



Innovativa transportlösningar

MED UTGÅNGSPUNKT FRÅN RÖJANS STATION
UTREDARE: HANNA FALKESTRÖM & KATARINA NYBERG FINN
ADVEXA AB



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling: Europa
Investerar i landsbygdsområden



Rätansbygdens byalag

SAMMANFATTNING	3
INLEDNING	4
BAKGRUND	5
SYFTE	5
UPPDRAGET	6
METOD	7
EFFEKTIVA OCH INNOVATIVA LÖSNINGAR FÖR KOLLEKTIVTRAFIK PÅ LANDSBYGD	7
EN STUDIE FRÅN STATENS VÄG- OCH TRANSPORTFORSKNINGSINSTITUT	7
SAMORDNAD KOLLEKTIVTRAFIK PÅ LANDSBYGD	9
UTREDNING SÄRSKILD PERSONTRANSPORT	11
SAMORDNING AV SÄRSKILDA PERSONTRANSPORTER	11
REGIONFÖRSTORING	12
REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM	12
ARBETSPENDLING	13
BILINNEHAV	13
FAKTORER SOM PÅVERKAR RESANDET	15
HASTIGHETSNEDSÄTTNING	15
SÄKERHET	15
OMVÄRLDSANALYS	16
VAD ÄR FLEXTRAFIK?	16
ANROPSSTYRD TRAFIK KALMAR LÄN	18
ANROPSSTYRD TRAFIK I VÄSTRA GÖTALAND	18
ANROPSSTYRD TRAFIK I HÖRBY	18
NÄRTRAFIK JÖNKÖPINGS LÄN	19
FLEXTRAFIK HEDEMORA	20
FLEXTRAFIK I KARLSKOGA	20
FLEXTRAFIK BORLÄNGE	21
KUXABUSSARNA I OCKELBO	21
FLEXTRAFIK DANMARK	22
SÄRSKILDA PERSONTRANSPORTER I JÄMTLANDS LÄN	22
FAKTA SÄRSKILDA PERSONTRANSPORTER BERG OCH HÄRJEDALENS KOMMUNER	24

EKONOMISKA INCITAMENT VID SAMORDNING	24
ANROPSSTYRD LINJETRAFIK	25
ÖPPEN KOMMUNAL SKOLSKJUTS	25
TEKNISKT STÖD	26
INLANDSBANAN	26
NUVARANDE TRAFIKUTBUD	27
MILJÖ	28
INTERVJUER	29
FÖRETAGARE	29
INLANDSBANAN	29
BERGS KOMMUN	30
HÄRJEDALENS KOMMUN	31
SKISTAR	31
DESTINATION VEMDALEN	33
VISIT VEMDALEN	33
DIALOGMÖTE RÄTAN	35
FÖRSLAG TILL TRAFIKLÖSNING	36
KARTA NUVARANDE TRAFIK	40
KARTA FÖRESLAGEN TRAFIK	40
KOSTNADSBERÄKNING	41
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSBERÄKNING	41
TRANSPORTFÖRSLAGEN	42
FRÅGOR SOM BEHÖVER BELYSAS YTTRELLIGARE	44
SLUTSATSER OCH DISKUSSION	45
BILAGA 1 - ENKÄTUNDERSÖKNINGEN	47
BILAGA 2 – INTRESSENTANALYS	57
PRIMÄRINTRESSENER	57
SEKUNDÄRINTRESSENER	57
KARTLÄGGNING	58

SAMMANFATTNING

Att erbjuda relevant trafik på landsbygden är en stor utmaning då det pga. långa avstånd är svårt att dra busslinjer nära dem som bor där och att också säkerställa en grundläggande tillgänglighet. Syftet med studien har varit att undersöka förutsättningarna för att utveckla kollektivtrafik i Vemdalen, Klövsjö och Rätans kommuner och att det vid dess slut skall finnas minst ett kostnadsberäknat förslag till transportsystem att ta ställning till för konkret drift. Förslaget har i föreliggande rapport redovisats med kunskapsunderlag, analyser och de ställningstaganden som i övrigt lett fram till föreslagen transportlösning.

I Jämtlands län pågår en omfattande arbetspendling till framför allt arbetsplatser i Östersund. Den kollektivtrafik som erbjuds idag, längs med riksväg 45, är inte tillräcklig och inte heller attraktiv för arbetspendlare. Tillgängligheten på delar av länets vägar har också de senaste åren fått en betydande restidsförsämring och begränsningar i form av hastighetskameror vilket på sikt kommer att bidra till att förlänga restiden ytterligare. För att landsbygden ska upplevas som attraktiv krävs en bra infrastruktur så att även mer perifert liggande områden kan bibehålla och öka sin attraktionskraft.

För Jämtlands län är besöksnäringen en basnäring och en väl fungerande infrastruktur är viktigt för att kunna vidareutveckla attraktiva besöksmål. För att fortsätta utveckla hållbara destinationer i världsklass behövs därför kollektivtrafiken till destinationerna utvecklas så de upplevs attraktiv och konkurrenskraftig gentemot bilen.

Mycket talar för att starka stråk är en lösning för att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ till bilen. Att upprätta starka stråk, genom att ha täta turer och att rätta ut linjer, så går resan snabbare än om linjen kör in i flera bygder. Snabba resor lockar till sig resenärer och kan minska på bilåkandet. Idag finns ett outnyttjat strakt stråk i området i form av järnvägen men som idag inte har den kapacitet som krävs för att vara konkurrenskraftig i form av en bra tidtabell och snabba restider. Tåget är i de allra flesta fall det kollektiva transportsätt som belastar miljön minst av alla transportmedel och är också det säkraste sättet att transportera sig på.

Det finns stora kostnadsbesparingar att göra vid en samordning av de särskilda persontransporterna. Det finns goda exempel runt om i landet där man framgångsrikt samordnat trafiken och på det sättet gjort den mer tillgänglig och kostnadseffektiv eftersom flera organisationer delar på kostnaderna för trafiken.

För att på sikt kunna utveckla kollektivtrafik inom området krävs nya lösningar och koncept. Trafiken behöver bli mer behovsstyrd och effektiv. De åtgärder som presenterats i den här rapporten innebär en mer utvecklad och flexibel anropsstyrd trafik mellan huvudstråken och också mellan orter och nodpunkter i de aktuella kommunerna med Inlandsbanan som ryggrad. Genom att tänka och agera mer flexibelt från trafikmyndigheter, företag och boende inom området så finns alla möjligheter att utveckla en flextrafik där också de särskilda persontransporterna kan samordnas med övrig trafik med syfte att erbjuda en mer hållbar, tillgänglig, kostnadseffektiv och attraktiv trafiklösning.

INLEDNING

Att organisera en kostnadseffektiv, attraktiv och resenärsvänlig kollektivtrafik i glest befolkade områden är svårare än i mer tätbefolkade områden. Detta beror förstås på att efterfrågan är förhållandevis liten och avstånden stora. Att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik till rimlig kostnad är därför en utmaning samtidigt som det är viktigt ur flera aspekter att även i glest befolkade områden bygga upp attraktiva trafiksystem där kollektivtrafiken är en viktig del.

På landsbygden är det ofta svårt att matcha den kollektiva nyttan mot trafikeringskostnaden som ofta blir hög pga. för få resanden. Att erbjuda en relevant trafik är därför en stor utmaning för kollektivtrafik på landsbygd. Det är svårt att dra busslinjer nära dem som bor på landsbygden och sammantaget är det svårt att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för att kunna nå offentlig och kommersiell service.

För att på sikt kunna utveckla kollektivtrafik på landsbygden krävs nya lösningar och koncept. Trafiken behöver bli mer behovsstyrd och effektiv. Där efterfrågan på trafik är svag är traditionell linjetrafik oftast inte den bästa lösningen och inte heller ekonomisk hållbar. För att nå Region Jämtland Härjedalens vision och övergripande mål så bör, enligt den regionala kollektivtrafikmyndigheten, en yttäckande närtrafik värnas och initiativ för utveckling av otraditionella och kostnadseffektiva lösningar för kollektivtrafik i glesbygd uppmuntras.

Föreliggande logistikutredning har identifierat möjliga utvecklingspunkter för hur kollektivtrafiken kan utvecklas i Vemdalen, Klövsjö och Rätans kommuner. Dessa åtgärder innebär en utvecklad och flexibel anropsstyrd trafik mellan huvudstråken och också mellan orter och nodpunkter i de aktuella kommunerna.

Denna utredning har initierats av Rätansbygdens byalag. Byalaget kommer också att arbeta vidare med de möjligheter/lösningar som lyfts fram i utredningen.

Utredningen har genomförts med stöd av Leader Sjö, Skog och Fjäll och finansierats med stöd av europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling.

BAKGRUND

Rätan, Klövsjö och Vemdalen är glest befolkade byar i Bergs- och Härjedalens kommuner. Under vinterhalvåret är framför allt Vemdalen och Klövsjö viktiga turistorter för området och för Jämtlands län. Destination Vemdalen sträcker sig från Klövsjö, Storhogna via Vemdalen till Björnrike.

Utvecklingen i Destination Vemdalen har varit och är fortfarande stark. 2016 stod Vemdalen för 10 % av hela Sveriges marknadsandel när det gäller försäljningen av s.k. Skipass. Vemdalen som är Sveriges tredje största vintersportområde, var säsongen 15/16 sett till sålda skiddagar 65 % av mera kända Åre. Sammantaget är Härjedalens tre vintersportorter Vemdalen, Funäsdalen och Lofsdalen, mätt i sålda skiddagar, jämnstort med Åre.¹

Vemdalen ligger 12 mil från Åre/Östersund flygplats och väg E45 som en bilburen turist är hänvisad till, är dåligt underhållen och ytterligare hastighetsbegränsningar är planerad längs med europavägen. 77 % reser till länet med bil och till Vemdalen är det ca 95 %. Kollektivtrafiken i länet är inte anpassad för att passa besöksnäringen. Destination Vemdalen har tillsammans med kommunerna och Skistar, satsat resurser i att förbättra tillgängligheten till området genom en tågsatsning på Inlandsbanan, en satsning som Inlandsbanan själva nu står för. För att komplettera den trafiken har en busspendeltrafik införts av Skistar mellan tågstationen i Röjan och de olika områdena.

Det finns en kritisk gräns för när kollektivtrafiken kan konkurrera med bilen. För att konkurrera med bilen är ett bra utbud avgörande. Avgångstider, linjesträckning, möjligheten att kunna arbeta etc. kan vara avgörande i valet av resesätt. Vill man öka resandet ska fokus ligga på produktfördel och användbarhet. Flera exempel och studier runt om i landet visar på att kortare restider i form av tåg, stärker attraktionskraften för orten vilket också stärker det lokala näringslivets konkurrenskraft.

SYFTE

Rätansbygdens byalags verksamhet syftar till att skapa goda förutsättningar för boende och verksamheter i kommundelen. Syftet med denna logistikutredning har varit att ta fram förslag på en grund för bättre kommunikationer i kommundelarna Vemdalen, Klövsjö och Rätan till nytta för både boende och besökare. Dessutom har avsikten varit att undersöka hur ett kommande transportsystem kan nyttja järnvägen som ryggrad i större utsträckning än idag för att därigenom vinna miljöfördelar utöver tillgänglighetsfördelar.

I dag finns inga allmänna kommunikationer i östvästlig riktning som binder samman byarna längs väg 315 och Röjans station förutom de transporter av vinterturister som sker till fjällanläggningarna i Klövsjö/Vemdalen. Behovet av transportmöjligheter för olika kategorier fastboende, nyanlända,

¹ Svenska Skidanläggningars Organisation

företagare m.fl. och transporter i ytterligare riktningar bedöms vara mycket stort och har därför också varit viktiga att belysa.

Av miljö- och klimatskäl är det angeläget att utveckla tågtrafiken i så stor utsträckning som möjligt. Grunden för projektet har därför varit att bidra till att stärka tågets ställning i en trakt som är att betrakta som ren glesbygd genom att knyta samman existerande kollektivtrafiklösningar med nya.

Målet med projektet har varit att vid dess slut skall det finnas minst ett kostnadsberäknat förslag till transportsystem att ta ställning till för konkret drift. Förslaget redovisas i föreliggande rapport med kunskapsunderlag, analyser och de ställningstaganden som i övrigt lett fram till föreslagen transportlösning.

UPPDRAGET

Nedan redovisas uppdraget i detalj och som föreliggande rapport grundar sig i.

- Inventering av kretsen potentiella intressenter (företagare, föreningar och andra organisationer) för fortsatt inhämtning av sakkunskap.
- Inventering av behov/intresse av kollektiva transporter i projektområdet via intervjuer med nyckelpersoner och organisationer.
- Förstudie över möjliga transportlösningar, dvs identifiera möjliga/lämpliga sträckningar, hållplatser, tidtabeller, fordon lämpliga för att klara uppgiften etc.
- Kostnadsberäkning av den samlade transportlösning som framstår som gynnsammast.

Resultatet i rapporten kommer sedan vara underlag för nästa skede, d.v.s. att etablera en genomförbar transportlösning och som har ambitionen att testas under en treårsperiod.

Projektet har haft ambitionen att ha en innovativ ansats, det vill säga en ansats som tar till vara existerande förhållanden/lösningar och kombinerar eller kopplar ihop dem på ett nytt sätt för att därigenom vinna fördelar och förstärka olika parter nytta.

I detta fall gäller det att koppla existerande transportlösningar inom tågsektorn och turismsektorn med Ortsbefolkningens behov av kollektivtrafik på ett nytt sätt, ett sätt som ger fördelar för alla deltagande parter genom ett:

- förstärkt resandeunderlag på tåg
- tillgång till kollektivtrafik för lokalbefolkningen
- förstärkta transporter till områdets turismanläggningar

METOD

Följande metoder har använts: litteraturstudier, databas- och internetsökningar. Dokumentstudier av utredningar, rapporter och omvärldsanalys. Intervjuer har genomförts med de intressenter som kartlagts i intressentanalysen. Utöver intervjuerna har också en enkätundersökning genomförts och som distribuerats via sociala medier till möjliga respondenter. Svaren i enkäten har lämnats anonymt och 60 svar har inkommit. Undersökningen är inte vetenskapligt genomförd i den bemärkelsen att urvalet har varit slumpmässigt. Undersökningen ger oss mer en inledande uppfattning samt lägger grund för större undersökningar.

Utöver intervjuer och enkätundersökningen har också fysiska träffar genomförts i området med syfte att fånga upp synpunkter från invånare. Sammantaget utgör de grunden för den sammanställning och analys som sammanfattats i föreliggande rapport.

EFFEKTIVA OCH INNOVATIVA LÖSNINGAR FÖR KOLLEKTIVTRAFIK PÅ LANDSBYGD

För att skapa ett kunskapsunderlag för den innovativa ansatsen har arbetet för den här rapporten fördjupat sig i studier som har belyst komplexiteten med att utveckla effektiva kollektivtrafiklösningar på landsbygden.

EN STUDIE FRÅN STATENS VÄG- OCH TRANSPORTFORSKNINGSINSTITUT

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fick i budgetpropositionen för 2016 i uppdrag att genomföra en studie om effektiva och innovativa lösningar som kan öka medborgarnas vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafiken på landsbygd. I uppdraget ingick att genomföra en omvärldsanalys och beskriva nuläget. I detta ingick också att lyfta upp goda exempel på effektiva och innovativa lösningar inom kollektivtrafikområdet, såväl nationellt som internationellt.

De generella slutsatserna i rapporten² från VTI är att kollektivtrafik på landsbygd, sett till den totala andelen av befolkningen, används i ringa utsträckning. Rapporten poängterar att det finns de som är beroende av en fungerande kollektivtrafik för att kunna ta sig till arbete, skola och andra aktiviteter. Bilen är det dominerande färdssättet och lyfts fram i rapporten som både outhålligt och som ett problematiskt sätt att resa.

Att så många använder bil idag är en av de viktigaste orsakerna till att kundunderlaget för kollektivtrafiken på landsbygder är knappt, menar rapportförfattarna. Den frekventa

² VTI: En studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygd

bilanvändningen på landsbygd kan ses som ett problem men också som en resurs. Här pekar man på att det kan finnas en potential för delningsekonomi att fungera i form av samåkning, bilpooler, bildelningstjänster och genom att koppla privata förare till kollektivtrafikutbudet.

Flera olika typer av lösningar har identifierats av VTI. I princip är samtliga lösningar innovativa, menar man, eftersom de riktar sig till nya grupper eller har införts i områden där de tidigare aldrig har förekommit.

Följande lösningar har identifierats:

Anropsstyrd trafik är beställningstrafik som kan ha olika benämningar såsom byabuss, flextrafik, ringbil eller närtrafik. Trafiken kan organiseras genom fasta eller flexibla tidtabeller, fasta eller flexibla linjedragningar, fasta eller flexibla påstigningsplatser (från bostaden eller från en hållplats) samt genom att resor måste beställas en tid i förväg. Det kan finnas begränsningar för hur många resor som en och samma resenär får göra under en månad. Resenären kan önska en tid för resan men om trafiken samordnas med färdtjänst och sjukresor kan tiden förskjutas. Det är inte särskilt effektivt för arbetspendling men kan passa dem som har ett mer flexibelt dagsschema.

Anropsstyrd trafik är i viss mån en effektiv lösning menar VTI. Eftersom trafiken endast körs när det faktiskt finns en efterfrågan är det dessutom kostnadseffektivt. I rapporten trycker man dock på att höga kostnader per beställning riskerar att leda till alltför höga totala kostnader med anropsstyrd trafik om trafiken används för mycket. Utformning av trafiken och resenärernas särskilda behov har betydelse för hur effektivt anropsstyrd trafik är för resenärerna. För dem som inte reser särskilt ofta kan det vara en bra lösning. Om det är effektivt beror också på var och hur anropsstyrd trafik utförs.

Starka stråk kan vara ett reellt alternativ till bilen eftersom linjerna har rätats ut och resan går snabbare än om bussen kör in i flera byar, menar man i rapporten från VTI. Förutom bussar så spelar även järnvägen en stor roll för starka stråklösningar. Starka stråk anses vara effektivt för resenärer då resan går relativt snabbt och för utföraren då snabba resor lockar till sig resenärer och kan minska bilåkandet. I rapporten trycker man dock på att det finns exempel som visar att uträtning av linjer kan få negativa konsekvenser för dem vars busshållplats i bygden läggs ner och de får längre avstånd till hållplatsen.

Samordning av olika trafikformer och tjänster.

Öppna skolskjutsar för allmänheten kan vara ett alternativ för att tillhandahålla trafik till knutpunkter och göra dem sökbara i reseplanerare. I rapporten från VTI trycker man på att samordning av olika trafikformer och tjänster kan vara en kostnadseffektiv lösning, eftersom flera organisationer delar på kostnaderna för trafiken. Det är också effektivt ur ett kundperspektiv eftersom flera resenärsgupper har möjlighet att resa. Det kan dock vara negativt för små skolbarns säkerhet. Samordning av kollektivtrafik och andra former av service såsom leverans av mat, post och andra varor är också viktigt för att "hela resan" och vardagens alla aktiviteter ska kunna genomföras, menar man.

Samåkning har potential att öka i och med att ny digital teknik kan underlätta koordinering, bokning och betalning för resor. Organiserad samåkning kan drivas på flera sätt, menar rapportförfattarna, och vara ett mellanting mellan samåkning, bilpooler och kollektivtrafik. Den största utmaningen med samåkning är dock att få människor att vilja samåka. När samåkning fungerar borde det vara, menar

VTI, en kostnadseffektiv lösning för resenärerna eftersom de delar på kostnaderna för resan. Det kan också vara ett tidseffektivt alternativ till kollektivtrafik om resenärerna själva kan komma överens om lämplig plats för upphämtning.

Marknadsföring av nya projekt och linjer. I rapporten trycker man på att marknadsföring eller information om förändringar förslagsvis bör ske via sociala medier. Vidare behöver människor få möjlighet att testa hur nya lösningar fungerar i vardagen. Prova-på-kort på kollektivtrafiken är en sådan möjlighet.

Gratis kollektivtrafik. Att erbjuda gratis kollektivtrafik är ett ekonomiskt incitament för att öka marknadsandelar från bilen och/eller för att öka mobiliteten och tillgängligheten hos personer med låg inkomst, menar rapportförfattarna. I vissa regioner i Sverige och i andra länder erbjuds gratis kollektivtrafik särskilt för äldre personer.

Bokning av resa. Resenärer ska kunna söka, boka och betala för både allmän kollektivtrafik och olika former av anropsstyrd trafik i samma app. Det kräver att olika tekniska moduler och databaser kopplas ihop.

En viktig slutsats från studien är att kollektivtrafik i traditionell mening inte självt kan bidra till ökad mobilitet och tillgänglighet på landsbygden, menar VTI. Det ställer krav på att flera olika trafikformer görs tillgängliga och integreras i samma system.

SAMORDNAD KOLLEKTIVTRAFIK PÅ LANDSBYGD

I ett 4-årigt Vinnova-finansierat forskningsprojekt (2007–2011), "Samordnad kollektivtrafik på landsbygd – Del 2",³ har man följt och utvärderat tre olika försök med olika ambitioner att samordna kollektivtrafik. I rapporten från försöken har särskilt betydelsen av samordning för en attraktiv trafik i glest bebyggda områden belysts och analyserats. Avsikten med projektet var att dokumentera och utvärdera strukturer, planeringsmodeller och faktiska resultat samt utveckla de tre nämnda försöken med samordnad kollektivtrafik i landsbygdsområden i Skåne och Jönköpings län.

Rapporten sammanfattar olika aspekter av samordning i glesa landsbygdsområden i följande punkter:

- Samordning ger bra möjligheter till att utnyttja resurser på ett bättre sätt
- Förutsättning är att tekniken fungerar
- Ekonomisk effektivitet är relativt och beror på trafikens syfte (besparingar, förbättringar)
- Fullständig samordning är snarare undantaget än regeln
- Samordning är inget måste för en attraktiv trafik
- Allmänt kan konstateras att samordningen är en svår uppgift bland annat på grund av regler och olika behov från färdtjänst- och sjukresenärer samt begränsningar utifrån skoltider.

³ Trivector: Samordnad kollektivtrafik på landsbygd – Del 2

Rapporten sammanfattar också ett antal punkter som bör ingå i ett generellt koncept för en lyckad kollektivtrafik på landsbygd:

- Tydlig ansvarsfördelning och förankring hos berörda planerare
- Nyckelpersoner som har kontroll
- Vilja att skapa något nytt/behov att förändra något
- Att undersöka områdets behov och möjliga samordningsvinster och deras effekt på ekonomin, trafikupplägget, etc.
- Att bestämma målgruppen och trafikens syfte för att undvika ekonomiska bekymmer
- Riktade informationsåtgärder
- Regelbunden uppföljning av resande, kännedom och acceptans, om möjligt med ett lämpligt mätverktyg.

Trots att många individuella och oförutsägbara händelser kan inträffa och vissa risker inte går att eliminera helt kan man formulera en lista på framgångsfaktorer för införandeprocessen.

Rapportförfattarna sammanfattar framgångsfaktorerna i följande punkter:

- Initiativ inifrån
- Förankring bland berörda i förvaltningen och i politiken
- En arbetsgrupp eller enskilda personer som följer utvecklingen löpande och tar ansvar för trafiken
- Tidig avstämning med teknisk personal för att säkerställa att servicen kan levereras, till exempel med beställningscentral
- Informationsåtgärder hos målgruppen för att få acceptans i befolkningen
- Tydlig ansvarsfördelning framförallt när många personer/förvaltningar är inblandade.

Allmänt konstateras i rapporten, att samordning av trafik är en svår uppgift bland annat på grund av regler och olika behov från färdtjänst- och sjukresenärer. Skoltider är också ofta ett hinder i och med att samtliga skolor börjar samtidigt vilket gör resursutnyttjandet suboptimalt. Det finns fortfarande många hinder som måste röjas ur vägen och ju färre alternativ det finns desto mer sannolikt är det att överföringen och samordningen lyckas.

I de försök som genomförts med samordning konstateras att en viktig del i införandeprocessen är hur information och budskap formas och hur den distribueras till potentiella resenärer.

Informations-spridning är en avgörande faktor för resandeutvecklingen. En annan viktig faktor som klarläggs i rapporten är behovet av att säkra det tekniska genomförandet av en anropsstyrd trafik. Med detta menas att beställningar måste kunna hanteras smidigt hos beställningscentralen så att eventuella planerade samordningar kan göras på bästa sätt.

Resultaten från försöken visar att samordningsgraden varierar starkt och att det behövs antingen ett geografiskt tvång till samordning eller en uttalad politisk vilja. Samtidigt visar också resultaten att samordning inte är den enda lösningen för en attraktiv kollektivtrafik i gleset befolkade områden. Denna insikt, menar man i rapporten, borde bidra till att vidga synen för vad som är ett lyckat och effektivt upplägg för en landsbygdstrafik. Samordning kanske inte alltid är den bästa eller enda vägen utan mycket hänger också på trafikens syfte och planernas konkreta problem och behov. Vill man uppnå en högre livskvalitet på landsbygden är samordning inget måste. Vill man däremot försöka dra

ner på kostnader för samhällsbetalda transporter och samtidigt erbjuda en förbättring av den vanliga kollektivtrafiken, kan samordning vara en del av lösningen, konstateras i rapporten ”Samordnad kollektivtrafik på landsbygd”.

UTREDNING SÄRSKILD PERSONTRANSPORT

Syftet med särskilda persontransporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa. Tidigare benämndes denna trafik för särskild kollektivtrafik men då trafiken inte uppfyller EU:s krav att kollektivtrafik ska vara öppen för allmänheten kallas den trafik som kräver tillstånd, för särskilda persontransporter idag. Ansvaret för de allmänna och de särskilda persontransporterna ligger idag på olika huvudmän och regleras av olika lagstiftning.

Att integrera allmän och särskild kollektivtrafik är en tydlig ambition i samhället. Men dagens splittrade organisation försvårar en samordning. Det är även besvärligt för resenärerna att förstå systemet med skilda regelverk och prissättning.

Regeringen beslutade 2016 att tillsätta en utredning om regleringen av särskilda persontransporter. Utredningen uppdrag var att identifiera problem och föreslå lösningar för en effektivare samordning, vilket kan innebära förändringar i dagens lagar för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Syftet med uppdraget var att möjliggöra en effektiv samordning av särskilda persontransporter och därigenom bidra till att kommuner och landsting kan skapa en långsiktig hållbarhet när det gäller såväl kostnader som kvalitet för särskilda persontransporter.

SAMORDNING AV SÄRSKILDA PERSONTRANSPORTER

Utredningen om samordning av särskilda persontransporter överlämnade i slutet av juni 2018 sitt betänkande till infrastrukturminister Tomas Eneroth⁴.

Utredningen har haft i uppdrag att analysera reglerna för särskilda persontransporter i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning av organiserandet och utförandet av sådana transporter, samt att föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja sådana hinder.

Syftet med uppdraget har varit att möjliggöra en effektiv samordning av särskilda persontransporter och därigenom bidra till att kommuner och landsting kan skapa en hållbarhet när det gäller såväl kostnader som kvalitet. De särskilda persontransporterna utgörs av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Utredningen har konstaterat att samordningsbegreppet är vidsträckt och att det finns potentiella samordningsvinster inom en rad olika områden. Det diversifierade huvudmannaskapet lyfts som en viktig faktor som påverkar samordningspotentialen. Färdtjänst,

⁴ SOU 2018:58

riksfärdtjänst och skolskjuts är ett primärkommunalt ansvar medan ansvaret för sjukresor åvilar sjukvårdshuvudmannen.

Enligt gällande lagstiftning är det möjligt att överlåta uppgifter, dvs. myndighetsutövning, avseende färdtjänst och riks-färdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten som finns i varje län. Någon sådan möjlighet finns inte avseende skolskjuts. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten får dock upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

Utredningen föreslår en ny lag om särskilda persontransporter som ska ersätta lagen om färdtjänst och lagen om riks-färdtjänst. Den nya lagen föreslås också omfattar sjukresor och skolskjuts, även om dessa verksamheter fortsatt ska regleras i annan lagstiftning. Utredningen föreslår att skollagen ska kompletteras med bestämmelser som möjliggör för kommuner och landsting att överlåta rätten att besluta om skolskjuts till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Utredningen gör bedömningen att ett sådant upplägg skulle kunna innebära en smidigare hantering då den regionala kollektivtrafikmyndigheten besitter kompetens i trafiksäkerhetsfrågor och planering av trafik, medan skolorna eller kommunen besitter kompetensen kring elevers behov.

REGIONFÖRSTORING

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Sedan 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklag i Sverige för kollektivtrafik på väg, spår och vatten. De tidigare trafikhuvudmännen har ersatts av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Dessa har det övergripande ansvaret, politiskt och ekonomiskt, för all regional kollektivtrafik i respektive län. Regionala kollektivtrafikmyndigheten har även ansvaret för särskilda persontransporter i flera av länets kommuner.

Varje kollektivtrafikmyndighet tar fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är ett strategiskt viktigt dokument som fastställer mål för kollektivtrafikens utveckling regionalt. Trafikförsörjningsprogrammet för Region Jämtland Härjedalen⁵ utarbetades under 2015 och gäller fram till år 2020. Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med budget de viktigaste styrdokumenterna för den regionala kollektivtrafiken. Trafiken ska svara mot den önskade utvecklingen av länet som beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin.

I trafikförsörjningsprogrammet belyses bland annat begreppet regionförstoring vilket innebär att funktionella arbetsmarknadsregioner utvidgas geografiskt. Trafikförsörjningsprogrammet för Jämtland/Härjedalen understryker att en regionförstoring kan ske genom att mindre regioner knyts samman genom bättre kommunikationer och kortare restider. Regionförstoring beskrivs som ett

⁵ Region Jämtland/Härjedalen – Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016–2020

alternativ till urbanisering när flyttning kan undvikas genom att förbättrade kommunikationer möjliggör pendling till bl.a. arbetsmarknader men även kulturutbud.

Trafikförsörjningsprogrammet framhåller också vikten av, om en regionförstoring ska kunna utvecklas, att kollektivtrafiken behöver upplevas som konkurrenskraftig i förhållande till bilen och där lyfts bland annat det regionala tågets betydelse för att nå vision och övergripande mål. Avgörande är tiden det tar att resa medan andra viktiga faktorer är tillförlitlighet, avstånd till hållplats och behov av att byta färdmedel. I den regionala transportplanen för Jämtlands län betonas också att en ökad pendling framför allt ska främjas efter länets två stora stråk Mitt- och Inlandsstråket.

I transportplanen poängteras också att snabba, bekväma och säkra resor till turistdestinationerna i Jämtland är viktigt för konkurrensen om gästerna. För tillgängligheten och för miljön är det viktigt att järnvägarna och trafiken till länet kan hålla en tilltalade standard och kapacitet.

ARBETSPENDLING

Idag pendlar ungefär en tredjedel av Sveriges arbetsföra befolkning över en kommungräns. Pendling har blivit vardag och också en nödvändighet. Genom att människor har möjlighet att pendla till sitt arbete, och väljer att göra det, kan också mindre och lokala arbetsmarknader knytas ihop i allt högre grad till nya och större regioner.

Flera exempel runt om i landet visar att en ökad tillgänglighet, i termer av kortare restider och plats för fler regionalåtgång, snabbtåg och godståg, stärker kommunernas attraktionskraft både för boende och företagsutveckling vilket samtidigt också förstärker det lokala näringslivets konkurrenskraft. Bättre möjligheter till snabb och bekväm arbetspendling är många gånger avgörande för kommunens attraktionskraft.

I Jämtlands län är arbetspendlingen omfattande. En stor del av arbetspendlingen sker till Östersund där flera av länets stora arbetsgivare finns. Pendlingsstatistiken ger bara en bild av arbetspendling över kommungränsen och är därför något missvisande då pendling också sker inom kommungränserna. Till Östersund pendlar ca 4800 från övriga kommuner. Generellt sett så pendlar männen i högre uträkning än kvinnor medan kvinnor i högre uträkning än män använder kollektivtrafiken för sin arbetspendling. Arbetspendlingen mellan orterna Östersund och Krokom är som störst i Jämtlands län. Dagresandet mellan orterna Berg och Östersund kommer som nummer två i den jämförelsen.

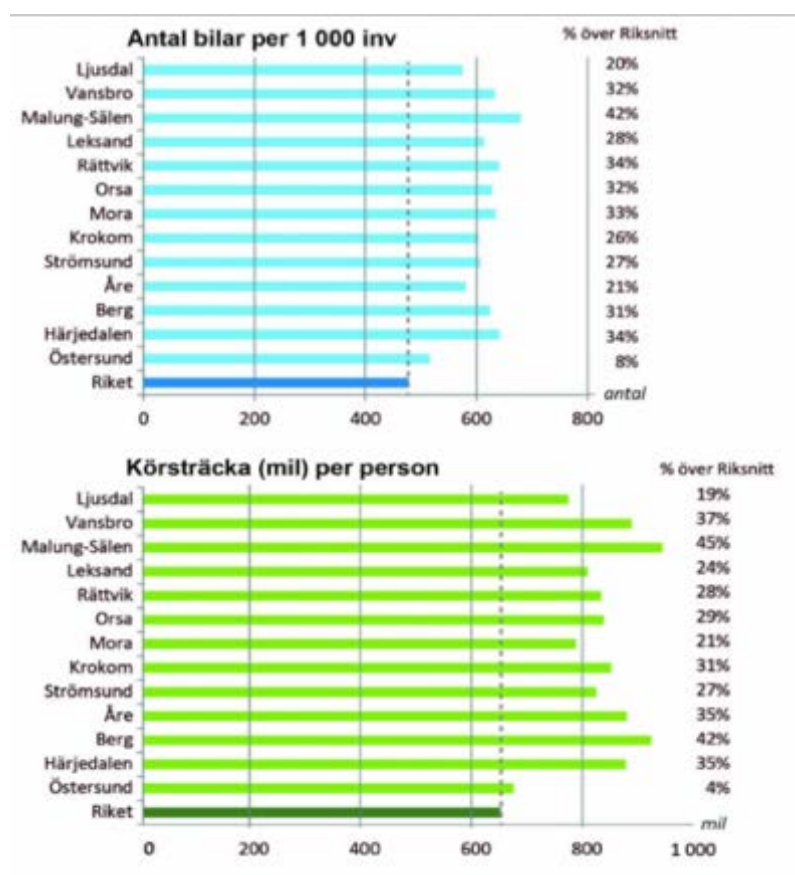
BILINNEHAV

Bilinnerhavet i Jämtland/Härjedalen är högt och fortsätter att öka trots att befolkningen i vissa delar minskar. 2013 fanns det i länet 70 611 personbilar i trafik. Länet har den högsta genomsnittliga körsträckan per person och år i Sverige. Med den siffran ligger Jämtlands län högst i landet gällande

klimatpåverkande utsläpp i förhållande till antalet invånare.⁶ För minskade utsläpp behövs därför en omställning till fossilbränslefria drivmedel inom transportsektorn och parallellt med ökad användning av kollektivtrafik.

I nuvarande trafikförsörjningsprogram för länet finns en uttalad ambition att kollektivtrafiken ska upplevas som konkurrenskraftig mot bilen. I planen anges restiden vara speciellt viktig för att få fler att vilja resa kollektivt.

Personbilar i trafik per 1000 invånare vid årsskiftet. 625 för Berg respektive 642 bilar för Härjedalen. Snittet i länet är 565 bilar. Bergs kommun är dessutom den kommun i länet som haft den största tillökningen av personbilar i länet.



Källa: Åtgärdsvalsstudie Trafikverket som visar på bilberoendet längs med Inlandsstråket.

⁶ Region Jämtland/Härjedalen – Regional trafikförsörjningsprogram 2016–2020

FAKTORER SOM PÅVERKAR RESANDET

HASTIGHETSNEDSÄTTNING

Med anledning av regeringens uttalade ambitioner att anpassa hastigheterna till vägarnas standard har Trafikverket tagit fram förslag till justerade hastighetsgränser. Nedsättningen görs utifrån "nollvisionen" dvs risken för allvarliga personskador/dödsfall vid frontalkollision är väsentligt högre vid hastigheter över 80 km/h. Behov och test av hastighetskameror kommer att studeras redan några år tidigare.

Inriktningen för anpassning av hastighetsgränser till vägarnas säkerhetsstandard⁷ under planperioden 2014 – 2025 är bland annat följande:

- Ej mötesfria vägar med måttlig och betydande trafik ska ha max 80 km/tim. Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med 2000 fordon per dygn eller mer år 2025.
- Åtgärder för höjda hastighetsgränser ska i första hand ske inom det av Trafikverket prioriterade funktionella vägnätet.

De vägar som är aktuella för översyn av hastigheter i Jämtlands län har stor betydelse för lokala och inomregionala resor och några även för nationella resor. År 2022 planeras hastighetsnedsättning på sträckan Brunflo-Åsarna. Hela sträckan Brunflo-Åsarna kommer att få maxhastighet 80 km/h, såvida inte åtgärder görs som tillåter högre hastighet (ex. mitträcke). Denna nedsättning av hastigheten kommer sannolikt att leda till en försämrad tillgänglighet och ökade restider på aktuell sträcka.

Regeringens uppdrag till Trafikverket är att vidta åtgärder för att nå de transportpolitiska målen samtidigt som regeringen också givit uppdraget att minimera de negativa effekterna på restider som kommande sänkningar av hastighetsbegränsningarna kommer att innebära.

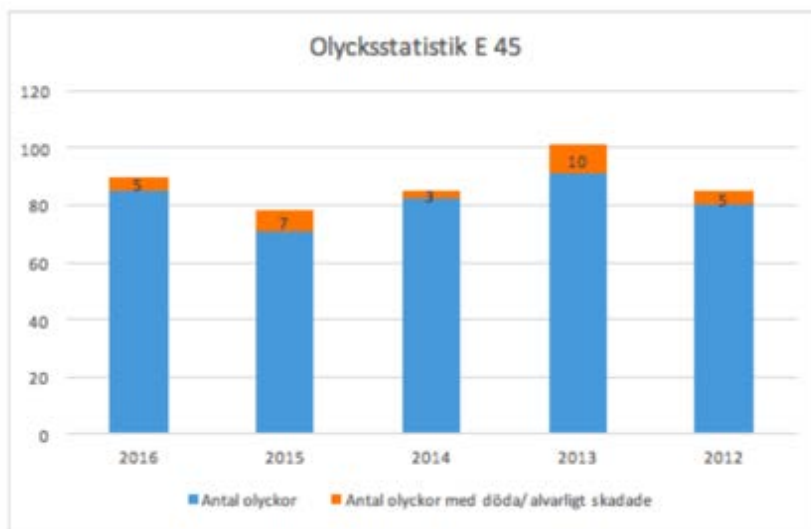
SÄKERHET

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige bygger på Nollvisionen, d.v.s. att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Riksdagen beslutade 2009 om ett nytt etappmål som innebär att antalet dödade ska halveras till 2020. För den som reser med tåg är Nollvisionen nästan uppnådd. Under de senaste tjugo åren har endast ett fåtal passagerare omkommit i järnvägsolyckor. Att åka tåg är ett mycket säkert och miljövänligt sätt att transportera sig.

Säkerhet utanför tåget bygger på att resenären respekterar signaler och skyltar. Den största risken för olyckor är vid plankorsningar. Inlandsbanan kommer att investera fem miljoner per år fram till år 2020 för att förstärka säkerheten eller helt bygga bort korsningarna.

⁷ Trafikverket.se

Att åka buss är cirka tio gånger säkrare än att åka bil, räknat som dödsrisk per personkilometer. Tåg är ännu säkrare, nämligen 55 gånger säkrare än bil enligt tysk statistik.



Källa: Transportstyrelsens STRADA statistik.

OMVÄRLDSANALYS

Syftet med omvärldsanalysen är att undersöka och utreda externa processer för att skapa ett bra beslutsunderlag.

VAD ÄR FLEXTRAFIK?

I omvärldsanalysen förekommer begreppet flextrafik och är något som används på många håll för att utveckla kollektivtrafik på landsbygd, både nationellt och internationellt. Man vad innebär då flextrafik och finns det någon vedertagen definition av flextrafik?

Trafikverkets definition av flextrafik har delats in i olika kategorier.

Flextrafik är enligt Trafikverkets definition en sammanfattande benämning på trafiktjänster som kan betecknas som flexibel kollektivtrafik – d v s mer eller mindre anropsstyrd trafik, främst:

- **Särskild flextrafik** - färdtjänst, sjukresor, omsorgsresor till daglig verksamhet, särskole- och andra skolresor som kräver ett särskilt tillstånd (legitimation) för att resa och som utförs med små fordon (taxi, minibussar och specialfordon), som passar bra att upphandla och samordna med övriga former av flextrafik.

- **Öppen/allmän flextrafik** - tillgänglig för alla, t ex kompletteringstrafik med taxi, flexbussar och liknande servicetrafik eller "närtrafik" av olika former. Närtrafiken ser lite olika ut i landets län. Länstrafiken i Jämtland har definierat närtrafik som efterfrågestyrd med ett begränsat trafikutbud.

Denna typ av trafik kan nyttjas av alla för att komma till orter inom kommunen som har affär, bank eller annan service. I Jämtlands län gäller endast enkelbiljett och priset är beroende på hur lång ressträcka resenären har.

- **Integrerad flextrafik** - en kombination av öppen och särskild flextrafik i ett och samma trafiksystem med gemensam upphandling och samutnyttjande av fordon och/eller när flextrafik användes som matartrafik till vanlig linjetrafik.

- **Koordinerad/samordnad flextrafik** – innebär att olika flextrafik tjänster och målgrupper samordnas i ett gemensamt trafiksystem, både genom samåkning i samma fordon och genom länkning av olika uppdrag för att minska tomkörning och framkörningskostnader.⁸

I nedanstående tabell följer några exempel på olika former av flextrafik som är en modifierad version av en beskrivning i Flextrafikplan 2013–2016 för Nordjyllands Trafikselskab.

	Särskild kollektivtrafik	Allmän kollektivtrafik
<p>Variabel körning</p> <p>I huvudsak helt anropsstyrd transport, där varje resa måste beställas i förväg.</p>	<ul style="list-style-type: none"> › Färdtjänst › Sjukresor -sittande patienttransport › Övriga transporter till behandling och rehab › Kommunala omsorgsresor 	<ul style="list-style-type: none"> › Kompletteringstrafik, Närtrafik (SE) › Flexbuss/flexlinje (SE) › Bestillingsruter (NO) › Flextur (DK) › RegioTaxi (NL) › Belbus (BE) › Dial-a-Ride, Call-n-Ride, etc
<p>"Linjebaserad" körning</p> <p>Mera regelbunden transport med "små" fordon som även användes som resurser vid variabel körning enl ovan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> › Skolskjuts med minibuss/taxi › Arbetsresor för funktionshindrade › Daglig verksamhet 	<ul style="list-style-type: none"> › Servicelinjer med minibuss/taxi › Anropsstyrd linjeavvikelse › Linjelagd skolskjuts med minibuss/taxi

⁸ https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/15431/Ineko.Product.RelatedFiles/2016_074_den_globala_utvecklingen_av_storskalig_öppen_och_integrerad_flextrafik.pdf

ANROPSSTYRD TRAFIK KALMAR LÄN

Kalmar Länstrafik (KLT) har utvecklat ett system med närtrafik som kompletterar linjelagd kollektivtrafik. Närtrafiken är anropsstyrd och är i Kalmar län indelat i fyra upptagningsområden. Anropsstyrd trafik finns i dagsläget på hela landsbygden i Kalmar län med målsättningen att erbjuda fem resmöjligheter varje vardag. Trafiken är i hög utsträckning samordnad med färdtjänsten för att trafiken ska bli så ekonomisk och effektiv som möjligt.

KLT:s samordnade informationssystem gör att både linjelagda och anropsstyrda resor är sökbara i deras reseplanerare på web och i app samt i beställningscentralens system. Förutom att ge resenären enkelheten att i appen söka, boka och få sin biljett, ges även bevakning av trafikstörning och information till och från förare i samma system.

Målet med projekt anropsstyrd trafik i Kalmar län har varit att få en mer tillgänglig kollektivtrafik på landsbygden samtidigt som målet också har varit att utnyttja befintlig kollektivtrafik bättre för serviceresor.

ANROPSSTYRD TRAFIK I VÄSTRA GÖTALAND

I Västra Götaland är målsättningen att alla invånare ska ha minst fem resmöjligheter per dag och riktning med ordinarie kollektivtrafik eller med anropsstyrd trafik. För att nå det målet har en succesiv utbyggnad skett under flera år och som innebär att den som bor vid en busshållplats med endast någon enstaka tur per dag kan nyttja den anropsstyrda trafiken. I Västra Götaland utgör varje kommun ett eget trafikområde och vanligen finns flera olika målpunkter för trafiken i kommunen. Genom att erbjuda tidsintervall istället för fasta tidpunkter kan man integrera trafiken med färdtjänstverksamheten. Nackdelen med det är att bytesmöjligheter till anslutande kollektivtrafik försvåras då det inte finns någon fast tidsangivelse vid målpunkten.

ANROPSSTYRD TRAFIK I HÖRBY

I Skåne har man de senaste åren satsat på att utveckla pendlingsstråken genom att förbättra den regionala tågtrafiken och busstrafiken. Genom att knyta samman länets orter med varandra har man kunnat säkerställa en god regional tillgänglighet avseende turtäthet och restider mellan tätorter och städer.

Närtrafik i Skånetrafiken omfattar alla som har längre än 2 km till befintlig kollektivtrafik. Grundutbudet är fem anropsstyrda resmöjligheter per vecka och kommunerna får själva påverka hur grundutbudet fördelas över veckan så länge det är utanför högtrafik och inte utgör en ersättning för kommunal skolskjuts. Vissa av kommunerna köper till trafik däribland Hörby.

Sedan januari 2014 omfattas samtliga kommuner (13st) i Jönköpings län av närtrafik i Länstrafikens regi med ett gemensamt regelverk.

I en utvärdering från 2018 har man genomfört en genomlysning och utvärdering av Närtrafiken i Jönköpings län under åren 2014–2017⁹. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Jönköpings län pekas det på vikten av att kunna omfördela resurser inom den allmänna kollektivtrafiken för att kunna öka resandet i de stråk som har en god resandepotential. När detta sker skapas områden som i princip helt saknar linjelagd kollektivtrafik i vanlig mening.

Närtrafiken har blivit ett verktyg för att kunna ge elementär tillgång till samhällsservice för de boende i områdena som blir utan eller redan innan saknar linjelagd kollektivtrafik. Närtrafiken syftar till att även stötta den linjelagda kollektivtrafiken under sommarmånaderna då resandet viker så kraftigt på ett antal mindre linjer att trafiken ställs in på desamma.

Det finns dock begränsningar i Närtrafiken dels vilka som kan nyttja den men också hur ofta. För den som bor på landsbygden, utanför en tätort och har längre än 1 km till närmaste hållplats för linjetrafik har möjlighet att åka Närtrafik. Resenären kan då resa mellan bostaden och närmaste tätort inom kommunen, alternativt kommunhuvudorten och i vissa fall över kommun/länsgräns. Man kan även åka till närmaste hållplats. Det är också möjligt att resa till fritidsanläggningar som ligger i anslutning till tätort (max 3 km utanför tätort). Närtrafiken är inte till för att lösa skol- och arbetspendlingsresor. Resan kan samordnas med färdtjänst- och sjukresor.

I den utvärdering som genomfördes under 2018 pekar man på en del för- och nackdelar med Närtrafiken.

Fördelar

- Kunden kan nå samhällsservice och fritidsaktiviteter på ett smidigt sätt. För ungdomar är resandet mycket förmånligt om ungdomskort används.
- Systemet upplevs som rättvist då landsbygdsbefolkningen utan tillgång till linjelagd kollektivtrafik får ta del av samhällets satsning på kollektivtrafik.
- Systemet möjliggör sena resor på vardagar och helger i en utsträckning som inte finns i de delar av landsbygden som har ett glest trafikerat linjenät.
- Kunder som åker närtrafik har en högre servicegrad och hämtas i anslutning till bostad och körs sedan till exakt önskad adress.

Nackdelar

- Orter som saknar kollektivtrafik på helger och kvällar kan inte använda närtrafiken då de räknas som trafikförsörjda med ordinarie linjenät.

⁹ Jönköping Länstrafik: Utvärdering Närtrafik i Jönköpings Län

- Kunder som vill åka mellan orter på landsbygden ges inte denna möjlighet genom närtrafiken.
- Sommarstugeägare och tillfälliga besökare som exempelvis turister kan inte ta del av närtrafiken då man behöver vara skriven på adressen för att kunna utnyttja närtrafiken.
- Gränsdragning för vem som är berättigad till närtrafik kan vara svår att förklara på ett pedagogiskt vis. Exempelvis kan en av två grannar vara berättigad medan den andra inte är det på grund av närhet till linjelagd kollektivtrafik.

FLEXTRAFIK HEDEMORA

För kollektivtrafiken i Hedemora står flextrafiken för merparten av tätortstrafiken och vänder sig till alla resenärer. Flextrafik i Hedemora är trafik med mindre buss eller annat fordon (personbil eller specialfordon). I Hedemora finns Flextrafik bara inom tätorten. Flexbussen går måndag – fredag 08:30-18:00 samt lördagar 10:30-14:00. Som resenär kan man boka sin resa när som helst under dygnet.

Utgångspunkten för flextrafiken är att resenären själv bestämmer var den vill bli hämtad och lämnad inom reseområdet. Fordonet har god framkomlighet och kan ta sig fram till nästan alla adresser, in på gårdar samt fram till entréer. I områden där det är olämpligt att köra in finns det en anpassad flexhållplats där resenären kan bli hämtad och/eller lämnad.

FLEXTRAFIK I KARLSKOGA

I trafikförsörjningsprogrammet för Örebro län finns en strategisk inriktning att år 2025 ska alla invånare i länet ha tillgång till kollektivtrafik. Anropsstyrd trafik är en modell som Örebro län anser kunna bidra till målet och som också bedöms vara kostnadseffektiv. Syftet är att ge möjlighet att uträtta ärende av servicekaraktär med hjälp av kollektivtrafik. Förslaget bygger på trafikformen anropsstyrd områdestrafik som innebär att bostaden är uppsamlingsplats för de som är berättigade till anropsstyrd trafik och målpunkten en fördefinierad närtrafikhållplats, ofta belägen i någon av tätorterna.

Sammanfattningsvis så går förslaget i korthet ut på följande:

- Alla i Örebro län som har mer än 1,5 km till hållplats med minst 5 dubbelturer per vardag omfattas av möjligheten till anropsstyrd trafik
- Även boende utanför anropsstyrda zonen ges möjlighet att resa till anropsstyrd zon från tätort
- Resmöjlighet tur och retur dagtid under vardagar, 09.30-14.00
- Priset för en resa är samma avståndsbaserade modell som används inom servicetrafiken
- Ett antal hållplatser i länets tätorter är definierade som målpunkter
- Målpunkten är närmaste närtrafikhållplats eller tätort med någon form av servicefunktion
- Hämtas vid hemadress och vid en närtrafikhållplats vid returresan

- Samordning med andra resenärer ska ske i största möjliga omfattning, vilket innebär att det är ingen garanti att resan genomförs enligt kundens önskemål.

Modellen började att användas som test i två kommuner under andra halvan av 2018. Ambitionen är att anropsstyrd trafik är införd inom två år i hela länet. En av testkommunerna är i Karlskoga där flextrafiken startade i september 2018 och ska vara ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. Flextrafik i Karlskoga tätort är tillgänglig mellan klockan 9.30 och 15.30 under vardagar och 10.00-13.00 under lördagar.

Den anropsstyrda flexbusstrafiken ska vara ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och vars syfte är en bättre tillgänglighet för människor i Karlskoga som har svårt att fullt ut nyttja den linjelagda trafiken, på grund av för långa avstånd till hållplatserna. Även färdtjänstresenär kan använda flextrafiken.

Region Örebro län och Karlskoga kommun finansierar projektet under tre år för att utveckla flextrafiken i Karlskoga. Kostnaderna beräknas uppgå till 1,5–2 miljoner kronor per år. I gemensam avsiktsförklaring och samverkansavtal regleras att Karlskoga kommun skall vara ekonomiskt ansvarig för projektets kostnader under de första 18 månaderna av projektet. Motsvarande gäller för de avslutande 18 månaderna då det ekonomiska ansvaret övergår till Region Örebro län. Karlskoga kommuns kostnad för de första 18 månaderna uppgår till 3,9 mnkr.

I upphandlingen av fordon har krav ställts på fossilfria drivmedel. Projektet ska utvärderas fortlöpande med avsikt att etablera anropsstyrd flextrafik som långsiktig del i stadstrafiken i Karlskoga.

FLEXTRAFIK BORLÄNGE

Flextrafik Borlänge infördes 2007 och trafikeras av två fordon som går i trafik hela dagen. På vardagar trafikerar flextrafiken mellan kl. 8.30-20.00 och lördagar mellan kl. 8.00-15.00. Trafiken är uppbyggd i slingor vilket innebär att bussen passerar vid bestämda tidpunkter. Resenärerna bestämmer själva var de vill bli hämtade och lämnade inom reseområdet. Fordonet har hög framkomlighet och kan ta sig in på gårdar och gränder. Det finns ingen åldersgräns utan alla får åka.

Det krävs ingen registrering utan man bokar med sitt namn. Bokning ska helst ske två timmar före resan ska ske. Resenären betalar ordinarie kollektivtrafiktaxa på 30 kr för vuxen och om bokas som en sjukresa tar landstinget hela kostnaden. Kostnaden uppgår till 4 mkr/år och i genomsnitt kostar varje resa 300 kr. Täckningsgraden uppgår till 7–8 procent. Antal tillstånd med färdtjänst har minskat kraftigt (45 %) sedan införandet av flextrafik. Bedömningen är att flera av färdtjänstresorna hanteras av flextrafiken.

KUXABUSSARNA I OCKELBO

Kuxabussarna i Ockelbo är en avgiftsfri kollektivtrafik som funnits i kommunen sedan 1995. Trafiken infördes för att erbjuda invånarna ett totalt bättre utbud genom att samordna linjetrafik, skolskjuts, och färdtjänsten till en enda trafiklösning. En större del av den skolskjuts som tidigare hade gjorts

med taxi och särskilda skolskjutsturer med buss gjordes om till busslinjer som alla kunde åka med, vilket innebar att även resandet med färdtjänst minskade. Den lokala busstrafiken består idag av nio linjer som alla erbjuder resenärerna gratis resande inom kommunen. Basen i systemet är fortfarande skolskjutsen som gjorts om och i de flesta fall blivit vanliga busslinjer. Man försöker också anpassa turerna så att de ansluter mot vidare pendling med X-tåg och bussar. Idag går det utmärkt att pendla med buss och tåg till Gävle morgon och kväll i stora delar av kommunen. Resultatet blev fler avgångar per dag och ökat resande utan att kommunens kostnader ökade

FLEXTRAFIK DANMARK

Den danska modellen för flextrafik är ett strategiskt föredöme när det gäller att organisera och hantera flextrafik för bästa möjliga integration och samordning av olika regionala och kommunala persontrafiktjänster. Den danska modellen kännetecknas av ett avancerat samarbete kring organisation, teknik, uppföljning och kompetensutveckling, med koncentration av spetskompetens till en nationell organisation,

Integrerad flextrafik finns i nästan hela Danmark, framför allt på landsbygden, under varumärket Flextur, som ofta ersätter dåligt utnyttjade landsbygdsbussar. En Flextur har ingen fast färdplan och du hämtas upp där du önskar. Flextur drivs av taxibilar men är inte en taxitjänst, eftersom man ofta reser med andra som också har bokat en bil. Man kan inte alltid vara säker på att köras direkt. Flextrafiken körs varje dag mellan kl. 06 och 23 och man behöver boka resan senast två timmar innan resan ska utföras.

Vid bokning av turer läggs de till i FlexDanmarks planeringssystem. Baserat på det geografiska området så sammanställs turen där kunderna kommer att hämtas, var de ska, vilken typ av service de letar efter och baserat på det pris det kostar att köra bilen. Genom samordning i ett system så uppnås en bättre överblick över flextrafiken, bättre nyttjande av kapaciteten, bättre ekonomisk styrning och förstås en ökad möjlighet att erbjuda kollektivtrafik i områden där det inte finns en grund för busstrafik.

SÄRSKILDA PERSONTRANSPORTER I JÄMTLANDS LÄN

Åre, Ragunda, Berg, Bräcke, Härjedalen och Krokoms kommuner har i Jämtlands län överlåtit uppgiften att samordna den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst och riksfärdtjänst) till den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (RKM) och som Länstrafiken har i uppdrag att verkställa. I de kommuner som samordnat den särskilda kollektivtrafiken är taxan för de samhällsbetalda resorna gemensam. Egenfinansieringsgraden för de samhällsbetalda resorna är låg och huvuddelen av kostnaden är skattefinansierad. Som exempel är självfinansieringsgraden för färdtjänst 12 % och för sjukresor med taxi 6 %.

Färdtjänstillstånd 2015

Antal personer med färdtjänstillstånd per åldersgrupp i Jämtland/Härjedalen

Kvinnor och män

Kommun/Region	-64	65-	Totalt
Berg	25	149	174
Bräcke	34	227	261
Härjedalen	43	324	367
Krokom	48	184	232
Ragunda	12	224	236
Strömsund	69	493	562
Åre	33	146	179
Östersund	370	979	1 349
Jämtlands län	634	2 726	3 360
Riket	65 493	252 102	317 595

Källa: Trafikanalys

Det finns goda skäl att anta att antalet resor per färdtjänstberättigad kommer att öka. Framtidens färdtjänstkunder kommer sannolikt vilja resa mer inte minst mot bakgrund av att fler lever relativt friska längre och att framtidens äldre befolkning kommer att ta med sig sina resvanor in i ålderdomen. Den allmänna kollektivtrafiken kan genom att bli mer tillgänglighetsanpassad och attraktiv för kunder med funktionsnedsättning, möta den förväntade ökningen av efterfrågan av färdtjänst och sjukresor genom att fler väljer att resa med den.

Jämtlands län ligger ej i framkant när det gäller fysisk anpassning/tillgänglighetsanpassning av hållplatser och ambitionen för samordning har sänkts till att - när det är möjligt - påbörja styrning av färdtjänstresenärer till den allmänna kollektivtrafiken. Länstrafiken i Jämtlands län har i uppdrag från sina ägare, Region Jämtland/Härjedalen att arbeta med att utveckla resmöjligheter för att minska behovet av särskilda persontransporter (särskild kollektivtrafik) genom att fler kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Detta kan ske bl.a. genom att både fordon och den fysiska miljön, hållplatser etc. är tillgänglighetsanpassad. Förutom anpassade hållplatser anger RKM att ett fungerande betalsystem (särskild/allmän) är ett första steg mot att fler kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken.

När det gäller tågresor i allmänhet med moderna tåg är tågen och perrongerna anpassade för att rullstolsburna enkelt ska kunna ta sig på tåget. Ombord är tillgängligheten god. En viktig frågeställning att lyfta i det sammanhanget är om behovet av särskild kollektivtrafik skulle minska om trafiken fördes över till tåg?

Busstrafiken på linjen mellan Östersund och Mora utförs med tillgänglighetsanpassade fordon. Vilka turer som trafikeras av de fordonen framgår av tidtabell. En stor brist är dock tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt till viss del även väntsalar.

FAKTA SÄRSKILDA PERSONTRANSPORTER BERG OCH HÄRJEDALENS KOMMUNER

Statistik för 2016

Antal Färdtjänstresor:

- Bergs kommun 2016: 3075 st. 19% genomförs med specialfordon.
- Härjedalens kommun 2016: 4194 st. 30% genomförs med specialfordon.

Antal sjukresor:

- Sjukresor som startar i Bergs kommun 2016: 1970 st. varav 154 st. med specialfordon och 70 liggande. Av de 1970 resorna sker 517 inom kommunen och 1430 st. går till Östersunds kommun, övriga fåtalet till andra kommuner.
- Sjukresor som går till Bergs kommun 2016: 1588 st. varav 101 st. med specialfordon och 123 liggande. Av de 1588 resorna startar 1513 i Östersunds kommun, övriga fåtalet från andra kommuner.
- Sjukresor som startar i Härjedalens kommun 2016: 3004 st. varav 430 st. med specialfordon och 352 st. liggande. Av de 3004 resorna sker 1956 inom kommunen och 1397 st. går till Östersunds kommun, övriga fåtalet till andra kommuner.
- Sjukresor som går till Härjedalens kommun 2016: 1681 st. varav 450 st. med specialfordon och 373 st. liggande. Av de 1681 resorna startar 1661 st. i Östersunds kommun, övriga fåtalet från andra kommuner.

Källa: Länstrafiken Jämtlands län

EKONOMISKA INCITAMENT VID SAMORDNING

För att kunna använda de samhällsbetalda resorna som en stomme i en flextrafik bör de samordnas på bättre sätt än vad den görs idag. Den samordning av särskilda persontransporter som just nu sker runt om i landet har stor ekonomisk potential. För den allmänna kollektivtrafiken är samhällskostnaden ca. 26 kronor per resa. För den särskilda persontrafiken är motsvarande siffra 185

kronor per resa (SKL 2014). En överflyttning av resor från särskild till allmän kollektivtrafik skulle i teorin kunna innebära en kostnadsbesparing på 38 %.¹⁰

I verkligheten är det inte möjligt att flytta över all trafik till den allmänna. Enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) beräknas en mer realistisk besparingspotential vara 25–30 % av den totala kostnaden. Enligt en tidigare bedömning av SKL kan det finnas en besparingspotential på cirka 35 % genom att samordna den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Beräkningar visar att den största potentialen för kostnadseffektiviseringar ligger i att påverka kostnaden per resa.

De samhällsbetalda resorna kan samordnas på flera olika sätt. Exempel på hur samordning kan ske är bl.a. genom gemensam upphandling, dvs. en trafikutövare får alla uppdrag (färdtjänst, skolskjuts, sjukresor, linjetrafik och närtrafik) i ett geografiskt område vilket ger trafikutövaren förutsättning för samordning av olika transporter. Ett annat sätt är att samordna olika resor, som färdtjänstresor och sjukresor, för samåkning vilket ger färre transporter och sänker samhällets kostnad för resorna.

Det finns dock lagliga aspekter som hindrar en effektiv samordning idag och som vi återkommer till. Om kommuner upphandlar egna linjebundna skolskjutsar får dessa inte ta med betalande allmänhet på grund av att linjetrafiken är kommunernas och landstinget gemensamma ansvar. Endast skolelever får därmed följa med. Av samma anledning får inte heller landstinget ta med betalande allmänhet på de sjukreselinjer de inrättar. Endast resenärer till sjukvården och dylikt får följa med, mot uppvisande av tillstånd. Däremot får både skol- och sjukresor åka med i den allmänna kollektivtrafiken.

ANROPSSTYRD LINJETRAFIK

Vad finns det för ekonomiska incitament med anropsstyrd linjetrafik? Förenklat så i de fall resandet är lågt på den befintliga busstrafiken så är det sannolikt en kostnadsbesparing med att ersätta befintlig busstrafik med anropsstyrd trafik. För att nå den ekonomiska potential som är möjlig behövs hela turen göras anropsstyrd. Är det bara en liten del av sträckan som görs anropsstyrd måste fordon och förare schemaläggas och tas ut i trafik oavsett om en liten del av trafiken utförs eller bara en liten del. För att det ska vara möjligt krävs att trafiken upphandlas på ett annat sätt än vad den görs idag. Under rätt förutsättningar finns möjligheter till besparingspotential i att omvandla landsbygdstrafik med få resenärer till anropsstyrd trafik. Se räkneexempel senare i utredningen.

ÖPPEN KOMMUNAL SKOLSKJUTS

En annan möjlighet att samordna särskild persontransport är sk. ”öppen skolskjuts”. Det innebär att kommunerna öppnar upp skolskjutsen för alla resenärer. Där den möjligheten finns (däribland Kalmar och Gävleborgs län) öppnar kommunerna upp den egna skolskjutsen för alla resenärer.

¹⁰ Sveriges Kommuner och Landsting: Analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning för allmän och särskild kollektivtrafik.

Trafiken utförs då med en överkapacitet och allmänheten har möjlighet att i mån av plats resa med alternativt att man bokar en av de platser som ställts till förfogande. I de kommuner man använder möjligheten med öppen skolskjuts så upphandlas och organiseras den helt av kommunen i enlighet med skolelevernas resbehov men som tillgängliggörs för allmänheten via den lokala kollektivtrafikmyndighetens utbud och taxa. Tidtabellen tillgängliggörs vanligen endast digitalt då den behöver vara flexibel och att den närhelst och vi behov kan revideras.

Erfarenhet från försök med öppen skolskjuts har varit goda då konceptet är väl anpassat efter den måttfulla efterfrågan på resor som finns bland allmänheten i berörda områden.

TEKNISKT STÖD

För att kunna skapa en hög kostnadseffektivitet och också kunna nyttja redan befintlig kapacitet så bör den allmänna kollektivtrafiken samordnas med den särskilda kollektivtrafiken. Det kräver dock en användarvänlig beställningsfunktion där resenären kan få information om resan, beställa och betala den. Det kräver ett ruttlägnings- och planeringssystem som kan samordna trafik och också olika trafikslag.

Kostnaden för ett administrativt stöd är beroende av vilket trafikkoncept som används. Kostnader för beställningsfunktion, planeringssystem, kundservice etc. har från erfarenheter från andra län uppgått till omkring 15–20 % av trafikeringskostnaden. Ju högre flexibilitet i den anropsstyrda trafiken desto högre är sannolikt de administrativa kostnaderna.

INLANDSBANAN

Om Inlandsbanan

Inlandsbanan är en 1288 km lång enkelspårig järnväg mellan Kristinehamn i söder och Gällivare i norr. Den byggdes i syfte att fungera som en transportlänk för råvaror från Norrlands inland till södra Sverige och för att på så sätt öka exploateringsmöjligheterna i norra Sverige. Idag trafikeras emellertid Inlandsbanan främst av regionala godståg och turisttrafik under vinter- och sommarsäsongen. Sträckan mellan Mora och Persberg är helt stängd för trafik. Inlandsbanan ägs av kommunerna längs banan och banunderhållet finansieras av staten, genom Trafikverket. Inlandsbanan AB är satt att sköta banan och stimulera trafikering av densamma.

Historia

Sedan 1993 förvaltas sträckan mellan Mora och Gällivare av det kommunägda bolaget Inlandsbanan AB, vilket också har nyttjanderätt till banan. Staten står fortfarande som ägare och Inlandsbanan AB tilldelas varje år ett ekonomiskt bidrag från staten via Trafikverket för drift och underhåll.

1992 upphörde den reguljära persontrafiken på Inlandsbanan och trafiken på sträckan Mora – Gällivare ersattes med buss. 2012 påbörjades projektet Snötäget med syftet att skapa ett nytt resealternativ för gäster från Mälardalen till vinterdestinationer i Härjedalen, men framförallt till

Destination Vemdalen. Projektet var en daglig motorvagn t/r mellan Mora och Östersund. Projektet Snötäget började som en satsning från besöksnäringen för att skapa enkla transporter till och från destinationerna Vemdalen och Lofsdalen. Projektet har fallit väl ut och en stor del av resenärerna använder tåget som vanlig kollektivtrafik. Det kollektiva resandet på sträckan Mora-Östersund har ökat sedan 2012. Förflyttning har också skett från buss till tåg. 20 % av resenärerna åker till/från Sveg utan vidaretransport mot fjällanläggningar. Mindre än 1/3 åker till och från Röjan för vidare transport mot Vemdalen. 40 % av resenärerna reser hela sträckan mellan Östersund – Mora eller Mora – Östersund.

Framtidens kollektivtrafik

Under 2017 genomförde Inlandsbanan en logistikutredning¹¹ vars syfte är att undersöka förutsättningarna för Inlandsbanan att återinföra reguljär kollektivtrafik med fokus på arbetspendling och att utveckla det turistiska resandet. Tidigare har upphandlingen av denna trafik enbart möjliggjort busstrafik. Nu pågår diskussioner för att öppna upp även för trafik på järnväg. Inlandsbanan AB har under senaste åren arbetat med att få utländska investerare att intressera sig för en upprustning av banan. Det arbetet har resulterat i att Trafikverket har fått Regeringens uppdrag att utreda Inlandsbanans framtida investeringar.

Inlandsbanans mål är att minska restiden och samtidigt avstånden i inlandet och att visa att fungerande tågförbindelser med modern infrastruktur behövs i inlandet. En upprustning, menar Inlandsbanan, skulle förutom snabbare godstransporter även förbättra förutsättningarna att erbjuda jobb och samhällsservice i hela inlandet och där både besöksnäring och möjligheterna till modern kollektivtrafik skulle få ett ordentligt lyft av en modernisering.

NUVARANDE TRAFIKUTBUD

Den allmänna kollektivtrafiken som idag trafikerar området är linje 46, 164 och 615. De separata linjernas syfte och mål beskrivs på följande sätt i Trafikförsörjningsprogrammet¹².

Linje 46 är planerad för tåganslutning i Mora och Östersund, veckopendling och serviceresor Sveg – Östersund. Linjen har stor interregional betydelse för person- och godsbefordran. Linjen medfinansieras av Trafikverket med ca 2,6 miljoner kr per år¹³. Linjen inrättades år 91/92 som ersättning för rälsbusstrafik på Inlandsbanan. Det går turer 3 gånger per dag i vardera riktningen.

Linje 164, som trafikerar sträckan Östersund – Funäsdalen, har som funktion på den långa relationen tåganslutnings- och serviceresor och på delsträckor skol- och arbetspendling M-F, L, S. Linjen ingår i det s.k. samverkande systemet. Det samverkande systemet består i nu gällande avtal, som sträcker sig fram till december 2019, av 16 busslinjer i de fyra nordligaste länen och där buss 164

¹¹ Nyberg & Finn: Framtidens kollektivtrafik på Inlandsbanan

¹² Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2016–2020, Region Jämtland Härjedalen

¹³ I avtal daterat december 2016 är den totala finansieringen för sträckan Gällivare-Mora 6 783 257 kr per år, trafikverket gör en uppskattning att 38% avser linje 46 Östersund-Mora.

är en av dessa. Ersättningen från Trafikverket för linje 164 är 2 881 400 kr per år i nuvarande avtal.¹⁴ Det går turer längs linjen 2 gånger per dag i vardera riktningen.

Linje 615 är anpassad efter skolan och går inte under skollov. Linjen trafikerar sträckan Överturingen-Rätan-Åsarna-Svenstavik och har en tur på morgonen och en tillbaka på eftermiddagen.

Den skoltrafik som just nu går i det aktuella området är Åsarna- Kvarnsjö- Klövsjö, Böle- Rätan, Lillsved- Rätan och Digerberget-Rätan. Skolskjutsar upphandlas till alla elever som har rätt till skolskjuts medan inte alla barn åker skolskjuts. Den upphandlade skolskjutstrafiken är relativt begränsad i området och idag anpassad och öppen enbart för kommunens elever.

Den persontrafik som idag går på Inlandsbanan är begränsad och utförs enbart under sommarperioden juni till augusti samt under skidsäsongen från jul till och med april. Trafiken är därmed inte anpassad till arbetspendling i någon utsträckning i dagens utförande. Anledningen till detta är framförallt att banan och tågen är eftersatta och att det inte finns någon finansiering för att köra åretruntrafik och därmed möjliggöra en beteendeförändring.

Inom Destination Vemdalen kan du också åka mellan områdena med Snöpendeln. Snöpendeln är gratis för den med giltigt SkiPass. Bussen är i trafik under vintersäsongen. Bussen angör Röjan station de tider Inlandsbanans Snötåget kommer på morgonen och går på kvällen. Snöpendeln finansieras idag av Skistar med viss medfinansiering av Destination Vemdalen.

MILJÖ

Miljöarbetet inom EU och i Sverige utgår från de globala miljömålen i Agenda 2030 samt det klimatavtal som världens länder enades om i december 2015, det så kallade Parisavtalet. När det gäller målen som rör minskade utsläpp av växthusgaser har Sverige valt att sätta ett högre mål än EU medan Jämtlands län har varit ännu mer offensiv med vad man ska uppnå fram till år 2020. EUs mål är en minskning med 20 procent, Sverige har målet 40 procent och Jämtlands län har höjt målet till 50 procent till år 2024, att jämföra med 1990 års nivåer.¹⁵

Länet har som tidigare nämnt den högsta genomsnittliga körsträckan per person och år i Sverige, vilket i sig inte är förvånande med tanke på länets geografiska förutsättningar med stora avstånd och gles befolkning. För minskade utsläpp behövs därför framförallt en omställning till fossilbränslefria drivmedel inom transportsektorn, parallellt med ökad användning av kollektivtrafik och ökad andel resor via gång och cyklande. I länet klimatstrategi har man satt upp delmålet att öka andelen förnybara drivmedel i kollektivtrafiken med 50% till år 2024. Inlandsbanans mål är att koncernens järnvägsverksamhet ska vara fossilfri år 2020 och att år 2025 ska den verksamhet som Inlandsbanans genererar inte bidra med några nettoutsläpp av växthusgaser.¹⁶

¹⁴ Bosse Andersson, Trafikverket, mail 20 november 2018

¹⁵ Klimatstrategi Jämtlands Län 2018–2024, Länsstyrelsen Jämtlands Län, 2018:23

¹⁶ Eva Widegren, Miljöchef Inlandsbanan AB, 181120

INTERVJUER

För att få en bild av hur de olika intressenterna ser på möjligheten att utveckla kollektivtrafiken i området har de olika intressenterna intervjuats.

FÖRETAGARE

De företag som intervjuats menar att trafiken idag inte lever upp till de behov som finns i området. Några menar att man borde utveckla en anropsstyrd trafik och ändra alla smålinjer till att istället vara anropsstyrd. Snöpendeln lyfts fram som bra men att den enbart trafikeras under vintersäsongen upplevs som begränsande. Tåget lyfts också fram som en möjlighet men att det skulle behövas anslutningstrafik till tåget. Möjligheten med flyget begränsas av att det inte går att ta sig vidare på ett enkelt och bekvämt sätt. Det blir allt för många stopp för att det ska vara ett intressant för resenären.

De intervjuade menar att goda kommunikationer är avgörande för destinationens utveckling. ”Drömmen vore att det fanns tätare och mer utbyggd kollektivtrafik. En tätare trafik skulle öka möjligheten för oss och för bygden”, säger en av de företagare som intervjuats. Flera lyfter också fram de dåliga kommunikationerna mot Sundsvall som en tillväxtbegränsning. En utvecklad trafik i öst-västlig riktning skulle också öka möjligheterna att nyttja tågtrafiken i Ånge. Idag är inte bussen och tåget synkade från Ånge.

Ett utökat utbud och möjligheter att kombinera olika trafikslag lyfts fram som en lösning. Flera lyfter också fram Inlandsbanan som en möjlighet och att linjetrafiken istället utvecklas på tåg än på buss samtidigt som en mer flexibel busstrafik behövs för att serva tågresenärerna.

INLANDSBANAN

Peter Ekholm, VD och Ulf Jaarne, Planerare

Hur ser ni på transporter i öst/västlig riktning?

- ”Om du ska ta dig från Rätan till Ånge idag måste man ta sig till Brunflo och byta till Norrtåg för färd österut. Ska du vidare söderut så vore det en fördel att åka Inlandsbanan till Mora. Om man växlar över 46 trafiken från buss till tåg så försvinner förstärkningsbussarna.

Det optimala stället för ett resecentrum?

- ”Spontant känns ett resecentrum i Åsarna som det bästa. Då skulle Röjan kunna hanteras bra i transportsystemet. Om bussen går slingan Åsarna-Rätan- Röjan-Klövsjö och sedan vidare västerut och omvänt. Låt 164 gå denna slinga istället för dagens transportväg. Trafiken är finansierad på annat sätt genom Rikstrafikstödet. Skulle kunna funka för arbetspendling och annat”.

Vad händer om era tankar kring utökad trafik går i lås?

- "Fler avgångar per dag, året om. Detta alternativ är dock aktuell först efter att en upprustning har skett av Inlandsbanan".

Vilka lärdomar och erfarenheter kan vi dra från "snöpendelprojektet"?

- "Snöpendelprojektet finansieras av Skistar och destination Vemdalen idag. Det kommer det sannolikt att kunna göra ytterligare ett tag men på sikt bör det finnas fungerande kollektivtrafik. Linje 164 skulle enbart behöva gå upp till Vemdalens skidområde så länge snöpendeln går".
- "Länstrafiken har uppdraget att skapa möjlighet för arbetspendling och skoltrafik i första hand. Utifrån detta perspektiv tänker Inlandsbanan att framtida trafik bör kunna finansieras och motiveras enligt följande: Morgonturer är sannolikt arbetspendling och bör ingå i Länstrafikens uppdrag. Turer mitt på dagen serverar skola, färdtjänst och sjukresor".

BERGS KOMMUN

Intervju Anders Englund, Tillväxtchef.

Innovativa transportlösningar med utgångspunkt från Röjan station" Vad tänker ni då?

- "Kollektivtrafiken är en akilleshäla för oss. Den är uppbyggd utifrån skolans behov. Prio två har varit arbetspendling och turismens behov har kommit i tredje hand. Från Europaväg 45 är bekymret att kunna ta sig till Vemdalen från Åsarna. Det är linje 164 som går två gånger per dag och det är många som arbetar i området. Ett stort bekymmer är hur man transporterar sig till arbetsmarknadsområdet Vemdalen".
- "Vi har tittat på hur kollektivtrafiken skulle kunna se ut med matartrafik med mindre fordon. De flesta bor längs med 45:an. Det vi har skissat på är hur vi kan mata trafik till och från huvudleden. I Åsarna möts trafiken med bara några minuters mellanrum och alla ska till Östersund. Men behöver alla verkligen gå vidare eller kan vi nyttja viss trafik som istället för Östersund kan gå på tvären till Klövsjö och Vemdalen? Vi har också tittat på om trafiken skulle kunna gå från Svenstavik till Mattmar. I både Myrviken och Hallen är det dåligt med kollektivtrafik och det är två områden som har en ökad inflyttning".
- "Det känns som vi sitter fast i ett system och vi fixar inte att lösa det. Vi behöver få till en regional samverkan för att utveckla en mer flexibel trafik. Vi har två starka stråk genom länet, E45 och E14 och kommunikationen på järnväg fungerar enbart på E14 och mycket dåligt längs med Inlandsbanan".

Med de hastighetsbegränsningar som nu också införs så kommer det bli svårare att arbetspendla och det finns risk att det påverkar möjligheten att ta sig till och från sitt arbete menar Anders Englund.

- "Skulle Inlandsbanan rustas upp och också köras med modernare tåg så skulle det öka möjligheten att pendla och också vara överlägsen bussen".

HÄRJEDALENS KOMMUN

Malin Fjällgren, Landsbygdsutvecklare

Det behov som Malin ser som landsbygdsutvecklare och som det brister i idag är transporter för arbetspendling. Hon syftar på arbetsströmmarna till fjällvärlden under säsong. Vemdalskalet, Storhogna och Klövsjö.

- "Idag är kollektivtrafiken fokuserad på skoltrafik i Härjedalens kommun. Eleverna har inte samma tider som de som arbetar. Givetvis måste även turistströmmarna tillgodoses då det är en viktig näring för länet."

Hon menar också att kollektivtrafiken är väldigt viktig för de flyktingar som bor på förläggningar i området. De har inte alltid tillgång till bil eller körkort.

Malin pekar på behovet av att tänka nytt, innovativt och samarbete över länsgränserna. En tanke som hon har haft i Härjedalen är att ha en knutpunkt i Hede med en fungerande pendlarparkering. Från denna nod går bussar in mot Östersund och Sveg med en bättre turtäthet än idag och som möjliggör arbetspendling med kollektiva transporter och att du enbart behöver ta bilen en kortare sträcka.

- "Idag är det svårt att välja bussen om man ska exempelvis ska på ett möte i Östersund och bor i Funäsdalen. Eventuellt går det en väg, men inte båda och då är man hänvisad till bilen".

SKISTAR

Ola Rådström, Skistar Vemdalen, Sales and marketing manager.

Skistar Vemdalen ser tåget och Inlandsbanan som den stora möjligheten men Skistar menar att då måste en upprustning komma tillstånd. Viktigt att Inlandsbanan utvecklas och en upprustad bana skulle innebära nya möjligheter som att en turist från Stockholm tar sig till Vemdalen på 5 timmar. Tåget är dessutom ett resalternativ har lägre miljöbelastning och är säkrare än bilen menar Ola Rådström på Skistar.

- "Vi måste få hit turisterna. Turisterna kommer mestadels söderifrån; Övervägande delen från Mälardalen, men även Göteborg och Skåne. Kommunikationer är såklart viktiga. Idag reser den största andelen med bil men det finns många faktorer till att det inte är framtiden".

- "Miljö och klimatperspektivet, det faktum att färre storstadsmänniskor har egen bil och i vissa fall inget körkort. Då ökar behovet av kollektiva transporter. Flyget är inte en reellt alternativ idag då transfertiden från flygplatserna i Östersund och Sveg är för lång, dessutom stor miljöpåverkan. De kvarstående alternativen är tåg och buss".

Den s.k. "Snöpendel" som finns idag bekostas av Skistar med viss finansiering från Destination Vemdalen. Skistar har såklart ett behov att ta besökare från tåget i Röjan till respektive skiddestination, menar Rådström. Därefter finns också behovet av att transportera turisterna mellan de olika områdena. Snöpendeln nyttjas idag även av arbetstagare, ungdomar och barn. Kostnaden för snöpendeln är inbakad i liftkortspriset. För de som inte har något liftkort köps biljett på bussen.

- När det gäller era anställda, vilka behov har de av transporter?
- "Våra anställda påminner om gästerna så tillvida att de inte längre har körkort i lika stor utsträckning som tidigare. Snöpendeln funkar i viss mån för dem, men de behöver vara på jobbet lite tidigare än turisterna. Skistar som stor aktör har möjlighet att lösa detta åt sina anställda, men de mindre aktörerna, restauranger och andra serviceorganisationer har inte samma möjlighet till detta".
- "Personalboende är en utmaning i sig. Boendet i nära anslutning till liftar och annat är så dyrt att ingen har råd att hyra det som anställd. Detta innebär att de som arbetar bor i Vemdalen by och behöver transportera sig till arbetet".

Behovet i området kring Vemdalen skiljer sig stort under olika delar av året. Under vinterns högsäsong går fjällen att jämföra med en mindre stad. Här tycker Ola Rådström att Länstrafiken tänker fel som baserar trafiken på de fast boende.

Sommarturismen ökar men är fortfarande en relativt liten del av andelen besökare. Ska turisterna kunna leva och utvecklas måste kollektiva transporter utvecklas, poängterar Rådström. Vi kan inte räkna med att framtidens turister åker i egna bilar, slår han fast. När man väl är på plats måste man också kunna ta sig runt. Man måste se på turisterna som städer under vintern menar Rådström.

- "För utländska gäster är flyget viktigt. De transporter som idag finns till Vemdalen från Östersund är inte anpassad till flyget".

Skistar finansierar en kollektivtrafiklösning i "Snöpendeln". Skistar ställer sig frågan om det är rimligt? I förlängningen ser inte Skistar det som rimligt att de ska finansiera Snöpendeln utan det behövs en statlig/ kommunal finansiering för att den ska kunna leva vidare.

- "Man måste hitta en kreativ lösning där näringslivet och Länstrafiken samarbetar. Billigare för alla".

DESTINATION VEMDALEN

Marcus Ståhl, Vd Destination Vemdalen

- "Skistar och Destinationen Vemdalen finansierar tillsammans Snöpendeln. Den ökar i omfattning varje år. Utgångspunkten är att bjuda på bussen om du kommer med tåg. Kommer du hit med natttåget så bjuder vi på bussen".
- "Utifrån destinationens verksamhet så skulle det också vara önskvärt med en förbindelse som bygger på kontorsarbetstider där man kan åka till sitt arbete även för den som har sitt arbete inom destinationen som Vemdalskalet, Klövsjö och Storhogna. Förbindelsen till Östersund från ex Klövsjö är också viktigt. Ska fler kunna bo här så är pendlingen inom destinationen viktig och även mot Östersund. Där borde det finnas fler turer som ansluter från Åsarna".
- "Vi behöver jobba för att öka trafiken på dagtåget. Om man har ett dagtåg som funkar så behöver det också finnas transferlösningar till och från tåget. Utvecklingen påverkas negativt av att man inte kan ta sig till destinationen med kollektivtrafik. Det är färre som tar körkort vilket på sikt kommer bli en stor utmaning. Det kommer bli svårt att välja Vemdalen om vi inte har en utbyggd kollektivtrafik".
- "Vi försätter att växa som destination och arbetstillfällena blir allt fler och fler då måste det också finnas en infrastruktur som fungerar. Sommartid går det inte alls ta sig hit utan bil eftersom snöpendeln inte går då. Sommarturismen ökar och allt fler satsar även på sommaren".
- "Märkligt också att man inte kan ta sig från Sundsvall med kollektivtrafik. Det är många stugägare som åker den sträckan. Kan man ha en anslutning från Ånge till Sundsvall så skulle vara toppen".
- "Innan ryggraden i Inlandsbanan har rustats upp så är det svårt att få till bra kollektivtrafiklösningar men potentialen är så stor om upprustningen av spåret blir av. Då har vi en helt annan situation med flödet ex till och från Stockholm. Trafiksäkerhet är en annan aspekt. Många av våra gäster är inte vana att köra på vintervägar och skulle hellre välja tåget om möjligheten fanns".

VISIT VEMDALEN

Torgny Svensson, ordförande Visit Vemdalen

Innovativa transportlösningar med utgångspunkt från Röjan station, vad tänker du på då?

- "Hänger på upprustning av Inlandsbanan. Det är kollektivtrafik på ett helt annat sätt. Finns det någon i Regeringskansliet som vill driva frågan om Inlandsbanan? Vilken regionpolitiker skulle kunna driva denna fråga? Hela Sverige ska leva! 97% av våra besökare är bilburna".

Torgny Svensson menar att Länstrafiken vill driva kollektivtrafik utan att blanda in turisttrafik och drar paralleller till tågtrafiken till Åre som inte skulle ha funnits om inte Turismen dit fanns. Finns ett ömsesidigt beroende, menar Svensson.

- "Att kombinera flera trafikslag är viktigt för att få till en bra lösning. Men också viktigt att man säkerställer att man också kan ta sig till tåget". Se bara anslutningen till Ånge och tågavgångarna där. Länstrafiken ser inte att det ingår i deras uppdrag. Vad skulle det innebära för en fortsatt utveckling om bussarna kan ansluta till tåget".

Torgny Svensson ser anropsstyrd trafik med mindre fordon som taxi som en viktigt del. Han ställer sig frågan var knutpunkten skall vara om det är Åsarna eller Röjan. Den största vinnaren skulle vara Sveg, som skulle kunna pendla till Östersund på 2 timmar med tåg, menar Svensson.

På frågan vilka parametrar som är viktigast för turismen i Vemdalen menar Torgny Svensson att den största utmaningen för turismutvecklingen är bra kommunikationer. Bussen tar för lång tid och tar inga volymer, menar Svensson och en viktig förutsättning är att vi kan växla över från bil till andra alternativ.

Destinationsbolaget och Visit Vemdalen (dotterbolag, skapat för tågagnarna) har viljan men dålig ekonomi att själva stå för nödvändiga investeringar, poängterar Torgny Svensson. Det viktigaste området för tillresta till Vemdalen är Mälardalen och upp till 40 % bokas därifrån. Av de som inte har egen möjlighet tar sig idag till Vemdalen med buss då många har bra förbindelser till Mora via tåg i Bergslagen.

- "I det stora perspektivet är besöksnäringen väldigt liten varför godstransporterna måste vara anledningen till en upprustning medan besöksnäringen och persontransporter får dra fördelar av det".

Snöpendelprojektet betalades i början i projektet av regionen, kommunerna, Inlandsbanan och destinationsbolaget. När Regionen senare sa nej till fortsatt finansiering tog Inlandsbanan en stor del. Idag betalar Skistar snöpendeln och resenärerna åker gratis vilket Svensson menar att Skistar istället borde ta betalt för resan.

- "Länstrafiken har en stram budget och drar snarare ner på trafiken än att utöka, varför vi ser det som en utmaning att kunna utöka trafiken med hjälp av dem".

För att få en långsiktighet behöver de olika intressenterna titta på affärsmodeller och finansiering för utvecklingen av trafiken.

DIALOGMÖTE RÄTAN

2018-10-22 Norsgården, 13 deltagare, Harrsjöbyn, Rätan, Söderhögen, Taxi Rätan, Röjan. Representant från projektägare inledde dialogmötet med att ge en kort bakgrund till projektet. Frågeställningen för kvällen var hur vi kan använda turismnäringen för att också utveckla övrig kollektivtrafik med utgångspunkt från tågstationen i Röjan och också på det sättet kunna utveckla både besökares och boendes möjligheter till bra kommunikationer.

Dialogen hade också utgångspunkten i att det finns utmaningar på glesbygden där det är svårt att få lönsamhet och bilen betyder mycket för tillgängligheten. Men samtidigt finns det många möjligheter med kombinerade mobilitetstjänster och att kollektivtrafiken behöver få en ny innebörd. En lösning som diskuterades under dialogmötet var möjligheten med anropsstyrd trafik där kollektivtrafiken beställs vid behov och som kan samordnas både genom fasta och flexibla tidtabeller. En annan möjlighet som diskuterades var behovet av starka stråk med täta turer, rakare linjer och en samordning med järnväg där också hållplatser vid järnvägen är anpassade.

Samordning av olika trafikslag med gemensamma beställningscentraler lyftes som en förutsättning. Från taxi lyftes potentialen med områdesstyrd kollektivtrafik där man inrättar en busslinje som åker runt inom ett område och att man vet när transporten kommer utan att styra med för många begränsningar. Idag är närtrafiken en servicetrafik som går måndag och torsdag och all den anropsstyrda trafiken ska beställas vardagen innan resan ska utföras. Det finns alla möjligheter med tekniska lösningar som appar som skulle kunna underlätta även en helgdag menar en deltagare.

- "Det måste bli mer öppet. Plustrafiken som fanns tidigare var mycket bättre. Plustrafiken fungerade som så att man kunde ringa direkt till taxin för en kollektivtrafikresa".

En viktig poängterande vid dialogmötet var vikten att ta hänsyn till de som arbetar på fjället. Kan Snöpendeln utvecklas att ta även denna grupp till arbetet, var en fråga som ställdes. Under dialogmötet fick deltagarna möjligheten att ta fram en vision för bygden 2022 med koppling till resor och tillgänglighet. Nedan följer de visioner och idéer som framkom.

- En ringled som går som en 8: a genom kommunen där Röjan alternativt Åsarna är knytpunkten. Får detta gehör kommer vi få mer boende till området.
- Utveckla en Bil pool men även en utvecklad kollektivtrafik med mindre bussar.
- Ungdomarna som vill åka slalom på ex. Sportlovet tas upp av bussen som tar dem till och från backen i Vemdalen.
- Jag önskade att tågbiljetten skulle vara billigare så att mina barn kommer och hälsar på oftare.
- År 2022 ser vi att vi åker med elbuss med anknytning till Röjan. Via en app beställer vi en förarlös, autonom buss som tar oss hemifrån och till Röjan. Helt fossilfri buss och utvecklad tågtrafik. En enorm solcellsanläggning finns också i området som kan försörja elbussarna.
- År 2002 har vi plustrafik och en områdesstyrd trafik som beställs när resenären önskar resa. Taxichauffören kunde kombinera resenärer som samåkte. Beställningscentral behövs för att samordna detta.

Sammanfattning:

Viktigt att se utanför boxen och jobba för hållbara lösningar. Tågtrafiken måste utvecklas. Svårare att fixa tågtrafiken för Sundsvallsbor. Trafik från Sundsvall och Ånge måste också tas i beaktan.

Ordmoln

Snabbtåg, knutpunktröjan, turtäthet, buss, tåg, turtäthet, elbuss till och från röjan, matartrafik, ringlinjen, enkelhet, samåkning, starkastråk, transfer, elbuss, invånare, bilpool, pris, turtäthet, ringlinjen.

FÖRSLAG TILL TRAFIKLÖSNING

Rätan, Klövsjö och Vemdalens kommundelar är i stora delar glest befolkade med långa avstånd. Arbetspendlingen är omfattande och många reser långt till och från arbetet. Bland de svarande på enkäten var den genomsnittliga arbetsresan 44 km enkel väg. Även grundskolebarn reser längre sträckor till och från skolan medan gymnasieelever i stor utsträckning bor inackorderad i Östersund under veckorna. Den särskilda kollektivtrafiken består av sjukresor, färdtjänstresor och skolresor.

Bergs kommun är den kommun i Jämtlands län, efter Krokoms kommun, som har den näst största pendlingen till och från Östersund. Invånare i Bergs kommun har dessutom den längsta körsträcka per person i länet följd av invånare i Härjedalen.

Under vintersäsongen vistas många turister i området både dagsgäster men också veckogäster. 98 % av gästerna kommer med bil då möjligheterna att använda kollektivtrafik är små. Under vintertid finansierar Skistar Snöpendeln som dels transporterar gäster till och från Röjans station men också inom området Vemdalen/Klövsjö enligt tidtabell på en slinga. Skistar finansierar Snöpendeln och gästerna åker gratis med sitt liftkort/Skipass.

I förslag till trafikupplägg utgår vi från det alternativ som vi ser som det mest tilltalande utifrån förstudiens mål att erbjuda kollektivtrafik till och från arbete, service och rekreation för innevånare och företag i Rätan, Klövsjö och Vemdalens kommundelar.

Upplägget baserar sig på en upprustad Inlandsbana och utgår från den tidtabell som Inlandsbanan AB presenterat. I detta förslag är Inlandsbanan, det starka stråket, och övrig trafik anpassad till Inlandsbanans tidtabell. Bakgrunden till förslaget är att samtliga vi intervjuat under utredningens gång pekar på vikten av en upprustad Inlandsbana med tätare och snabbare trafik. Inlandsbanan AB arbetar aktivt med att denna upprustning ska komma till stånd och vi ser inte att vi kan föreslå en innovativ transportlösning med utgångspunkt från Röjan utan Inlandsbanan som stomme.

I det fall Inlandsbanan förblir oupprustad kan upplägget även anpassas till trafiken på linje 46. Turtätheten kommer i det fallet inte att bli lika attraktiv och tillgänglig. Dock blir kostnaden lägre pga. färre turer i slingtrafiken.

När det gäller nuvarande linjetrafik ser vi att linje 46 på sikt kan komma att ersättas av trafik på Inlandsbanan. Detta förutsätter dock att upphandlingen av den s.k. Inlandstrafiken öppnas upp även

för trafiklösningar på tåg. Detta ger betydligt kortare restid samt fördelar både när det gäller tillgänglighet och säkerhet. Dessutom kan tåget transportera ett större antal resenärer.

Utredningen förordar att linje 164 bör finnas kvar, men ses över då den till viss del kan ersättas av Inlandsbanan mellan Åsarna och Östersund. Tidtabellen för linjen kan också behöva ses över för att passa anslutningar i Åsarna till Inlandsbanan. Linje 615 behöver vara kvar i sin nuvarande form då den är anpassad till skolornas ramtider. Ev. skulle den linjen kunna hanteras genom att öppna skolskjutsen och därmed hanteras som den övriga upphandlade skoltrafiken.

Framtida trafik på Inlandsbanan

Förslaget utgår således utifrån en stomlinje på tåg på Inlandsbanan. Tabellen nedan är en tänkt tidtabell efter att upprustning skett av infrastrukturen som möjliggör denna trafik.

Den planerade framtida trafiken på Inlandsbanan¹⁷

	Östersund	Åsarna	Röjan	Sveg	Mora	Anm
Mån-Lör	8:00	8:47	8:57	9:40	10:50	Anslutning från Åre i Östersund. Anslutning till Stockholm i Mora.
Dagligen	13:10	13:57	14:07	14:50	16:00	Anslutning från Sundsvall i Östersund. Anslutning till Stockholm i Mora.
Dagligen	16:45	17:32	17:42	18:25	-	Anslutning från Sundsvall i Östersund.
Söndag	9:15	10:02	10:12	10:55	12:05	Anslutning till Stockholm i Mora

	Mora	Sveg	Röjan	Åsarna	Östersund	Anm
Mån-Lör	-	5:56	6:33	6:43	7:36	Anslutning till Sundsvall i Brunflo
Dagligen	8:30	9:40	10:33	10:43	11:20	Anslutning till Sundsvall i Östersund
Dagligen	13:43	14:53	15:36	15:46	16:33	Anslutning från Stockholm i Mora. Anslutning till Sundsvall i Brunflo.
Dagligen	17:42	18:52	(19:43)	-	-	Anslutning från Stockholm i Mora. Angör Röjan under vintersäsong.
Söndag	-	7:10	7:53	8:03	8:50	Anslutning till Sundsvall i Östersund

En resa Östersund - Mora tar 2 timmar och 50 minuter att jämföra med dagens drygt 5 timmar. Inlandsbanan ersätter linje 46, den s.k. Inlandstrafiken, söderut.

¹⁷ Ulf Jaarne, Inlandsbanan 181009, tidtabellen anger cirka tider.

Transportförslag 1: Rätan-Röjan-Klövsjö-Storhogna-Vemdalen

För att tillfredsställa behovet att ta sig in till och från stomlinjen Inlandsbanan samt mellan olika orter inom det aktuella området, är förslaget en förbindelse som trafikeras av två fordon som går i trafik hela dagen med en fast tidtabell vid Röjan station, anpassad till Inlandsbanans tågtidtabell. Trafiken är uppbyggd i slingor vilket innebär att bussen avgångstider anpassas till när den behöver vara vid Röjan station och vilket upphämningsbehov som finns för just för den turen. Resenärerna bestämmer själva var de vill bli hämtade och lämnade inom reseområdet. Reseområdet får definieras av lokalbefolkningen genom Rätansbygdens byalag som har lokalkännedom. Fordonet har hög framkomlighet och kan ta sig in på mindre vägar och in på gårdar. Det finns ingen åldersgräns utan alla får åka. Slingorna går mellan Rätan -Röjan station – Klövsjö – Storhogna – Vemdalskalet – Vemdalen och i motsatt riktning. Bussen är anropsstyrd s.k. Flextrafik och angör endast de hållplatser som förbeställts.

Det behov vi vill tillfredsställa med denna trafik är:

1. Rätan-Röjan i anslutning till tåg i båda riktningarna.
2. Röjan-Destination Vemdalen i anslutning till tåg i båda riktningarna.
3. Rätan-Destination Vemdalen för att passa skidåkning helger och lov (kopplat till anslutning från Ånge till Rätan)
4. Arbetspendling

Föreslagen tidtabell

	Rätan	Röjan	Klövsjö	Kommentar
Mån-Lör		06:33		Tåg Norrut
Mån-Lör		08:57		Tåg Söderut
Dagligen		10:33		Tåg Norrut
Dagligen		14:07		Tåg Söderut
Dagligen		15:36		Tåg Norrut
Dagligen		17:42		Tåg Söderut
Dagligen		(19:43) *		Tåg Norrut
Söndag		07:53		Tåg Norrut
Söndag		10:12		Tåg Söderut

* Angör enbart Röjan station under vintersäsongen.

Transportförslag 2: Rätan-Ånge

Bland de intervjuade är efterfrågan stor för trafik mellan Rätan och Ånge för att ansluta till Norrtågs avgångar i Ånge. Denna trafik måste samordnas med Din Tur i Västernorrland. Dagens bussar, linje 615, är anpassad till skolornas ramtider och går i motsatt riktning mot föreslagna bussar.

Det behov vi vill tillfredsställa med denna trafik är:

1. Arbetsresor till Ånge och Sundsvall, vardagar

2. Rekreationsresa till Sundsvall, lördag
3. Buss för skidåkning från Ånge – Destination Vemdalen

Det är viktigt med anslutning till Norrtågs avgångar i Ånge till och från Sundsvall. För skidbussarna från Ånge på helgerna finns tyvärr ingen lämplig tåganslutning idag från Sundsvall. I detta förslag fokuserar vi enbart på en bussförbindelse till Vemdalens skidområden på söndagar. Söndagar är stugbyttardag i Vemdalen och skidområdet bjuder de mer lokalt boende på fin åkning med färre skidåkare. Den föreslagna turen är anpassad efter Inlandsbanans tidtabell i Röjan och kan eventuellt köras även under skollov.

Vi tänker oss för denna bussförbindelse en anropsstyrd linjetrafik vilket innebär att fordonstorleken anpassas efter antal resenärer och går enbart då verkligt behov finns.

Föreslagen tidtabell

	Röjan*	Rätan	Ånge Ank	Ånge Avg	Sundsvall	Kommentar
Mån-Fred	-	6:40	8:25	8:35	9:53	Ansluter till Norrtåg i Ånge. ARBETSPENDLING
Lördag	-	6:40	8:25	8:35	9:53	Rekreation till Sundsvall. SERVICERESOR
Söndag	15:36*	15:55	17:40	17:41	19:00	TURISTRESOR

	Sundsvall	Ånge Ank	Ånge Avg	Rätan	Röjan*	Kommentar
Mån-Fred	16:27	17:43	17:55	19:40	-	Ansluter till Norrtåg i Ånge. ARBETSPENDLING
Lördag	16:27	17:43	17:55	19:40	-	Rekreation till Sundsvall. SERVICERESOR
Söndag	-	-	09:05	09:50	10:12*	TURISTRESOR

* Sträckan Röjan station – Rätan trafikeras av slingtrafiken i transportförslag 1.

KARTA NUVARANDE TRAFIK



KARTA FÖRESLAGEN TRAFIK



KOSTNADSBERÄKNING

För en testperiod av 3 år uppskattar vi att efterfrågan av den nya trafiken kommer att vara expansiv och räknar därför med att efterfrågan år 1 är 30 % av turerna, år 2: 60 % och år 3: 90 %. Utifrån denna uppskattning blir kostnaderna följande:

År 1: 1 384 902 kr

År 2: 2 769 805 kr

År 3: 4 154 706 kr

I denna kostnadsbild ingår en trafiklösning för Rätan-Ånge t/r dagligen samt en slingtur Rätan – Röjan – Klövsjö – Storhogna – Vemdalen sex gånger dagligen, med en extra tur under vintersäsongen. Administrativt stöd är också inräknat. Kostnaden mellan Rätan – Ånge är beräknad på hela kostnaden, trots att endast ca 28 % är trafik i Jämtlands län. Under en testperiod ser vi dock att hela sträckan måste finansieras i projektet.

Beräkningen går enkelt att justera om man gör andra antaganden utifrån efterfrågan av trafiken.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSBERÄKNING

Stomlinje Inlandsbanan

Denna kostnad måste hanteras utanför denna förstudie. Kostnaden för upprustningen hanteras i dialog mellan Inlandsbanan och Trafikverket. Utgångspunkten för den här rapporten är att Inlandsbanan rustas upp och att en utökad trafik jämfört med idag därmed möjliggörs. I det fall Inlandsbanan på sikt kommer att ersätta dagens busstrafik på linje 46, kommer även Trafikverkets Rikstrafikstöd tillfalla tågtrafiken.

Övriga transportförslag

Ett införande av anropsstyrd områdestrafik är svår att kostnadsberäkna. Komplexiteten ligger i att vi idag inte känner till den verkliga efterfrågan på trafik om alla ges möjlighet att resa. Eftersom varje resa innebär en marginalkostnad påverkas totalkostnaden i väsentligt hög grad av hur många som reser. Den enda möjligheten att få veta vad anropsstyrd områdestrafik i verkligheten kostar är att införa trafiken på prov i ett område och studera utfallet och se på vilken nivå som resandet och kostnaderna stabiliserar sig över tid. En relativt god uppfattning kan man rent teoretiskt få genom att studera områden där områdestrafik redan finns infört. Varje område är i detta avseende givetvis unikt och resandet varierar även med attraktiviteten i det utbud som erbjuds.

Beräkningen har baserats på tre olika efterfrågescenarier som vi har översatt till år 1, 2 respektive 3:

- Låg: Efterfrågan uppgår till 30 % av turerna
- Medel: Efterfrågan uppgår till 60 % av turerna
- Hög: Efterfrågan uppgår till 90 % av turerna

Beräkningsförutsättningar:

- Buss i linjetrafik kostar 22,50 kr/km i rörlig kostnad.¹⁸
- Anropsstyrd bil (taxi) kostar 17 kr/km i rörlig kostnad.¹⁹

TRANSPORTFÖRSLAGEN

Observera att första delen av beräkningarna avser en tur. Kostnaden är multiplicerad med totalt antal turer per dag i slutet av varje transportförslag.

Transportförslag 1: Rätan – Klövsjö – Storhogna – Vemdalen via Röjan station

De olika trafikeringssträckorna:

Röjan station och Vemdalen by, via Klövsjö är 43 km

Röjan station och Vemdalsaskalet, via Klövsjö är 34 km

Röjan station och Klövsjö by är 14 km

Röjan station och Utanbergsvallarna, vägskalet är 8 km

Rätansbyn och Röjan station är 13 km.

Beräkningen har delats upp i två perioder.

Period 1 – Under lågsäsong

Period 2 – Under skidsäsongen då skidbussarna snurrar mellan skidorterna.

Period 1

Utgångspunkten för följande beräkning är en körsträcka på 47 km per tur (34 + 13) då den ska tillfredsställa resande både till och från tåget. Vemdalsaskalet är den "gyllene medelvägen" då vissa turer enbart går till Klövsjö medan andra går hela vägen till Vemdalen by. För detta upplägg krävs två fordon vilket ger en sammanlagd reslängd på 94 km.

- Anropsstyrd trafik, efterfrågan låg:

$30\% * 94 \text{ km} * 17 \text{ kr/km} * 250 \text{ dagar} = 119\ 850 \text{ kr/år/tur}$

- Anropsstyrd trafik, efterfrågan medel:

$60\% * 94 \text{ km} * 17 \text{ kr/km} * 250 \text{ dagar} = 239\ 700 \text{ kr/år/tur}$

- Anropsstyrd trafik, efterfrågan hög:

$90\% * 94 \text{ km} * 17 \text{ kr/km} * 250 \text{ dagar} = 359\ 550 \text{ kr/år/tur}$

- Linjetrafik utan förbeställning:

$94 \text{ km} * 22,5 \text{ kr/km} * 250 \text{ dagar} = 528\ 750 \text{ kr/år}$

¹⁸ Länstrafikens nuvarande småbilsavtal, Danny Algotsson, Länstrafiken, mail 181126

¹⁹ Uppskattad utifrån uppgifter från en trafikoperatör med tillägg av marginal för miljöbränsle, gäller upp till 8 passagerarfordon

Period 2

Under skidsäsongen behöver denna slinga enbart trafikera sträckan Rätan – Utanbergsvallarna vägska, via Röjan station. Det innebär en sträcka på 21 km. Med två fordon innebär det en sträcka på 42 km.

- Anropsstyrd trafik, efterfrågan låg:
 $30\% * 42 \text{ km} * 17 \text{ kr/km} * 115 \text{ dagar} = 24\,633 \text{ kr/år/tur}$
- Anropsstyrd trafik, efterfrågan medel:
 $60\% * 42 \text{ km} * 17 \text{ kr/km} * 115 \text{ dagar} = 49\,266 \text{ kr/år/tur}$
- Anropsstyrd trafik, efterfrågan hög:
 $90\% * 42 \text{ km} * 17 \text{ kr/km} * 115 \text{ dagar} = 73\,899 \text{ kr/år/tur}$
- Linjetrafik utan förbeställning:
 $42 \text{ km} * 22,5 \text{ kr/km} * 115 \text{ dagar} = 108\,675 \text{ kr/år}$

Den totala kostnaden för detta transportförslag (baserat på 6 turer per dag under lågsäsong och sju turer dagligen under högsäsong)

- Anropsstyrd trafik, efterfrågan låg: 891 531 kr/år
Period 1: 719 100 kr, Period 2: 172 431 kr
- Anropsstyrd trafik, efterfrågan medel: 1 783 062 kr/år
Period 1: 1 438 200 kr, Period 2: 344 862 kr
- Anropsstyrd trafik, efterfrågan hög: 2 674 593 kr/år
Period 1: 2 157 300 kr, Period 2: 517 293 kr

Transportförslag 2: Rätan – Ånge

När det gäller denna trafik är utgångspunkten att majoriteten av resenärerna reser hela sträckan. Sträckans längd är 84 km, varav 24 km inom Jämtlands län, sträckan mellan Rätan och Överturingen.

- Anropsstyrd trafik, efterfrågan låg:
 $30\% * 84 \text{ km} * 17 \text{ kr/km} * 365 \text{ dagar} = 156\,366 \text{ kr/år/tur}$
- Anropsstyrd trafik, efterfrågan medel:
 $60\% * 84 \text{ km} * 17 \text{ kr/km} * 365 \text{ dagar} = 312\,732 \text{ kr/år/tur}$
- Anropsstyrd trafik, efterfrågan hög:
 $90\% * 84 \text{ km} * 17 \text{ kr/km} * 365 \text{ dagar} = 469\,098 \text{ kr/år/tur}$
- Linjetrafik utan förbeställning:
 $84 \text{ km} * 22,50 \text{ kr/km} * 365 \text{ dagar} = 689\,850 \text{ kr/år/tur}$

Den totala kostnaden för detta transportförslag, baserat på 2 turer dagligen är

- Anropsstyrd trafik, efterfrågan låg: 312 732 kr/år
- Anropsstyrd trafik, efterfrågan medel: 625 464 kr/år
- Anropsstyrd trafik, efterfrågan hög: 938 196 kr/år

Administrativt stöd

Kostnaden för administrativt stöd är svår att kalkylera och beror helt på vilket trafikkoncept och affärsmodell som tillämpas. Erfarenheter från andra län tyder på att kostnaden för beställningsfunktion och planeringssystem liksom kundservice och uppföljning uppgår till omkring 15–20 % av trafikeringskostnaden. Generellt gäller att de administrativa kostnaderna är lägre då enklare former av anropsstyrd trafik tillämpas och högre för flexiblare former av anropsstyrd trafik där trafiken inte baseras på någon fast linjesträckning.²⁰ Då föreliggande förslag är kopplat till fasta hållplatser och linjesträckningar räknar vi med den lägre kostnaden för administrativt stöd med 15%.

Enligt denna schablon innebär det att kostnaden för att administrera trafiken för transportförslag 1 och 2 är

År 1: 180 639 kr

År 2: 361 279 kr

År 3: 541 918 kr

FRÅGOR SOM BEHÖVER BELYSAS YTTERLIGARE

För att få fler att välja att resa kollektivt så krävs också att den omliggande infrastrukturen fungerar. För den som inte bor i direkt anslutning till hållplatserna är det viktigt att det finns möjlighet att parkera sin bil för att byta till tåg eller buss. Den infrastrukturen behöver belysas ytterligare.

För att kunna skapa en hög kostnadseffektivitet så krävs en användarvänlig beställningsfunktion där resenären kan få information om resan, beställa och betala den. Det kräver ett ruttlägnings- och planeringssystem som kan samordna trafik och också olika trafikslag även tillgänglig i en mobilapp.

Reglemente för flextrafik och vilket upptagningsområde som ska gälla behöver belysas ytterligare.

²⁰ Landsbygdstrafik med anropsstyrd trafik, Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting, 2017 (TN 2016–1633)

SLUTSATSER OCH DISKUSSION

Att erbjuda relevant trafik på landsbygden är en stor utmaning då det är svårt pga. avstånd att dra busslinjer nära dem som bor där och att också säkerställa en grundläggande tillgänglighet. Syftet med projektet har varit att undersöka förutsättningarna för att utveckla kollektivtrafik i Vemdalen, Klövsjö och Rätans kommuner och att det vid dess slut skall finnas minst ett kostnadsberäknat förslag till transportsystem att ta ställning till för konkret drift. Förslaget har i föreliggande rapport redovisats med kunskapsunderlag, analyser och de ställningstaganden som i övrigt lett fram till föreslagna transportlösningar.

I Jämtlands län pågår en omfattande arbetspendling till framför allt arbetsplatser i Östersund. Den kollektivtrafik som erbjuds idag, längs med riksväg 45, är inte tillräcklig och inte heller attraktiv för arbetspendlare. Av de som dagligen pendlar mellan kommunerna är det bara en mindre andel som idag använder sig av kollektivtrafiken vilket tillgänglig statistik visar på. De boende i området som svarat på enkäten upplever att nuvarande kollektivtrafik inte svarar upp mot de behov som finns. En övervägande majoritet tror också att en utbyggd och tillgänglig kollektivtrafik är viktig för en fortsatt utveckling av bygden och en ökad tillväxt.

Tillgängligheten på delar av länets vägar har de senaste åren fått en betydande restidsförsämring och begränsningar i form av hastighetskameror vilket kommer på sikt komma att bidra till att förlänga restiden ytterligare. En grundorsak till fler hastighetskameror är i grunden den att Europaväg 45 inte håller den standard som krävs för högre hastigheter. Det rimmar dåligt med de politiska styrdokumenterna för regionen där landsbygden i Jämtlands län lyfts fram som en attraktiv boendemiljö. För att landsbygden ska upplevas som attraktiv krävs dock att det finns en bra infrastruktur så att även mer perifert liggande områden kan bibehålla och öka sin attraktionskraft.

Mycket talar för att starka stråk är en lösning för att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ till bilen. Att upprätta starka stråk, genom att ha täta turer och att rätta ut linjer, så går resan snabbare än om linjen kör in i flera bygder. Att rätta upp busslinjer är av stor betydelse där också järnvägen kan bidra till ett starkt och konkurrenskraftigt stråk. Snabba resor lockar till sig resenärer och kan minska på bilåkandet. Uträtning av linjer kan förstås också få negativa konsekvenser för dem som får längre avstånd till en hållplats vilket kan innebära att trafiken förlorar dessa kunder. I en bygd som Rätan, Klövsjö och Vemdalen har de allra flesta resenärerna relativt långt till en hållplats och till ett starkt stråk. Samtidigt finns det starka stråket där i form av järnvägen men som idag inte har den kapacitet som krävs för att vara konkurrenskraftig i form av en bra tidtabell och snabba restider.

För Jämtlands län är besöksnäringen en basnäring och en väl fungerande infrastruktur är viktigt för att kunna vidareutveckla attraktiva besöksmål. De flesta av länets gäster kommer till destinationerna i egen bil. Även här, liksom för arbetspendlaren, är restiden en allt viktigare faktor. Med justerade hastighetsgränser, med hänsyn till rådande standard på länets vägar, kommer även länets besökare få en försämrad tillgänglighet vilket leder till ökade restider som på sikt kan komma påverka viljan att besöka destinationerna. Allt fler boende i storstadsregionerna väljer dessutom att inte ta körkort och för att fortsätta utveckla hållbara destinationer i världsklass behövs därför kollektivtrafiken till destinationerna utvecklas så de upplevs attraktiv och konkurrenskraftig gentemot bilen.

Tåget är i de allra flesta fall det kollektiva transportsätt som belastar miljön minst av alla transportmedel. Järnvägstrafiken svarar för mindre än en procent av transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid. Tåg är också det säkraste sättet att transportera sig på och med tanke på det stora bilberoendet i området och att det sker många trafikolyckor längs med sträckan så är det många aspekter som pekar på att fokus borde ligga på att stärka järnvägen som ryggrad för kommunikationer inom området. Potentialen torde vara betydande att få en överflyttning från bil till tåg med fler avgångar och kortare restider.

I en studie från 2017 med Inlandsbanan AB som beställare, undersöktes förutsättningarna att återinföra reguljär kollektivtrafik på Inlandsbanan med fokus på arbetspendling och att utveckla det turistiska resandet. Inlandsbanans långsiktiga mål är att minska restiden och samtidigt avstånden i inlandet och att visa att fungerande tågförbindelser med modern infrastruktur behövs i inlandet. En förutsättning är dock en upprustning och den dialogen pågår för närvarande mellan Inlandsbanan och Trafikverket. I studien påvisade Inlandsbanan att det är samhällsekonomiskt lönsamt att föra över den interregionala trafiken på linje 46, från buss till järnväg. De avgörande samhällsekonomiska vinsterna är den förkortade restiden samt den ökade trafiksäkerheten med minskat antal olyckor.

I rapporten diskuteras samhällets möjliga kostnadsbesparingar vid en samordning av de särskilda persontransporterna. I beräkningar från Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) har man uppskattat en kostnadsbesparing på 30 % vid en överflyttning av resor från särskild till allmän kollektivtrafik. Det finns goda skäl att anta att antalet resor per färdtjänstberättigad kommer att öka. Framtidens färdtjänstkunder kommer sannolikt vilja resa mer och för att kunna använda de samhällsbetalda resorna som en stomme i en flextrafik bör de samordnas på bättre sätt än vad den görs idag. Att samordna särskild kollektivtrafik med allmän kollektivtrafik kan också bidra till att resan mellan hemmet och knutpunkten blir så smidig som möjligt. Detta kan göras genom att exempelvis skolskjutsar görs öppna för allmänheten och också sökbara i reseplaneraren. Det finns goda exempel runt om i landet som ex. Kuxabussarna i Ockelbo där man framgångsrikt samordnat trafiken och på det sättet gjort den mer tillgänglig och kostnadseffektiv eftersom flera organisationer delar på kostnaderna för trafiken. Det är också effektivt ur ett kundperspektiv eftersom flera resenärsgupper har möjlighet att resa.

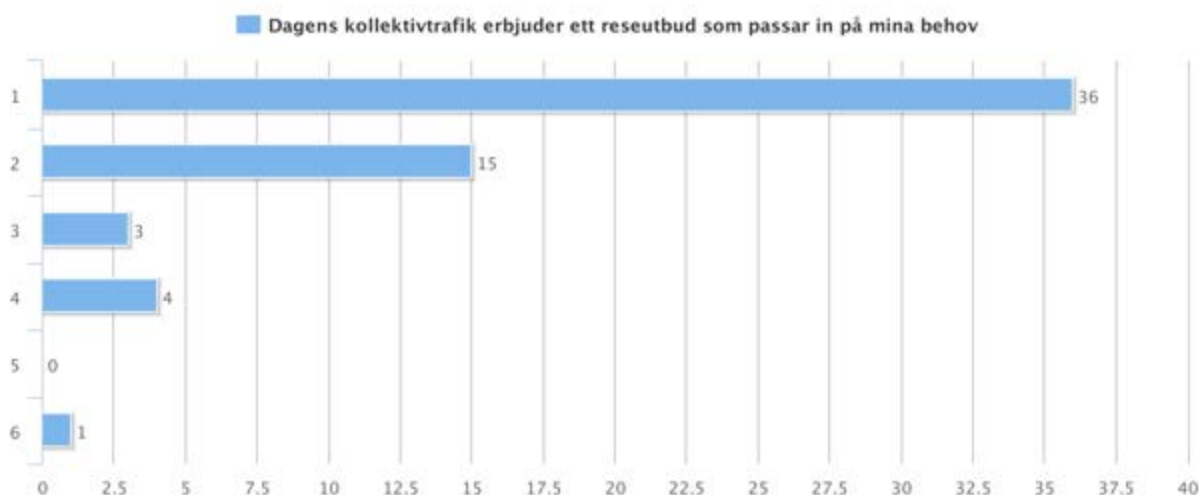
För att på sikt kunna utveckla kollektivtrafik inom området krävs nya lösningar och koncept. Trafiken behöver bli mer behovsstyrd och effektiv. De åtgärder som presenterats i den här rapporten innebär en mer utvecklad och flexibel anropsstyrd trafik mellan huvudstråken och också mellan orter och nodpunkter i de aktuella kommundelarna med Inlandsbanan som ryggrad. För att tillfredsställa behovet att ta sig till och från stomlinjen Inlandsbanan samt mellan olika orter inom det aktuella området, föreslår vi en trafik som trafikeras av två fordon som går i trafik hela dagen med en fast tidtabell vid Röjan station, anpassad till Inlandsbanans tågtidtabell. Det är bara en början. Genom att tänka och agera mer flexibelt från trafikhuvudmän, företag och boende inom området så finns alla möjligheter att utveckla en flextrafik där också de särskilda persontransporterna kan samordnas med övrig trafik med syfte att erbjuda en mer hållbar, tillgänglig, kostnadseffektiv och attraktiv trafiklösning.

BILAGA 1 - ENKÄTUNDERSÖKNINGEN

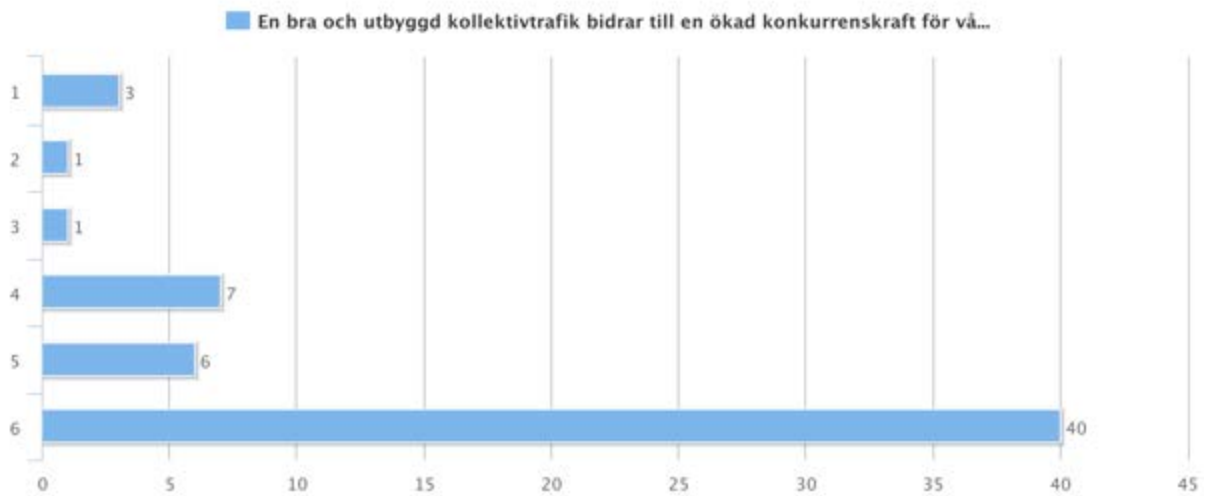
En webbenkät har genomförts i syfte att tydliggöra pendlares vardag och behov. Undersökningen skickades ut via sociala medier, exempelvis i samåkningsgrupper och bygrupper, för att nå ut till så många som möjligt. Vi har fått in 60 svar vilket gör att vi bedömer att vi kan dra vissa slutsatser utifrån detta. Undersökningen är inte vetenskapligt genomförd i den bemärkelsen att urvalet har varit slumpmässigt. Undersökningen ger oss mer en inledande uppfattning samt lägger grund för större undersökningar.

Hur skulle du bedöma följande?

Dagens kollektivtrafik erbjuder ett reseutbud som passar in på mina behov



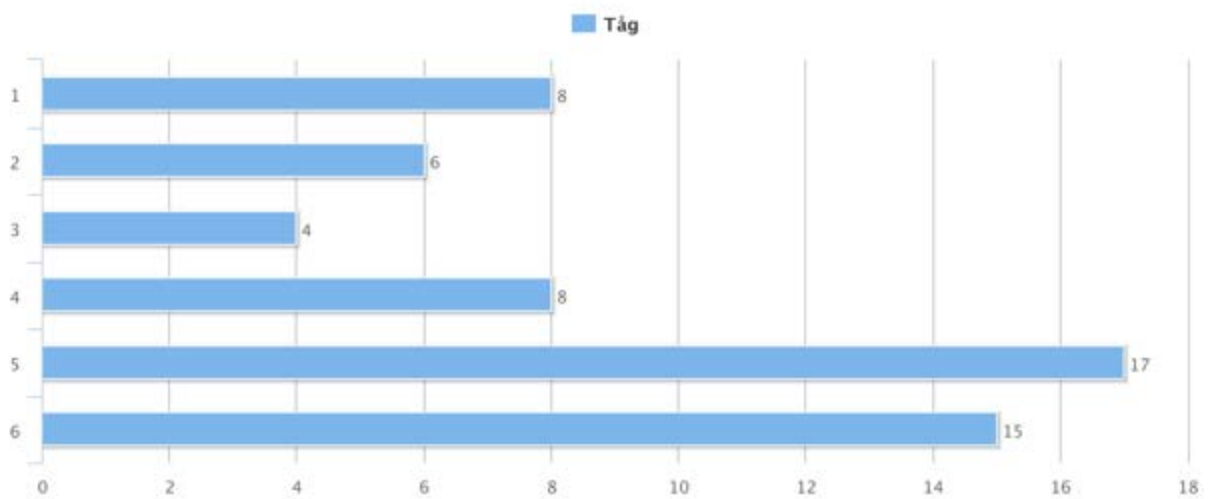
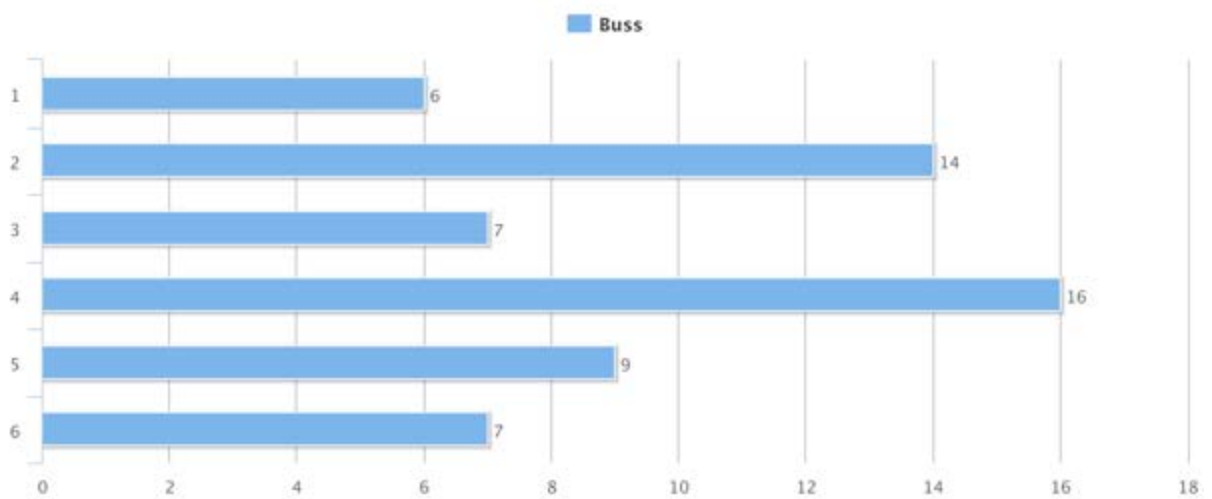
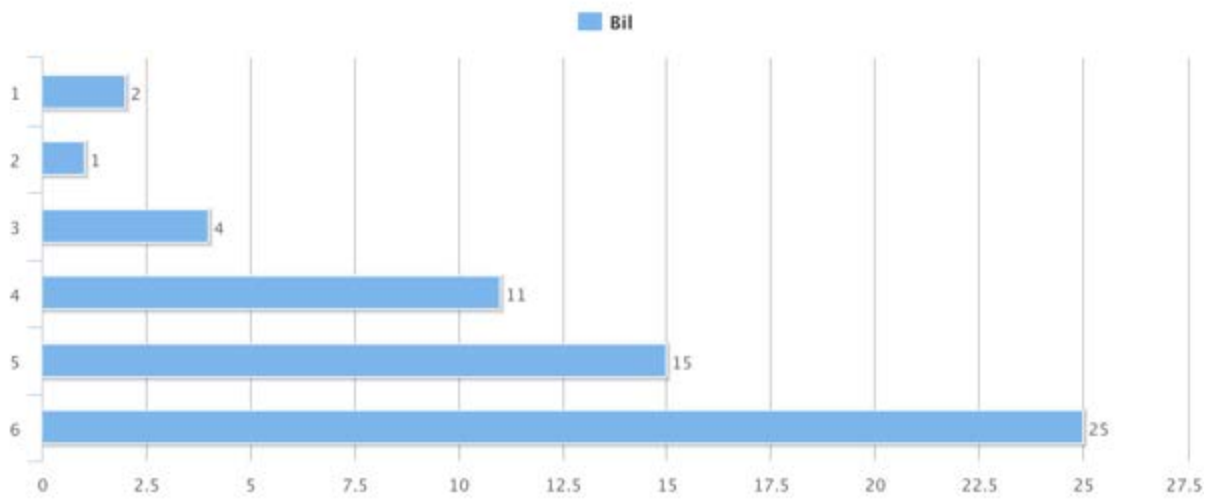
En bra och utbyggd kollektivtrafik bidrar till en ökad konkurrenskraft för vår bygd



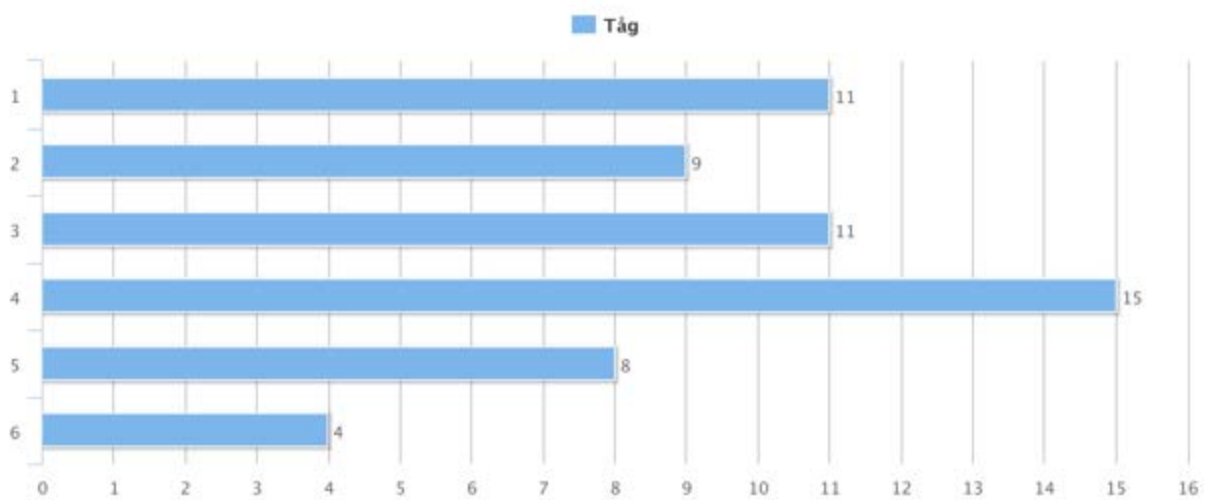
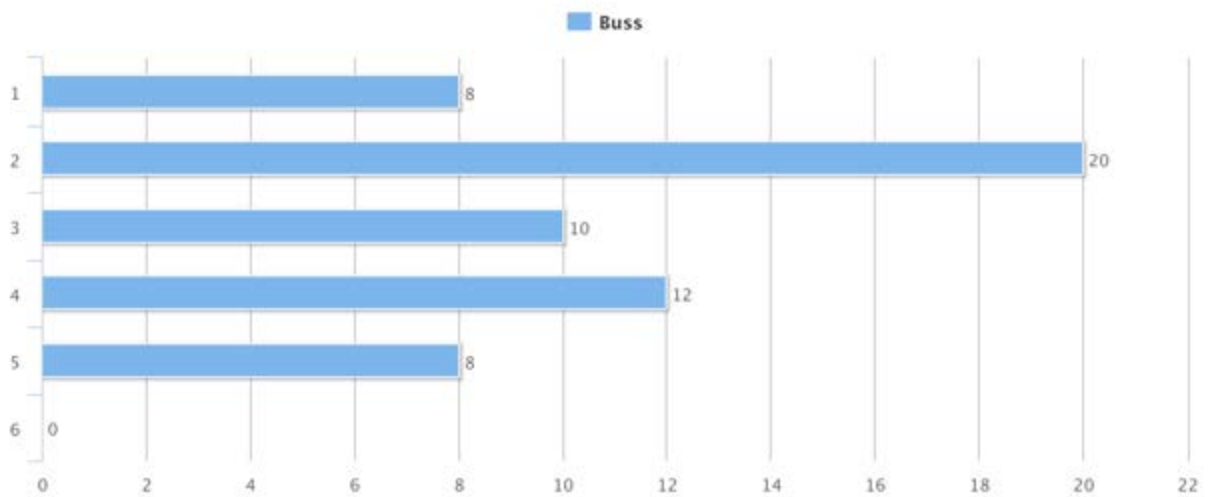
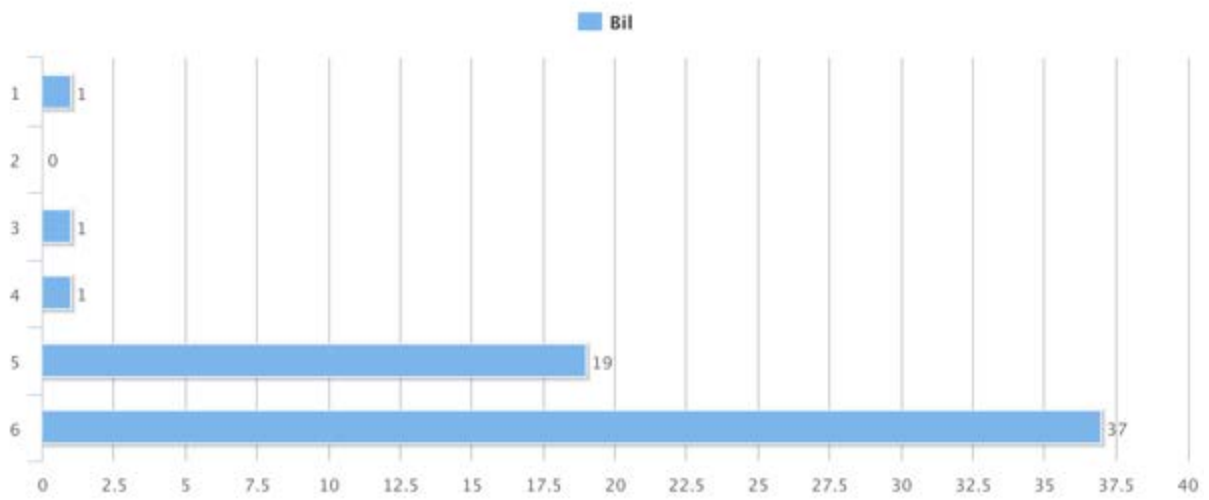
Vår bygds tillväxt är beroende av bättre möjlighet till snabb och bekväm arbetspendling



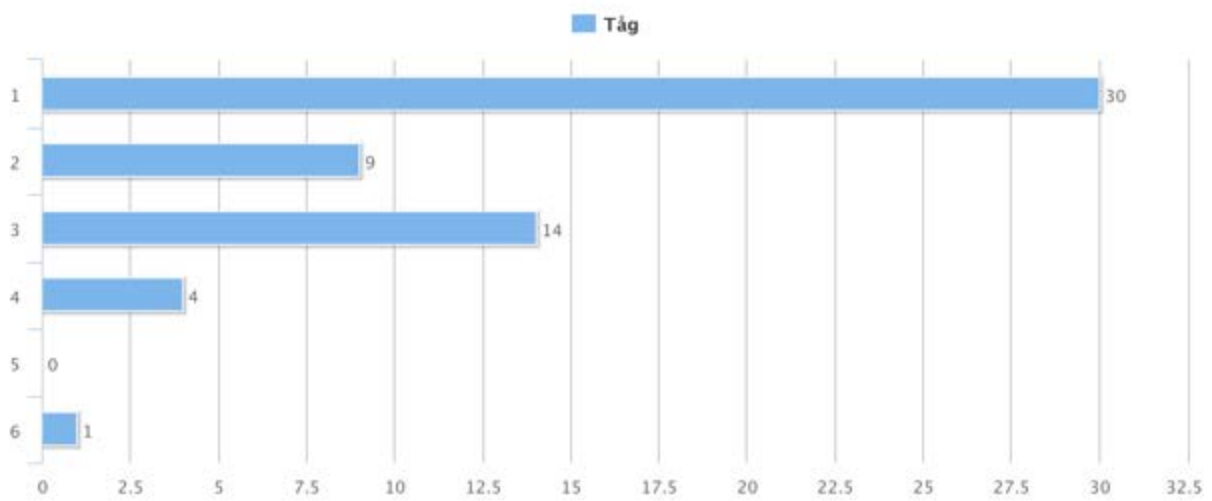
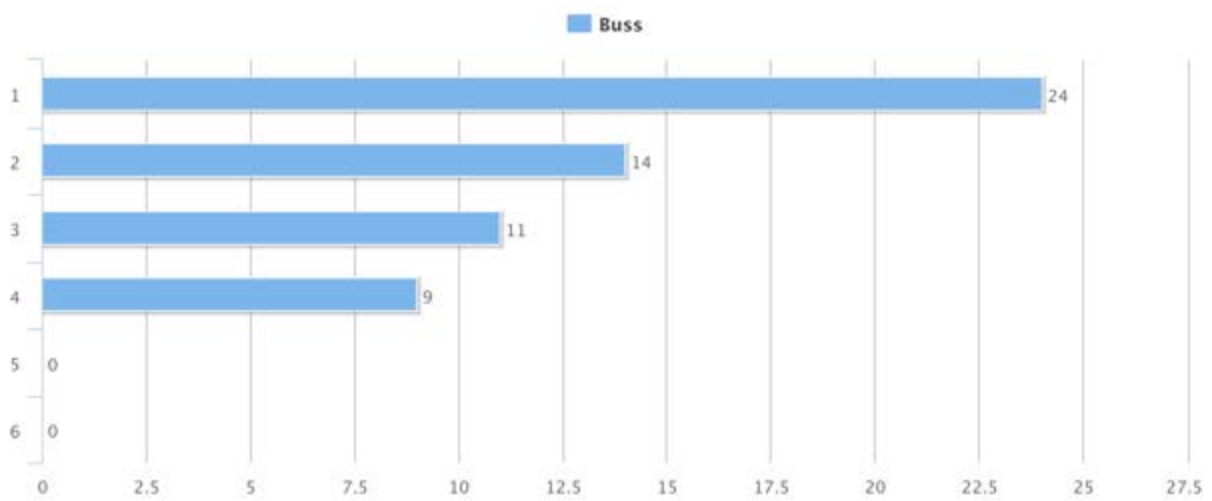
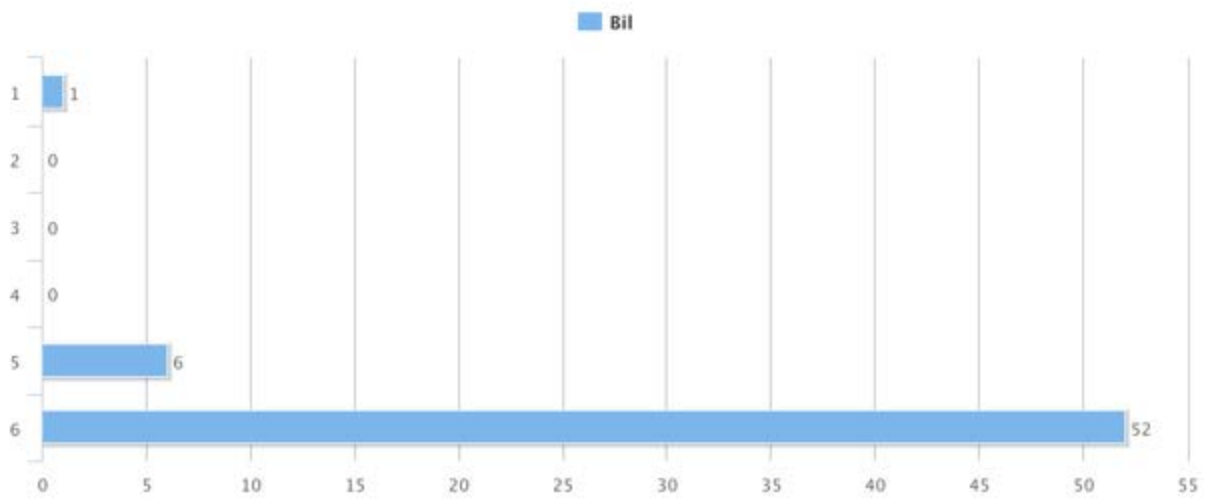
På en skala från 1–6, där 1 är inte nöjd och 6 är väldigt nöjd, hur väl tycker du att följande resesätt uppfyller kraven om bekvämlighet?



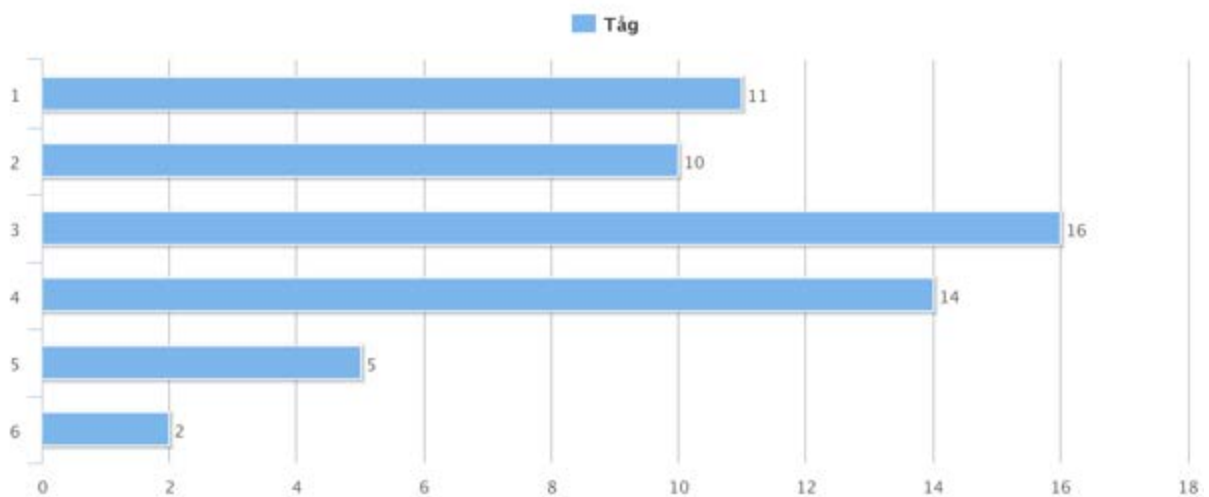
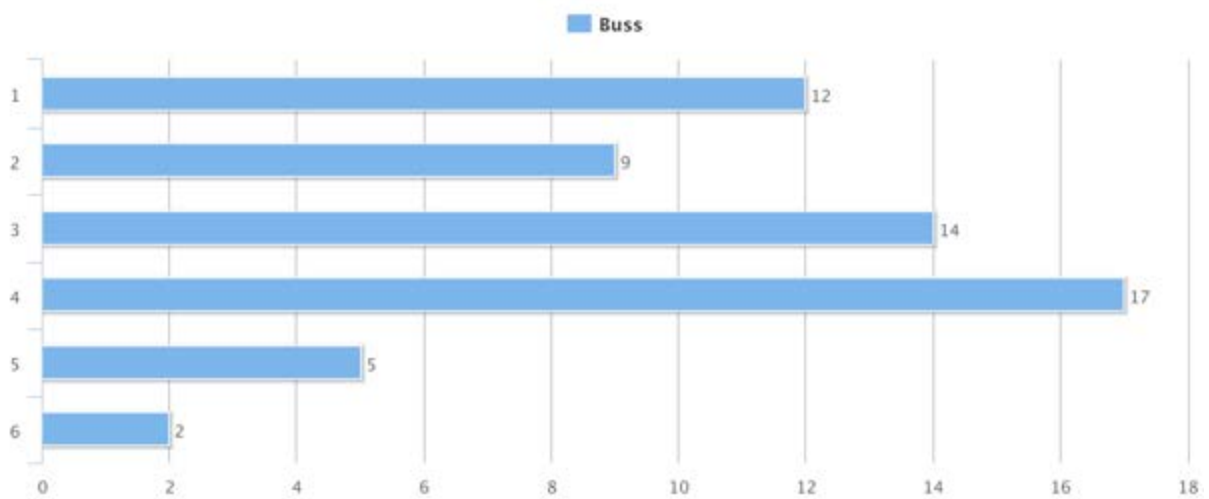
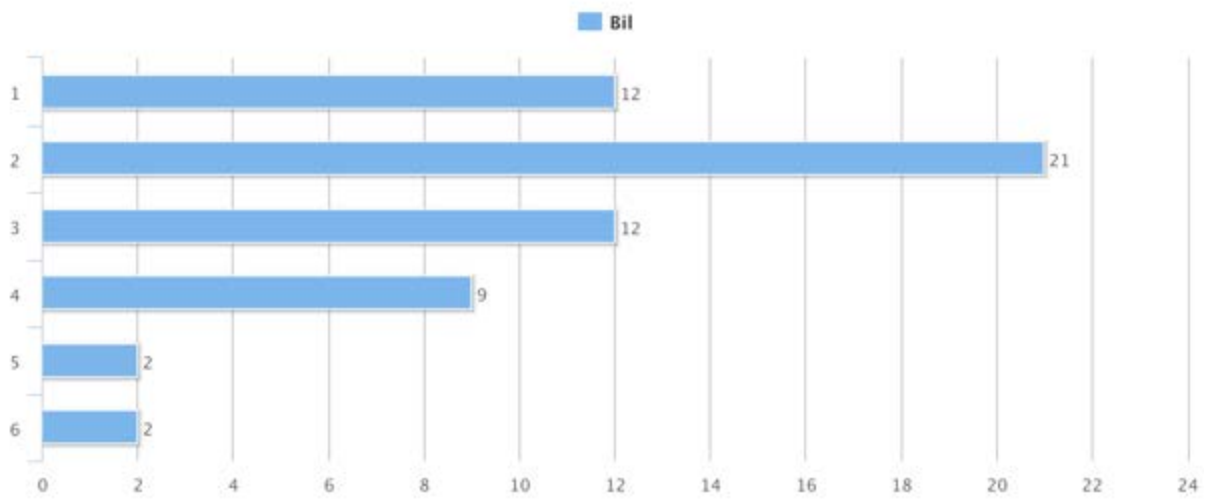
På en skala från 1–6, där 1 är inte nöjd och 6 är väldigt nöjd, hur väl tycker du att följande resesätt uppfyller krav om snabbhet



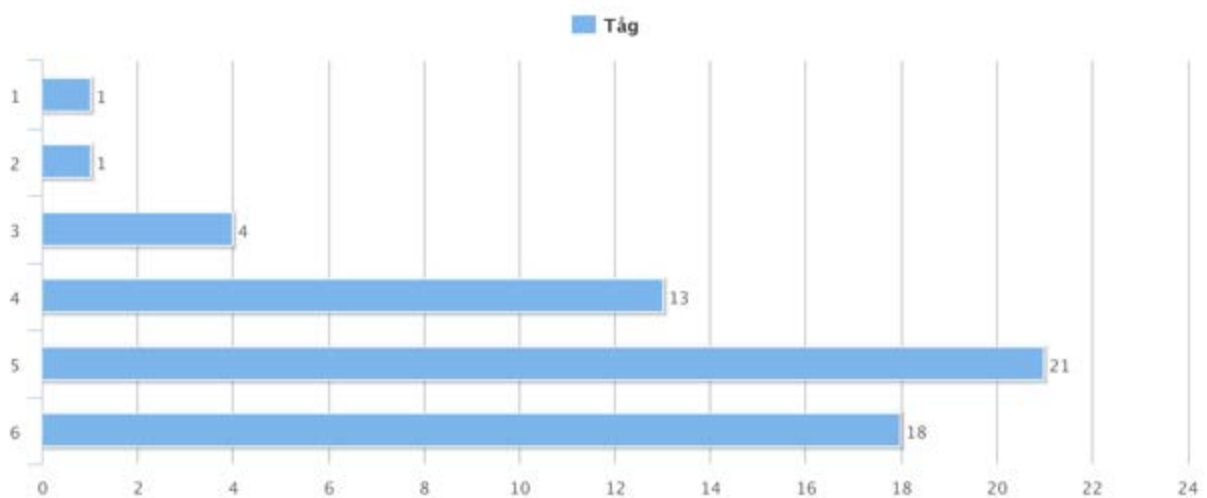
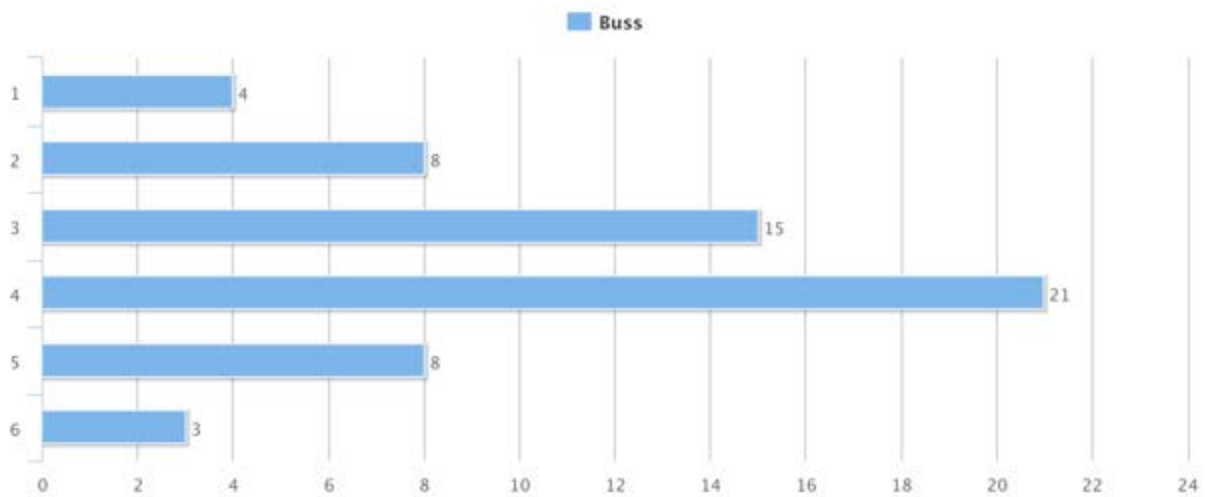
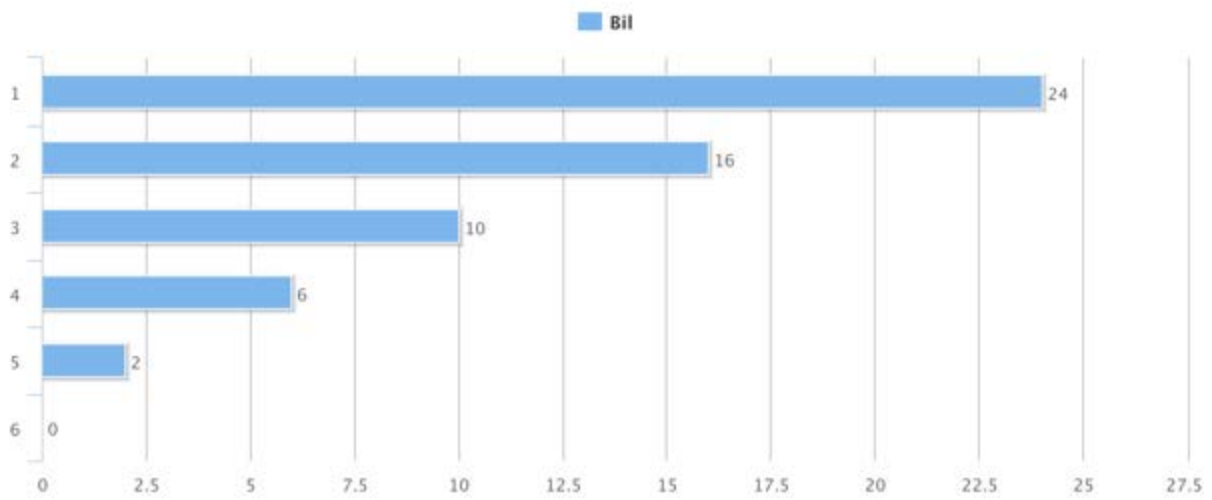
På en skala från 1–6, där 1 är inte nöjd och 6 är väldigt nöjd, hur väl tycker du att följande resesätt uppfyller kraven om flexibilitet?



På en skala från 1–6, där 1 är inte nöjd och 6 är väldigt nöjd, hur väl tycker du att följande resesätt uppfyller krav om pris?



På en skala från 1–6, där 1 är inte nöjd och 6 är väldigt nöjd, hur väl tycker du att följande resesätt uppfyller kraven om miljö?



Vilka kollektivtrafiklösningar ser du skulle kunna bidra till arbete, service och rekreation för invånare och företag i Rätans, Klövsjö och Vemdalens kommundelar?

- Snabbtåg på inlandsbanan. Många avgångar och stanna på att kunna bidra till arbete, service och rekreation utvalda orter men inte ett mjökpallståg
- Bättre bussförbindelser mellan Åsarna, Klövsjö Vemdalskalet och Vemdalen. En lokalbuss som inte går en gång per dag utan gärna flera i båda riktningarna så att man faktiskt kan bo i en ort och jobba i en annan. Man borde även förbättra trafiken in mot Östersund, gärna fler tider men annars se över de rider som finns idag och göra om så tiderna är pendlingsanpassade för jobb.
- Fler, mer anpassade och billigare busslinjer
- Oftare tåg el buss till och från Östersund
- Reser inte nu men vill kunna flytta upp när möjlighet till arbete/studier? kollektivt resande finns
- Buss mellan Klövsjö och Svenstavik MYCKET oftare, gärna billigare än att ta bilen såklart... När man jobbar kvällar, helger och dag om vartannat är det svårt att kunna ta buss.
- Bättre möjlighet till arbetspendling mot Svenstavik/Östersund
- Pendlingstrafik på Inlandsbanan
- Samåkning, bättre buss avgångar, anslutning till tåg i Åsarna
- More flexible telephone busses
- Pendel i form av tåg. Fyra avgångar per dag mot Ösd och kunna bidra till arbete, service och rekreation hem.
- Daglig och året runt Tåg från Röjan station till att kunna bidra till arbete, service och rekreation Östersund/Stockholm
- Fler bussar/avgångar så man slipper ta bilen till jobbet. Gärna nattbuss från Östersund till Rätansbyn, så man kan gå ut en sväng på stan på en helg.
- Buss och rälsbuss
- Anropstyrd flexibel linjetrafik med taxi och småbussar som ansluter till samtliga stomlinjer (linjebuss 161-164an, linjebuss 46an, Härjedalingen samt Inlandsbanan med flera)
- Pendel Vemdalen by - skalet
Pendel Klövsjö- Skalet (via Katrina)
Båda anpassade till typ kontorstider men tveksam om underlag finns?
Buss från Åsarna/Rätan till Skalet/Hogna m.fl. under vintersäsong (arbetspendling). Tätare bussavgångar på befintlig linje.
Tåg är viktigt för att skapa inkommande trafik/gäster.
- Bättre bussförbindelser mellan byarna, jag jobbar som administratör på bemanningen bergs kommun. Där ser jag tydligt att folk tackar nej till jobb för dom kan inte ta sig på jobbet.
- Ett system där folk kan samåka mer med bil. Vi är få och kunna bidra till arbete, service och rekreation fyller sällan hela bussar.
- Bättre och fler bussförbindelser
- Tex ny väg från Klövsjö till Skålan utefter Lännässjön.
- Tätare avgångar både morgon och kväll, billigare kunna bidra till arbete, service och rekreation kollektivtrafik

- Buss
- Att Inlandsbanan trafikerar Östersund - Mora dagligen, inte bara under vintersäsong. När detta äntligen sker behövs det fler bussförbindelser från Röjan station som kan ta resenärerna till de platser de vill till. Precis som under vintersäsong när Snöpendeln trafikerar sträckan.
- Bussförbindelser
- Fler bussavgångar!
- Fler bussar som går åt det hållet, vi som inte har körkort kan idag inte jobba i Rätan, Klövsö eller Vemdalen
Det borde gå fler bussar åt andra hållet med
- En "arbetartur" fanns förut från Klövsjö till Svenstavik och borde även i framtiden finnas
möjlighet att ta en tidigare buss för att ansluta mot bussar till ÖSTERSUND
- Tåg på inlandsbanan så man kan pendla. En idé är kunna bidra till arbete, service och rekreation anslutningsbussar från rätan och Klövsjö till röjan.
- Fler avgångar, tåg ända fram till Vemdalen gärna tåglinje från Röros-Vemdalen tror jag skulle öka försäljningen enormt för företagen.
- Bussar som går så att man tar sig både fram och åter samma dag och på en tid som är rimlig så man inte behöver många timmars väntetid.
- Fler och billigare busslösningar
- Att det finns en buss som är i Ösd före 09. kunna bidra till arbete, service och rekreation Och kanske 2 turer att välja på under em.
- Tåg från Röjan till Östersund. Oftare turer, jobbar man på sjukhus i t.ex. Östersund kan man inte åka kollektivtrafik. Hinner inte till sin arbetstid.
- Fler tåg till Röjan med anslutningsbussar.
- Två bussturer till från/till Klövsjö kunna bidra till arbete, service och rekreation Mitt på dagen och på kvällen
- Fler bussar, kanske fler små bussar/taxi
- Fler bussförbindelser till ett bra pris
- Fler bussar/ bussförbindelser som gör att man kan ta sig till att kunna bidra till arbete, service och rekreation och från till Klövsjö tex och inte bara Åsarna.
- Någon form av pendlartur så man kan jobba ca 8-17 I kunna bidra till arbete, service och rekreation Östersund
- Buss mellan Vemdalen och Sundsvall, så att man kan veckopendla. Dessutom skulle barnen kunna ta sig emellan utan att ha körkort eller egen bil.
- Buss för att få fler alternativ att ta sig till Östersund. Det går många bussar bara man kommer till Åsarna. Buss mot Rätan- Ånge. Vi har många på jobbet som bor åt det hållet. Även en ökad möjlighet att trasig kollektiv till Sundsvall. I Vemdalen är det brist på boende och ökad kommunikation skulle göra det enklare att hitta personal.
- Fler bussturer mellan Vemdalen och Sveg tur och retur samt kunna bidra till arbete, service och rekreation mellan Hede och Vemdalen.
- Car pool sharing, laddstolpar för elbilar, fler bussar morgon o kunna bidra till arbete, service och rekreation em/tidig kväll.
- Buss som stannar i Vemhån och går till liftområdet i Björnrike och tillbaka alla dagar på skidsäsong. Med jämna mellanrum hela dagen så att det blir möjligt för mig och mina barn

att ta oss till och från backen oberoende av varandra och bil. Då kan jag åka upp till Vemhån utan bil. Härjedalingen fungerar ju utmärkt.

- Fler möjligheter att arbetspendla mellan Vemdalen- Hede, - Sveg o Östersund tor samma dag m vettig tid på arbetet. Mina barn skulle behöva bättre kollektivlösningar från Vemdalen för aktiviteter kvällstid o när skolan slutar tidigt tex.
- Jag skulle vilja ha fler direkttåg från Röjan till Stockholm, året om. Och drömmen skulle ju vara flyg från Hede flygplats till Arlanda eller Bromma.
- Tätare turer
- Anpassade till arbetstider 7–16 eller 8–17
- Busslinga mellan byarna
- Mindre bussar och tätare turer. Men jag behöver bilen för att handla och sköta mina åtaganden. Det kan aldrig kollektivtrafik uppfylla tyvärr beroende på bostadens belägenhet och min ålder!

På vilken ort bor du?

Sammanfattningsvis så bor de svarande på 16 olika orter med koncentration till Vemdalen, Klövsjö och Rätan.

Hur långt i kilometer reser du enkel väg till arbete/studier?

Av de svarande så reser de i genomsnitt dagligen 44,25 km enkel väg.

BILAGA 2 – INTRESSENTANALYS

KÄRNINTRESSETER

(Intressenter med beslutande eller drivande roller i projektet)

- Rätansbygdens byalag (styrelse)
- Jordbruksverket
- Destination Vemdalen

PRIMÄRINTRESSETER

(Intressenter som påverkas i hög grad och därför vill påverka projektet)

- Regionala utvecklingsnämnden
- Inlandsbanan AB (Inlandståg AB)
- Skistar
- Bergs kommun
- Härjedalens kommun
- Boende i området
- Besökare
- Företagare
- Övriga föreningar (Ex vis Klövsjö byförening)

SEKUNDÄRINTRESSETER

(Intressenter med relativt lågt intresse och som troligen inte aktivt kommer att påverka projektet)

- RKM (Regionala kollektivtrafikmyndigheten)
- Länstrafiken (Skolskjutsar och sjuktransporter)
- MIUN
- Övriga kommuner

KARTLÄGGNING

Intressent	Hur påverkas	Hur påverkar
Kärntressenter Rätansbygdens byalag Jordbruksverket Destination Vemdalen	Uppdragsgivare, utsedd att driva frågan Måluppfyllelse Ökar tillgängligheten och attraktivitet till turistorten	Eget engagemang och driv i att utveckla bygden Finansiär Eget engagemang och idéer
Primärintressenter Regionala utvecklingsnämnden Inlandsbanan AB Skistar Bergs kommun Härjedalens kommun Boende Besökare Företagare Andra föreningar	Aktiviteter för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS) Förstärka behovet av persontrafik på Inlandsbanan Möjlighet till nya affärer och nya kundgrupper Infrastrukturen i kommunen förbättras, ökad tillgänglighet och attraktionskraft Infrastrukturen i kommunen förbättras, ökad tillgänglighet och attraktionskraft Ökade möjligheter att åka kollektivt därmed ökad produktivitet. Möjlighet att ta sig till/ från och inom området med kollektiva transportmedel Ökad attraktionskraft och produktivitet tack vare ökad tillgänglighet Attraktionskraften till bygden ökar	Politiska prioriteringar och finansiering Kunskap om tåginfrastrukturfrågor, nätverk och möjlighet att anpassa trafiken Kunskap om besökarens/skidturistens behov Finansiering och påverkan på trafikutövare och politiska prioriteringar Finansiering och påverkan på trafikutövare och politiska prioriteringar Information om hur det faktiska behovet ser ut Information om hur det faktiska behovet ser ut Information om företagens behov Tankar, idéer och engagemang
Sekundärintressenter RKM Länstrafiken MIUN Övriga kommuner	Täcka upp för ett ev. påvisat behov Prioritera trafiken i den allmänna kollektivtrafiken Att visa på ett gott exempel och göra liknande satsningar	Deras inställning påverkar utfallet av kollektivtrafiklösning Deras prioritering påverkar finansieringslösning av ev. framtida trafik Inte nämnvärt

Kontaktuppgifter utredare:
hanna@advexa.se
katarina@nybergfinn.se

Rätansbygdens byalag:
info@ratansbygden.se



Denna rapport har tagits fram av Rätansbygdens byalag med stöd av Leader Sjö, Skog och Fjäll och europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling.

Utredare har varit Advexa AB genom Hanna Falkeström och Katarina Nyberg Finn.