

# Trafikförsörjningsprogram 2027-2033 - remissutgåva feb 2026

Beslutad 2026-02-18 § 6, av Kollektivtrafiknämnden

# Förord

Kompletteras efter remissrundan

Trafikförsörjningsprogram 2027-2033 - remissutgåva feb 20262027-2033  
Dnr KTN/73/2024

Handläggare  
Malin Persson Zeidlitz  
Område Kollektivtrafik

Region Jämtland Härjedalen  
Box 654, 831 27 Östersund  
[www.regionjh.se](http://www.regionjh.se)

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD .....	1
1 ETT STRATEGISKT PROGRAM FÖR KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING .....	5
1.1 Kollektivtrafikens grundläggande uppdrag .....	5
1.2 Vad är ett trafikförsörjningsprogram? .....	5
1.3 Processen att ta fram ett trafikförsörjningsprogram .....	6
2 GLOBALA OCH NATIONELLA MÅL LÄGGER GRUNDEN .....	7
2.1 De globala hållbarhetsmålen .....	7
2.2 EU:s klimatmål .....	7
2.3 Nationella mål .....	7
2.4 Regionala mål, Fossilfritt 2030 .....	8
3 KOLLEKTIVTRAFIKEN I LÄNET .....	9
3.1 Regionala stomstråk utgör basen i kollektivtrafiksystemet .....	9
3.2 Tågtrafik .....	10
3.2.1 Norrtågstrafiken .....	10
3.2.2 Trafiken på Inlandsbanan .....	10
3.2.3 Fjärrtågstrafik .....	11
3.3 Busstrafik och taxi .....	11
3.3.1 Länstrafiken .....	11
3.3.2 Stadstrafik Östersund .....	13
3.3.3 Närtrafik och anropsstyrd trafik .....	13
3.3.4 Särskild kollektivtrafik .....	13
3.3.5 Kommersiell busstrafik .....	14
3.3.6 Taxi .....	14
3.3.7 Skolresor .....	14

3.3.8	<i>Evenemangstrafik</i> .....	15
3.4	Utbud av kollektivtrafik .....	16
3.5	Arbetsmarknader och pendlingsmönster .....	19
4	TRENDER .....	22
4.1	Kollektivtrafikens klimat- och miljöpåverkan .....	22
4.2	Allt fler extremväder .....	22
4.3	Förändrad mobilitet .....	22
4.4	Färre unga och fler äldre .....	23
4.5	Förändrad livsstil och resvanor .....	23
4.6	Kompetensförsörjning .....	23
5	BEHOVET AV KOLLEKTIVTRAFIK I JÄMTLAND HÄRJEDALEN .....	24
5.1	God tillgänglighet .....	24
5.2	Olika resbehov .....	25
5.2.1	<i>Arbets- och studiependling</i> .....	25
5.2.2	<i>Fritidsresor</i> .....	26
5.2.3	<i>Turism och besöksnäring</i> .....	26
5.2.4	<i>Serviceresor och inköp</i> .....	26
5.3	Regional utveckling .....	26
5.4	Hållbar omställning .....	27
5.5	Robusthet och resiliens /krisberedskap .....	27
6	TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMETS MÅL .....	28
6.1	Mål: Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar och ökad geografisk tillgänglighet .....	29
6.2	Mål: Ökad marknadsandel .....	29
6.3	Mål. Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla .....	30
6.4	Mål. Minskad miljö- och klimatpåverkan .....	30
7	STRATEGIER – SÅ NÅR VI MÅLEN .....	31

7.1	Resenären i fokus .....	31
7.2	Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen .....	32
7.3	Dra nytta av digitaliseringens möjligheter .....	33
7.4	Utveckla kollektivtrafiken efter behov ..... <b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b>	
7.5	Öka tillgängligheten till och inom kollektivtrafiken.....	35
7.6	Välj rätt drivmedel .....	35
7.7	Fokus på kommande trafikupphandlingar – kravställning och uppföljning .....	36
8	GENOMFÖRANDE.....	37
8.1	Beslut om allmän trafikplikt .....	37
8.2	Kommersiell trafik .....	37
8.3	Tillköp av trafik.....	37
8.3.1	<i>Möjlighet att göra tillköp av trafik .....</i>	<i>37</i>
8.4	Ansvar och roller kopplade till kollektivtrafiken i länet.....	38
8.5	Samverkan med kommunerna.....	39
9	EKONOMI .....	40
10	UPPFÖLJNING.....	40
	BILAGOR .....	41
	Bilaga 1. Linjer och utbud av upphandlad kollektivtrafik .....	41
	Bilaga 2. Tillgänglighet hållplatser och linjer .....	41
	Bilaga 3. Färdtjänst och riksfärdtjänst.....	41

# 1 Ett strategiskt program för kollektivtrafikens utveckling

## 1.1 Kollektivtrafikens grundläggande uppdrag

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 alla människor och är socialt och ekonomiskt hållbart.

Kollektivtrafiken genererar en samhällsekonomisk nytta som visar sig på många olika sätt, bland annat genom färre trafikolyckor, minskat klimatutsläpp, minskad biltrafik på vägarna samt bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet. Kollektivtrafiken driver också regional utveckling och tillväxt med ökade möjligheter att ta del av arbete, utbildning, kultur, friluftsliv samt ökad jämlikhet och jämställdhet i samhället. Genom fortsatta satsningar på en klimatsmart och utvecklad kollektivtrafik som fler kan ta del av kan samhällsnyttan ökas ytterligare och bidra till att uppnå visionen i den regionala utvecklingsstrategin.

## 1.2 Vad är ett trafikförsörjningsprogram?

Region Jämtland Härjedalen är regional kollektivtrafikmyndighet efter en skatteväxling med länets kommuner. Den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar och uppdrag definieras i lagen om kollektivtrafik (2010:1065). Enligt lagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten exempelvis besluta om ett trafikförsörjningsprogram och fatta beslut om allmän trafikplikt. Lagen säger att programmet ska redovisa mål för kollektivtrafiken, behovet av regional kollektivtrafik i länet, åtgärder för att minska påverkan på 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.

Region Jämtland Härjedalens Trafikförsörjningsprogram är ett strategiskt dokument som anger mål och inriktning för hur kollektivtrafiken i Jämtlands län ska utvecklas fram till omkring år 2033. Det 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 – den trafik som samhället väljer att upphandla för att säkerställa tillgänglighet och samhällsnytta. 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. Trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras bland annat genom årliga trafikplaner. Trafikplanerna innehåller förslag på förändringar av trafikutbudet.



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

### 1.3 Processen att ta fram ett trafikförsörjningsprogram

Beslut att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2027-2033 fattades i februari 2025 av Kollektivtrafiknämnden (KTN/73/2024) i Region Jämtland Härjedalen. Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram i brett samråd med andra aktörer. Utöver löpande dialog har ett antal tidiga samrådsmöten hållits under september 2025 (med länets kommuner, med kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län och myndigheter, med intresseorganisationer inklusive resenärsgrupper samt med kollektivtrafikföretag, näringsliv och branschorganisationer). Programmet skickas ut på remiss våren år 2026 och utifrån inkomna synpunkter tas ett slutgiltigt program fram som beslutas i Regionfullmäktige hösten 2026.

## 2 Globala och nationella mål lägger grunden

### 2.1 De globala hållbarhetsmålen

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.

### 2.2 EU:s klimatmål

EU har beslutat om ett gemensamt klimatmål till 2030 och 2050 som gäller alla medlemsländer. För att nå målen har EU antagit en klimatlag som slår fast att nettoutsläppen ska minska med minst 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års utsläpp och nå klimatneutralitet senast 2050. För att uppnå detta inom transportsektorn finns exempelvis krav på utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen, så som laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas, samt krav på ökad andel nollutsläppsfordon i offentliga upphandlingar av lätta och tunga fordon inklusive bussar.

### 2.3 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 jämställt 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.

Sveriges långsiktiga klimatmål innebär att vi senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Som steg på vägen dit finns bland annat ett etappmål för inrikes transporter som innebär att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

## 2.4 Regionala mål, Fossilfritt 2030

De regionala målen när det gäller miljö följer de nationella målen, men Jämtlands energi- och klimatstrategi har skärpt målen och beslutat att regionen ska vara fossilbränslefria år 2030. Utsläppen av växthusgaser ska även minska med 10 procent per år under perioden 2020–2030 .

### 3 Kollektivtrafiken i länet

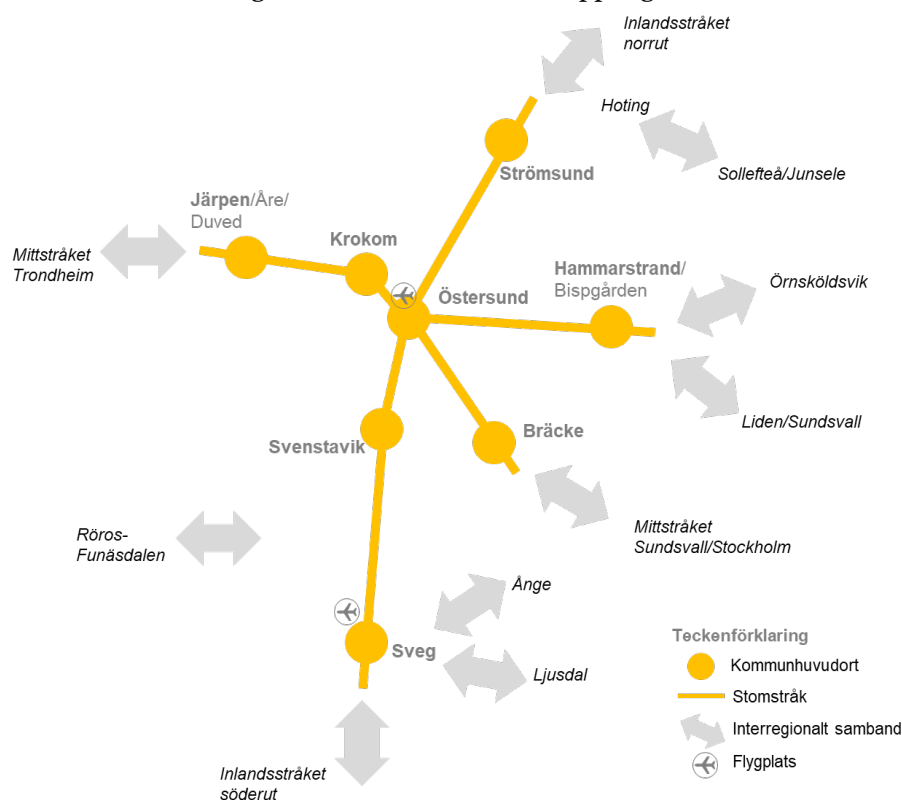
Kollektivtrafiken i Jämtlands län består av allmän kollektivtrafik, särskild kollektivtrafik samt kommersiell kollektivtrafik. Trafiken körs med tåg, bussar samt mindre fordon. Alla delar är viktiga för att uppnå ett utvecklat och sammanhållet transportsystem som ger service åt länets medborgare och besökare. 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. Även kommersiell kollektivtrafik finns i viss omfattning.

#### 3.1 Regionala stomstråk utgör basen i kollektivtrafiksystemet

Kollektivtrafiken i länet utgår till stor del från regionala stomstråk som binder samman kommunernas centralorter med regioncentrum Östersund. Stomstråken kan delas in i:

- Inlandsstråket (Östersund-Strömsund och Östersund-Sveg)
- Mittstråket (Östersund-Storlien och Östersund-Bräcke)
- Stråket Östersund- Hammarstrand

Flera av stomstråken har även betydelse ur ett storregionalt perspektiv, vilket illustreras i Figur 2 nedan. De interregionala sambanden visar kopplingar över läns- eller landsgräns.



Figur 2 Illustration av de regionala stomstråken och interregionala samband (kopplingar över läns- eller landsgräns).

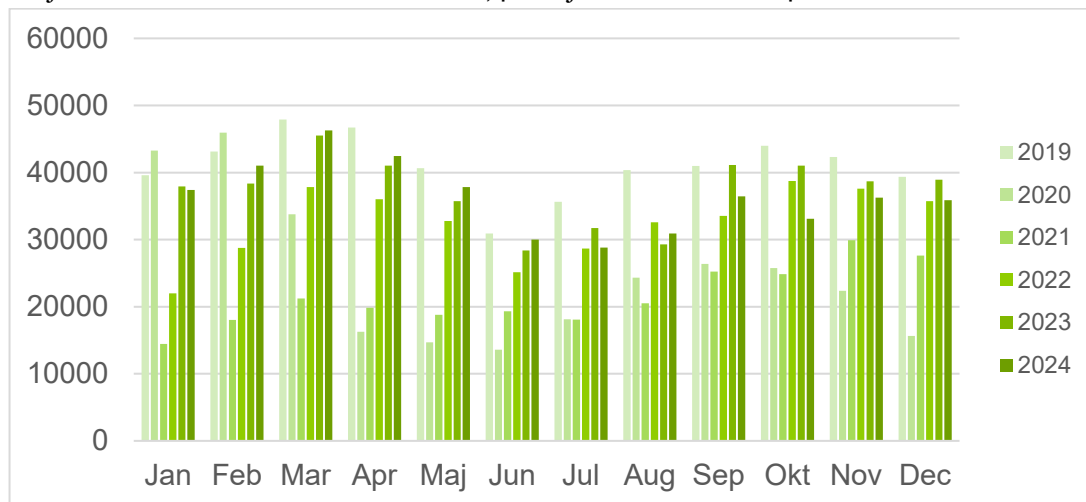
Trafiken längs hela eller delar av stomstråken kallas stomtrafik (eller stomlinjetrafik) och utgörs av både buss- och tågtrafik. Detta är basen i kollektivtrafiksystemet. Övriga linjenätet byggs upp för att komplettera stomnätet och för att mata till bytespunkter.

## 3.2 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. Elektrifieringen av Meråkerbanan gör att det blir möjligt med genomgående trafik med elektrifierade tåg på sträckan Trondheim–Östersund.

### 3.2.1 Norrtågstrafiken

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. Resandet minskade kraftigt under pandemin och har inte riktigt återhämtat sig ännu. År 2019 låg resandet på 0,49 miljoner resor. År 2023 hade resandet återhämtat sig till 0,45 miljoner resor för att sedan minska till 0,42 miljoner resor år 2024.



Figur 3 Resandentveckling i Norrtågstrafiken på Storlien-Östersund-Sundsvall 2019-2024.

Norrtåg har i sin tågvision 2040 en målbild för stråket Östersund- Sundsvall att på sikt komma upp i timmestrafik i jämn takt på vardagar och varannan timme på helger. För sträckorna österut från Östersund är målbilden enligt visionen närmare en dubbling av dagens trafik till 9 dubbelturer Åre/Duved–Östersund och 4 dubbelturer Trondheim–Åre/Duved.

### 3.2.2 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, vilket kräver omfattande investeringar.

### 3.2.3 Fjärrtågstrafik

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

## 3.3 Busstrafik och taxi

### 3.3.1 Länstrafiken

Ryggraden i Länstrafiken är stomstråken och stomlinjerna som binder samman kommunernas centralorter med regioncentrum Östersund. Till och från länet finns också ett antal interregionala busslinjer.

Stomlinjetrafiken karaktäriseras av:

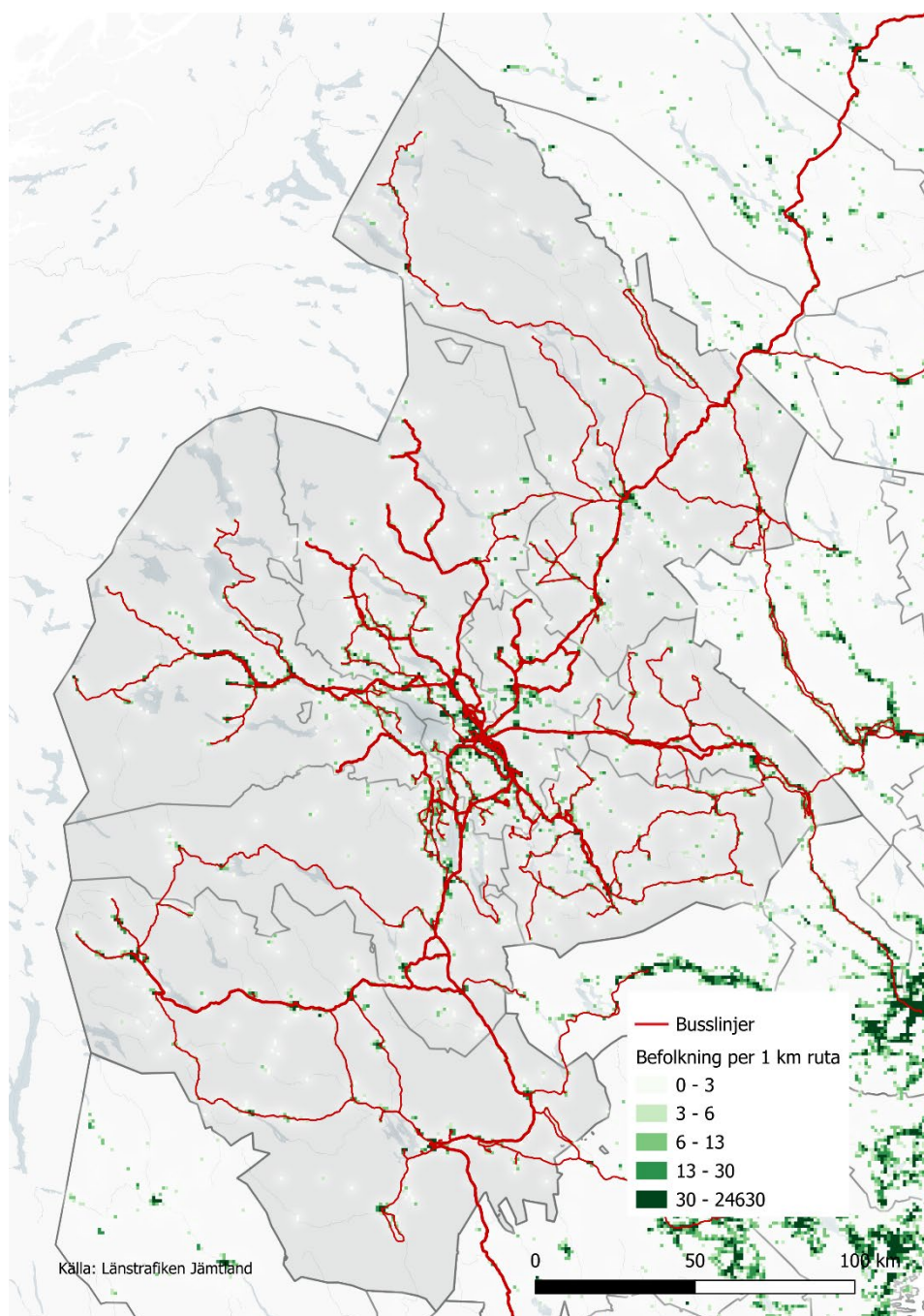
- Stort resande
- Långsiktighet
- Hög tillgänglighet och attraktivt utbud
- Fungerar för arbets- och studiependling men även andra reseärenden
- Enkelhet (avgångar på fasta minuttal, undvika varierande körvägar för samma linje)
- Gen linjedragning, snabba resor och god konkurrenskraft mot bil
- När viktiga målpunkter
- Riktvärde på 800 meter för acceptabelt gångavstånd till hållplats, eftersom stomlinjerna ska karaktäriseras av snabbhet
- Landsbygdslinjer kan ofta ansluta till stomlinjetrafiken

Landsbygdslinjerna är linjelagd busstrafik som framför allt syftar till att ge resmöjligheter utanför stomstråken, även om de delvis kan trafikera stråken.

Landsbygdslinjerna karaktäriseras av:

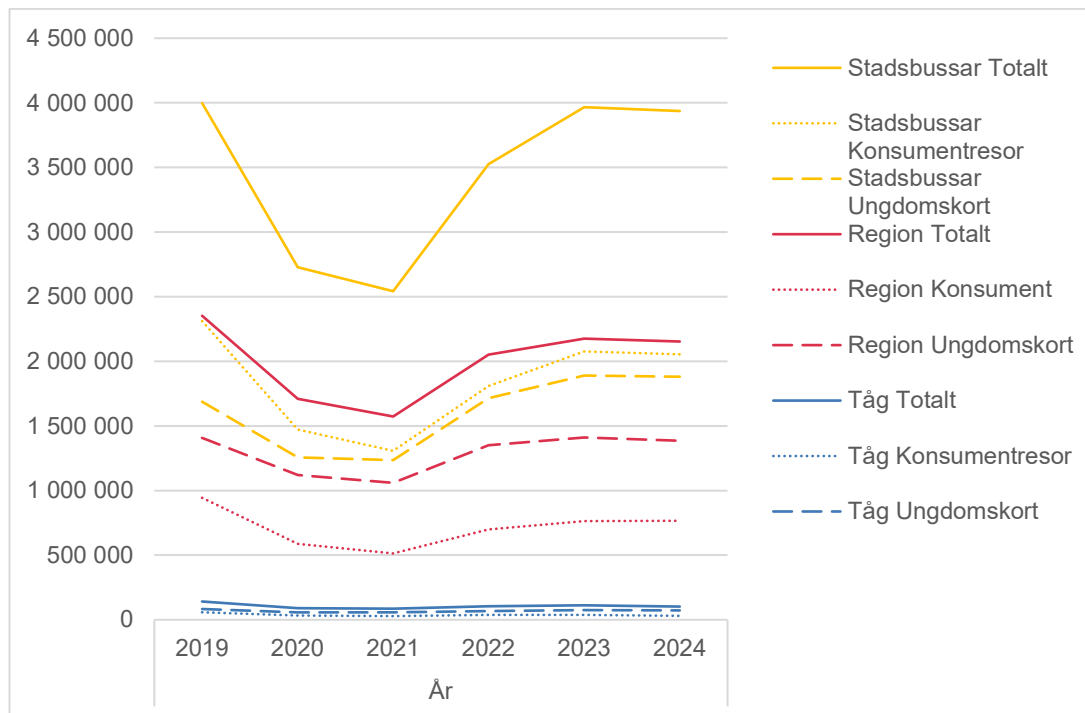
- Ofta uppbyggt kring skolresande, men bör passa andra resbehov och även ha trafik under skoledigheter.
- Mer yttäckande än stomlinjer
- Förändringar sker mer behovsstyrt
- Anropsstyrda turer när resandet blir för litet/oregelbundet
- Riktvärde på 600 meter för acceptabelt gångavstånd till hållplats

Se Figur 4 för busslinjer i länet överlagrat med befolkningens koncentration.



Figur 4 Busslinjer och befolkning i länet. Befolkningsdatabasen SCB, NVDB 2025.

Figur 5 visar resandeutvecklingen med Länstrafiken och Stadsbussarna (mer information i bilaga 1). Under 2020-2022 har resandet minskat kraftigt som en följd av pandemin.



Figur 5 Resandet med Länstrafiken 2019-2024.

### 3.3.2 Stadstrafik Östersund

Stadstrafiken står för en stor del av det totala resandet i kollektivtrafiken i hela länet. Stadstrafiken trafikerar Östersund stad genom ett linjenät som består av 7 linjer samt en lokal skollinje på Frösön. Fler än 6 av 10 resor i den samhällsupphandlade busstrafiken sker inom stadstrafiken. Under 2024 gjordes en stor förändring av linjetrafiken för att bättre svara till stadens utveckling och resandebehov. Linjenätet som då infördes innebär mer trafik för arbets- och studiependling samt tätare trafik under kvällar och helger. All stadsbusstrafik körs med elbussar sedan 2025.

### 3.3.3 Närtrafik och anropsstyrd trafik

Närtrafik är en form av servicetrafik som riktar sig till glesbefolkade områden och har som syfte att erbjuda resmöjligheter till exempelvis affärer och samhällsservice några dagar i veckan, vanligtvis mellan en och tre dagar. För Närtrafiken är närhet av stor betydelse vilket innebär att ett kort gångavstånd till hållplats från bostaden ska eftersträvas.

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

### 3.3.4 Särskild kollektivtrafik

Särskild kollektivtrafik är till för personer med särskilda behov och kompletterar den allmänna kollektivtrafiken. Särskild kollektivtrafik är ett samlingsbegrepp för den typ av resor som är riktad till särskild grupp eller kräver ett särskilt tillstånd att resa med. Inom särskild kollektivtrafik ryms färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor och skolskjuts. 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. Region Jämtland Härjedalen och sex av länets kommuner fattade under 2024 beslut angående färdtjänsttaxan. Priset för en färdtjänstresa är avståndsberoende och baseras på hur lång resan är, med ett takpris för resor längre än 170 km. Taxan har framgent en årlig indexuppräknings. För riksferdtjänst beslutas den så kallade egenavgiften av regeringen. Se bilaga 3 för mer information om färdtjänst och riksferdtjänst. År 2024 var ca 1 000 personer beviljade färdtjänst och det utfördes 18 947 resor med färdtjänsten.

### 3.3.5 Kommersiell busstrafik

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

### 3.3.6 Taxi

Närtrafik och anropsstyrd trafik, och delar av den särskilda kollektivtrafiken, utförs av taxibolag genom upphandling. Kommersiell taxitrafik finns i varierande grad inom länet. En utmaning är att det är ett stort och glesbefolkat län vilket gör att det i många områden inte är kommersiellt gångbart att bedriva taxitrafik. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i hela länet och gör detta exempelvis genom sina upphandlingar av särskild kollektivtrafik. Där tillåts att uppmuntra trafikföretagen att använda fordonen som omfattas av avtalet även till kommersiell taxiverksamhet så länge det inte påverkar uppfyllandet av trafikuppgiften. Vidare upphandlas den särskilda kollektivtrafiken kommunvis, vilket ger en stabil ekonomisk grund för trafikutövaren. Detta skapar förutsättningar att bedriva kommersiell taxiverksamhet där kundunderlaget annars hade varit lågt. Sammantaget är ovanstående ingen garanti för att tillfredsställande taxiförsörjning erbjuds inom hela länet men det skapar rimliga förutsättningar.

### 3.3.7 Skolresor

Resandet till och från skolor lägger idag grunden för en stor del av kollektivtrafikens utbud, framför allt landsbygdslinjerna. Att elever tar sig till och från skolan är ett kommunalt ansvar, men för att få en kostnadseffektiv trafik är en samplanering med kommunerna och skolorna nödvändig då grunden är att skoltrafiken även ska fungera för andra typer av resande. Vid förändringar i skolstruktur behöver konsekvenser för kollektivtrafiken beaktas. I de fall skolorna har behov av tillkommande trafik för till exempel friluftsdagar hanteras det som kommersiell beställningstrafik genom förstärkning på befintlig linjesträckning. I Jämtlands län har alla kommunerna gjort tillköp av ungdomskort som ger barn och ungdomar 6-19 år fria resor med kollektivtrafiken.

### 3.3.8 Evenemangstrafik

Trafik som anordnas till särskilda evenemang räknas inte till kollektivtrafik<sup>1</sup>, vilket kan leda till frågor över hur evenemangstrafik ska hanteras. Region Jämtland Härjedalen har därför tagit fram en riktlinje där detta klargörs.<sup>2</sup> Inriktningen är att om det vid olika typer av evenemang finns behov av mer kollektivtrafik sker det genom förstärkningar i det ordinarie utbudet. En tidig dialog är en förutsättning för detta.

---

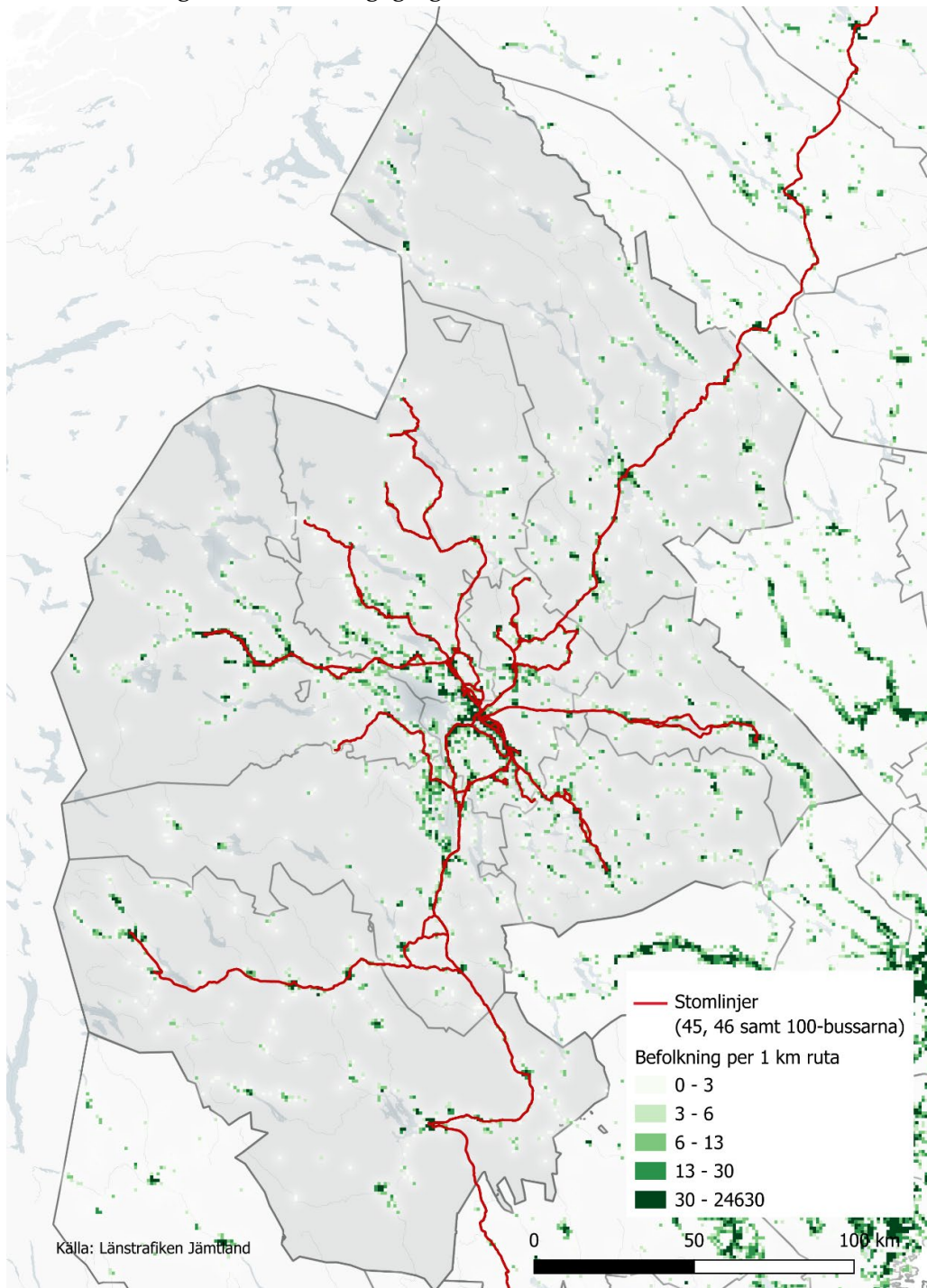
<sup>1</sup> Enligt Transportstyrelsen och EU:s kollektivtrafikförordnings definition av kollektivtrafik

<sup>2</sup> Riktlinjer för kollektivtrafik vid evenemang Dnr KTN/26/2023



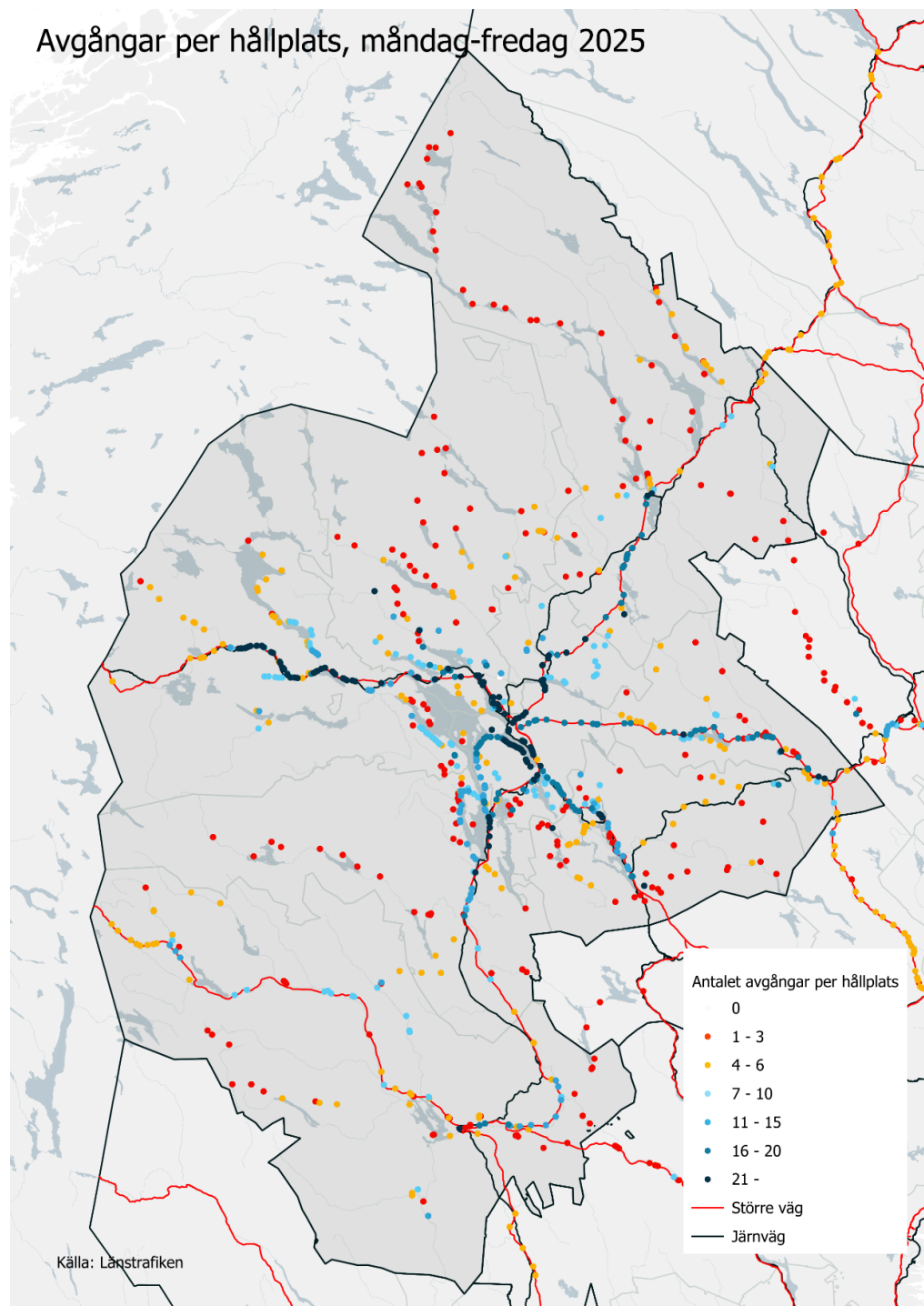
### 3.4 Utbud av kollektivtrafik

En stor del av befolkning och verksamheter är lokaliserade nära stomlinjestråken, se Figur 6. En satsning på utökat utbud i dessa stråk innebär således stor potential att ge förbättrade resmöjligheter för många resenärer. Stomstråken är dock heterogena och resandeunderlag och förutsättningar varierar kraftigt geografiskt.



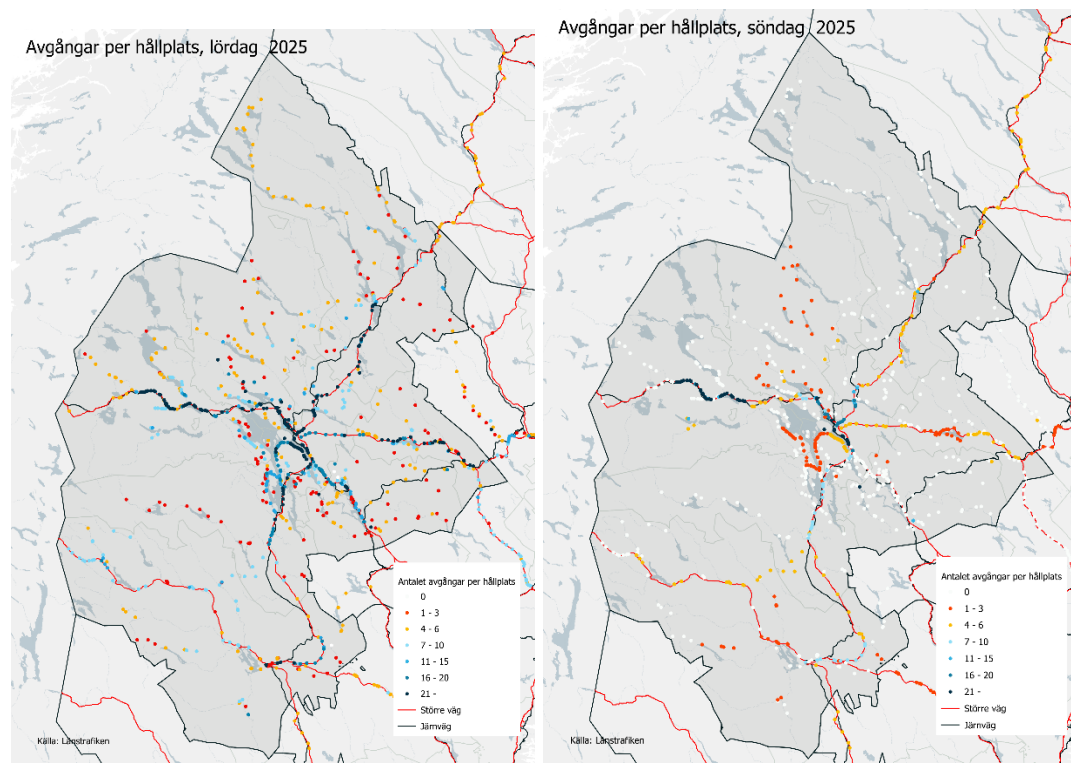
Figur 6 Inom 1000 meter från stomlinjerna, inkl tätorter i stråken, bor närmare 70% av befolkningen. I länet som helhet har drygt 9 av 10 en hållplats inom 1000 meter.

Figur 7 visar utbudet av upphandlad kollektivtrafik i länet. Figuren visar ett mönster med ett starkt utbud i en radie runt Östersund (Lit-Brunflo-Krokom) som en följd av befolkningstäthet och närheten till regioncentrum. Utbudet är också relativt väl utvecklat i stomstråken, men där Inlandsstråket har ett glesare utbud söder om Åsarna som en följd av det längre avståndet till regioncentrum. Utanför stomstråken är resmöjligheterna mer sporadiska. Se mer om utbud i Bilaga 1.



Figur 7 Utbud vardagar hösten 2025 med Norrtåg och Länstrafikens linjelagda trafik (ej Närtrafik och anropsstyrd trafik). Antal avgångar per hållplats per vardag.

I en analys av helgtrafiken (lördag och söndag), se Figur 8, förstärks bilden av att trafiken är koncentrerad till stomstråken och till områden nära Östersund, men med färre turer som en följd av lägre resande. I stomstråken blir de interregionala busslinjerna särskilt viktiga för helgutbudet. I vissa områden finns turer under söndagar för att svara upp mot veckopendling. Områden som ligger utanför stomstråken saknar i många fall helt resmöjligheter under helgerna.



Figur 8 Utbud lördag och söndag hösten 2025 med Norrtåg och Länsstrafikens linjelagda trafik (ej Närtrafik och anropsstyrd trafik). Antal avgångar per hållplats per helgdag.

För länets glesare områden där resandeunderlaget är lågt finns även Närtrafik och anropsstyrd trafik, vilket inte syns i figurerna ovan.

Som stöd i planeringen av kollektivtrafik finns en inriktning för minsta turutbud för tätorter baserat på dess storlek, se Tabell 1 nedan. Avseende resmöjligheter till kommun- eller regioncentrum och pendlingsturer gäller utbudsnivån för resanderelationer där restiden är under en timme.

Tabell 1 Minsta turutbud för tätorter och landsbygd

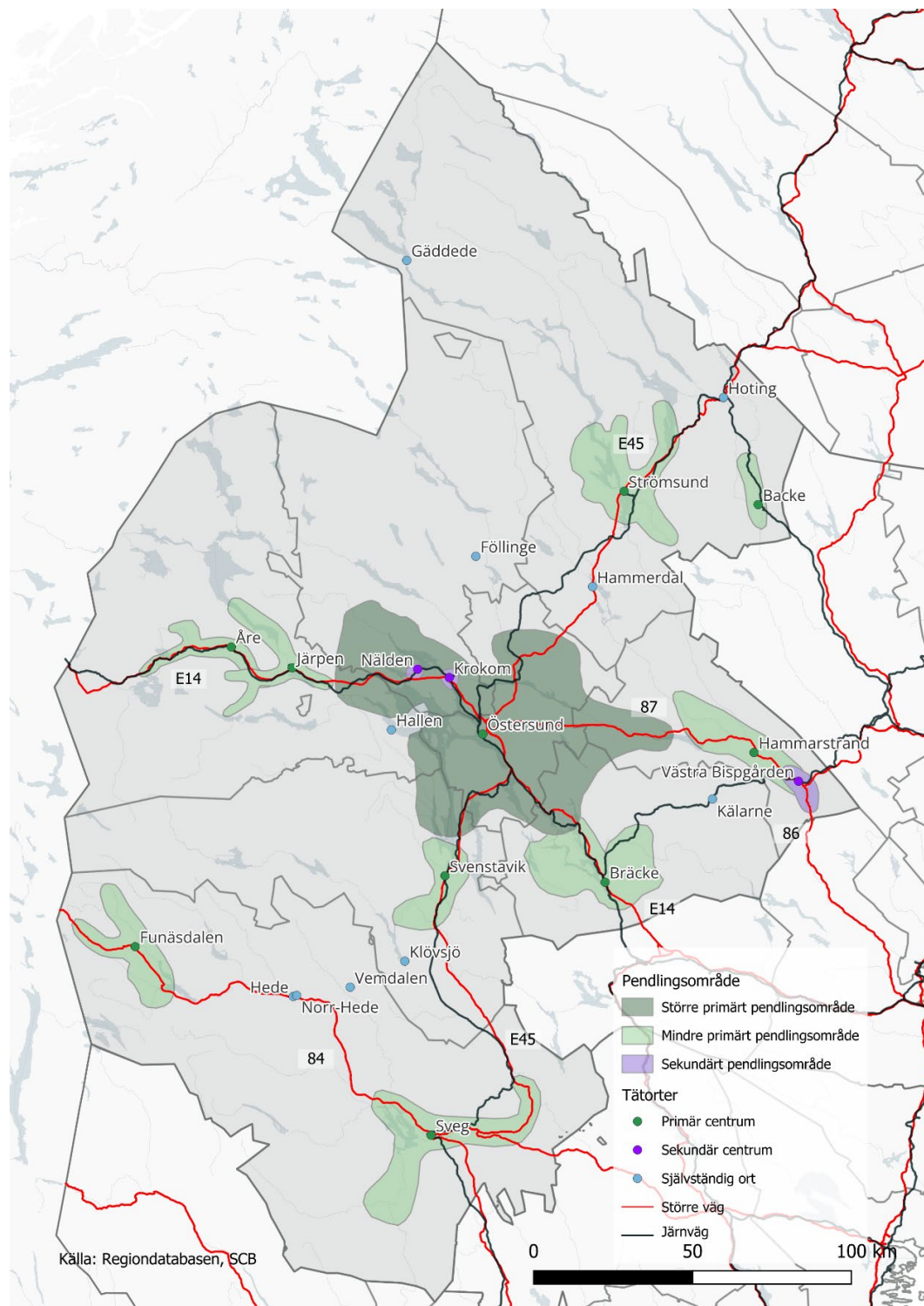
	<b>Resmöjlighet till kommun- el regioncentrum (dubbelturer) vardag</b>	<b>Pendlingsturer till kommun- el regioncentrum</b> (ankomst 6-9, resp avgång 15-19)	<b>Kvällstrafik, antal avgångar</b> (avgång 19-00)	<b>Helgtrafik, antal avgångar</b>
<b>Större tätorter (minst 2000 inv)</b>	Minst 12 dt	2-3 turer per dag, i båda riktningar	2	5
<b>Mellanstora tätorter (1000-2000 inv)</b>	Minst 9 dt	2-3 turer per dag, i båda riktningar	1	3
<b>Mindre tätorter (500-1000)</b>	Minst 6 dt	2 turer per dag i huvudsaklig pendlingsriktning	1	2
<b>Små tätorter (-500 inv)</b>	Minst 3 dt	2 turer per dag i huvudsaklig pendlingsriktning	-	2
<b>Landsbygd</b>	Möjlighet att resa till serviceort minst 2 vardagar per vecka	-	-	-

### 3.5 Arbetsmarknader och pendlingsmönster

Arbetspendlingen i länet karaktäriseras av tre lokala arbetsmarknader i Jämtland; Östersund, Strömsund och Härjedalen enligt SCB:s indelning. Regioncentrum Östersund utmärker sig som länets kärna men även mindre orter har betydelse för arbetspendlingen.

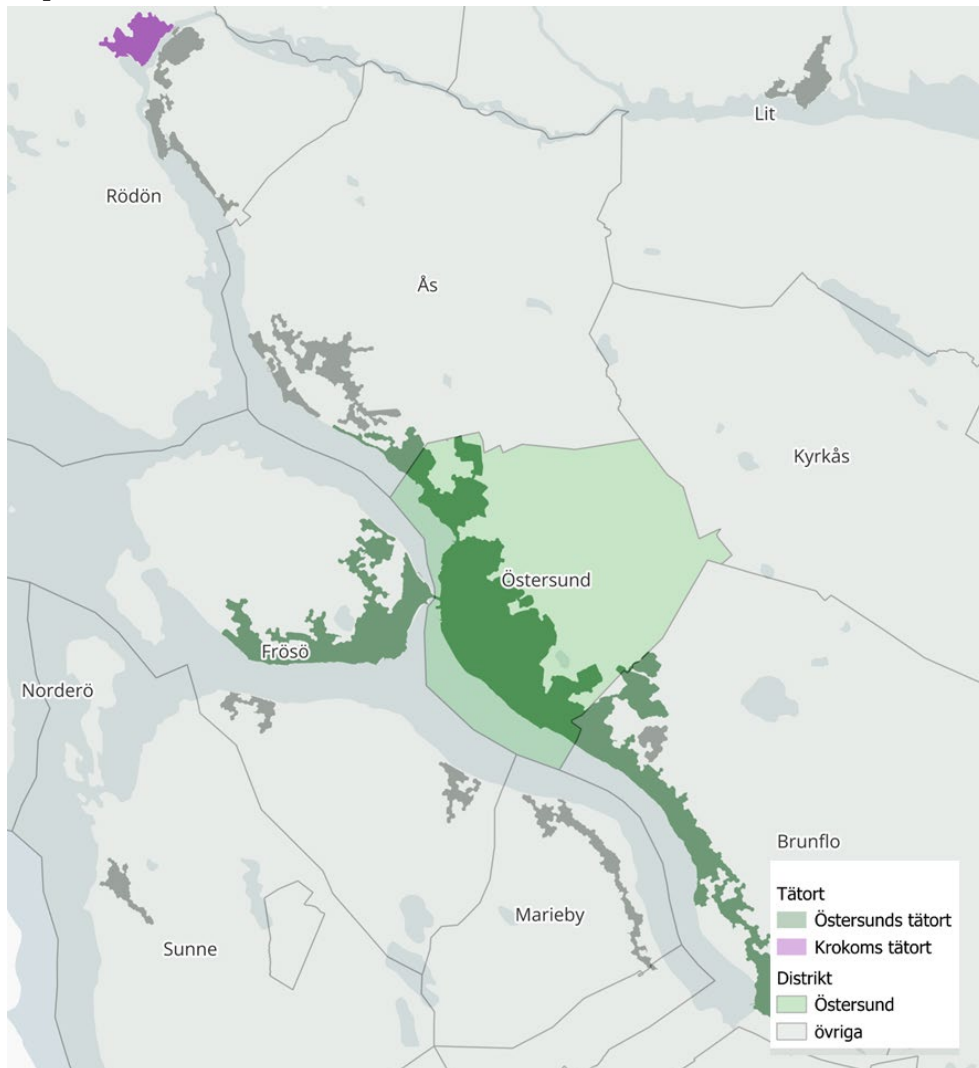


Figur 9 nedan visar de lokala arbetsmarknadsregionerna i länet.



Figur 9: Pendlingsområden, Regiondatabasen, SCB, framtagen av Region Jämtland Härjedalen oktober 2025. Primära centrum: Största specifika utpendlingen till en annan ort är mindre än 15 procent och minst en annan ort är beroende av den. Sekundära centrum: En utpendling till ett primärt centrum är högre än 15 procent samtidigt som det från en annan ort som är beroende till den. Självständig ort: Största pendlingen ut är mindre än 15 procent samt ingen annan ort är beroende till orten

En djupdykning i data för Östersund visar flöden i in- och utpendling enligt nedan, Figur 10. De största in- och utpendlingsströmmarna är mellan Östersund och distrikten Frösö respektive Brunflo.



Distrikt	Pendling till centrala Östersund	Pendling från centrala Östersund
Frösö	3600	1100
Rödön	800	250
Ås	1100	150
Lit	650	80
Kyrkås	100	
Brunflo	3400	700
Marieby	200	
Sunne	350	

Figur 10 Pendling in och ut från Östersund.

## 4 Trender

Behov av kollektivtrafik påverkas av olika faktorer såsom förändrad livsstil, teknikutveckling och andra förändringar i samhället. Nedan sammanfattas några större trender som bedöms vara särskilt betydelsefulla.

### 4.1 Kollektivtrafikens klimat- och miljöpåverkan

Klimat- och miljöpåverkan från motorfordonstrafik är en av de mest akuta klimatutmaningarna, och en snabb minskning av utsläppen är nödvändig för att nå klimatmålen. I detta sammanhang spelar kollektivtrafiken en viktig roll, både som ett alternativ till privat biltrafik och som en del av omställningen till ett mer hållbart transportsystem. Samtidigt innebär den ökade användningen av eldrivna personbilar att kollektivtrafikens miljöfördelar relativt sett minskar. Detta ställer nya krav på hur kollektivtrafiken positioneras i samhället. Fördelar som minskad trängsel, effektivare markanvändning och ökad tillgänglighet behöver lyftas fram tydligare. Elektrifieringen av transportsystemet medför också tekniska utmaningar, såsom behovet av högre effekt och fler anslutningspunkter i elnätet samt potentiellt ökad sårbarhet.

### 4.2 Allt fler extremväder

Extremväder blir allt vanligare och mer omfattande som en direkt följd av klimatförändringarna. Kraftiga regn, värmeböljor, stormar och översvämningar påverkar inte bara människors vardag utan också samhällets grundläggande funktioner, inte minst kollektivtrafiken. Dessa förändringar ställer ökade krav på att transportsystemet ska vara mer motståndskraftigt, eller resiliент, för att kunna hantera plötsliga och allvarliga väderhändelser utan att drabbas av långvariga störningar.

### 4.3 Förändrad mobilitet

I takt med att samhället blir allt mer digitalt skapas nya möjligheter för individanpassade resval och kombinerade mobilitetslösningar. Digitalisering och teknikutveckling bidrar till att transportsystemet kan planeras mer effektivt, samtidigt som nya tjänster gör det enklare att resa kollektivt och att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel. Den ökade tillgången till låncyklar, elsparkcyklar och bilpooler har förändrat resvanor, och fler väljer idag bort den egna bilen till förmån för delad mobilitet. Den traditionella kollektivtrafiken, tillsammans med exempelvis taxi, utgör därmed delar av ett bredare system av gemensamma transportlösningar.

Denna utveckling har lett till en växande efterfrågan på flexibla, snabba och valbara alternativ inom kollektivtrafiken. Förutsättningarna för att införa nya mobilitetsformer varierar dock mellan stadsmiljöer och landsbygdsområden, vilket ställer krav på anpassade lösningar.

#### 4.4 Färre unga och fler äldre

Samhället står inför en demografisk förändring där andelen äldre i befolkningen kommer att öka markant under de kommande åren. Samtidigt ser vi att vissa regioner drabbas av utflyttning, vilket leder till att andelen yngre i arbetsför ålder minskar. Dessa förändringar påverkar kollektivtrafikens utformning och funktion på flera sätt.

Med en växande äldre befolkning ökar kraven på tillgänglighet i kollektivtrafiken. Det handlar om att skapa resenärsmiljöer som är trygga, bekväma och lättillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, syn eller hörsel. Arbetet med särskild kollektivtrafik, såsom färdtjänst och anropsstyrda lösningar, blir allt viktigare för att möta behoven hos en mer diversifierad resenärsgrupp.

#### 4.5 Förändrad livsstil och resvanor

Den förändrade livsstilen och digitaliseringens framfart har lett till nya resvanor som påverkar kollektivtrafikens roll i samhället. En ökande individualisering och krav på flexibla lösningar gör att traditionella modeller, där kollektivtrafiken främst är utformad för arbetspendling under rusningstid, inte längre är tillräckliga. Allt färre har arbeten som är bundna i tid och rum, vilket innebär att resandet blir mer utspritt över dagen och veckan.

Pandemin har påskyndat utvecklingen mot distansarbete, och en betydande del av de tidigare dagliga pendlingsresorna kan förväntas utebli. Samtidigt kommer många arbeten fortsatt att vara platsberoende, vilket gör att kollektivtrafiken behöver kunna möta både traditionella och nya behov. Det innebär att efterfrågan på andra typer av resor, till exempel för fritid, utbildning, vård eller sociala aktiviteter, ökar i betydelse. För att behålla sin relevans och konkurrenskraft behöver kollektivtrafiken anpassa sig till dessa förändringar.

#### 4.6 Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjningen inom kollektivtrafiken är en växande utmaning som påverkar både dagens verksamhet och framtidens utvecklingsmöjligheter. Det råder stor brist på utbildad arbetskraft inom flera delar av kollektivtrafiksystemet från förare och trafikledare till tekniker, planerare och specialister inom digitalisering och hållbarhet. Denna brist gör det svårt att både rekrytera och behålla den kompetens som krävs för att upprätthålla och utveckla en effektiv och tillförlitlig kollektivtrafik.



## 5 Behovet av kollektivtrafik i Jämtland Härjedalen

Kollektivtrafiken behöver anpassas för de trender och behov som finns i samhället, men är också ett verktyg för att stödja den önskade utvecklingen. Det finns generellt ett behov av utvecklat utbud som bättre svarar upp mot resbehoven.

### 5.1 God tillgänglighet

God tillgänglighet inom kollektivtrafiken innebär att alla människor, oavsett var de bor, hur de rör sig eller vilka förutsättningar de har, ska kunna resa på ett tryggt, enkelt och värdigt sätt. Det handlar om att skapa ett transportsystem som är inkluderande och som bidrar till ett samhälle där alla ges likvärdiga möjligheter att delta i arbetsliv, utbildning, fritid och sociala sammanhang.

En viktig aspekt är den **geografiska tillgängligheten**, att kollektivtrafiken når ut till både tätorter och mer glesbefolkade områden. 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 ställer särskilda krav på kollektivtrafiken. För att minska beroendet av bil och främja hållbart resande krävs att människor även på landsbygden har rimliga möjligheter att resa kollektivt, med tillräcklig turtäthet och kopplingar till större trafiknoder.

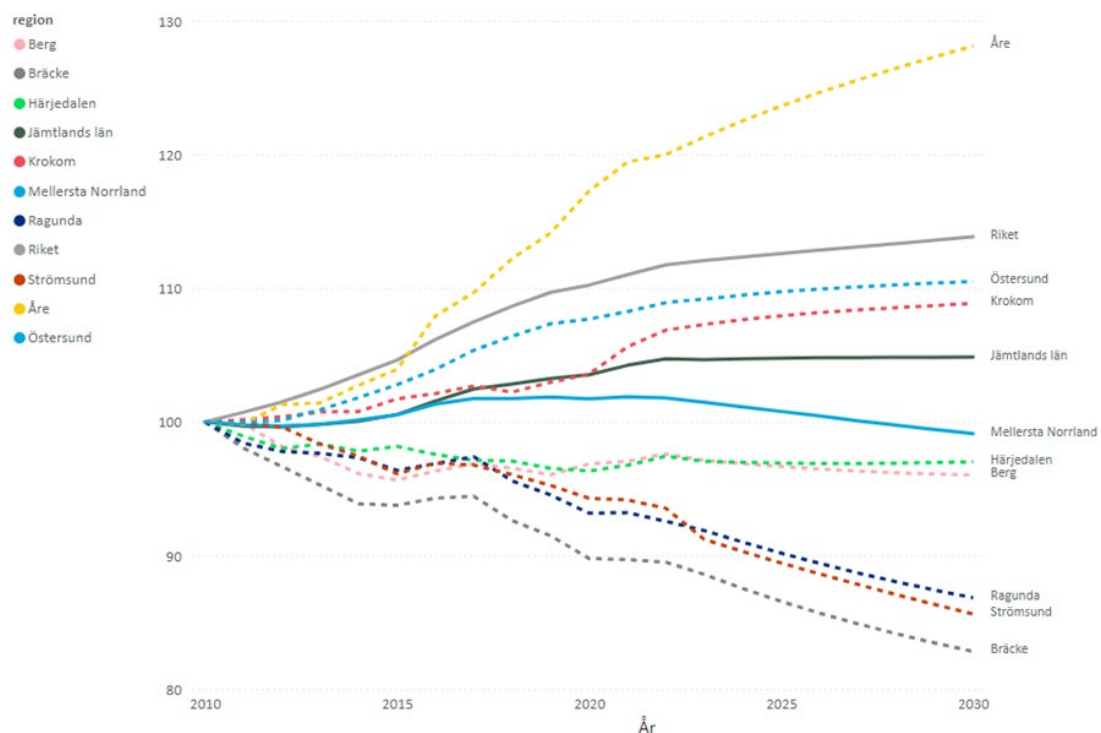
I de delar som växer behöver kollektivtrafiken ytterligare kapacitet för att bidra till ett trafiksystem som i sin helhet blir mer effektivt och hållbart. Östersund, som är länets enda stad, har också särskilda utmaningar vad gäller exempelvis kapacitet, buller, luft och framkomlighet. Utöver regioncentrum 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.

**Fysisk tillgänglighet** är en annan grundförutsättning. Det innebär att fordon, hållplatser och stationer utformas så att de kan användas av alla, oavsett funktionsförmåga. Det handlar om låga insteg, tydlig skyltning, ljud- och ljussignaler, samt tillgång till ledsagning och anpassade biljettsystem.

Tillgänglighet handlar också om **jämlika förutsättningar**, att kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för att minska skillnader i samhället. Det innebär att resandet ska vara ekonomiskt överkomligt, begripligt och tryggt för alla grupper, oavsett kön, ålder, språk, funktionsvariation eller socioekonomisk bakgrund.

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

Befolkningsutveckling fram till 2030, basår 2010 index = 100



Figur 11 Befolkningsutveckling i länets kommuner 2010-2030. Index 2010=100. Källa: Befolkningsdatabasen och Framskrivningar 2024, SCB

Genom att arbeta med tillgänglighet i bred bemärkelse kan kollektivtrafiken bli en drivkraft för social hållbarhet och ökad delaktighet i hela samhället.

## 5.2 Olika resbehov

### 5.2.1 Arbets- och studiependling

För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för arbetspendling behöver utbudet vara tillräckligt stort så att det finns en flexibilitet kring avgångar, samtidigt som restiderna är konkurrenskraftiga mot bilen. När restiderna blir för långa, och överstiger 45-60 minuter, avtar pendlingsbenägenheten. Att kunna arbeta på resan är också en faktor, vilket ställer krav på komfort och tillgång till internet. För vissa arbetsplatser finns behov av arbetspendling utanför vanliga kontorstider, dvs även kvällstid och på helger. För besöksnäringen är behovet av arbetspendling säsongsbundet. Arbets- och studiependling sker ibland även på veckobasis, där resmöjligheter fredagar och söndagar blir viktiga.

### 5.2.2 Fritidsresor

Fritidsresor sker till stor del kvällar och helger, men även dagtid. Resorna karaktäriseras av att de är mer spridda i tid och rum än arbetspendling och därför generellt svårare att fånga upp med kollektivtrafik.

### 5.2.3 Turism och besöksnäring

I delar av länet är turismen betydande och säsongsberoende. Besökare har behov av att kunna resa kollektivt till Jämtland Härjedalen. För besöksnäringen, som är betydelsefull i stora delar av länet, kan kollektivtrafiken vara avgörande. För de som vill resa hållbart eller upptäcka länet kan den regionala kollektivtrafiken spela en nyckelroll, att kunna påbörja sin vandring vid en hållplats och avsluta den vid en helt annan är en stor fördel framför bilen. För att det ska fungera behöver bussar och tåg gå dit människor vill resa och tidtabellerna behöver släppas med god framförhållning. Kollektivtrafiken kan underlätta för möjligheterna att rekrytera personal till turismdestinationer som då kan pendla in från närliggande orter. För de som väljer flyget behöver det finnas regional kollektivtrafik till länets flygplatser.

### 5.2.4 Serviceresor och inköp

Serviceresor kopplade till inköp och samhällsservice utgör ett viktigt behov för många invånare, särskilt i glesare delar av länet där tillgången till daglig kollektivtrafik är begränsad. För personer som saknar egen bil eller har begränsad rörlighet är möjligheten att ta sig till affärer, apotek, vårdcentraler eller andra servicefunktioner avgörande för att kunna leva ett självständigt och värdigt liv.

Närtrafiken kompletterar den ordinarie kollektivtrafiken genom att skapa ett tryggt och anpassat resealternativ för dem som annars riskerar att stå utan fungerande transportlösningar. Tjänsten har funnits under en längre tid, men det finns ett behov av att modernisera och vidareutveckla den för att bättre möta dagens krav.

Behovet av serviceresor handlar utöver mobilitet även om social sammanhållning, jämlikhet och livskvalitet. Genom att utveckla och synliggöra närtrafiken, samt förenkla bokningsrutiner och tillgång till information, kan fler få möjlighet att ta del av samhällets service på ett hållbart och inkluderande sätt.

## 5.3 Regional utveckling

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för den regionala utvecklingen, inte minst genom att möjliggöra resor över regiongränser och därmed knyta samman arbetsmarknader, utbildningsmöjligheter och samhällsservice. Ett välfungerande kollektivtrafiksystem bidrar till att minska geografiska barriärer och skapar förutsättningar för människor att bo i en region och arbeta eller studera i en annan. Detta stärker både individens valfrihet och regionens samlade konkurrenskraft.

Genom att förbättra tillgängligheten till arbetsplatser och utbildningsinstitutioner främjar kollektivtrafiken arbetsmarknadsutveckling och underlättar kompetensförsörjningen. Företag får lättare att rekrytera rätt kompetens, och individer får större möjligheter att ta del

av utbildning och arbete oavsett bostadsort. Det skapar en mer dynamisk och inkluderande arbetsmarknad, där fler kan bidra till samhällsekonomisk utveckling.

En attraktiv kollektivtrafik bidrar till att göra regionen mer attraktiv som både bostads- och arbetsort. Möjligheten att pendla smidigt och hållbart är ofta avgörande för människors val av bostadsort, särskilt i en tid då livskvalitet och miljömedvetenhet väger tungt. Genom att erbjuda tillförlitliga, klimatsmarta och tillgängliga resmöjligheter kan kollektivtrafiken bidra till att fler väljer att bosätta sig i regionen, vilket i sin tur stärker lokal tillväxt.

Kollektivtrafiken är en nyckelfaktor för att skapa ett sammanhängande och hållbart samhälle, där människor och verksamheter kan växa tillsammans över geografiska gränser, den är ett transportmedel och en motor för regional utveckling.

## 5.4 Hållbar omställning

Kollektivtrafiken är en nyckelaktör i arbetet för en hållbar omställning av transportsystemet. Genom att erbjuda ett attraktivt alternativ till bilresor bidrar kollektivtrafiken till minskade utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar, vilket är avgörande för att uppnå klimatmålen på regional, nationell och global nivå. Ett ökat kollektivt resande innebär färre bilar på vägarna, vilket i sin tur leder till minskad trängsel, mindre buller och förbättrad luftkvalitet i både stadsmiljöer och tätorter.

Den positiva miljöeffekten av kollektivtrafik sträcker sig även till människors hälsa. Mindre buller och renare luft minskar risken för stressrelaterade sjukdomar, hjärt- och lungsjukdomar samt andra hälsoproblem kopplade till trafikmiljön. Dessutom främjar kollektivtrafiken fysisk aktivitet, exempelvis genom att fler går eller cyklar till hållplatser och stationer.

## 5.5 Robusthet och resiliens /krisberedskap

Kollektivtrafik är en samhällsviktig verksamhet som dagligen spelar en viktig roll för samhällets funktionalitet. En välfungerande kollektivtrafik är nödvändig för att människor ska kunna ta sig till exempelvis skola, arbete och fritidsaktiviteter. Det är därför av stor betydelse att kollektivtrafiken är robust, så att den kan bedrivas även under störningar i samhället.

För att säkerställa kollektivtrafikens upprätthållande krävs ett proaktivt beredskapsarbete. Det ska vara beskrivet i planer hur verksamheten ska upprätthållas vid olika typer av samhällsstörningar och bortfall av resurser. Kollektivtrafiken ska genomföra den beredskapsplanering som krävs för att enskilt och under mycket ansträngda förhållanden upprätthålla nödvändig verksamhet. Planeringen behöver ske både inom organisationen och i samverkan med andra berörda aktörer.

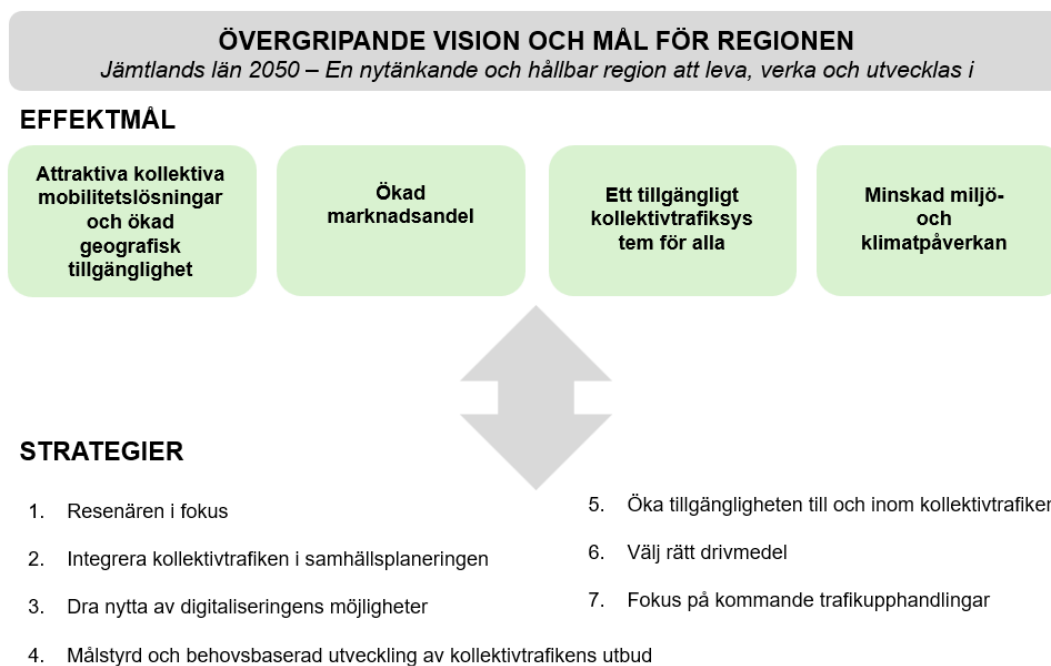
Samtidigt kan det behöva göras avvägningar mellan miljömål och krav på robusthet. En fordonsflotta som drivs på enbart en typ av drivmedel, exempelvis el, kan bli sårbar vid en bristsituation. Det kan därför i vissa fall vara nödvändigt med en diversifiering av drivmedelstyper, för att trygga upprätthållandet av kollektivtrafik.

## 6 Trafikförsörjningsprogrammets mål

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 procent 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. Figur 12 visar hur effektmålen och strategierna i trafikförsörjningsprogrammet förhåller sig till regionens övergripande vision och mål.

De måltal som anges under respektive effektmål anger minsta värde.



Figur 12 Mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling.

## 6.1 Effektmål: Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar och ökad geografisk tillgänglighet

### 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. Analyser behöver kontinuerligt göras av vad som är önskvärt och rimligt utbud i olika delar av länet. Avgångstider som passar mina behov är enligt Kollektivtrafikbarometerns årsrapport<sup>3</sup> den näst vanligaste orsaken till hinder att resa kollektivt.

### Måltal

	Nuläge (2024)	2030	2035
Avgångstider passar mina behov (total trafik) <sup>4</sup>	35%	40%	45%
Avgångstider passar mina behov (regionen)	36%	40%	45%
Avgångstider passar mina behov (stadstrafik Östersund)	57%	65%	70%
Nöjdhet senaste resa <sup>3</sup>	78%	85%	90%
Nöjdhet färdtjänstresa <sup>5</sup>	96%	90%	90%

## 6.2 Effektmål: 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>6</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 från bil till kollektivtrafik. 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

<sup>3</sup> Kollektivtrafikbarometerns årsrapport 2024

<sup>4</sup> Mäts i Kollektivtrafikbarometern, en kvalitets- och attitydundersökning som drivs av Svensk Kollektivtrafik.

<sup>5</sup> Mäts i Anbar, 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>6</sup> Kollektivtrafikens samhällsnytta, Rapport åt Svensk kollektivtrafik, WSP, juni 2017

kollektivtrafik sätts i relation till totala motoriserade resandet är även en överflyttning från bil till gång och cykel positivt.

#### Måltal

	Nuläge (2024)	2030	2035
Marknadsandel totalt i länet <sup>7</sup>	12%	20%	25%
Marknadsandel Östersund stadstrafik <sup>8</sup>	24%	30%	35%

### 6.3 Effektmål: 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 resor genomförs och att resa på ett tryggt och säkert sätt.

#### Hur når vi dit?

Planeringen av kollektivtrafiksystemet behöver utgå från de behov som olika användare har. Hållplatser, stationer, fordon, information och andra system behöver anpassas för god tillgänglighet. Östersund och Åre har börjat att inventera befintliga hållplatser och deras grad av tillgänglighetsanpassning. En sådan kartläggning ger underlag för prioriteringar, åtgärder och investeringar som kan förbättra resmöjligheterna för personer med olika funktionsvariationer och bidra till ett mer inkluderande kollektivtrafiksystem.

#### Måltal

	Nuläge (2024)	2030	2035
Andel tillgänglighetsanpassade bussar klass 1, 2 och 3	100%	100%	100%
Andel inventerade hållplatser	Kompletteras	80%	80%
Andel hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn som ska vara tillgänglighetsanpassade	Kompletteras	Ska öka	Ska öka

### 6.4 Effektmål: Minskad miljö- och klimatpåverkan

#### Vad innebär målet?

Kollektivtrafikens egen miljöpåverkan påverkas av trafikeringsupplägg, val av fordon och drivmedel. Miljöaspekter är framför allt 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.

<sup>7</sup> Mäts i Kollektivtrafikbarometern

### Hur når vi dit

Störst möjlighet att påverka kollektivtrafikens 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>9</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 (2024)	2030	2035
Andel av busstrafiken (fordonskm) som drivs med förnybart drivmedel		100%	100%
Andel av stadsbussar (fordonskm) som drivs med förnybart drivmedel	100% utsläppsfritt	100% utsläppsfritt	100% utsläppsfritt
Andel av den särskilda kollektivtrafiken (fordonskm) som drivs med förnybart drivmedel	80 %	100%	100%

## 7 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. Strategierna är alla lika viktiga och presenteras utan inbördes ordning:

1. Resenären i fokus
2. Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen
3. Dra nytta av digitaliseringens möjligheter
4. Utveckla kollektivtrafiken efter behov
5. Öka tillgängligheten till och inom kollektivtrafiken
6. Välj rätt drivmedel
7. Fokus på kommande trafikupphandlingar – kravställning och uppföljning

Inom respektive Strategi finns aktiviteter som Region Jämtland Härjedalen prioriterar att utveckla under programperioden.

### 7.1 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

<sup>9</sup> Koldioxid, svaveldioxid, kväveoxider (NOx), partiklar, polyaromatiska kolväten och skadliga flyktiga organiska ämnen (VOC)



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 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.

Utvecklat biljett- och betalsystem 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 t.ex. vid nyinflytt, byte av jobb och skolstart 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 befintliga och potentiella resenärer (mobility management)
- ✓ Utveckla produkter, tjänster och information utifrån befintliga och potentiella resenärers behov

## **7.2 Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen**

Planeringen av samhället och kollektivtrafiken behöver ske samordnat. Löpande samråd sker därför med framför allt kommuner och trafikoperatörer och en tidig dialog kring behovet av kollektivtrafik är av stor vikt. Därigenom kan kollektivtrafiken ges goda förutsättningar, och samhällets resurser användas 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, pendelparkeringar för cykel och bil, lånecykelsystem, bilpooler, anföringsplatser för taxi och utvecklade bytesmöjligheter är några exempel på åtgärder som stärker hela-resan-perspektivet. Successivt behöver kollektivtrafikens infrastruktur (järnväg, väg och bytespunkter) utvecklas avseende tillgänglighet och framkomlighet.

Utveckling av kollektivtrafiken är beroende av kompetent arbetskraft. Långsiktiga insatser för att säkerställa att kollektivtrafiken har den kompetens som krävs för att bedriva och utveckla kollektivtrafiken behöver ske i samverkan med andra aktörer.

Kollektivtrafik är en samhällsviktig verksamhet och det är av stor vikt att kollektivtrafiken är robust. För att säkerställa kollektivtrafikens upprätthållande krävs ett proaktivt beredskapsarbete. Planeringen behöver ske både inom organisationen och i samverkan med andra berörda aktörer.

#### **Prioritera**

- ✓ Samverka med kommuner, infrastrukturägare och andra aktörer för att ge kollektivtrafiken bästa förutsättningar i samhällsplaneringen
- ✓ Samverka med kommuner, infrastrukturägare och andra aktörer för att samordna beredskapsinsatser och trygga upprätthållande av kollektivtrafikens samhällsviktiga funktion även vid yttre störningar
- ✓ Samverka med bransch, utbildningsväsen och beslutsfattare för att säkerställa att kollektivtrafiken har den kompetens som krävs för att bedriva och utveckla kollektivtrafiken

### **7.3 Dra nytta av digitaliseringens möjligheter**

Digitaliseringen fortsätter att omforma samhället i grunden – inte minst inom kollektivtrafiken. Den möjliggör nya sätt att resa, boka, betala och kommunicera, samtidigt som distansarbete och digitala möten minskar behovet av vissa resor, vilket bidrar positivt till klimatmålen.

Region Jämtland Härjedalen har under en längre tid samarbetat med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten för att utveckla framtidens biljett- och betalsystem, med visionen "Sveriges mest välkomnande kollektivtrafik". Parallellt med samarbetet med Norrlandslänen undersöker regionen även andra vägar framåt för att vidareutveckla biljett- och försäljningssystemen.

I detta arbete utgör den nationella BoB-standard (standard för biljettdistribution och biljettvisering) en viktig grund för att göra det enklare att resa över regiongränser och mellan olika trafikslag. BoB skapar förutsättningar för att fler aktörer kan samverka och bidra till ett mer sammanhängande och kundvänligt reseerbjudande. BoB-standard underlättar också för resenärer att köpa och använda biljetter som kombinerar olika trafikområden och operatörer, vilket bidrar till en mer sömlös och tillgänglig reseupplevelse.

Region Jämtland Härjedalen vill aktivt bidra till att realisera potentialen i BoB genom att utöka antalet digitala ombud, exempelvis genom integration med tjänster likt "Resplus", där kombinerade resor med tåg, buss och andra trafikslag bokas i ett sammanhållet flöde. Dessutom ser Region Jämtland Härjedalen behov av samverka med andra aktörer inom BoB för att främja innovation och skapa ett mer tillgängligt och flexibelt biljettsystem.

Utvecklingen av ett nytt system måste fortsatt beakta tillgänglighet och inkludering, så att även de som inte använder digitala tjänster får ett likvärdigt erbjudande. Samtidigt bör digitaliseringens möjligheter att analysera resmönster, nå nya målgrupper, förbättra planering och anpassa utbudet mer träffsäkert tillvaratas.

Det finns behov av att stärka den digitala infrastrukturen ombord, såsom stabil wifi-täckning, tydligare informationssystem och mer tillgängliga biljettsystem. Ytterligare behov

är att utforska paketbiljetter och kombinerade erbjudanden i samarbete med aktörer från andra trafikslag där resor kan bokas och hanteras inom samma biljettstruktur, stärka kopplingen till mobilitetstjänster, där bilpool, kollektivtrafik, cykel och samåkning kan ingå i ett och samma erbjudande (MaaS – Mobility as a Service) samt följa och bidra till utvecklingen av öppna standarder och API:er som möjliggör innovation och nya tjänster i ekosystemet kring kollektivtrafiken.

Digitaliseringen är inte ett mål i sig, men rätt använd är den ett kraftfullt verktyg för att skapa enklare, mer tillgängliga och mer attraktiva resor för fler.

#### **Prioritera**

- ✓ Utveckling av biljett- och betalsystem
- ✓ Anpassa mot och realisera potentialen i nationella BoB-standarderna

### **7.4 Målstyrd och behovsbaserad utveckling av kollektivtrafikens utbud**

Kollektivtrafikens struktur och koncept behöver kontinuerligt utvecklas för att upplevas attraktivt bland resenärerna i ett föränderligt samhälle. Planeringen av kollektivtrafiken och dess utbud behöver vara målstyrt utifrån behov, målgrupp och gällande ekonomiska ramar. Konkurrenskraften för kollektivtrafiken är starkt utbudsrelaterad, men kan också stärkas genom exempelvis framkomlighetsåtgärder, linjerätningar och lokalisering av hållplatser som ger kortare restider.

Kollektivtrafiken har flera utmaningar som bland annat rör resmöjligheter kvällar och helger, möjligheten att arbetspendla, grundläggande tillgänglighet i glesare områden och säsongsvariationer i turismområden. Tågtrafiken och busstrafiken bedöms kunna samordnas bättre liksom kombinationsresor med andra trafikslag (tex genom gång- och cykelbanor, pendlarparkeringar för bil och cykel). 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. Samåkningstjänster 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>10</sup>

#### **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

---

<sup>10</sup> Sveriges riksdag, Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning, 2019

- ✓ Utred och utveckla bytesnoder på strategiska platser, inklusive behov av pendlarparkering, gång- och cykelvägar och olika former av service
- ✓ Tillsammans med andra aktörer verka för samordnade och innovativa mobilitetslösningar
- ✓ Analys av trafik med svagt resande och låg kostnadstäckning för att hitta åtgärder och trafiklösningar som är hållbara och styra resurser till platser där nyttan är störst

## 7.5 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. Det finns fortsatt behov av att arbeta med en mer tillgänglig allmän kollektivtrafik för att bidra till ökad jämlikhet och delaktighet för att alla personer med funktionsnedsättning, i likhet med andra i länet, fritt ska kunna bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid. En tillgänglig allmän kollektivtrafik bidrar även till att insteget i färdtjänsten sker senare i livet. Det kan också bidra till att ge ytterligare resealternativ till de personer som redan har färdtjänst.

Hela resekedjan 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

- ✓ Inventering av hållplatser ur tillgänglighetsperspektiv
- ✓ Åtgärdsplan för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken med tydlig ansvarsfördelning
- ✓ Tillgänglighetsanpassning av prioriterade hållplatser och bytespunkter (se bilaga 3)

## 7.6 Välj rätt drivmedel

Valet av drivmedel är avgörande för möjligheterna att nå miljö- och klimatmålen. Fossilbränslefritt 2030 är ett krav, i stadstrafiken är all trafik dessutom utsläppsfri sedan 2025.

Olika typer av fossilfria drivmedel har dock för- och nackdelar som behöver vägas mot varandra.

Drivmedelsfrågan behöver dock ses ur ett bredare beredskap- och samhällsperspektiv. Användningen av biodrivmedel och elektrifiering behöver öka om vi ska nå uppsatta miljö- och klimatmål. Det så kallade *Clean Vehicle Directive*, ställer krav på rena och energieffektiva fordon, och 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**

- ✓ Helt fossilfritt senast 2030 och införande av emissionsfri drift där det bedöms lämpligt

### **7.7 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

## 8 Genomförande

### 8.1 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 ur trafikförsörjningsprogrammet.

### 8.2 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. Avnämnan ska även ske senast 21 dagar innan trafiken upphör.

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.

### 8.3 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.

#### 8.3.1 Möjlighet att göra tillköp av trafik

Om en kommun ser ytterligare behov utöver de åtgärder som Regionala kollektivtrafikmyndigheten avser att ta ansvar för, finns möjlighet att göra tillköp av trafik. Under trafikplaneringsprocessen kan detta lyftas.

Regionala utvecklingsnämnden har under 2017 (RUN 496/2017) beslutat om regler för tilläggsavtal i allmän kollektivtrafik. Beslutet innebär att:

1. Kommuner kan göra tilläggsköp

2. Kommunen har kostnadsansvar för eventuella utredningar som krävs för att genomföra tilläggsköpet.
3. Tilläggsköp ska vara förenliga med målen i trafikförsörjningsprogrammet
4. Region Jämtland Härjedalen avgör om tilläggsköpen är förenliga med mål och strategier i regionalt trafikförsörjningsprogram.
5. Tilläggsköp får inte vara systempåverkande, exempelvis påverka priser/giltighet på befintliga färdbevis eller befintligt trafikutbudet på ett negativt sätt
6. Tilläggsköp prissätts utifrån bedömd nettokostnad vid varje aktuellt tillfälle.
7. Kollektivtrafik är en långsiktig investering, tilläggsköp kan därför omfatta flera år.

## 8.4 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 hållplatstolpar ansvarar Region Jämtland Härjedalen.

### 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 Länsplan för regional transportinfrastruktur. Det är den långsiktiga planen för länets vägar och här ingår även åtgärder som hållplatser, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och gång- och cykelbanor.

## 8.5 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



## 9 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 2024 låg självfinansieringsgraden (biljettintäkter i förhållande till trafikkostnader) för Länstrafiken på 36 procent. Bruttokostnadsutvecklingen har varit låg. Från september 2024 till september 2025 är ökningen endast 0,6 %.

Kollektivtrafikens intäkter utgörs av framför allt av biljettintäkter. En betydande finansiering sker genom att flera av länets kommuner gör tillköp av ungdoms- och elevkort som år 2024 gav ca 64 Mkr i intäkt till Länstrafiken. Statlig medfinansiering finns för delar av trafiken, genom att Trafikverket delfinansierar vissa interregionala busslinjer<sup>11</sup> och Norrtågstrafiken.

## 10 Uppföljning

Detta trafikförsörjningsprogram gäller för perioden 2027–2033, och uppdateras vid behov. En eventuell revidering av programmet beslutas av regionfullmäktige. Trafikförsörjningsprogrammets bilagor kan vid behov uppdateras av Kollektivtrafiknämnden.

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

---

<sup>11</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. Linjer och utbud av upphandlad kollektivtrafik

Bilaga 2. Tillgänglighet hållplatser och linjer

Bilaga 3. Färdtjänst och riksfärdtjänst