

Ruth Eriksson  
Regional Utveckling  
Infrastruktur och kommunikationer  
Tfn: 063-146561  
E-post: [ruth.eriksson@regionjh.se](mailto:ruth.eriksson@regionjh.se)

Datum: 2017-08-28

Dnr:RUN/496/2017

## TILLÄGGSAVTAL

### Inledning

Region Jämtland Härjedalen är Regional kollektivtrafikmyndighet. Det innebär att regionen har det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i länet och dess framtida utveckling.

Verksamheten skatteväxlades 2015. Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik möjliggör för kommunerna inom ett län att träffa avtal med regionen om kostnadsansvaret för allmän kollektivtrafik som är av bättre kvalitet, större trafikutbud eller billigare för resenären än vad regionen tillhandahåller.

Om en kommun har önskemål om åtgärder som inte är prioriterade enligt trafikförsörjningsprogrammet och inte ingår i den verksamhet som skatteväxlades kan kommunen göra tilläggsköp förutsatt att dessa är förenliga med målen i trafikförsörjningsprogrammet och inte är systempåverkande.

Det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ska besluta om de åtgärder som en kommun föreslår, även när kommunen erbjuder sig att finansiera det ytterligare åtagandet.

Kollektivtrafikens utveckling ska i första hand ske genom gemensamma processer. Det ska råda en samsyn mellan kommunerna och Region Jämtland Härjedalen om vilka förändringar i trafikutbudet och produkter som kan/bör förändras. Det innebär att en kommuns önskemål om förändringar i kollektivtrafiksystemet gällande exempelvis trafikutbud och priser diskuteras inom ramen för intressentinflytande.

Sedan 2015 har några tilläggsköp av trafik gjort. Det har föranlett att regler kring tilläggsköp efterfrågats.

### Förslag till regler för tilläggsköp

- Kommuner kan göra tilläggsköp
- Kommunen har kostnadsansvar för eventuella utredningar som krävs för att genomföra tilläggsköpet.
- Tilläggsköp ska vara förenliga med målen i trafikförsörjningsprogrammet

- Region Jämtland Härjedalen avgör om tilläggsköpen är förenliga med mål och strategier i regionalt trafikförsörjningsprogram.
- Tilläggsköp får inte vara systempåverkande, ex vis påverka priser/giltighet på befintliga färdbevis eller befintligt trafikutbudet på ett negativt sätt
- Tilläggsköp prissätts utifrån bedömd nettokostnad vid varje aktuellt tillfälle.
- Kollektivtrafik är en långsiktig investering, tilläggsköp kan därför omfatta flera år.

## **Tilläggs trafik under 2016 – 2017**

### **Linje 127**

Från december 2015 inrättas en ny tur Östersund-Bräcke för arbetspendling ankomst i Bräcke 6.50, turen inrättades som ersättning för en tidig tur med Norrtåg som flyttats till ett mycket tidigare tidsläge.

Trafiken ingår i den trafik som region Jämtland Härjedalen tar ansvar för.

Trafiken utförs i ett prioriterat stråk och är planerad för arbetspendling, resandet är i genomsnitt under 5 resande/dag.

Trafiken finansieras inom ordinarie verksamhet.

### **Härjedalens kommun**

2016-10-03 till 2017-04-28.

Linje 631 M-F, SoH Sveg – Vemdalen och Hede – Funäsdalen.

Linje 633 M-F, SoH Sveg – Lofsdalen.

Syfte att erbjuda arbetspendling från Hede och Sveg, där bostäder finns, till destinationerna där arbetstillfällen finns. Resandet har varit svagt, ej resande på alla turer. Några förklaringar har varit att trafiken började innan säsongstart och att tider för turerna inte helt avstämde mot arbetstider på destinationerna.

Utvärdering av trafiken är inte redovisad till Region Jämtland Härjedalen.

Tilläggsköp av Härjedalens kommun.

### **Bergs kommun**

2017-01-09 till 2017-06-09.

Linje 615 M-F, Rätan - Åsarna.

Syfte försök med arbets- och studiependling (tåg/bussanslutning i Åsarna). Resandet har varit svagt. Enligt uppgift från Bergs kommun har trafiken utförts i fel tidsläge, den ekonomiska insatsen bedöms ha varit rimlig.

Tilläggsköp av Bergs kommun.

### **Östersunds kommun**

Avtalet gäller 2017-12-10 till 2022-12-11

Kommunen har fått del av Stadsmiljöavtalet. Syftet är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel av persontransporterna ska ske med kollektivtrafik som är miljövänlig. För kollektivtrafiken i Östersund innebär stadsmiljöavtalet; en ny huvudlinje (linje 6) etableras genom att förbinda Torvalla med

Sånghusvallen/Brittsbo. Linjen kommer att utföras med eldrift. Linje 2 får ny sträckning Odensala-Centrum-Solliden. Linje 14 kompletteras med trafik på delen Centrum-Norr. Syfte att linjenästsöversynen och elektrifiering av linje 6 samt förändringar i linje 2 och 14 ska ge en attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet. Det ska ge en överflyttning från bil till kollektivtrafikresande och lägre utsläpp av CO<sub>2</sub>.

Trafikförändringen ligger väl i linje med prioriteringar, mål och åtgärder som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafiken finansieras till största delen som ordinarie verksamhet, medfinansiering av Östersunds kommun av ekonomiska skäl.

### **Sammanfattning**

Tilläggsrafiken på linje 127 ersätter annan regional trafik och är strategisk för arbetspendling i ett prioriterat stråk.

Tilläggen i Berg och Härjedalen är inrättade för arbets- eller studiependling, men inte i utpekade strategiska stråk.

Trafikutökningen i Östersunds kommun är i enlighet med den trafikutveckling som anges i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020. Trafikutvecklingen omfattar utökad trafik och övergång till eldrift på en linje. Östersunds kommun medfinansierar främst av ekonomiska skäl.

## **Tilläggs trafik i andra län**

Synen på tilläggsköp och regelverk kring tilläggsköp varierar mycket mellan olika län/regioner.

Jönköping, Halland, Gävleborg och Uppland skatteväxlade 2012, Region Skåne skatteväxlade när regionen bildades 1999.

De krav som de formulerat för eventuella tilläggsköp är i enlighet med de ovan beskrivna, tilläggsköp ska vara förenliga med målen i trafikförsörjningsprogrammet och inte systempåverkande.

Jönköping har inte fastställt något regelverk kring tilläggsköp, utan låter kommunerna köpa till trafik om de vill. Tilläggsrafiken måste vara av mindre betydelse, ex tidsbestämd. Tilläggsköp i form av subventionerade seniorkort förekommer också.

I Halland har tilläggsköp av trafik gjorts i liten omfattning (badskjutsar på sommaren i Halmstad), däremot förekommer tillköp av biljettgiltighet eller gratis för pensionärer i en viss kommun eller stadstrafik.

I Gävleborg finns flera tilläggsöverenskommelser. Ett tillägg avser ett färdbevis "65 + Gävle" som gäller inom Gävle kommun, två tillägg som avser ungdomskort i Söderhamns och Hudiksvalls kommuner, det fjärde avser utökat trafikutbud.

Tilläggsöverenskommelserna löper över flera år.

I Uppland är uppfattningen att tilläggsköp endast bör förekomma i begränsad omfattning och under begränsad tid. Inga tilläggsköp har hittills förekommit.

Region Skåne utarbetar målbilder för kollektivtrafikens utveckling, de bedriver ett visionsarbete för kollektivtrafikens utveckling i de större städerna. Kommunerna ansvarar för infrastrukturen och regionen för trafiken. Kommunerna köper till trafik när Region Skåne bedömer att trafiken är av större omfattning/standard än vad Regionen bedömer motiverat. Bl a Malmö kommun gjort ett omfattande tilläggsköp av spårbunden trafik, som är långsiktigt.