

§17

## **Inspel till regionplan 2025-2027 (KTN/13/2024)**

### **Sammanfattning**

Enligt Styrmodell för Region Jämtland Härjedalen (RS/342/2022), fastställd av regionfullmäktige 2023-06-01, §72, ska en treårig Regionplan med budget tas fram utifrån långsiktigt strategiska dokument och beskrivna planeringsförutsättningar. Regionplan med budget fastställs av regionfullmäktige och är det styrdokument som utgör grunden för verksamheternas årliga planering och budgetarbete. Regionplanen tydliggör planperiodens politiska viljeinriktning, med fokus på vad som ska prioriteras och utvecklas.

Arbetet med Regionplan med budget inleds i slutet på året genom att tjänstemannaorganisationen tar fram inspel för respektive verksamhet. Detta sammanställs per förvaltningsområde vilket för regional utveckling innebär en sammanställning för regionala utvecklingsnämnden och en för kollektivtrafiknämnden. Därefter förs dialog i regionledningen för förvaltningen som helhet.

Utgångspunkten i framtagandet av inspelen från förvaltningsområdet till regionplan med budget 2025-2027 har varit ej uppräknings av budgetram år 2025 och 2026 i enlighet med gällande Regionplan med budget 2024-2026 (RS/129/2023) fastställd av regionfullmäktige 2023-10-18, §109.

Ej uppräknings innebär för kollektivtrafiknämnden att budgetram för 2025 minskar med 1,5 mkr jämfört med 2024, från 303,7 mkr till 302,2, varav 1,3 mkr är förtroendemannabudget. Minskningen jämfört med år 2024 beror på en högre kostnad för Trafikplan 24 år 2024 än kommande år (RS/754/2022). Med tanke på lönerrevision och inflation innebär detta i praktiken att nämnden behöver göra besparingar. Mellan 2023 och 2024 gjordes en uppräknings av kostnadsbudget med 3,6% vilket innebar en ramökning med 19,2 mkr. Uppskattningen är att en besparing med motsvarande ca 16 mkr behöver göras år 2025.

Av verksamhetens framtidsanalys av väsentliga förändringar framgår att från och med 2024-01-01 förändras reduktionsplikten i bränslen i Sverige nedåt och i andra europeiska länder uppåt. Hur det påverkar priset på förnyelsebara drivmedel är mycket osäkert. Bristen på förare inom både särskild och allmän kollektivtrafik är påtaglig och ökar i länet liksom i riket. Det kan leda till att trafikuppdragen inte går att utföra som önskat under planperioden. NATO-medlemskapet kan innebära nya krav på kollektivtrafiken i beredskapssyften, exempelvis skulle det kunna handla om kommunikation via RAKEL eller ökat skydd vid buss- och tåganläggningar.

Kollektivtrafiknämnden överskred budgetram med 14,9 mkr 2023. Prognostiserat underskott

vid årets ingång var 21,5 mkr, vilket innebar 6,6 mkr bättre resultat än budgeterat.

Åtgärder för ekonomi i balans pågår och följande åtgärder har beslutats under 2023 och verkställs under 2024:

- Nytt linjenät i Östersund
- Ny trafik i Åre
- Nytt trafikavtal Ragunda/Linje 40
- Nya zoner och biljettpriser för den allmänna kollektivtrafiken (buss)

Dessa åtgärder uppskattas att successivt öka resande och intäkter och minska kostnader med ca 10 mkr kommande år.

Aktuella förslag som diskuteras under 2024 är:

- Reklamplatser på bussar
- Biljettkontroller – anställa biljettkontrollanter

Uppskattningen är att dessa åtgärder skulle kunna öka intäkterna med ca 2,5 mkr/år.

Inspel till regionplan med budget 2025-2027 är att:

- Se över möjligheten att förhandla om vissa avtal för att skapa möjligheter till ökat utbud och därmed möjlighet till att öka intäkter. För att kunna genomföra detta krävs juridisk kompetens.
- Kartläggning och analys av trafikplaneringssystem för att kunna upphandla rätt system för kostnadseffektiv trafikupphandling och trafikplanering. Det behövs konsultstöd för att kunna genomföra kartläggningen.

Uppskattningen är att dessa åtgärder skulle kunna öka intäkter och minska kostnader med ca 2,5 mkr/år.

Åtgärderna ovan handlar i huvudsak om att *öka intäkter* och de förväntas bidra till att återställa 2023 års underskott om några år. Ej uppräknad under 2025 och 2026 förväntas därmed bidra till nya underskott. Vid en kostnadsutveckling på 3-4% per år innebär det att underskottet för 2025 skulle kunna bli ca 16 mkr och ytterligare ca 16 mkr för 2026, ett sammanlagt underskott för 2026 på ca 32 mkr.

Trafikkostnader styrs av mångåriga avtal med trafikföretag, bränsleprisindex som vi inte kan påverka och trafikutbud. Att *minska kostnader* genom att minska utbud får konsekvenser på kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet vilket med stor sannolikhet även bidrar till minskat resande och därmed intäkter på återstående utbud. Det vill säga att risken är stor att ett minskat trafikutbud leder till ökade kostnader.

## Förslag till beslut

1. Kollektivtrafiknämnden har tagit del av förvaltningsområdets planeringsförutsättningar och inspel inför planperioden 2025–2027 och ska beakta dessa i fortsatt planering.
2. Kollektivtrafiknämnden överlämnar inspelet till regionstyrelsen.

## Beslut

1. Kollektivtrafiknämnden har tagit del av förvaltningsområdets planeringsförutsättningar och inspel inför planperioden 2025–2027 och ska beakta dessa i fortsatt planering.
2. Kollektivtrafiknämnden överlämnar inspelet till regionstyrelsen

Expedieras till  
Regionstyrelsen

## Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Inspel till regionplan 2025-2027