mål - Nöjdhet med färdtjänstresa ska uppgå till minst 95 % nöjdhet, under hela programperioden.

Mäts genom ANBARO Svensk Kollektivtrafiks barometer för anropsstyrd trafik.

	Utfall 2014	Utfall 2016	Utfall 2017	2018	2020
Uppföljning Jämtlands län*	94 %	97%	96 %		

* Avser de kommuner som har överlåtit sitt ansvar för färdtjänsten till RKM. 2014 är det alla kommuner utom Östersunds kommun, fr o m 2015 alla kommuner utom Östersund och Strömsunds kommuner. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala. Målet nationellt är satt till 90 %. Det anses vara en rimlig avvägning mellan resurs och kvalitet. Värdet tendrar att sjunka med att nytillkommande grupper ställer allt högre krav.

Målet omformuleras

Nöjdhet med färdtjänstresa ska uppgå till minst 95 % nöjdhet, under hela programperioden.

Delmål - en miljömässigt hållbar utveckling

Mål - Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka

En ökad marknadsandel, där ökningen tas från privatbilismen ger en positiv miljöeffekt.

	Mål 2016	Utfall 2016	Utfall 2017	Mål 2020
Länstrafik	8,5 %	7 %	12 %	13,5 %
Tätortstrafik	15,5 %	16 %	29 %	30,5 %

Anm

Länstrafiken har anslutit sig till kundbarometern KOLBAR under 2015 startvärde är satt i januari 2016. Ökningstakt 0,5 procentenhet per år. I marknadsandel ingår även resa med taxi, här ingår flygtaxi och taxi till tåget som vanligen är delade resor. Det är uppgift om dagens första resa som ingår. **Nya måltal är satta för 2020 med utgångspunkt från utfallet 2017.**

Mål - Minskade nettoutsläpp av CO₂

I den allmänna kollektivtrafiken ska utsläppen minska. 2014 uppgick utsläppen av CO₂ till 6 633 ton i busstrafiken, vilket motsvarar 0,67 kg/km.

	Mål 2016	Utfall 2016	Utfall 2017	Mål 2020
CO ₂ utsläpp kg per km, busstrafik	0,66	0,46	0,32	0,25

Anm

CO₂-utsläppen är ett globalt problem, förändring sker främst vid upphandlingstillfället. **Från 2018 finns tre elbussar i trafik i tätortstrafiken, de ersätter etanoldrivna fordon. Andelen förnybara drivmedel har ökat från 30 % 2014 till 45 % 2016. Nya måltal är satta för 2020 med utgångspunkt från utfallet 2017.**

Kollektivtrafikens utveckling

Kollektivtrafiken är viktig för länets medborgare och för länets utveckling. Region Jämtland Härjedalens ambition är att trafikutbudet ska anpassas i den takt som bedöms nödvändigt för att tillgodose befintliga kunders behov och att attrahera nya kunder och därigenom bidra till att kollektivtrafikresandets ökar.

Viktiga förutsättningar för en positiv utveckling av kollektivtrafiken är, förutom trafikutbudet, stödfunktioner, samverkan och en fungerande och utvecklad infrastruktur. Bättre vägar och järnvägar är grundläggande.

Norrandssamarbetet

Norrandssamarbetet omfattar Norrtåg, den interregionala busstrafiken, IT, biljettmaskiner, marknad, upphandling m m. Syftet är att hitta kostnadseffektiva lösningar och upprätthålla kompetens. Samarbetet kring biljettsystemen har bl a

inneburit att fyra parter ställer gemensamma krav på biljetmaskinsleverantören. Det ger en starkare och bättre förutsättning vid förhandlingar och billigare lösningar för respektive län.

- Konkreta resultat av samarbetet kan vara ökad samsyn i trafikfrågor, gemensamma marknadskampanjer, IT-strategier, upphandlingskompetens, samordning av tjänster, jour- och beredskapstjänstgöring

Den interregionala tåg och busstrafiken är gemensamt upphandlad och har statlig medfinansiering. Trafikverkets krav på utförandet regleras i avtal mellan parterna.

Tågtrafik

Norrtågtrafiken utförs i Jämtlands län i planerad omfattning från december 2012. Resandeutvecklingen från 2013 till 2014 har varit 16 % till 452 000 resor för hela stråket Sundsvall-Östersund-Storlien, för resor inom länet på länstrafikens färdbevis var ökningen hela 74 %, till 122 000 resor. Tågresor är snabba och bekväma. Resandeökningen beror dels på att busstrafiken har minskats ner för att undvika parallell tåg- och busstrafik samt att trafiken har varit stabil, utan stora driftstörningar. Resandeökning förväntas plana ut. Målet är att erbjuda snabba, effektiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor i, verkar eller besöker regionen.

- En förutsättning för att nå målet restidskvot 0,8 är ett fortsatt arbete med infrastrukturen. Det pågår planering för åtgärder inom projekt Funktionella Mittstråket. Där ingår bland annat att minska antalet plankorsningar på banas västra del och att rusta delen Stöde-Sundsvall.

- En strategisk fråga är antalet stopp, från 2018 planeras ett tågstopp i Näliden. Utöver det ska antalet tågstopp inte utökas om det innebär förlängd restid.

- En vision är en tredje dubbeltur Sundsvall-Östersund-Trondheim. Ett ökat trafikutbud ger ett ökat resande. Det förutsätter en positiv syn på utökad trafik i Norge. Frågan aktualiseras av att det ska hållas två VM i länet 2019, men påverkas även av arbetet med elektrifieringen av Meråkerbanan.

Inlandsbanans vision är att den interregionala trafiken längs linje 45 Gällivare-Östersund-Mora upphandlas så att den kan utföras med tåg i stället för buss, åtminstone vissa turer. Det skulle innebära stora förändringar ex vis är linjesträckningen inte helt parallell, förutsättningar för godsbefordran är olika, kostnaden för tågtrafik är ca tre gånger så stor som för busstrafik. Trafiken har i dag statlig medfinansiering.

Länstrafik och tätortstrafik

De allra flesta resor i kollektivtrafiken görs med buss, närmare 5 450 000 resor 2014.

Planering av trafikutbudet utgår från vilken trafik som är strategiskt viktig och hur den ska kunna utvecklas. Övergång till ungdomskort från elevkort i länets kommuner kommer att betyda ett ökat resande. Åre kommun införde ungdomskort 2013, Bräcke och Berg kommuner 2014, Ragunda, Östersund, Härjedalen och Krokoms kommuner inför kortet från höstterminen 2015. Trafik för arbets- och skolpendling har hög prioritet, serviceresor är också viktiga, särskilt i relationen kommuncentra-Östersund.

- Trafikutbudet i prioriterade stråk förändras utifrån tågtrafiken, samt förändringar i resmönster och efterfrågan. Buss- och tågtrafik i parallella tidslägen ska undvikas. Busstrafiken kan bli snabbare, ex vis när det blir ett tågstopp i Näliden. Alla bussturer behöver då inte angöra Näliden, utan kan trafikera E14 och således bli snabbare.

- I tätortstrafiken behöver en linjenätsöversyn genomföras. Fler områden ska trafikeras. Det ska bidra till att trafiken blir mer relevant för flera och att resandet därmed ökar.

- Pendlarparkeringar behöver utvecklas och förbättras.

- Ett ökat resande uppnås om trafiken är relevant för boende och besökare i länet, kunderna är nöjda med information om trafikutbudet och upplevelsen av sina resor. För att uppnå detta ska servicen och fordonen vara bra och tidtabellerna anpassas utifrån efterfrågan.

- Marknadsaktiviteter är betydelsefulla för att behålla och få nya kunder.

Närtrafik

Närtrafiken är yttäckande och anpassas kontinuerligt i utbud och tid utifrån efterfrågan och behov som uppstår, ex vis vid nedläggning av en lanthandel. Anropsstyrd linjetrafik, närtrafik och särskild kollektivtrafik beställs och samordnas i den beställningscentral som länstrafiken upphandlat. Samordning, behörighetskontroll et c sker där.

- Alternativa sätt att bedriva närtrafik som kan ge ett bättre utbud till en oförändrad kostnad ska uppmuntras, exempel Byabussen i Kölsillre, Ånge kommun och projekt i Kalmar län som med teknikstöd höjer kvalitén i anropsstyrd trafik.

Tillgänglighet och särskild kollektivtrafik

Tillgänglighet till kollektivtrafiken är beroende av fler faktorer fordonens utformning, hållplatsernas och busstationernas tillgänglighet samt information om detta. Ledsagning finns vid bemannade järnvägsstationer, och ska utökas till resecentra/busstationer i samtliga kommuncentra.

Fordonens utformning bestäms vid upphandlingstillfället. I tidtabell/digital reseplanerare anges vilka turer som utföres med tillgänglighetsanpassade fordon.

RTI realtidsinformation installeras i stomlinjefordon. Det ska förbättra trafikantinformationen genom att information kan erhållas i mobiltelefonen. Ombord på fordonen ges hållplatsinformation audiovisuellt.

Information om hållplatsens tillgänglighet kräver att uppgifter om kantstenshöjd, taktila plattor m m kartläggs och dokumenteras i länstrafikens planeringsprogram samt att de kan redovisas i reseplaneraren.

- Åtgärderna kräver resurser i form av kartläggning, uppdatering i databaser och programvaruuppdatering.

- Resultatet i form av information om fordon, hållplatser och busstationers tillgänglighet kan ge stöd för att överföra resenärer från särskild kollektivtrafik till allmän kollektivtrafik.

- Arbetet med förbättrad tillgänglighet måste göras systematiskt och utgå från den standard som gäller i varje sammanhang.

För personer med färdtjänst mäts nöjdheten med resa i enkäten ANBARO. Tendensen är att nöjdheten sjunker utan att det går att belägga att kvalitén i tjänsten som helhet dvs i telefonsamtalet till beställningscentralen, punktlighet, bemötandet och service under resan, fordonets komfort har sjunkit. Resenärernas förväntning och krav ökar, varför en fortsatt nöjdhet på minst 90 % är en utmaning.

- Information till resenärer och utbildning av personal i beställningscentral och taxibolag måste fortgå kontinuerligt för att klara det uppsatta målet.

Taxor och produkter

En översyn görs fn av vilka produkter och priser och regler i övrigt som ska gälla vid resor med den allmänna kollektivtrafiken. Under 2015 upphör kontanthantering ombord på fordonen i tätortstrafiken i Östersund och under 2016 kommer kontanthantering att upphöra ombord på fordonen i länstrafiken.

- Priser på kort och biljetter ska uppfattas som prisvärda

- Kort och biljetter ska vara lätta att förstå

- Fler sätt att köpa biljett ska erbjudas internet, mobil et c.

Miljö

En fossilbränslefri kollektivtrafik 2030 är ett övergripande mål, formulerat bl a i RUS. Förutsättningarna för detta ökar tack vare att mer kollektivtrafik bedrivs med tåg och den utveckling som sker av fordon och drivmedel. Biodiesel, framställt av vegetabiliska eller animaliska oljor och fetter, har i allt högre grad blandats i fossil diesel och kommer att helt kunna ersätta den fossila dieseln. Andra alternativ som el- eller elhybridfordon kan vara möjliga i tätortstrafiken. En annan viktig förutsättning är att motorerna blir mer energieffektiva, även där är utvecklingen mycket positiv.

- Vid upphandlingar ställs krav på fordonens miljöprestanda.

Kostnads- och intäktsutveckling

Region Jämtland Härjedalen står inför utmaningar om målen för kollektivtrafiken skall kunna infrias, verksamheten har stor betydelse för länets önskade utveckling så som den beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin (RUS 2014-2030). Länets svaga/negativa befolkningsutveckling och trafik kostnadens utveckling är några exempel på detta. Ambitionen är att självfinansieringsgraden skall öka från nuvarande 42 %. Kostnadsutvecklingen för trafikavtal tenderar att vara högre än den allmänna kostnadsutvecklingen (KPI), det index som används är förutom KPI, bränsleprisindex och arbetskraftsindex. Det är därför viktigt att även intäkterna ökar. Det sker genom att fler reser, att intäkten/resa ökar eller att trafikomkostnaden blir lägre. Aktörerna i regionen ansvarar tillsammans för att kollektivtrafiken kan utvecklas positivt, ex vis genom en samhällsplanering som underlättar för ett kollektivt resande.

- Val av drivmedel, trafikutbud, indexutveckling m m påverkar kostnaden. Förändringen sker främst vid ny upphandling.
- Länstrafiken ska genomföra en utredning om att bedriva trafik i egen regi. Den ska ge svar på var kostnadsnivån ligger, vad som driver kostnaden, rimlighet i anbud et c och om det skulle gå att bedriva verksamheten till en lägre kostnad.
- Intäkterna påverkas främst av att ökat konsumentresande samt val av färdbevis.

Kollektivtrafiken skall utgöra ett strategiskt verktyg för att bidra till en positiv och hållbar samhällsutveckling.

Sedan 2015 är kollektivtrafiken en regional angelägenhet. RKM finns i Region Jämtland Härjedalen som också har det ekonomiska ansvaret, genom att verksamheten är skatteväxlad.

Kommersiell trafik

Upphandlingar förannonseras och trafikföretagen bjuds in till samråd inför upphandling (SIU). Vid SIU:n ges grundlig information om trafiken och dess förutsättningar. Trafikutövare får möjlighet att ta ställning till om trafiken är av intresse för att drivas kommersiellt. Det kan avse hela trafiken eller delar av den.

Inför varje upphandling av trafik fattar Region Jämtland Härjedalen beslut om allmän trafikplikt, d v s en beskrivning av verksamheten som utgör grund för upphandling och information till allmänheten om vilken allmän kollektivtrafik som kommer att erbjudas i det geografiska området.

Generellt sett är allmän kollektivtrafik till ca 50 % finansierad med offentliga medel. Förutsättningen för att bedriva verksamheten, helt på kommersiella grunder, begränsas därmed väsentligt. Kommersiell trafik har bedrivits på sträckan Duved-Ytterån, trafikföretaget fick då tillgång till den infrastruktur de efterfrågade på ett kostnadsneutralt och transparent sätt.

Samband mellan regionaltrafik och fjärrtrafik

Den regionala kollektivtrafiken har stor betydelse för tillgängligheten i ett nationellt och internationellt perspektiv. För en resenär är uppdelningen av trafiken teoretisk, det intressanta är hela resan.

Trafikförsörjningsprogrammet omfattar fyra år men trafikens utveckling bör ses i ett betydligt längre perspektiv.

Kollektivtrafiken är ett medel för att nå de övergripande samhällsmålen för länet, de finns formulerade i regional utvecklingsstrategi 2014-2030 ”Jämtland/Härjedalen innovativt och attraktivt 2030”.

För infrastruktur och samhällsservice finns följande övergripande mål formulerade.

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

För att uppnå dessa mål pekas på både nationella och regionala insatsområden. Här nämns länets beroende av en ändamålsenlig infrastruktur och att det måste avspeglas i nationella prioriteringar inom området. Dagliga tågförbindelser med restider under 4,5 timmar Östersund-Stockholm dagtid samt bibehållna nattåg. Tågtrafiken Trondheim-Östersund-

Sundsvall ska utvecklas både avseende turtäthet och restider. Elektrifieringen av Meråkerbanan är en viktig angelägenhet för Jämtland.

Förutom tågförbindelser behövs flygförbindelser som ger uppehåll över dagen i Stockholm, anslutning till andra destinationer och är attraktiva för besökare till länet. Konkurrens mellan flygbolag är önskvärd. Daglig flygförbindelse till Umeå/Luleå med rimliga priser är nödvändigt.

Interregional busstrafik kompletterar tåg- och flygförbindelserna samt ger tillgänglighet till orter utan tåg- och flygförbindelser.

Bra standard på länets vägar betonas, de ska hålla hög standard för framkomlighet och trafiksäkerhet även under tjällossningsperioder. Det gäller såväl de nationella stamvägarna E14 och E45 som länsvägnätet. För att nollvisionen, att inga personer ska skadas svårt eller dödas i trafiken, ska kunna uppnås behöver trafikmiljön utvecklas med bland annat gång- och cykelbanor, planfria korsningar, mitträcken och en god vinterväghållning. Vägarnas standard är viktig även för kollektivtrafikens utveckling. Järnvägen behöver också underhållas väl för att korta restider och underlätta för godstransporter.

Länets IT-struktur och mobiltelefonfäckning byggs ut och användningen av digital kommunikation ökar. Mobiltäckning i hela länet är viktig för bl a skogsnäringen, rennäringen, turismen och kollektivtrafiken. Det är också viktigt för säkerhet och trygghet.

Genomförande och ekonomi

Samråd och dialog

RKM ingick i de verksamheter som flyttades över från Regionförbundet Jämtlands län till Region Jämtland Härjedalen 2015. Region Jämtland Härjedalen har därmed ansvaret för trafiken och dess finansiering. I den utredning som låg till grund för beslut om att överföra ansvaret för kollektivtrafiken till regionen finns angivet möjlighet till tilläggsöverenskommelser om en kommun vill ha en högre standard i trafiken än regionen finner motiverat eller rabatterade priser för sina kommuninvånare. Infrastruktur kopplad till kollektivtrafiken hållplatser på kommunala vägar, busstationer et c är en kommunal angelägenhet. 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.

Samrådsorganisationen finns formaliserad till tre nivåer

- **Regionens samverkansråd (RSR)** där för regionen och kommunerna gemensamma frågor ska diskuteras.
- **Trafiksamråd** ett årligt informations- och diskussionsmöte med respektive kommun. Löpande samråd på tjänstemanna nivå hålls flera gånger per år, kallat Samråd RKM.
- **Dialoger** inrättas utifrån de behov som uppstår löpande om hållplatser, trafikförändringar och upphandlingar.

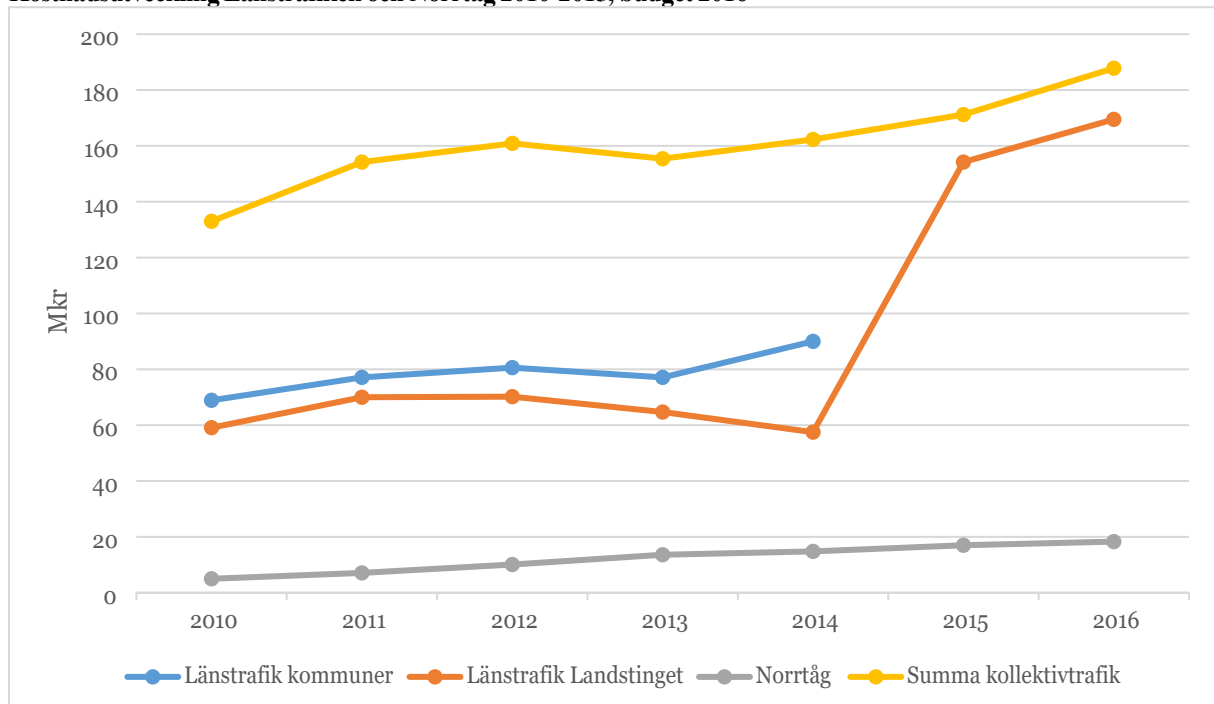
Regionens pensionärsråd, handikappråd och ungdomsråd utgör även råd för RKM och Länstrafiken. RKM är också part i Trafikverkets RTAF-råd (Rådet för Tillgänglighet och Användbarhet för personer med Funktionsnedsättning).

Trafikverket är en viktig part för en fungerande kollektivtrafik på både väg och järnväg. På det allmänna vägnätet ansvarar Trafikverket för hållplatser placering och utformning och annat som kan påverka kollektivtrafikens framkomlighet. Region Jämtland Härjedalen är planupprättare och har kontinuerlig kontakt med Trafikverket.

Kommersiell kollektivtrafik har inte utvecklats i någon nämnvärd omfattning, vare sig i Jämtland eller nationellt, sedan 2012 då den nya lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) trädde i kraft. Utvecklingen kan ändras och då behöver regler för tillgång till busstationer och informationssystem utarbetas.

Ekonomi

Kostnadsutveckling Länstrafiken och Norrtåg 2010-2015, budget 2016



Den ökande kostnaden 2011 i landstingets kostnadsansvar fick landstinget att agera. Landstinget ville sänka sin kostnad. Istället för att minska det regionala trafikutbudet förändrades kostnadsfördelningen från 2014 så att kommunerna tog ett större kostnadsansvar. Det framgår av kommunernas kostnadsökning och landstingets kostnadsminskning för 2014. De trafikutökningar som kommunerna gjorde till 2015 ingår i skatteväxlingen. För 2015 är dryga 103 mkr skatteväxlat från kommunerna. För Norrtåg startade trafiken i planerad omfattning från december 2012.

De upphandlingar som genomförts under 2015 har visat på en måttlig kostnadsökning. Ökade kostnader ska balanseras med att kunna erbjuda resenärer en attraktiv och hållbar trafik och en bra prisbild för resor i Jämtlands län.

Trafikutbudet kommer de närmaste åren att utredas och utvärderas inför den upphandling alternativt egen regiverksamhet som ska starta när det nuvarande trafikavtalet Buss 2010 löper ut i december 2018. Samhällsnyttan, invånarnas behov och förväntningar på trafiken och utveckling av pendlning är viktiga faktorer i utformning av det kommande trafikutbudet.

Den regionala kollektivtrafiken bör som helhet fungera som ett sammanhållet system med så smidiga gränser som möjligt mellan aktörer och trafikslag. För att trafiken skall vara attraktiv krävs ett utbud som ger valfrihet i tid för resan, restider som är konkurrenskraftiga och en standard och kvalitet i trafiken som motsvarar resenärens förväntningar. Detta kan erbjudas i reserelationer där resandet är tillräckligt omfattande. Det innebär att stråk och tider med stort resande bör prioriteras. Utvecklingen mot en förstärkt trafik i starka stråk kan kompletteras med pendlarparkeringar. Trafikutbudet på andra relationer måste å andra sidan minska ner till det mest outhållbara, ofta linjelagda skolskjutsar och närtrafik för en basal service.

Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet

Enligt lagen skall de regionala trafikförsörjningsprogrammen uppdateras vid behov, en mandatperiod kan vara en lämplig tid.

Fortsatta utredningsbehov finns bl. a

- Väntsalar och bytespunkters tillgänglighet, kommunerna har ansvaret, frågan har stor betydelse för kollektivtrafiksystemets helhet och tillgänglighet.
- Prioriteringsgrunder för ett konkurrensneutralt tillträde till busstationer, vid kapacitetsbrist.
- Tågtrafikens utveckling, vad händer med den långväga tågtrafiken när Norrtågstrafiken har etablerats och utvecklas.
- Trafikutbud och finansiering i samband med beslut om allmän trafikplikt inför varje upphandling.

Programmet bör följas upp under programperioden. Uppföljningen skall även omfatta kommersiell trafik, om sådan etableras.

Uppföljning, samt förslag till ändringar ska diskuteras vid regionens samverkansråd, trafiksamråd och i dialog med berörd kommun. Kommunerna ges därigenom kontinuerlig möjlighet att påverka utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Andra aktörer kan komma att involveras, särskilt de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i angränsade län.

Bilaga 1 – Trafikavtal

Trafikavtal

Tåg

Norrtågtrafiken aug 2011 – augusti 2016, Botnietåg AB, augusti 2016 – december 2025 Svenska Tågkompaniet AB

Buss

Åre dec 2014 – dec 2022, option 2 år, Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB

Ragunda juni 2008 – dec 2015, KR Trafik AB, nytt avtal dec 2015 – dec 2023, option 2 år, Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB

Östersund tätort - juni 2007 – juni 2016, Nettbuss Stadsbussarna AB, juni 2016 – juni 2021, option 3 år, Nettbuss Stadsbussarna AB

Buss 2010 Lit-Strömsund, Brunflo-Bräcke, Fåker-Berg, Krokomb, Härjedalen juni 2010 - dec 2018, Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB

Inlandstrafiken, Linje 45, dec 2011 – dec 2017, option 2 år, KR-trafik AB

Linje 40 – Tvärflojten juni 2012 – dec 2018, KR-trafik AB

Bil

Östersund S+N juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Östersunds taxi 199 000 AB.

Strömsund juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Norra Jämtlands Taxi AB*)

Bräcke juni 2013 – juni 2018 option 2 år, V.A.Trafik och utbildning AB*)

Berg juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Taxiservice i Bergs kommun AB*)

Krokomb juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Taxi Glesbygd Krokomb AB *)

Härjedalen juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Centrala Buss i Jämtland Härjedalen AB *)

Ragunda juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Taxi Ragunda AB*)

Åre juni 2013 – juni 2018 option 2 år, Taxi Västjämtland AB*)

I samtliga bilupphandlingar ingår sjukresor, närtrafik, anropsstyrd linjetrafik och smågods.

*) färdtjänst, riksfärdtjänst och kommunala skolskjutsar ingår i upphandlingen.

All anropsstyrd trafik beställs och samordnas genom den av Länstrafiken upphandlade beställningscentralen BC Jämtland.

Bilaga 2 – Trafikutbud

Nedan redovisas all linjelagd trafik, den utföres med buss eller bil, viss trafik är anropsstyrd. Registrerat resande avser resande redovisat i biljettmaskinssystemet. För anropsstyrd linjetrafik (A-linje) hämtas antalet resenärer från bokningsprogrammet hos BC Jämtland.

Interregional trafik

Norrtåg Sundsvall-Ånge-Bräcke-Östersund-Storlien/(Trondheim)

<u>År:</u>	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	133 000*)	390 000	452 000

*) avser andra halvåret då Botnietåg övertog trafikeringen.

Från juni 2012 ingår all trafik på delen Sundsvall-Östersund-Trondheim i Norrtågs avtal med Botnietåg. Trafiken utförs i planerad omfattning från december 2012 på delen Sundsvall-Östersund-Storlien. Trafiken skall bl. a ge en bra förbindelse Östersund - Umeå via Sundsvall, restid ca 5,5 timmar. Statlig medfinansiering genom Norrtågsförsöket.

Utbud

Östersund-Sundsvall

9 dubbelturer M-F

4 dubbelturer L

4 dubbelturer S

Östersund-Duved

5 dubbeltur M-F

4 dubbelturer L

4 dubbelturer S

2 dubbelturer dagligen Duved-Trondheim

Linje 26 Sveg-Ånge

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	342 st.	466	662	1940
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	540	440	734	647

Utbud

1 dubbeltur M-To

1 dubbeltur M_F

1 dubbeltur SoH

1 anropsstyrd tur M-F och S

Trafiken är anpassad till Norrtågstrafiken i Ånge, för veckopendling Umeå/Sundsvall-Sveg och de anropsstyrda turerna för anslutning till/från norrgående nattåg. Jämtlands län har 100 % trafik- och ekonomiskt ansvar för linjen. Det innebär att länstrafikens taxa tillämpas på hela linjen. Trafiken utökades i den trafikutökning som Härjedalens kommun gjorde 2014.

Linje 30 Hammarstrand-Liden-Sundsvall

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	92 679 st.	69 675 st.	94 994 st.	77 689 st.

huvuddelen av resorna avser Västernorrlands län.

Utbud fr o m 2014

- 1 dubbelturer M-F hela sträckan
- 8 dubbelturer M-F Sundsvall – Liden
- 1 dubbeltur skoldagar Järkvissle-Liden
- 1 dubbeltur F skoldagar Hammarstrand-Liden
- 1 enkeltur M skoldagar Hammarstrand-Liden
- 1 enkeltur M-F Bispgården-Hammarstrand
- 4 dubbelturer L Sundsvall-Liden/Järkvissle
- 3 dubbelturer S, Sundsvall-Liden
- 1 enkeltur S A-linje, Liden-Bispgården.

Länsgrensöverskridande linje mot Västernorrland. Trafikutbudet har minskats ned fr o m 2014, bl a med 2 dubbelturer M-F Liden-Hammarstrand. Trafiken upphandlas och administreras av RKM Västernorrland.

Linje 39 Sollefteå-Ramsele-Backe-Hoting

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	73 935 st	78 438 st	66 469 st	57 562 st

huvuddelen av resorna avser Västernorrlands län.

Utbud

- 4 dubbeltur M-F Ramsele-Sollefteåmed
- 1 dubbeltur M-F Sollefteå-Hoting
- 1 dubbeltur M-F Ramsele-Hoting
- 1 dubbeltur F Ramsele-Hoting
- 1 dubbeltur S Ramsele-Sollefteå
- 1 dubbeltur S Ramsele-Hoting

Länsgrensöverskridande linje mot Västernorrland. Trafikutbudet har minskats ned fr o m 2014. Trafiken är planerad för skol-, och veckopendling samt serviceresor. Trafiken upphandlas och administreras av RKM Västernorrland.

Linje 40 Örnsköldsvik-Hammarstrand-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	70 037 st	56 932 st	69 084 st	72 140 st

Utbud

- 4 dubbelturer M-F, varav en Sollefteå-Östersund, övriga Örnsköldsvik-Östersund
- 1 dubbeltur L
- 1 dubbeltur S.

Länsgrensöverskridande linje mot Västernorrlandslän. Linjen har stor interregional betydelse för person- och godsbefordran. Linjen ingår i det s.k. ”samverkande systemet”, trafik som medfinansieras av Trafikverket.

Linje 41 Junsele-Backe-Hoting

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal resor A-linje:</u>	25	34	45	49

Utbud

1 dubbeltur M-F, anropsstyrd trafik.

Länsgränsöverskridande linje mot Västernorrlands län. Trafiken är planerad för serviceresor och bussanslutning i Junsele. Trafiken upphandlas och administreras från Jämtlands län.

Linje 45 Östersund-Dorotea-Storuman-Gällivare (Inlandstrafiken)

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	47 334	65 384	67 227	67 052

Utbud

1 dubbeltur M-S Östersund-Gällivare
1 dubbeltur M-S Östersund-Arvidsjaur

Linjen inrättades 91/92 som ersättning för rälsbusstrafik på Inlandsbanan, trafiken bedrivs i samarbete med RKM Västerbotten och Norrbotten. Trafiken medfinansieras av Trafikverket. Trafiken på linje 45 är upplagd för tåganslutning, främst nattåg i Östersund och för godsbefordran. Från december 2011 är trafiken inom Jämtlands län samordnad med linje 63 Dorotea-Umeå.

Linje 45 Mora-Sveg-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	72 606 st	65 563 st	65 459 st	74 662 st

Utbud

2 dubbelturer M-S, på delen Mora-Östersund
1 dubbeltur M-F Sveg-Östersund
1 enkeltur lördagar Sveg-Östersund
1 enkeltur söndagar Östersund-Sveg

Linjen inrättades 91/92 som ersättning för rälsbusstrafik på Inlandsbanan. Jämtlands län har 100 % trafik- och ekonomiskt ansvar för linjen, vilket bl. a innebär att länstrafikens taxa tillämpas på hela linjen. Linjen har stor interregional betydelse för person- och godsbefordran, den medfinansieras av Trafikverket. Trafiken är planerad för tåganslutning i Mora och Östersund, veckopendling och serviceresor Sveg-Östersund.

Linje 47 Dorotea-Hoting

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	2 664 st	4 553 st	3 320 st	4 811 st

Utbud

1 dubbelturer M-F, skoldagar

Linjen som går över länsgränsen Västerbotten-Jämtland är inrättad juni 2010 som ett komplement till linje 142 för gymnasiependling Dorotea-Hoting-Strömsund.

Linje 56 Ljusdal-Kårböle-Sveg

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	12 570 st	13 261	11 415	11 985
<u>Antal resor A-linje:</u>	630 st			

Utbud

2 dubbelturer M-F

1,5 enkelturer skoldagar på delen Vänsjö- Sveg från aug 2014

1 dubbelturer L

1 dubbeltur S

Länsgränsöverskridande linje mellan Gävleborgs och Jämtlands län. Jämtlands län har 100 % trafik- och ekonomiskt ansvar för linjen, vilket bl. a innebär att länstrafikens taxa tillämpas på hela linjen. Linjen är upplagd för tåganslutning i Ljusdal och för godstransporter. Godsflödet på linjen är betydande. Linjen ingår i det s.k. samverkande systemet, trafiken medfinansieras av Trafikverket.

Linje 63 (Östersund-) Dorotea-Umeå

<u>År:</u>	2011
<u>Antal reg resor:</u>	58 987 st

Utbud

2 dubbelturer dagligen.

Sedan dec 2011 har trafik på sträckan Östersund-Dorotea samordnats med linje 45 Östersund-Dorotea-Arvidsjaur/Gällivare. Linjen redovisas därför inte i Jämtland.

Regional- och lokal trafik i linjenummerordning

Linje 1-14 m fl. Tätortstrafiken Östersund inkl. nattbussar, sön- och helgdagstrafik, industriturer

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	3 192 823	3 109 083	3 140 456	3 258 040
<u>Flygbussen</u>	23 109	27 257	31 792	34 907

Trafik bedrivs mellan kl 6 – 23 M-F, kl 6 - 23 Lö, kl 11.30 – 23 SoH.

Nattrafik kl. 23 – 2.30 F-L

Tätortstrafiken är upphandlad i ett s.k. nettoavtal, trafikutövaren har självständigt att ajourhålla linjenätet, turutbud m m inom ramen för vad som sägs i trafikavtalet. I trafikavtalet ställs krav på att trafikutbudet skall erbjuda sena kvällsturer vardags- och söndagskvällar till alla stadsdelar, trafikutbudet i Norr förbi Arenan och Ica Maxi ska utvecklas i takt med att verksamheter utvecklas, särskilt kvällstid.

Linje 91 Östersund-Krokom-Nälden-Trångsviken NATTBUSS

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	6 406 st	5 379 st	4 429 st	4 056 st

Utbud

3 dubbelturer F, L Östersund-Krokom-Nälden.
En tur F och L fortsätter till Trångsviken om resande finns.

Linje 92 Östersund-Lit-Häggenås NATTBUSS

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	2 144 st	1 723 st	1 522 st	1 294 st

Utbud

2 dubbelturer F och L, varav 1 dubbeltur F och L till Häggenås.

Linje 93 Brunflo-Östersund NATTBUSS

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	6 154 st	5 226 st	4 306 st	3 775 st

Utbud

3 dubbelturer F och L.
Vissa turer går via Marieby.

Linje 98 Mörsil-Järpen-Åre-Duved NATTBUSS

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	951 st	767 st	526 st	538 st

Utbud

2 dubbelturer F och L under vintersäsongen.

Linje 108 Brunflo-Torvalla-Brunflo

<u>År:</u>	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	3 049 st

Utbud

7 turer M-F skoldagar

Linjen inrättad augusti 2014 för elevpendling.

Linje 109 Brunflo-Odenskog-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	78 748 st	76 437 st	61 679 st	57 523 st

Utbud

15 enkelturer M-F, 4 dt är inställda under sommarlov

4 dubbelturer L

Trafikutbudet är en del av linje 110 som fått annan färdväg, via Odenskog.

Linje 110 Brunflo-Ope-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	192 320 st	178 869	176 473	160 552

Utbud

20/22 enkelturer M-F, 3 dubbelturer är inställda under sommarlov

11 dubbelturer L

8 dubbelturer S

Trafikutbudet reducerades från 2012 och med trafik som kallas linje 109.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och S

Linje 111 Brunflo-Marieby-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	40 213 st	39 300	43 986	44 424

Utbud

10 dubbelturer M-F

1 enkeltur kvällstid M-F

2 dubbelturer L

1 dubbeltur S

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, serviceresor L och S

Linje 112 Grytans Läager-Östersund

<u>År:</u>	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	1 268	27 804

Utbud

5 dubbelturer M-L

Trafiken inrättades i december 2013 till följd av att det finns permanentboende i Grytans Läager. Trafiken är uppbyggd för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, serviceresor L.

Linje 115 Loke-Tandsbyn-Brunflo

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor</u>	20 139 st	18 653	24 350	27 441

Utbud

6 dubbelturer M-F, 1 dubbeltur inställd under sommarlov.

2 av dubbelturerna angör Östersund. Skol- och linjetrafiken har samordnats därav det ökade resandet.

Linje 116 Börön-Brunflo

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	322 st	163	4 514	8 535

Utbud

4 dubbelturer M-F.

Skol- och linjetrafiken har samordnats därav det ökade resandet.

Linje 118 Bodal-Brunflo

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	uppgift saknas.	17	183	274

Utbud

2 dubbelturer M-F.

Skol- och linjetrafiken har samordnats därav det ökade resandet.

Linje 127 Bräcke-Gällö-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	119 859 st	105 790	92 752	95 453

Utbud:

5 dubbelturer M-F Bräcke-Östersund

1 enkeltur M-F Gällö-Bräcke

1 dubbeltur M-F Bräcke-Brunflo

1 dubbeltur M-F Östersund-Gällö

1 enkeltur M-F Pilgrimstad-Gällö

Linjesträckningen i huvudsak parallell med järnvägen och Norrtågstrafiken. Trafiken utgör ett komplement till tågtrafiken, och är anpassad för skol- och arbetspendling M-F.

Linje 132 Hammarstrand-Höglunda/Strömsnäs-Stugun-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	47 401 st	46 916	46 756	43 904

Utbud

5 dubbelturer M-F, hela sträckan
1 dubbeltur Stugun-Hammarstrand
1 dubbeltur Stugun-Hammarstrand, skoldagar
1 dubbeltur L
1 enkeltur S, ej sommarlov.

Linjen är parallell med linje 40 på delen Hammarstrand-Östersund, trafiken är planerad för skol- och arbetspendling M-F, serviceresor L och veckopendling S.

Linje 140 Lit-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	59 907 st	60 489	52 956	52 192

Utbud

10 dubbelturer M-F, varav en enkeltur inställd under sommarlov
3 dubbelturer L
3 dubbelturer S

Trafiken är uppbyggd för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och S. Linjen kompletteras främst av linje 143.

Linje 141 Storhögen-Jämtl Nyby-Lit

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	6 431 st	5 796	6 831	8 553

Utbud

5 dubbelturer M-F, 1 dubbeltur Lit-Handog är inställd under skollov.

Linje 142 Hoting-Strömsund-Hammerdal-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor</u>	113 317 st	122 343	130 615	137 182
<u>Antal resor A-linje:</u>	35	429	407	412

Utbud

7 dubbelturer M-F varav 2 till Hoting
1 enkeltur anropsstyrd M.O.F på delen Strömsund-Hoting
1 dubbeltur L
1 dubbeltur S.

Linjen är parallell med linje 45 delen Hoting-Östersund, trafiken är planerad för skol-, service- och arbetspendling M-F, serviceresor L och veckopendling S. A-trafiken ersätter minskad trafik Strömsund-Hoting med interregionala linjer.

Linje 143 Håggenås-Lit-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	44 573 st	42 704	41 038	39 560

Utbud

6,5 dubbelturer M-F

3 dubbelturer L

1 dubbeltur S

Trafiken är uppbyggd för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, och serviceresor L och S. Kompletterande linjer är 142 Hoting.-Strömsund-Östersund och 140 Lit-Östersund.

Linje 144 Munkflohögen-Norderåsen-Lit (-Östersund)

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	8 402 st	8 670	9 319	9 098
<u>Antal resor A-trafik:</u>	1 228	1 016	896	940

Utbud

2 dubbelturer M-F, till/från Munkflohögen, under sommarlov 1 dubbeltur

3 dubbelturer M-F Håggenås-Norderåsen en dubbeltur Håggenås-Munkflohögen (linjebil och delvis anropsstyrd trafik)

Linje 145 Husås-Lit-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	18 353 st	17 479	17 284	16 084

Utbud

5 dubbelturer M-F, varav 2 dubbelturer inställda under skollov.

1 enkeltur anropsstyrd trafik.

Linje 150 Krokomb-Dvärsätt-Ås-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	102 884 st	100 855	97 082	99 069

Utbud

13 dubbelturer M-F, varav 1 dubbeltur är inställd under skollov.

2/3 dubbeltur L

4/5 dubbelturer S.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och S.

Linje 151 Aspås-Krokom-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	49 503 st	50 245	51 595	49 099

Utbud

5/4 turer M-F

1 dubbeltur M-F skoldagar för skoltrafik på delen Aspås-Krokom.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, och utgör ett komplement till linje 150.

Linje 153 Valsjöbyn-Föllinge-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	15 614 st	15 802	27 565	34 395

Utbud

1 dubbeltur M-F hela sträckan.

2 dubbeltur M-F Föllinge – Krokom

1 dubbeltur M-F Åkersjön-Lillhomsjö, under skollov M.O.F

1 enkeltur F Föllinge – Valsjöbyn, delen Häggsjövik-Valsjöbyn är anropsstyrd

1 dubbeltur F Krokom-Föllinge

2 dubbelturer L Föllinge – Krokom

1 enkeltur S.

Trafiken är planering för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och veckopendling S.

Linje 154 Rönnöfors-Kaxås-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	40 143 st	41 138	49 000	51 537
<u>Antal resor A-linje:</u>	34	34	35	34

Utbud

4 dubbelturer M-F, delen Kaxås-Östersund

1 dubbeltur M-F Änge-Rönnöfors

1 enkeltur O Änge-Rönnöfors skoldagar

2 dubbeltur L Kaxås-Krokom

1 dubbeltur S Kaxås-Krokom

1 enkeltur A-linje S delen Frankrike-Kaxås.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och veckopendling S. Delen Krokom-Östersund kan vara samordnad med annan trafik.

Linje 155 Årependeln Duved-Järpen-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	30 032 st	28 895	17 053	9 495

Utbud t o m juni 2014

2 dubbelturer M-F
1 dubbeltur L, under vintersäsong
1 dubbeltur S, under vintersäsong.

Utbud fr o m december 2014

3/4 dubbelturer M-F
1 enkeltur L, under vintersäsong
1 enkeltur S, under vintersäsong.

Expresslinje, en dubbeltur för arbetspendling till Åre resp. till Östersund M-F. L och S säsongstrafik till Åre. Sträckningen är parallell med Mittbanan, men har stopp på orter utan jämvägsstation. Juni 2013 – juni 2014 har del av trafiken bedrivits i kommersiell trafik. Från juni 2014 till december 2014 har linjen inte trafikerats. Från 14 december 2014 används linje 155 för turer som är genomgående Duved-Järpen-Östersund, trafiken är inte av expresskaraktär. En tur finns Duved - Östersund efter kl 17.00 (tåg finns i andra riktningen) frö att möjliggöra arbetspendling från Östersund till Åre-Duved. Trafiken är samordnad med linje 156 och 157.

Linje 156 Järpen-Trångsviken-Krokom-Östersund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	171 624 st	170 611	175 964	178 609

Utbud från december 2014

4 dubbelturer M-F Järpen-Österund
1 dubbeltur M-F delen Mattar-Östersund
3/4 dubbelturer M-F, Trångsviken-Nällden-Krokom-Östersund
1 dubbeltur Trångsviken-Krokom
4/5 dubbelturer L, Nällden-Östersund
2 dubbelturer S, Nällden-Östersund.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, Järpen-Östersund linjen är ett komplement till Norrtågs trafik på sträckan. På delen Nällden –Östersund även arbetspendling och serviceresor L,S.

Linje 157 Duved-Järpen-Mörsil

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	151 320 st	161 356	174 674	192 834

Utbud från december 2014

7 dubbelturer M-F Mörsil-Duved, varav 1 dubbeltur inställd under skollov
3 dubbelturer M-F Järpen-Duved
5 dubbeltur L
1 dubbeltur L Duved-Åre
5 dubbelturer S
1 dubbeltur S Duved-Åre.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L,S.

I dec 2007 gjorde Åre kommun en omfattande utökning av trafikutbudet för att skapa en lokaltrafik i Åredalen.

Trafikutbudet omfattar hela dagen ca kl. 6.00 – 23.00 dagligen.

Linje 159 Ås-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	110 780 st	108 602	100 947	92 429

Utbud

18/19 dubbelturer M-F, 3 dubbelturer inställda under skollov.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F. Linjen är samordnad med linje 531 Östersund-Dille-Ås. Linje kompletteras främst av linje 150 Krokomb-Östersund och linje 156 Nälden-Krokomb-Östersund L och S.

Linje 161 Svenstavik-Hackås-Orrviken-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	57 850 st	55 223	56 415	57 635

Utbud

7 turer M-F, varav 2/3 dt Svenstavik-Östersund, 1 dt är inställd under skollov

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F.

Linje 162 Höglerskardalen-Hallen-Myrviken-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	29 228 st	29 576	27 044	26 528

Utbud

4/5 turer M-F, varav 3 till/från Hallen

1 dubbeltur lördagar

1 enkeltur S skoltid (samordnad med säsongstrafiken)

1 dubbeltur M-F, 1 dubbeltur L och 1 dubbeltur S till Höglerskardalen under säsong.

1 enkeltur A-linje, delen Myrviken-Hallen

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, serviceresor L och elevpendling S. Under vintersäsong trafik till Höglerskardalen M-F,L och S, sommarsäsong endast M-F.

Linje 163 Svenstavik-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	41 601 st	38 563	37 928	38 149

Utbud

6 dubbelturer M-F.

Trafiken är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor M-F, L och S samordning med linje 164.

Linje 164 Funäsdalen-Åsarna-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	38 213 st	39 059	43 117	48 671

Utbud

2 dubbelturer M-F

2 dubbelturer L

1 dubbeltur S + 1 enkeltur S under skoltid.

Linjens funktion är tåganslutnings- och serviceresor på den långa relationen och skol- och arbetspendling på delsträckor M-F, L,S. Linjen ingår i det s.k. samverkande systemet, trafiken medfinansieras av Trafikverket.

Linje 211 Våle-Bodsjöbyn-Flatnor-Gällö

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	4 425 st	2 771	4 227	4 561

Utbud

1 dubbeltur M-F, skoldagar Våle-Gällö

1 dubbeltur Finnäs-Gällö, anropsstyrd linjetrafik

Arbetspendlingen Finnäs-Gällö var tidigare varit linjelagd, men har nu mycket liten efterfrågan.

Linje 212 Gällö-Rissna-Åsgård

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	2 517 st	1 410	2 895	2 810

Utbud

2,5 dubbelturer M-F Rissna-Gällö,

Linjens funktion är att trafikförsörja delen Rissna-Fjällsta till E14/Gällö för anslutning till linje 127 Östersund-Gällö-Bräcke, samt skoltrafik till Gällö. Delen Åsgård-Holmsjö-Rissna trafikeras för elevbehov och med servicetrafik.

Linje 213 Ede-Samsta-Marsätt-Fanbyn

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal resor A-linje:</u>	87	90	111	97

Utbud

1 dubbeltur två dagar/vecka,

Linjens funktion är serviceresor.

Linje 215 Sörböle-Höviken-Bergvik-Pilgrimstad

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal resor A-linje:</u>	0	0	0	0

Utbud

1 dubbeltur två dagar/vecka,

Linjens funktion är serviceresor.

Linje 221 Ocksjön-Våle-Bräcke

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	7 483 st	7 013	6 754	5 840

Utbud

1 dubbeltur M-F, inställd trafik i juli.

Linje 222 Sörbygden-Albacken-Bräcke

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	3 009 st	3 211	4 220	3 522

Utbud

1 dubbelturer M-F skoldagar,

1 dubbeltur M.O.F skollov.

Linje 223 Löningsberg-Bensjö-Bräcke

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	141 st	592	1 425	1 043

Utbud

1 dubbeltur M-F skoldagar

1 enkeltur M-F anropsstyrd

Linje 224 Kälarne-Gimdalen-Nyhem-Sösjö-Bräcke

<u>År:</u>	2014	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	8 956 st	6 662	6 520	4 659

Utbud

3 dubbelturer M-F Kälarne-Nyhem 1 dubbeltur är inställd under skollov och 2 dubbelturer inställda i juli

3 dubbelturer Nyhem-Bräcke 1 dubbeltur är inställd under skollov och 2 dubbelturer inställda i juli

Linjens funktion är skoltrafik till Kälarne resp. Bräcke, samt serviceresor mellan Kälarne och Bräcke.

Linje 228 Kälarne-Sörbygden-Ljungå

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	1 951 st	1 094	426	346

Utbud

1 dubbelturer M-F, skoldagar.

Linjens funktion är skoltrafik till Kälarne

Linje 231 Kälarne-Stugun-(Östersund)

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	10 153 st	9 924	9 593	9 979

Utbud

3 dubbelturer M-F, anslutning till/från Sörbygden F och S.

1 enkeltur S.

Linjen är uppbyggd för skol- och serviceresor, i Stugun ansluter linjen till linje 40 och 132 som ger anslutning till Östersund.

Linje 233 Kälarne-Hammarstrand

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	3 972 st	3 611	4 164	3 751

Utbud

2 dubbelturer M-F, inställd trafik i juli.

1 dubbeltur L

1 enkeltur söndagar, skoltid.

2 dubbelturer M, To och 1 dubbeltur Sö anropsstyrd trafik för anslutning till linje 40. Den anropsstyrda trafiken har liten efterfrågan.

Linje 311 Överammer-Färsån-Hammarstrand

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	8 389 st	8 453	7 567	7 163

Utbud

1 dubbeltur M-F skoldagar

1 dubbeltur anropsstyrd två dagar/vecka, turena har svag efterfrågan.

Trafiken är anpassad för skolpendling och serviceresor till Stugun resp. Hammarstrand.

Linje 312 Bispgården-Brännan-Ragunda-Hammarstrand

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	7 691 st	6 488	6 218	5 674

Utbud

1 dubbeltur M-F, skoldagar
2 dubbelturer anropsstyrd linjetrafik.

Linje 315 Utanede-Bispgården-Pålgård-Hammarstrand

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	14 007 st	11 882	15 465	13 485
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	36	55	33	43

Utbud

2 dubbelturer M-F skoldagar
1 dubbeltur M-To skoldagar
1 enkeltur F skoldagar Bispgården-Utanede
1 enkeltur M-F, A-linje

Turen är planerad för skolpendling och serviceresor.

Linje 321 Borgvattnet-Stugun

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	1 865 st	2 336	1 931	1 718

Utbud

1 dubbeltur dagligen.

Linje 322 Boberg/Köttsjön-Överammer-Stugun

<u>Antal reg resor:</u>	2011	2012	2013	2014
	4 663 st	5 543	5 919	5 641

Utbud

1 dubbeltur M-F, skoldagar
1 dubbeltur M-F skoldagar Köttsjön-Överammer
1 dubbelenkeltur M.O.F under skollov.

Linje 323 Stugun-Torsgård-Brynjegård

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	2 029 st	1 797	2 226	1 455

Utbud

1 dubbeltur M-F, under skollov anropsstyrd trafik. Den anropsstyrda trafiken har ingen efterfrågan.

Linje 413 Fyrås-Ede-Hammerdal

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>		75	231	209

Utbud

1 dubbelturer M-F skoldagar.

Linje 414 Strömsund-Yxskafkälän-Gåxsjö/Kakuåsen-Sikås-Hammerdal

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	7 689 st	8 245	6 539	5 848
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	675	288	48	571

Utbud

1 dubbeltur M-F

1 enkeltur M-F skoldagar

1 enkeltur F skoldagar

1 dubbeltur M-F A-linje

1 enkeltur M-F A-linje under skollov, delen Gåxsjö-Hammerdal

Turen är planerad för skol-, arbetspendling och serviceresor.

Linje 421 Hoting-Backe-Vängel

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>		266	1 199	1 240

Utbud

1 dubbeltur M-F, under skollov M.O.F

Linje 422 Hoting-Backe-Strömsund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	9 966 st	9 861	17 229	22 037

Utbud

1 dubbeltur M-F.

Linje 425 Gäddede-Lövberga/Alavattnet-Strömsund-(Östersund)

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	7 946 st	7 555	6 908	8 481

Utbud

1 dubbelturer M-F

1 dubbeltur F

1 dubbeltur L under sommarlov

1 dubbeltur S.

Linjen är planerad för skol- och serviceresor, i Strömsund ansluter linjen till linje 45 och 142 som ger anslutning till Östersund.

Linje 427 Postviken-Äspnäs-Strömsund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	1 659 st	895	2 110	2 283

Utbud

1 dubbeltur M-F, skoldagar.

Linje 428 Öhn-Strömsund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	2 626 st	2 993	3 154	2 691

Utbud

1 dubbeltur M-F, skoldagar

1 dubbeltur anropsstyrd trafik 2 dagar i veckan under skollov, trafiken har inte efterfrågats.

Linje 429 (Svaningen)-Hillsand-Strömsund

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	1 446 st	948	1 535	1 078

Utbud

1 dubbeltur M-F, under skollov M.O.F.

Linje 431 Strömsund-Flykälän-Föllinge

År:	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	3 060 st	2 700	4 727	5 666
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	430	19	12	3

Utbud

2 dubbelturer M-F, skoldagar på delen Flykälän-Strömsund

2 dubbelturer M-F på delen Laxsjö-Föllinge

3 dubbelturer/vecka Laxsjö-Föllinge under skollov.

1 enkeltur F och S A-linje

Linje 444 Norråker-Kyrktåsjö-Hoting

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	11 332 st	10 976	10 235	9 759
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	568	315	220	275

Utbud

1 dubbeltur M-F

1 dubbeltur M-F skoldagar.

1 enkeltur M-F A-linje, skoldagar delen Brattbäcken-Hoting

1 enkeltur M.O.F A-linje

1 enkeltur O, F A-linje

1 dubbeltur S A-linje, omfattar även Lövvik-Norråker

Linje 445 Norråker-Lövvik-Tåsjöedet (-Hoting)

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>		282	1 217	992

Utbud

1 dubbelturer M-F, skoldagar.

1 enkeltur Anropsstyrd linjetrafik S.

Linje 472 Storviken-Stora Blåsjön-Gäddede

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	2 962 st	3 049	2 623	2 297
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	708	755	644	374

Utbud

1 dubbeltur M-F, Gäddede- St Blåsjön, under sommaren förlängs turen till Ankarede.

1 dubbeltur M.O.F, A-linje Ankarvattnet-St Blåsjön-Gäddede

1 dubbeltur M-F skoldagar A-linje, delen Ankarvattnet-Stora Blåsjön

1 dubbeltur L, A-linje, delen St Blåsjön-Gäddede

1 dubbeltur S, A-linje

Linjen är planerad för elevpendling och bussanslutning i Gäddede.

Linje 521 Änge-Landön-Rönnöfors-Änge

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	5 972 st	7 055	7 594	7 767

Utbud

1 dubbeltur M-F

1 enkeltur O skoldagar Änge-Landön för elevpendling

1 dubbeltur M-F för elevpendling Landön-Tulleråsen

Linjens funktion är arbetspendling till Skifferbrottet och elevresor.

Linje 522 Gärde-Oxböle-Änge

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	2 071 st	uppgift saknas		

Utbud

1 dubbeltur M-F skoldagar.

1 dubbeltur M.O.F A-linje, under skollov

Den anropsstyrda trafiken har liten efterfrågan.

Linje 530 Rödön-Frösön-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	2 698 st	2 804	2 395	2 243

Utbud

1 dubbeltur M-F dagligen, anropsstyrd linjetrafik under sommarlov

Linje 531 Tängtorpet-Dille-Kännåsen-Östersund

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	3 733 st	4 332	4 967	4 409

Utbud

2 dubbeltur M-F skoldagar.

1 enkeltur anropstyrd

Linjen nyinrättad från 09/10, trafiklösningen är en del av linje 159 och framförallt planerad för elevpendling.

Linje 532 Änge-Alsen-Nälden

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	11 984 st	11 969	11 124	11 108

Utbud

1 dubbeltur M-F via Valne, skoldagar

1 dubbeltur M-F via Alsen, skoldagar.

Linjen är inrättad för elevpendling Nälden-Alsen-Änge

Linje 533 Alsen-Nälden

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	5 681 st	4 697	4 892	6 144

Utbud

2 enkelturer Alsen-Nälden M-F

1 enkeltur Bleckåsen-Nälden M-F skoltid

1 enkeltur Nälden-Bleckåsen M-F

1 enkeltur Nälden-Alsen, skollov

1 dubbeltur S, skoltid.

Linje 541 Välje-Hallen-Järpen

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	4 270 st	5 859	9 373	9 610

Utbud

1 dubbeltur M-F, inställd under skollov

1 dubbeltur F, inställd under skollov

1 enkeltur anropsstyrd linjetrafik Månsåsen-Myckelåsen för bussanslutning

Linje 542 Mattmar-Offne-Mattmar

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	8 458 st	9 505	11 436	10 853

Utbud

1 enkeltur Mattmar-Offne-Mattmar M-F

1 enkeltur Mattmar-Offne-Mattmar M-F, skoldagar

Linje 543 Hammarnäs-Mattmar

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	4 481 st	4 826	5 771	5 628

Utbud

1 dubbeltur M-F skoldagar.

Linje 544 Hammarnäs-Sundsbacken-Hallen

<u>År:</u>	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	2 671	5 043	5 063

Utbud

1 dubbeltur M-F skoldagar.

Turen inrättad hösten 2012 för elevpendling

Linje 551 Kallsedet-Kall-Järpen

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	9 148 st	8 072	8 391	7 556

Utbud

2 dubbeltur M-F, under skollov M. O .F

1 dubbeltur M.O.F Kall-Järpen

Linje 553 Huså-Järpen

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	1 785 st	1 654	3 147	3 170

Utbud

2 dubbelturer M-F.

1 enkeltur M-F A-linje, turen har efterfrågats ca 30 ggr/år

A-linjen är planerad för tåganslutning i Järpen.

Linje 561 Edsåsdalen-Undersåker

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	1 682 st	2 185	1 845	1 933

Utbud

2 dubbelturer M-F skoldagar,

2 dubbelturer M-F A-linje under skollov

Linje 562 Vålådalen-Ottsjö-Undersåker

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	11 894 st	13 335	15 984	15 407
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	478	496	518	658

Utbud

1 dubbeltur M-F Järpen-Undersåker-Vålådalen skoldagar, under skollov M.O.F

1 enkeltur M-F Vålådalen-Undersåker, anropsstyrd.

2 dubbelturer L, under säsong sommar och vinter, anropsstyrd

2 dubbelturer S, under säsong sommar och vinter, anropsstyrd.

Trafiken är uppbyggd för skol-,och tåganslutningsresor M-F, L och S.

Linje 571 Storlien-Enafors-Duved

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	2 033 st	2 379	3 714	3 847

Utbud

1,5 dubbeltur M-F skoldagar

1 dubbeltur Ti, To anropsstyrd linjetrafik M-F under skollov, 50 -90 resenärer/år.

Linje 572 Skalstugan-Duved

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor</u>	1 222 st	1 811	2 917	2 627

Utbud

1 dubbeltur M-F, anropsstyrd linjetrafik M.O.F under sommarlov.

Linje 601 Fåker-Orrviken

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	9 348 st	8 606	9 759	10 615

Utbud

1 dubbeltur M-F

1 dubbeltur M-F, inställd under sommarlov

1 dubbeltur M-F skoldagar Måläng-Brunflo

Linje 602 Fåker-Lerån-Klocksåsen

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	58	1 012	937	497

Utbud

1,5 dubbeltur M-F, anropsstyrd linjetrafik

Linje 603 Norderön-Orrviken

<u>År:</u>	2013	2014
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	883	2 012

Utbud

1 dubbeltur M-F skoldagar

Linjen inrättad hösten 2013, för elevpendling.

Linje 608 Vattjom-Oviken-Myrviken

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	190	32	0	2

1 dubbeltur M-F A-linje skoldagar

Linjen funktion är gymnasiependling, efterfrågan har minskat markant.

Linje 609 Hackås-Myrviken

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	10 104 st	10 203	11 132	11 290

Utbud

1 dubbeltur M-F, skoldagar.

Linjen inrättades hösten 2007 för elevpendling Hackås-Myrviken.

610 Matnäset-Funäs-Oviken

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	1 057 st	667	986	938

Utbud

1,5 dubbeltur M-F.

Anropsstyrd linjetrafik, tureorna ansluter till linje 162 mot Östersund och linje 611 mot Svenstavik, arbets- och studiependling.

Linje 611 Oviken-Svenstavik

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	13 178 st	11 838	10 659	16 342

Utbud

5 dubbelturer M-F

1 dubbeltur Svenstavik-Myrviken, skoldagar

1 dubbeltur Vigge-Myrviken, skoldagar

1 enkeltur M-F A-linje

Arbets- och skolpendling.

Linje 612 Vigge-Dalåsen-Myrviken

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	3 867 st	2 870	5 102	4 751

Utbud

1 dubbeltur M-F, A-linje

1 dubbeltur M-F skoldagar

Arbets- och skolpendling anslutning till linje 162 i Myrviken.

Linje 613 Ljungdalen-Åsarna-Svenstavik

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor</u>	14 144 st	14 505	15 322	17 799
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	26	46	45	88

Utbud

1 dubbeltur M-F
1 dubbeltur F, A-linje
1 enkeltur Må-Ti-To skoldagar, delen Åsarna-Börtnan
1 dubbeltur S under skoltid.

Linje 614 Klövsjö-Åsarna-Svenstavik

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	106	664	649	1 569

Utbud

1 dubbeltur Åsarna-Svenstavik
1 dubbeltur Klövsjö-Åsarna, turema är inställda i juli

Arbets- och skolpendling. Linjen kompletterar linje 164 Funäsdalen-Östersund på delen Klövsjö-Åsarna, samt linje 45 och 615 på delen Åsarna-Svenstavik.

Linje 615 Handsjöbyn-Rätan-Svenstavik

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	11 218 st	13 475	13 103	17 082

Utbud

1,5 dubbelturer M-F, skoldagar.

Linje 616 Dödre-Gillhov-Svenstavik

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	6 393 st	6 457	5 538	5 371

Utbud

1 dubbelturer M-F,
1 dubbeltur M-F, inställd under skollov.

Delen Dödre-Gillhov trafikeras endast skoldagar.

Linje 620 Ljungdalen-Funäsdalen

<u>År:</u>		2012	2013	2014
<u>Antal resenärer A-linje:</u>		28	9	40

Utbud

1 dubbelturer M-F, L och S under sommar- och höstsäsong
1,5 dubbelturer M.O.F A-linje
1 dubbeltur Ljungdalen-Mittådalen skoltid, i Ljugdalen anslutning till linje 621.

Linje 621 Messlingen-Mittådalen-Funäsdalen

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	2 530 st	3 520	3 365	3 106
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	307	206	134	89

Utbud

3 dubbelturer M-F inställd under sommarlov

1,5 dubbelturer M.O.F A-linje

1 enkeltur M.O.F sommarlov A-linje

1 enkeltur L sommarsäsongen A-linje

1 enkeltur S A-linje

Linje 622 Ramundberget-Bruksvallarna-Funäsdalen

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	6 753 st	6 134	6 788	6 939
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	622	378	347	329

Utbud

3 dubbelturer M-F inställd under sommarlov

1 dubbeltur M-F sommarlov.

1,5 dubbelturer M.O.F, A-linje

1 enkeltur L sommarsäsongen A-linje

1 enkeltur S A-linje

Linje 623 Fjällnäs-Tännåsen-Funäsdalen

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	3 037st	2 927	3 110	4 038
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	623	112	91	76

Utbud

3 dubbelturer M-F inställd under sommarlov

1 dubbeltur M-F, sommarlov

1,5 dubbelturer M.O.F, A-linje

1 enkeltur L sommarsäsong A-linje

1 enkeltur S A-linje

Linje 631 Funäsdalen-Vemdalen-Sveg (-Ljusdal)

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	15 797 st	16 487	15 877	16 842
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	585	733	801	683

Utbud

- 1 dubbelturer M-F Funäsdalen-Sveg
- 1 enkeltur M-F A-trafik, Sveg-Funäsdalen
- 1 dubbeltur M-F Hede-Sveg
- 1,5 dubbeltur M-F Vemdalen-Sveg
- 1,5 dubbelturer M-F A-trafik, delen Hede-Långå
- 1 dubbeltur L Vemdalen - Sveg
- 1 dubbeltur S Sveg-Funäsdalen
- 1 dubbeltur S Sveg-Vemdalen

Trafiken är upplagd för dels interregionala resor med tåganslutning i Ljusdal med linje 56 eller i Mora med linje 45, samt skol- och arbetspendling. Turen till/från Vemdalen ger anslutning till/från linje 164 Funäsdalen-Vemdalen-Åsarna-Östersund. De anropsstyrda turerna är främst planerade för att förbättra möjligheterna till anslutning till linje 56 Sveg-Ljusdal och linje 45 Östersund-Sveg-Mora.

Linje 633 Funäsdalen-Lofsdalen-Sveg

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	4 562 st	3 855	3 452	3571
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	169	180	170	70

Utbud

- 1 dubbelturer M-F delen Sveg-Lofsdalen
- 1 dubbeltur M-F delen Lofsdalen-Funäsdalen
- 1 dubbeltur Funäsdalen-Sörvattnet, skoldagar
- 1 enkeltur M-F Sveg-Linsell, delen Linsell-Lofsdalen är A-linje
- 1 enkeltur F Sveg-Lofsdalen A-linje
- 1 dubbeltur M.O.F A-linje Sörvattnet-Tännäs
- 1 dubbeltur L A-linje delen Sveg-Lofsdalen under sommar- och vintersäsong
- 1 enkeltur S A-linje Sörvattnet-Tännäs
- 2 enkelturer S A-linje Lofsdalen-Sveg.

Linje 634 Lillhärdal-Sveg

<u>År:</u>	2011	2012	2012	2014
<u>Antal reg. resor:</u>	13 946 st	11 192	9 954	23 462
<u>Antal resenärer A-linje:</u>	887	318	161	269

Utbud

3 dubbelturer M-F delen Lillhärdal-Sveg
1 dubbeltur M-F skoldagar Östansjö-Lillhärdal (-Sveg)
1,5 dubbeltur M-F skoldagar delen Herrö-Sveg
1 dubbeltur M-F A-linje, delen Sveg-Lillhärdal
1 5 dubbeltur L
1 enkeltur S, A-linje

Linje 636 Lofsdalen-Vemdalen

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	54	23	37	37

Utbud:

1 dubbeltur M-F A-linje

Trafiken är planerad för anslutning till linje 164 i Vemdalen för resor till/från Östersund.

Linje 639 Ytterhogdal-Ytterberg-Sveg

<u>År:</u>	2011	2012	2013	2014
<u>Antal reg resor:</u>	8 434 st	6 740	9 894	12 824

Utbud:

2,5 dubbelturer M-F

Ytterberg angöres på vissa turer.

Linjen är delvis parallell med linje 26 Sveg-Ånge, linje 45 Östersund-Åsarna-Sveg-Mora, linje 56 Sveg-Ytterhogdal.
Skol- och arbetspendling samt serviceresor.

Bilaga 3 - Tillgänglighet i prioriterade stråk

Nedanstående definitioner har använts för att inventera och redovisa linjer och bytespunkter ur perspektivet tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning. Inventeringen utgör grund för en systematisk och utvecklad redovisning av tillgängligheten till den allmänna kollektivtrafiken i Jämtlands län.

Tillgänglighetsparametrar buss

- Lågentré med ramp eller hiss
- Inre hållplatsinformation utrop
- Inre hållplatsinformation text
- Yttre hållplatsutrop
- Toalett (gäller på turer med minst 1,5 timmar restid)

Tillgänglighetsparametrar tåg

- Insteg i nivå med perrong
- Inre hållplatsinformation utrop
- Inre hållplatsinformation text
- Rymliga toaletter, knappfunktioner med både ljus och ljud

Samtliga regionaltåg i Norrtågs trafik uppfyller kraven, varför ingen ytterligare redovisning görs.

Tillgänglighetsparameter hållplats/busstation

- Plattform längd minst 20 m
- Plattformsbredd minst 2,25 m
- Plattformshöjd minst 16 cm
- Kontrasterande kantremsa
- Taktilt och visuellt ledstråk
- Hållplatsstolpe vid eller mitt för påstigningsplatsen
- Max 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet)
- Gångbana med jämn yta till och från hållplatsen (i dess närhet)
- Belysning vid hållplatsområdet

Trafikverket inventerar Järnvägsstationer/perronger

Bytespunkter i prioriterade stråk som inventeras ur ett tillgänglighetsperspektiv

Stråk

Hammarstrand bstn – Stugun bstn – Östersund bstn och jvstn
Bräcke bstn och jvstn-Gällö bstn och jvstn -Östersund bstn och jvstn
Sveg bstn-Svenstavik bstn-Östersund bstn och jvstn
Järpen bstn och jvstn-Krokom bstn/jvstn-Östersund bstn och jvstn
150,151,153,154,155,156 Strömsund-Hammerdal-Östersund bstn och jvstn
45, 142

Linjer

40, 132
Norrtåg och 127
45, 161, 163, 164
Norrtåg,

Hållplatser längs ovanstående stråk ska inventeras och dokumenteras utifrån tillgänglighetskrav för hållplatser på landsbygd 1-20 påstigande/dag, ”Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning” Trafikverket 2010. Inventeringen ska göras av Länstrafiken och vara slutförd 2020.

Bilaga 3 A turer i de prioriterade stråken som utförs med tillgänglighetsanpassade fordon (hiss/låggolv).

Bilaga 3 B Tillgänglighet i busstationer och hållplatser i de prioriterade stråken

Bilaga 3A - turer i de prioriterade stråken som utförs med tillgänglighetsanpassade fordon (hiss/låggolv).

Länstrafiken i Jämtlands län AB ska komplettera bilagan med de uppgifter som saknas.

Komplettering ska göras senast 2016-12-31

Linje	Tur	Start	Busstation 1	Busstation 2	Busstation 3	Busstation 4	Busstation 5	Ändstation	Låggolv /hiss	Inre hplinfo text	Inre hplinfo utrop	Yttre hplinfo utrop	Toalett (restid > 1,5 h)	Toalett tillgänglighets anpassad
40	3	Örnsköldsvik bstn	Sollefteå	Hammarstrand bstn	Stugun	-	-	Östersund bstn	x					
40	7	Örnsköldsvik bstn	Sollefteå	Hammarstrand bstn	Stugun	Östersund bstn	-	Östersund jvst	x					
40	51	Örnsköldsvik bstn	Sollefteå	Hammarstrand bstn	Stugun	-	-	Östersund bstn	x					
40	71	Örnsköldsvik bstn	Sollefteå	Hammarstrand bstn	Stugun	Östersund bstn	-	Östersund jvst	x					
40	4	Östersund bstn	Stugun	Hammarstrand bstn	Sollefteå bstn	-	-	Örnsköldsvik bstn	x					
40	8	Östersund bstn	Stugun	Hammarstrand bstn	Sollefteå bstn	-	-	Örnsköldsvik bstn	x					
40	50	Östersund bstn	Stugun	Hammarstrand bstn	Sollefteå bstn	-	-	Örnsköldsvik bstn	x					
40	70	Östersund bstn	Stugun	Hammarstrand bstn	Sollefteå bstn	-	-	Örnsköldsvik bstn	x					
45	12	Arvidsjaur bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	-	Östersund jvst	x					x
45	16	Gällivare resec	Arvidsjaur bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	Östersund jvst	x					x
45	62	Arvidsjaur bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	-	Östersund jvst	x					x
45	66	Gällivare resec	Arvidsjaur bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	Östersund jvst	x					x
45	72	Arvidsjaur bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	-	Östersund jvst	x					x
45	76	Gällivare resec	Arvidsjaur bstn	Dorotea	Strömsund bstn	Hammerdal bstn	Östersund bstn	Östersund jvst	x					x
45	11	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	Arvidsjaur bstn	Dorotea bstn	x					x
45	15	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	-	Arvidsjaur bstn	x					x
45	61	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	Arvidsjaur bstn	Dorotea bstn	x					x
45	65	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	-	Arvidsjaur bstn	x					x
45	71	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	Arvidsjaur bstn	Dorotea bstn	x					x
45	75	Östersund jvst	Östersund bstn	Hammerdal bstn	Strömsund bstn	Dorotea bstn	-	Arvidsjaur bstn	x					x
46	1	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	-	Östersund bstn	x					x
46	3	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
46	5	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
46	51	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
46	53	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	-	Östersund bstn	x					x
46	55	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
46	71	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
46	73	Mora busstation	Sveg jvstn	Svenstavik bstn	Östersund jvst	-	-	Östersund bstn	x					x
127	1	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Gällö bstn	x					
127	5	Östersund bstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Bräcke jvstn	x					
127	11	Östersund bstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Bräcke Gyskola	x					
127	17	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Gällö bstn	x					
127	19	Östersund bstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Bräcke Gyskola	x					
127	2	Bräcke jvstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
127	8	Bräcke jvstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
127	14	Bräcke jvstn	Gällö bstn	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
127	18	Gällö busstation	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
132	3	Hammarstrand bstn	Stugun	-	-	-	-	Östersund bstn	x					

Linje	Tur	Start	Busstation 1	Busstation 2	Busstation 3	Busstation 4	Busstation 5	Ändstation	Läggolv /hiss	Inre hplinfo text	Inre hplinfo utrop	Yttre hplinfo utrop	Toalett (restid > 1,5 h)	Toalett tillgänglig hets anpassad
132	17	Hammarstrand bstn	Stugun	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
132	10	Östersund bstn	Stugun bstn	-	-	-	-	Hammarstrand bstn	x					
132	22	Östersund bstn	Östersund jvst	Stugun bstn	-	-	-	Hammarstrand bstn	x					
150	1	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	3	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	5	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	7	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	11	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	15	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	17	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	19	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	21	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	23	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	25	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	27	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	51	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	53	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	55	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	71	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	73	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	75	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	77	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	79	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
150	4	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	6	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	8	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	16	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	18	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	20	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	22	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	24	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	26	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	30	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	32	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	34	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	52	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	54	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	70	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	72	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	74	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	76	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
150	78	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					

Linje	Tur	Start	Busstation 1	Busstation 2	Busstation 3	Busstation 4	Busstation 5	Ändstation	Låggolv /hiss	Inre hplinfo text	Inre hplinfo utrop	Yttre hplinfo utrop	Toalett (restid > 1,5 h)	Toalett tillgänglig hets anpassad
151	7	Östersund bsstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
151	11	Östersund bsstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
151	17	Östersund bsstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
151	27	Östersund bsstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
151	2	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
151	4	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
151	6	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
151	12	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
151	22	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
154	71	Österund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
154	72	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	25	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	29	Krokom C	Krokom C	-	-	-	-	Järpen bstn	x					
156	39	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	51	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	53	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	57	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	75	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Krokom C	x					
156	6	Järpen bstn	Krokom C	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	54	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	56	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	58	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	64	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
156	76	Krokom Centrum	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
161	3	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
161	9	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
161	10	Svenstavik bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
164	3	Östersund bstn	-	-	-	-	-	Svenstavik bstn	x					
164	53	Östersund bstn	Östersund jvstn	-	-	-	-	Svenstavik bstn	x					
164	2	Svenstavik bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
164	54	Svenstavik bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					
164	56	Svenstavik bstn	-	-	-	-	-	Östersund bstn	x					

Bilaga 3 B Tillgänglighet i busstationer och hållplatser i de prioriterade stråken

Bytespunkt	Station /hpl	Plattform längd minst 20 m	Plattform bredd minst 2,25 m	Plattform höjd minst 16 cm	Konstrasterande kantremsa	Taktilt ledstråk (mellan station och hpl)	Visuellt ledstråk (mellan station och hpl)	Not avsende stråk	Hipstoipe via eller mitt för passagerings- platsen Max 5% lutning till och från npr (i öess närhet) Gångbanor med jämn yta 7/1 npr (i öess närhet)	Belysning vid hplomr	Not	Övrigt, ex hplinfo/ledsagn		
Östersund bstn	station	j	j	j	n	j	n	Från hallen till bussplattformen/ gate finns varken taktilt eller visuellt ledstråk.	j	j	j	j	Ingång i bussen i direkt anslutning till gate i stationsbyggnad	
Östersund bstn	hpl	j	j	j	n	n	n	Från hallen till bussplattformen/ gate finns varken taktilt eller visuellt ledstråk.	j	j	j	j	Ingång i bussen i direkt anslutning till gate i stationsbyggnad	hplinfo för synskadade vid utgång till gaten finns
Östersund Centrum Kyrkgatan	station	j	j	j	j	n	n	Finns inga stråk till hpl Kyrkgatan	j	j	j	j		ledsagning saknas
Östersund Centrum Kyrkgatan	hpl	j	j	j	j	n	j		j	j	j	j		
Östersund Jvst	station	j	j	j	j	j	j		j	j	j	j		
Östersund Jvst	hpl/ lokal trafik	j	j	n	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	j	j	Det finns ramp mellan plattformerna och hpl	Hplinfo finns utanför Jvst
Östersund Jvst	hpl/ regional trafik	j	j	j	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	j	j	Kant mellan väderskydd och bussplattform	Hplinfo finns utanför Jvst
Hammarstrand bstn	station	j	j	n/a	n/a	n/a	n/a		n	j	j	j	Bussen stannar efter plattform väntsal avstängd.	
Hammarstrand bstn	hpl	n	n	n	n	n/a	n/a		n		n	j		
Stugun bstn	station	j	j	n	n	n	n		j	j	j	j		
Stugun bstn	hpl	j	j	n	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	n	n	Inga ramper mellan plattform	Ingen info
Bräcke bstn	station	n	n	n	n	n	n		j	j	j	j		
Bräcke jvstn	station	j	j	j	n	n	n		n	j	j	j		Plats för ledsagning finns inne och utanför

Bytespunkt	Station /hpl	Plattform längd minst 20 m	Plattform bredd minst 2,25 m	Plattform höjd minst 16 cm	Konstrasterande kantremsa	Taktilt ledstråk (mellan station och hpl)	Visuellt ledstråk (mellan station och hpl)	Not avsende stråk	Fipistripe via eller mitt för passageringsplatsen	Max 5% lutning till och från npl (r oess närhet)	Gångöarna med jämn yta 1/1 npl (r oess närhet)	Belysning vid hplomr	Not	Övrigt, ex hplinfo/ledsagn
Gällö bstn	station	n	n	n	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	j	n	Plattform saknas	
Gällö jvstn	station	j	j	j	j	j	j		j	j	j	j		
Sveg bstn	station	n	n	n	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	n	j	Hpl finns utanför stations byggnaden inga stråk dit	
Svenstavik bstn	station	j	j	n	j	n	n		j	j	j	j	ej automatisk dörröppnare från väntsal	
Järpen jvst	station	j	j	j	j	n/a	n/a	Finns stråk från perongen till väntsal	j	j	j	j	Busstation och Jvst är åtskilda ca 500 m	Det finns info och skylt till Buss station. Mycket litet och svårt att upptäcka
Järpen bstn	station	j	j	j	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	j	j	Biblioteket/ väntsal	info saknas
Järpen bstn	hpl	j	j	j	n	n	n	Finns inga stråk	j	j	j	j	Plattform enligt krav vid hpl mot Åre men ej mot Östersund	Buss trafikererar inte jvstn
Krokom C bstn	station	j	j	j	j	j	j	Finns stråk mellan väntsal och hpl	j	j	j	j	ledstråk mellan jvst och väntsal saknas. Ej automatisk dörröppnare	
Krokom C bstn	hpl	j	j	j	j	j	j	Finns stråk mellan väntsal och hpl	j	j	j	j	ledstråk mellan väntsal och hpl finns	
Krokom C Jvstn	station	j	j	j	n	n	n		j	j	j	j		
Strömsund bstn	station	j	j	j	j	n	j		j	j	j	j		
Hammerdal bstn	hpl	j	j	n	n	n	n	Finns inga stråk	j	n	j	j		

Förklaring j ja det finns
 n nej det finns inte
 a ej aktuellt

Tillgänglighetskraven är ställda utifrån dokumenten

"Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning", 2010 Trafikverket

"Hur långt har du kommit? Checklista för lokaler" , 2010 Handisam (Myndigheten för delaktighet)

Bilaga 4 – Samråd 2015

Ragunda kommun

Bräcke kommun

Östersunds kommun

Åre kommun

Bergs kommun

Krokoms kommun

Strömsunds kommun

Härjedalens kommun

Seminarium om trafikutbud i länet och tätortstrafiken i Östersund, 16 mars

Bussbranschens Riksförbund

Inlandsbanan

Taxiförbundet

RKM i Västerbotten, Västernorrland, Norrbotten

Företagarna

Region Jämtland Härjedalens Pensionärsråd

Resenärsforum

Region Jämtland Härjedalens tillgänglighetsråd och ungdomsråd har inte svarat på förfrågan om samråd

Bilaga 5 – Remissvar

Samtliga remissvar finns tillgängliga i Region Jämtland Härjedalens diarium, regionala utvecklingsnämnden
RUN/1082/2015, <http://websitesam.jll.se/diariet/>

Bergs kommun

Bräcke kommun

Härjedalens kommun

Krokoms kommun

Strömsunds kommun

Åre kommun

Östersunds kommun

Region Jämtland Härjedalens pensionärsråd

Region Dalarna

Region Västerbotten

Jämtland Härjedalens turism

Trafikverket

Sveriges Bussföretag

Inlandsbanan AB

Resenärsforum

Svenska Taxiförbundet