

# Förslag: Trafikförsörjningsprogram Jämtlands län 2021-2026 (rev)

Beslutad 2021-02-17 av regionfullmäktige, § 23, **reviderad 2022-12-07, § xxx**

## Förord

Kollektivtrafiken är ett verktyg för regional utveckling genom att skapa tillgänglighet för de som bor i länet eller besöker oss. Kollektivtrafiken ger människor tillgång till större arbetsmarknader, möjligheter att studera och att nå fritidssysselsättningar och nöjen.

Kollektivtrafiken ska bidra till visionen om Jämtland som en nytänkande och hållbar region att leva, verka och utvecklas i. Trafikförsörjningsprogrammet visar vad vi behöver arbeta med och vilka insatser som krävs. Ett arbete som vi gör tillsammans med många andra aktörer i länet.

De närmaste åren står kollektivtrafiken inför flera stora utmaningar. Pandemin har påverkat resandemönster och ekonomi. Flera trafikupphandlingar ska genomföras. I regioncentrum Östersund planeras för stadsutveckling och införande av kollektivtrafikstråket Östersundslänken. Tillsammans med de nordligaste länen samarbetar vi om att utveckla nytt biljett- och betalsystem. Tågtrafiken kan utvecklas. Parallellt behöver vi arbeta med översyn av trafikutbudet och ökad tillgänglighet för alla.

För att möta framtidens utmaningar inom inte minst klimatområdet behövs ett samordnat transportsystem med attraktiva mobilitetslösningar där fler väljer att resa kollektivt. Trafikförsörjningsprogrammet lägger grunden för vårt gemensamma arbete.

Östersund, december 2020

Elise Ryder Wikén  
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD.....	1
1 ETT STRATEGISKT PROGRAM FÖR KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING.....	4
1.1 Vad är ett trafikförsörjningsprogram? .....	4
1.2 Process.....	5
2 NULÄGE OCH UTMANINGAR.....	6
2.1 Behovet av kollektivtrafik i Jämtland Härjedalen .....	6
2.2 Digitalisering, elektrifiering och ökat fokus på hållbarhet påverkar kollektivtrafiken .....	7
2.3 Kollektivtrafiken i länet.....	8
2.3.1 <i>Tågtrafik</i> .....	8
2.3.2 <i>Busstrafik och taxi</i> .....	9
2.4 Krisberedskap .....	11
3 MÅL .....	12
3.1 De globala hållbarhetsmålen lägger grunden.....	12
3.2 Nationella mål.....	12
3.3 Regionala mål för kollektivtrafiken.....	13
3.3.1 <i>Mål: Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar som ökar den geografiska tillgängligheten</i> <i>14</i>	
3.3.2 <i>Mål: Ökad marknadsandel</i> .....	14
3.3.3 <i>Mål. Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla</i> .....	15
3.3.4 <i>Mål. Minskad miljö- och klimatpåverkan samt fossilbränslefritt 2030</i> .....	15
4 STRATEGIER – SÅ NÅR VI MÅLEN .....	16
4.1 Resenären i fokus .....	16
4.2 Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen.....	17
4.3 Dra nytta av digitaliseringens möjligheter.....	17

4.4	Utveckla utbudet i de starka regionala stråken .....	18
4.5	Utveckling av stadstrafiken i Östersund .....	19
4.6	Utveckla resmöjligheter utanför stomstråken – våga testa innovativa lösningar .....	19
4.7	Öka tillgängligheten till och inom kollektivtrafiken .....	20
4.8	Välj rätt drivmedel.....	20
4.9	Fokus på kommande trafikupphandlingar – kravställning och uppföljning .....	21
5	GENOMFÖRANDE .....	22
5.1	Beslut om allmän trafikplikt.....	22
5.2	Kommersiell trafik .....	22
5.3	Tillköp av trafik .....	22
5.4	Ansvar och roller kopplade till kollektivtrafiken i länet .....	22
5.5	Samverkan med kommunerna .....	23
6	EKONOMI.....	24
7	UPPFÖLJNING .....	24
	BILAGOR .....	25
	Bilaga 1. Linje- och utbudsanalys .....	25
	Bilaga 2. Trafikavtal.....	25
	Bilaga 3. Tillgänglighet hållplatser och linjer .....	25
	Bilaga 4. Färdtjänst och riksfärdtjänst .....	25
	Bilaga 5. Samrådsredogörelse.....	25

# 1 Ett strategiskt program för kollektivtrafikens utveckling

## 1.1 Vad är ett trafikförsörjningsprogram?

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

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

Trafikförsörjningsprogrammet ger den övergripande målbilden för kollektivtrafiken, och pekar på vilka strategier som är viktiga att fokusera på för att nå målen. Mer konkreta åtgärder behöver hanteras i andra styrdokument och processer, inte minst vid nya trafikupphandlingar och den fortlöpande trafikplaneringen.



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

Fokus i programmet ligger på den *regionala kollektivtrafiken* som är kollektivtrafik huvudsakligen avsedd för vardagsresande. Samtidigt har ansatsen varit att bredda perspektiven kring hållbart resande, och beskriva vilken roll kollektivtrafiken har i det sammanhanget.

Effektmålen är:

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

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

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

## 1.2 Process

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

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram i brett samråd med andra aktörer. Utöver löpande samråd och dialog har programmet skickats ut på remiss – samtidigt som förslag på regional utvecklingsstrategi – till kommuner, angränsande län, trafikföretag och organisationer. För mer information om hanteringen av remissynpunkter, se bilaga 5 Samrådsredogörelse.

## 2 Nuläge och utmaningar

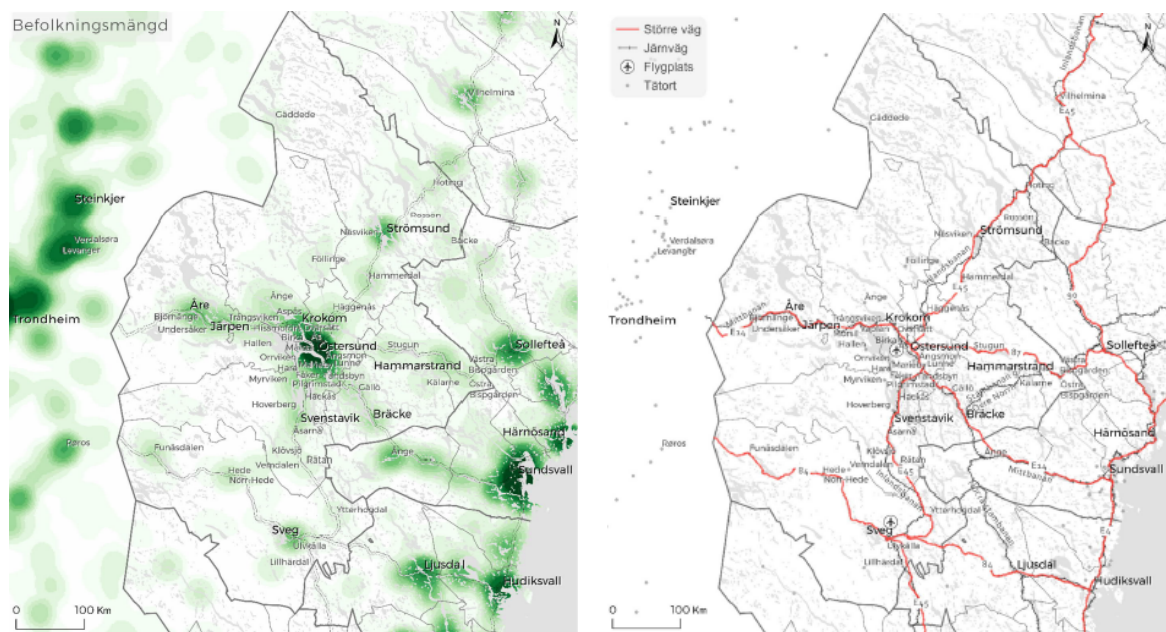
### 2.1 Behovet av kollektivtrafik i Jämtland Härjedalen

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

Kollektivtrafiken behöver dels anpassas för de trender som finns i samhället, men är också ett verktyg för att stödja den önskade utvecklingen. Kollektivtrafiken är ett strategiskt verktyg som möjliggör arbets- och studiependling, tillgång till fritidsaktiviteter, kultur och nöjen samt resor för inköp och annan service. Det finns generellt ett behov av utvecklat utbud som bättre svarar upp mot resbehoven, till exempel när det gäller arbetspendling, fritids- och helgresor och kortare restider.

För besöksnäringen, som är betydelsefull i stora delar av länet, kan kollektivtrafiken underlätta för de människor som besöker länet och för möjligheterna att rekrytera personal till turismdestinationer. Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem gör det möjligt att svara upp mot olika typer av resbehov. Det finns behov av regional kollektivtrafik till länets flygplatser.

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

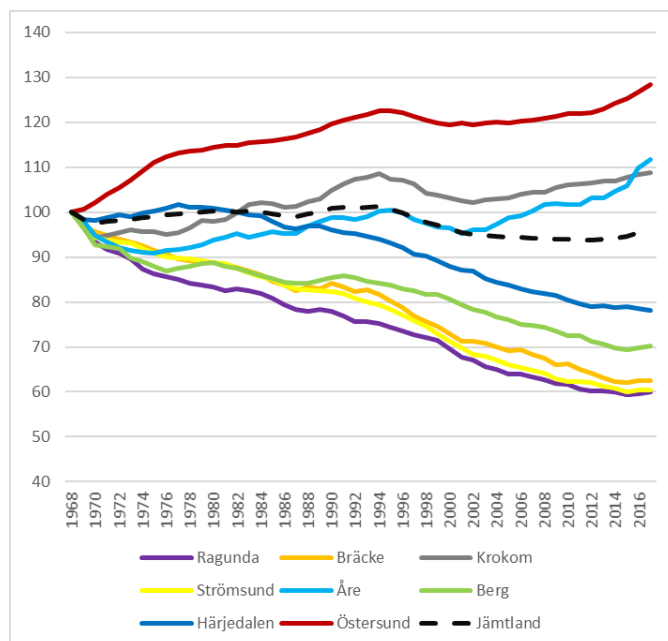


Figur 2 Befolkningsstätheten varierar kraftigt i länet. Figur 2 Länets struktur. Källa: Strukturanalys för Jämtlands län, 2019-11-05

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

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

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



Figur 3 Befolkningsutveckling i länets kommuner 1968-2017. Index 1968=100. Källa: SCB/Strukturanalys för Jämtlands län, 2019-11-05

## 2.2 Digitalisering, elektrifiering och ökat fokus på hållbarhet påverkar kollektivtrafiken

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

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



Digitalisering och teknikutveckling ger nya möjligheter i planeringen av transportsystemet. Nya digitala tjänster har potential att göra det lättare att resa kollektivt, och att kombinera kollektivtrafik med andra transportslag. Nya typer av mobilitet kan vara en del i att skapa ett mer hållbart resande. Senaste åren har låncykelssystem, elsparkcyklar och bilpoolslösningar blivit vanligare – och den traditionella kollektivtrafiken och taxi kan ses som en del i ett större system av delade transporter. Här ser förutsättningarna olika ut beroende på om det handlar om stad eller glesare landsbygder.

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

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

## 2.3 Kollektivtrafiken i länet

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

### 2.3.1 Tågtrafik

Persontrafik på järnväg i Jämtland Härjedalen finns längs Inlandsbanan, Mittbanan och Norra stambanan. Tågtrafikens styrka ligger generellt i snabba restider över längre avstånd, och därigenom bidrag till regionförstoring. Nedan beskrivs trafiken övergripande.

#### **Trafiken på Inlandsbanan**

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

#### **Fjärrtågstrafik**

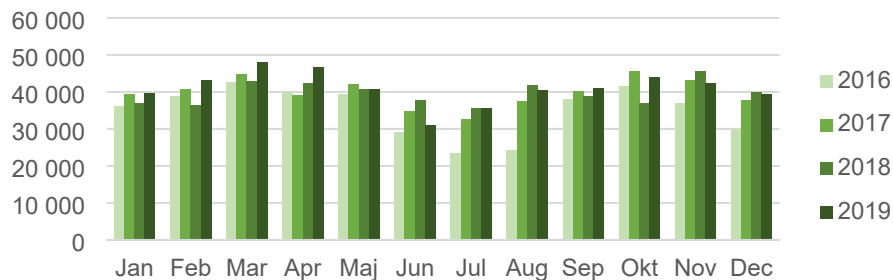
Övrig fjärrtågstrafik i länet ger dagliga tågförbindelser till och från länet. Trafiken drivs kommersiellt och är inriktad på sällanresor. Nattågstrafik Jämtland-Stockholm är upphandlad av Trafikverket.

#### **Norrtågstrafiken**

På Mittbanan trafikerar Norrtåg stråket Sundsvall-Östersund-Storlien. Vid Storlien finns bytesmöjlighet till Trondheim. Norrtåg AB ägs till en fjärdedel av Region Jämtland

Härjedalen, tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten. Trafiken har statlig medfinansiering.

Inom tågtrafiken har Norrtågstrafiken störst karaktär av regional kollektivtrafik med ett dagligt vardagsresande. Vardagar trafikerar Norrtåg med 9 dubbelturer Sundsvall-Östersund, 5 dubbelturer Östersund-Åre/Duved och 2 turer till Storlien. Helger är utbudet mindre. Resandeutvecklingen de senaste åren har varit positiv, även om det under 2020 skett en kraftig minskning som en följd av pandemin.



Figur 4 Resandeutveckling i Norrtågstrafiken på Storlien-Östersund-Sundsvall 2016-2019.

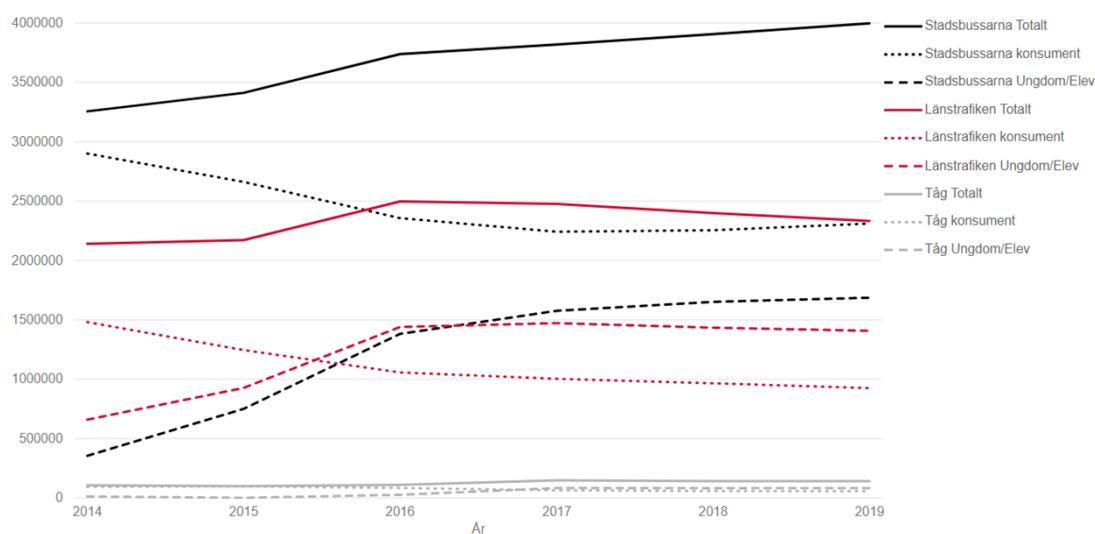
Längs Mittstråket är en inriktning att skapa ett trafikupplägg med avgångar på fasta minuttal för att förenkla för resenärerna, och på sikt att skapa en förbättrad koppling till Trondheim. Hur trafiken ska utvecklas på längre sikt kommer att analyseras i en tågstrategi för hela Norrtågstrafiken.

## 2.3.2 Busstrafik och taxi

### Länstrafiken

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

Figuren nedan visar resandeutvecklingen med Länstrafiken och Stadsbussarna (mer information i bilaga 1). Under 2020 har resandet minskat kraftigt som en följd av pandemin.



Figur 5 Resandet med Länstrafiken 2014-2019. Ökningen av resandet 2015-2016 förklaras bland annat av införandet av ungdomskort i flera kommuner och asylboenden.

### Närtrafik och anropsstyrd trafik

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

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

### Stadstrafik Östersund

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

### Särskild kollektivtrafik

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

Sex av länets åtta kommuner har uppdragit till regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) att verkställa kommunens samtliga uppgifter avseende färdtjänstverksamhet, inklusive myndighetsutövning. Priset för en färdtjänstresa motsvarar cirka 150% av biljettpriset för en kontantbetalande vuxen i Länstrafiken, och med ett takpris för resor längre än 170 km. För riksfärdtjänst beslutas den så kallade egenavgiften av regeringen. Se bilaga 4 för mer information om färdtjänst och riksfärdtjänst.

### Kommersiell busstrafik

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

### Taxi

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

## 2.4 Krisberedskap

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

Vid kris ska trafiken upprätthållas i så hög utsträckning som möjligt. Vid normala driftstörningar är prioriteringen att så få som möjligt ska påverkas negativt av händelsen. Samtidigt görs en avvägning mot konsekvenserna i det specifika fallet, för att inte resenärer ska drabbas orimligt hårt om det till exempel saknas alternativa resmöjligheter. Den faktiska lösningen görs utifrån lokala förutsättningar som depåer och tillgång till fordon. Detta synsätt är även vägledande i en krissituation.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Krisberedskapsplan för Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län (RUN/63/2020), 2020-02-25

## 3 Mål

### 3.1 De globala hållbarhetsmålen lägger grunden

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



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

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

### 3.2 Nationella mål

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

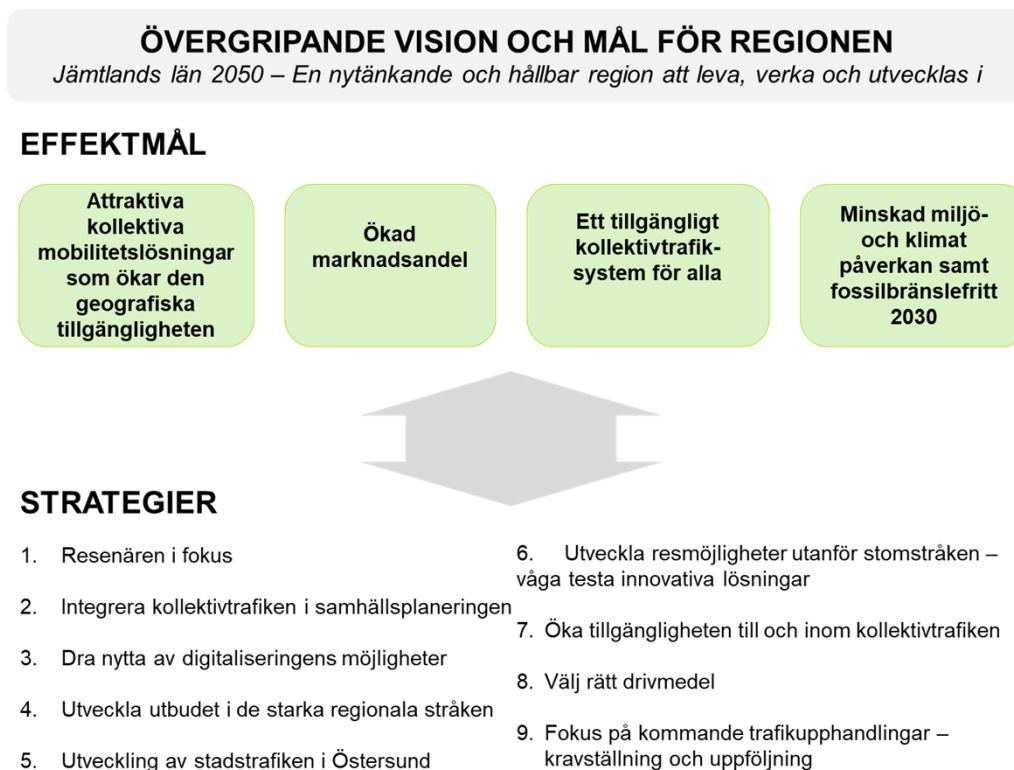
- Funktionsmålet handlar om att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämnt och likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet handlar om trafiksäkerhet, miljö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

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

### 3.3 Regionala mål för kollektivtrafiken

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

Effektmål visar vad kollektivtrafiken ska bidra till i samhället. Figuren nedan visar hur effektmålen och strategierna (se kap 4) i trafikförsörjningsprogrammet förhåller sig till regionens övergripande vision och mål. De måltal som sedan anges under respektive effektmål anger minsta värde.



Figur 6 Mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling.



### 3.3.1 Mål: Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar som ökar den geografiska tillgängligheten

#### Vad innebär målet?

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

#### Hur når vi dit?

Trafikutbudet, korta restider och utformningen av kollektivtrafiksystemet, i kombination med andra trafikslag och mobilitetstjänster, är avgörande. En utmaning är att hitta balansen mellan grundläggande tillgänglighet och satsningar i områden där resandepotentialen är störst. En analys behövs av vad som är önskvärt och rimligt utbud i olika delar av länet.

#### Måltal

	Nuläge (2019)	2025	2030
Avgångstider passar mina behov <sup>2</sup>	36%	40%	45%
Nöjdhet senaste resa <sup>3</sup>	81%	83%	85%
Nöjdhet färdtjänstresa <sup>3</sup>	97%	90%	90%

### 3.3.2 Mål: Ökad marknadsandel

#### Vad innebär målet?

Målet handlar om att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot privatbilismen. En ökad marknadsandel för kollektivtrafiken ger i sig positiva samhällsnyttor (miljö, klimat, trafiksäkerhet, hälsa, minskad trängsel och attraktiva städer etc<sup>4</sup>) men också förutsättningar för en positiv spiral där ett ökat resande kan möjliggöra ytterligare utveckling av trafiken.

#### Hur når vi dit?

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

#### Måltal

	Nuläge (2019)	2025	2030

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

<sup>3</sup> Mäts i Anbarο, Svensk Kollektivtrafiks barometer för anropsstyrd trafik. Mål nationellt är 90 % vilket anses vara rimlig avvägning mellan resurser och kvalitet. Värdet tenderar sjunka pga högre krav från resenärer.

<sup>4</sup> Kollektivtrafikens samhällsnytta, Rapport åt Svensk kollektivtrafik, WSP, juni 2017



Marknadsandel totalt i länet <sup>5</sup>	14%	16%	18%
---	-----	-----	-----

### 3.3.3 Mål. Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla

#### Vad innebär målet?

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

#### Hur når vi dit?

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

#### Måltal

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

### 3.3.4 Mål. Minskad miljö- och klimatpåverkan samt fossilbränslefritt 2030

#### Vad innebär målet?

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

#### Hur når vi dit

Störst möjlighet att påverka kollektivtrafikens egen miljöpåverkan är genom att ställa krav vid trafikupphandlingar och följa upp dessa löpande. Kravställning kan till exempel avse emissionsfri drift, förnybara drivmedel, energieffektivitet, utsläpp<sup>6</sup> samt hållbarhetskrav på batterier i elbussar. En effektiv trafik med bra utnyttjandegrad är också betydelsefull.

#### Måltal

För den upphandlade busstrafiken i länet gäller:

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

<sup>5</sup> Mäts i Kollektivtrafikbarometern. Antal respondenter år 2019: n = 1498.

<sup>6</sup> Koldioxid, svaveldioxid, kväveoxider (NOx), partiklar, polyaromatiska kolväten och skadliga flyktiga organiska ämnen (VOC)

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

## 4 Strategier – så når vi målen

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

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

### 4.1 Resenären i fokus

Med resenären i fokus, och kunskap om målgrupperna, ökar förståelsen för de mobilitetsbehov som finns och hur trafiken behöver utvecklas. Utbudet behöver successivt anpassas för de resbehov som finns. Det handlar även om komfort, att kunna arbeta under resan med god uppkoppling och möjligheten att ta med sig olika typer av bagage.

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

Nytt biljett- och betalssystem ger förutsättningar för att bättre kunna anpassa produkter och erbjudanden till befintliga och potentiella resenärer. Prissättning och biljettprodukter påverkar tillgänglighet och kollektivtrafikens attraktivitet. Det ska vara lätt att köpa biljett.

Mobility management handlar om att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden. I de faser i livet när människor är mest öppna för

förändring – nyinflyttade, byte av jobb, skolstart etc – finns goda möjligheter att få fler att resa hållbart. Att förändra beteenden tar ofta tid och det är viktigt att ha uthållighet i de satsningar som genomförs.

**Prioritera**

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

## 4.2 Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen

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

Kollektivtrafiken behöver integreras med det övriga transportsystemet för att göra det möjligt att kombinera olika trafikslag. Väl utbyggda gång- och cykelvägar, pendlarparkeringar för cykel och bil, låncykelsystem, bilpooler, angoringsplatser för taxi och utvecklade bytesmöjligheter är några exempel på åtgärder som stärker hela-resanperspektivet.

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

### **Prioritera**

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

## 4.3 Dra nytta av digitaliseringens möjligheter

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

Tillsammans med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten samarbetar Region Jämtland Härjedalen om framtidens biljett- och betalsystem, under visionen *Sveriges mest välkommande kollektivtrafik*. Även på nationell nivå sker ett utvecklings- och standardiseringsarbete. Detta ger förutsättningar för att göra det enklare att resa och bättre anpassa erbjudandet till olika kundgrupper. Utvecklingen av ett nytt system behöver beakta tillgänghetsperspektivet och de som inte kan tillgodogöra sig digitala lösningar.

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

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

### **Prioritera**

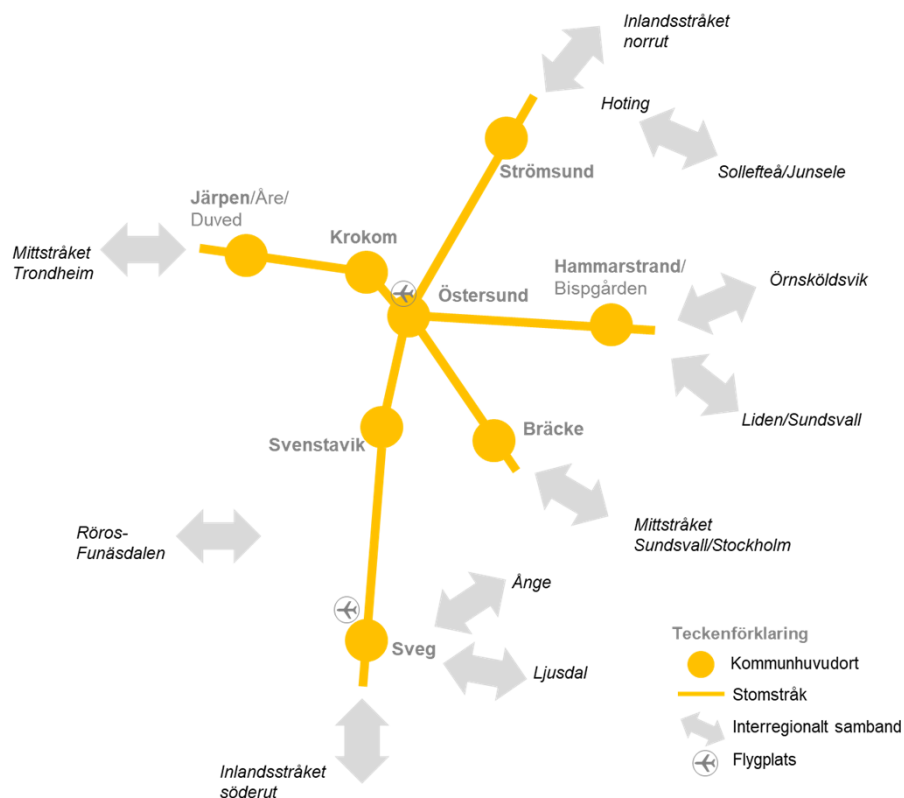
- ✓ Utveckling av nytt biljett- och betalsystem

#### 4.4 Utveckla utbudet i de starka regionala stråken

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

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

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



Figur 7 Illustration av de regionala stomstråken och interregionala samband (kopplingar över läns- eller landsgräns).

#### Prioritera

- ✓ Utbudsanalys för kollektivtrafiken i olika delar av länet. Analys av hur stombusstrafiken inom länet, och de interregionala sambanden, kan utvecklas.
- ✓ Utveckling av kollektivtrafiken i Mittstråket, och förbättrad infrastruktur, bland annat med förstärkt koppling till Trondheim
- ✓ Tågstrategi för Norrtågstrafiken
- ✓ Utredning av möjligheterna till persontrafik på Inlandsbanan
- ✓ Utveckla bytesnoder i Östersund och på andra strategiska platser

## 4.5 Utveckling av stadstrafiken i Östersund

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

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

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

### **Prioritera**

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

## 4.6 Utveckla resmöjligheter utanför stomstråken – våga testa innovativa lösningar

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

I anslutning till stomstråken är det viktigt med bra gång- och cykelvägar och parkeringsmöjligheter för både bil och cykel, för att skapa resmöjligheter i områden med svag eller ingen kollektivtrafik.

I Jämtlands län har samordning av anropsstyrd allmän kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik funnits en längre tid. Nationellt pågår flera initiativ där fler mobilitetslösningar binds samman, både i städer och på landsbygder. *Transport som tjänst* är ett sätt att få tillgång till resmöjligheter utan att behöva äga fordonen. Samåknings tjänster kan också ingå i ett koncept för att förbättra tillgängligheten på landsbygd. Att hitta rätt samverkans- och affärsmodeller är en utmaning. Det offentliga har antagligen en viktig roll som igångsättare för att få nya tjänster att fungera på landsbygder.<sup>7</sup>

### **Prioritera**

- ✓ Tillsammans med andra aktörer verka för samordnade mobilitetslösningar

---

<sup>7</sup> Sveriges riksdag, Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning, 2019

## 4.7 Öka tillgängligheten till och inom kollektivtrafiken

Tillgänglighet i kollektivtrafiken handlar om allas möjlighet att resa. Att anpassa kollektivtrafiken efter dem som har störst behov gör resan enklare för alla. De vanligaste funktionshindren som kollektivtrafiken behöver anpassas för är nedsatt hörsel, rörelsehinder och nedsatt syn.

Hela reskedjan måste fungera och flera aktörer har ett delat ansvar för helheten. Inom kollektivtrafiksystemet behöver fordon, infrastruktur och information utformas för hög tillgänglighet. Information om resmöjligheterna, och om fordon och infrastruktur är tillgänglighetsanpassade, är en förutsättning. Hållplatsutrop är viktigt för att underlätta resandet. Fordon ska vara lätta att kliva på och av, med de utrymmen som krävs.

Det måste också vara lätt att ta sig till hållplatser och stationer och att miljön upplevs trygg. När det gäller trygghet finns det skillnader mellan olika åldersgrupper och mellan män och kvinnor. Trygghetsundersökningar är ett verktyg som kan lägga grunden för arbetet. God väghållning med snöröjning och sandning är andra faktorer som påverkar tillgängligheten.

Behovet av fysiska åtgärder är stort. I länet finns till exempel närmare 2000 hållplatser och endast en mindre del av dessa är tillgänglighetsanpassade. Tillgänglighetsanpassningar fokuseras till de stråk och hållplatser som har flest resenärer, för att ge så stor nytta som möjligt. Prioriteringen av åtgärder sker enligt nedan:

1. Viktiga bytespunkter i respektive kommun
2. Hållplatser med minst 20 påstigande per dag i genomsnitt

### **Prioritera**

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

## 4.8 Välj rätt drivmedel

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

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

### **Prioritera**

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

#### 4.9 Fokus på kommande trafikupphandlingar – kravställning och uppföljning

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

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

##### **Prioritera**

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



## 5 Genomförande

### 5.1 Beslut om allmän trafikplikt

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

### 5.2 Kommersiell trafik

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

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

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

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

### 5.3 Tillköp av trafik

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

### 5.4 Ansvar och roller kopplade till kollektivtrafiken i länet

#### **Allmän kollektivtrafik**

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

**Särskild kollektivtrafik**

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

**Fordon**

Fordonen ägs normalt av det aktuella trafikföretaget.

**Vägar och hållplatser**

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

**Järnvägar och stationer**

Trafikverket ansvarar för Mittbanan och Norra stambanan. Staten äger Inlandsbanan, men banan förvaltas av Inlandsbanan AB som ägs av 19 kommuner längs banan.

**Infrastrukturplanering**

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

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

## 5.5 Samverkan med kommunerna

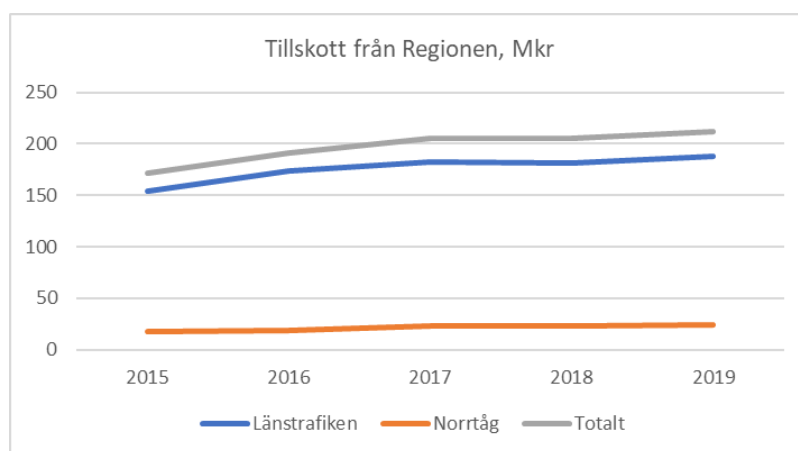
Samverkan mellan regionen och kommunerna är viktig för att skapa en attraktiv kollektivtrafik med ett resenärsfokus. Samverkan krävs på såväl strategisk nivå som i operativa frågor.

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

## 6 Ekonomi

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

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



Figur 8 Regionen Jämtland Härjedalens tillskott till kollektivtrafiken har ökat de senaste åren.

Kollektivtrafikens intäkter utgörs av framförallt av biljettintäkter. En betydande finansiering sker genom att flera av länets kommuner gör tillköp av ungdoms- och elevkort som år 2019 gav ca 57 Mkr i intäkt till Länstrafiken. Statlig medfinansiering finns för delar av trafiken, genom att Trafikverket delfinansierar vissa interregionala busslinjer<sup>8</sup> och Norrtågstrafiken.

## 7 Uppföljning

Detta trafikförsörjningsprogram gäller för perioden 2021–2026, och uppdateras vid behov. En eventuell revidering av programmet beslutas av regionfullmäktige.

Trafikförsörjningsprogrammets bilagor kan uppdateras vid behov och beslutas av **regionala utvecklingsnämnden kollektivtrafiknämnden**.

Uppföljning av programmet, med fokus på målen och åtgärder, sker årligen till **regionala utvecklingsnämnden kollektivtrafiknämnden**. En gång om året ska en samlad rapport om den allmänna trafikplikten publiceras, enligt EU:s kollektivtrafikförordning artikel 7.1.

<sup>8</sup> De linjer som delfinansieras genom systemet *Samverkande inland* är: Linje 40 Östersund-Örnsköldsvik, linje 164 Östersund-Funäsdalen, linje 45 Mora-Östersund, linje 46 Östersund-Gällivare och linje 56 Sveg-Ljusdal.

# Bilagor

Bilaga 1. Linje- och utbudsanalys

Bilaga 2. Trafikavtal

Bilaga 3. Tillgänglighet hållplatser och linjer

Bilaga 4. Färdtjänst och riksfärdtjänst

Bilaga 5. Samrådsredogörelse