



Regional utveckling  
Ruth Eriksson  
Tfn: 063-146561  
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

2016-11-14

## Samverkansavtal Elbussprojektet (RUN/483/2016)

### Inledning

Östersunds kommun fick i november 2015 del av Stadsmiljöavtalet. Syftet är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik.

I Östersunds fall omfattar Stadsmiljöavtalet expresscykelvägar, cykelväg Fältjägargränd, bussgata Remonthagen, lägre och flexibla parkeringstal vid nybyggnation, nya bostäder i centrala lägen vid befintlig kollektivtrafik och anläggande av laddstationer för elbussar.

Parallellt med detta har Region Jämtland Härjedalen antagit ett nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2016-2020. Tätortstrafiken är en viktig del i regionens allmänna kollektivtrafik och flera mål berör en positiv utveckling av tätortstrafiken bl a antalet i tätortstrafiken ska öka, kundnöjdheten ska öka (mäts i kundundersökning som avgångstider passar mina behov), kollektivtrafikens marknadsandel ska öka och minskade nettoutsläpp av CO<sub>2</sub>.

Region Jämtland Härjedalen bildades 2015 är sedan dess regional kollektivtrafik myndighet (RKM) för den allmänna kollektivtrafiken i länet. Regionen har det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken, vilket omfattar bl a trafikutbud, drift och fordon.

I Elbussprojektet sammanfaller flera åtgärder för att utveckla tätortstrafiken i Östersund.

### Linjenätsöversyn, del 1

Trafikstrukturen för tätortstrafiken i Östersund är ca 30 år gammal. Östersund har utvecklats åtskilligt under den tiden. Industrier, regementen och flygflottilj har lagts ner, nya handels- och bostadsområden har tillkommit. Detta har hanterats genom att med befintliga resurser klara tillkommande behov och trafikuppgifter. Resultatet har blivit ett utbud som är otydligt och inte alla gånger bra för kund. Att hantera tillkommande trafikbehov utan tillskott av resurser har nått vägs ände.

Linjenätsutredningen har gjorts av operatören Stadsbussarna i Östersund (Stadsbussarna) i nära samarbete med Länstrafiken i Jämtlands län (Länstrafiken), Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen i egenskap av RKM.

Linjenätsöversynen del 1 innebär

- Linje 6 får ny sträckning Torvalla centrum – Sånghusvallen – Brittsbo. Linjen kommer att angöra ett par hållplatser i Krokoms kommun.
- Linje 6 kan trafikeras med elbussar, 6 st.
- Linje 2 får ny sträckning Odensala – Solliden



- Linje 14 får ny sträckning Torvalla – Norr

Linjenätsöversynen kommer att fortsätta med en del 2 som omfattar trafiken till/från Frösön där Frösö Park ska ha en utökad trafik när bostadsbebyggelse börjar där. Konsekvensbeskrivning se bilaga 1

## Elbussprojektet

Östersunds kommun har etablerat Elbussprojektet för att verkställa den del av Stadsmiljöavtalet som innebär infrastruktur för elbussar. Linjenätsöversynen öppnar för att elbussar ska kunna trafikera linje 6.

Region Jämtland Härjedalen deltar i styrgrupp och projektgrupp.

Operatören planerar trafikutbudet utifrån vad som överenskommits i linjenätsöversynen, tidtabeller med reglertider för laddning av elfordon, offerter på elbussar m m.

Region Jämtland Härjedalens uppgift är att, via Länstrafiken som har det operativa ansvaret med bl a uppgiften att teckna och följa upp trafikavtal med trafikföretagen, finansiera linjenätsförändringen att införa elbussar. Tilläggsavtal tecknas på resterade avtalstid och optionsår.

## Samverkansavtal

Parterna i Elbussprojektet har tagit fram ett Samverkansavtal (bilaga 2) Region Jämtland Härjedalens roll är att

- Ansvarar för nödvändiga myndighetsbeslut när det gäller trafikplikt
- Ansvarar för finansiering av kostnader som rör elfordon och trafikdrift av dessa fordon i enlighet med avtal mellan Nettbuss Stadsbussarna och Länstrafiken
- Ansvarar för sökning av investeringsmedel för ändamålet som är tillgängliga för Regional kollektivtrafikmyndighet

## Ekonomi

Det sammantagna förslaget är att

- Linjenätet förändras enligt ovanstående beskrivning
- Sex elbussar trafikerar linje 6
- Förändringarna genomförs årsskiftet 2017/2018

Kostnaden beräknas till 3,5 mkr fr o m 2018.

Kostanden består av mer förartid (laddtid tillkommer), ett fordon till, utbyte av sex fordon och utökad trafikvolym (fler km).

Regeringen har beslutat införa en **elbusspremie**. Syftet är att bidra till miljökvalitetsmålen

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- God bebyggd miljö samt
- Främja en introduktion av elbussar på marknaden.

Det är landets RKM som kan söka Elbusspremien och den söks när fordonen finns registrerade för avsedd trafik. För den typ av fordon som planeras att användas i

tätortstrafiken Östersund helelektriska bussar med en kapacitet av 71-90 passagerare kan 400 000 kr/fordon utgå i elbusspremie. Elbusspremien fördelas vartefter ansökningarna kommer in, varför någon garanti för att Region Jämtland Härjedalen kan få del av den inte finns.

## Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer förslår att Regionala utvecklingsnämnden beslutar

- 1) Tätortstrafiken i Östersund utökas enligt linjenätsöversynen del 1
- 2) 6 elbussar sätts in i trafik på linje 6
- 3) Underteckna Samverkansavtalet för Elbussprojektet
- 4) 3,5 Mkr avsätts fr om 2018 för utvecklingen av tätortstrafiken i Östersund

## Utdrag till

Östersunds kommun, Länsstrafiken i Jämtlands län AB



# Kort beskrivning av konsekvenser av förslag till förändrad trafik på linje 2,6 och 14

---

## Generella slutsatser

Utökade turer, förenklat linjeutförande, styva tidtabeller och bättre bytesmöjligheter i Centrum tror vi gör trafiken mer relevant (möjlig att använda) för många grupper och kommer att innebära ett ökat resande och högre marknadsandel för kollektivtrafiken i Östersund. Vi försöker belysa förslaget utifrån olika perspektiv:

## Samhälle och samhällsbyggnad

- Förslaget kan ses som en anpassning av en del av trafiken till ett växande Östersund och förändrade krav från resenärer
- Bussen kommer att kunna bli ett förstahandsalternativ för flera genom utökad trafikservice under dygnet och veckans dagar på aktuella linjer
- Fler människor når viktiga målpunkter i Östersund
- Ökat kollektivt resande till skola, arbetsplatser, handel, vård och service
- En injektion i näringslivet och för fritidsaktiviteter
- Ett stöd till de som anordnar aktiviteter och till de människor som utnyttjar aktiviteter
- Utökad effekt och samhällsnytta av "Fria resor för ungdomar"
- Ökad trygghet med resmöjligheter över trafikdygn och helger
- Minskat behov av skjutsning skapar välfärd för såväl barn som föräldrar
- Minskat bilresande och ökad marknadsandel ger positiva miljöeffekter
- En satsning på ny linje 6 Torvalla-Lugnvik-Brittsbo/Sånghusvallen innebär förutsättningar att skapa ett starkt stråk tvärs igenom Östersund som förbinder stora bostadsområden med viktiga målpunkter. Det skapar också möjligheter att få störst utväxling av satsningar på El-bussar, elinfrastruktur, BRT-lösningar och förändrade fordonskoncept i en framtid
- Förslaget innebär till en del trafikförsörjning till nybyggnadsområden (Brittsbo/Sånghusvallen) och utvecklingsområdet (Norr/Arenaområdet)
- Förbättrad kollektivtrafik är viktig för invandrares möjligheter att röra sig i samhället
- Bra kollektivtrafik ökar stadens attraktivitet och är en viktig lokaliseringsfaktor
- Ett bra exempel att exponera

## Kund och allmänhet

- Förändringarna för kund sammanfaller i hög grad med aspekterna ovan
- Trafikutbudet blir enklare, tydligare och mer konsekvent
- Ökat utbud i framförallt Lugnvik, Norr och Torvalla
- Något minskat i Karlslund/ Solliden
- Rundkörning i Lugnvik måste upphöra när linje 6 förlängs. Något längre gångvägar till hållplats för vissa, men enklare trafiklösning
- Bytesmöjligheterna förbättras i centrum för flera

Vi kör  
för dig

- Det som blir bra för många kan ibland bli en förändring till sämre för någon
- I de berörda områdena blir livet lite enklare genom att man tar sig ut i samhället utan skjutsning och att köra bil under framförallt kvällar, helger och söndagar
- Fler människor når viktiga målpunkter

### Trafiksystemet och trafikupplägg

- I grunden har det nya trafikupplägget lika många bussar (27)
- Taktad tidtabell på linje 2 innebär att det krävs fyra fordon d.v.s. ytterligare ett fordon då den praktiska körtiden idag inte räcker för att köra med jämna intervall på tre fordon
- Med fyra fordon blir effektiviteten på tjänsteplaneringen dålig med 12 minuters reglertid på varje tur
- Möjligheterna till att anordna bussgata mellan Solliden och Remonthagen bör övervägas för ett ev. merutnyttjande av linje 2 mot Lillänge
- I övrigt är trafikuppläggen effektiva produktionsmässigt
- Körtiderna behöver ses över i hela trafiksystemet i nästa tidtabell med anledning av framför allt fler ungdomar, fler stopp, ökad biltrafik och sänkta hastighetsgränser
- Bytesmöjligheterna i Centrum bibehålls och förbättras i en del fall, framförallt norrut
- Förstärkningar på morgonen och eftermiddag förväntas behövas i samma omfattning som idag med tre fordon

### För Trafikföretaget

- Utökad trafik innebär en positiv injektion i verksamhetens olika delar
- Förslaget innebär behov av ett utökat antal tjänster
- Ny personal behöver rekryteras
- Utökade trafikutbud innebär också ökat fordonsunderhåll, tvätt och städning
- Nya trafiklösningar skapar möjligheter till marknadsföring, försäljning och förändrad prissättning
- Busstrafiken kan bli en "snackis"
- Det skapar möjligheter till merresande och att vinna tillbaka vuxna resenärer
- Möjlighet att öka intäkterna beaktat att det saknas incitament i avtalet för ett ökat resande av ungdomar

Vi kör  
för dig

## Samverkansavtal beslutad av ledningsgrupp 2016-10-24

### Samverkansroller som grund för en gemensam avsiktsförklaring i elbussprojektet i Östersund inom ramen för Stadsmiljöavtalet

Samtliga parter samverkar med Östersunds kommun i ett gemensamt projekt fram till att slutrapporten inlämnas sista juni 2019

#### Östersunds kommun

- Ansvarig för upphandling av laddinfrastruktur som är dimensionerad för och kompatibel med hårdvara och kommunikationsprogramvara på aktuella elbussar
- Upphandlar leverantör och sluter avtal om laddutrustning
- Ansvarar för att säkra tillräcklig kraftförsörjning till laddutrustningen, dvs laddstationer och pantografer
- Ansvarar för elförsörjningsavtal med distributör för laddstation och nattladdning vid depå
- Ansvarar för säkerhetsfrågor kring utrustningen
- Ansvarar för att reparation, service och underhåll av laddutrustningen utförs
- Ansvarig för upplåtande av mark och placering av laddinfrastruktur vid ändhållplatser i Brittsbo och Odensala/Torvalla Centrum, samt plan- och bygglovsfrågor kring placeringen
- Ansvarar för gatumark, hållplatser, bussuppställning, vändslingor, väderskydd och belysning som utformas i dialog med Nettbuss Stadsbussarna eller eventuell annan operatör efter nuvarande avtalstidens slut
- Ansvarar, vid trafikering Sånghusvallen - Brittsbo, för byggande av bussgata inom Östersunds kommun inklusive vägunderhåll och väghållning. Trafikering Sånghusvallen-Brittsbo innebär också samordning med Krokoms kommun i vägbyggnadsfrågor och vägunderhåll
- Ansvarar för införskaffande av adekvat laddutrustning för nattladdning i garage/depå, kraftförsörjning och underhåll av denna i av kommunen ägt bussgarage vid Chaufförsvägen
- Ansvarar för information till allmänhet och samråd med intressenter
- Ansvarar för sökning av investeringsmedel som är tillgängliga för Primärkommun
- Ansvarar för projektledning i det gemensamma projektet

#### Länstrafiken i Jämtlands län AB

- Ansvarar för att upprätta tilläggsavtal (för att säkra elbussdrift) med Nettbuss Stadsbussarna om ersättning för förändrade kostnader när det gäller trafikdrift med el och anskaffande av elbussar.
- Ansvarar för att en överenskommelse upprättas tillsammans med Nettbuss Stadsbussarna om de finansiella formerna för att få tillgång till och nyttja elfordon under resterande avtalstiden inkl. avtalets optionsår. Efter avtalstidens utgång ska Länstrafiken säkerställa att upphandlad leverantör trafikerar linjen med elbussar.

## **Nettbuss Stadsbussarna AB**

- Ansvarar för att utföra trafik (med elbussar) i enlighet med upprättat tilläggsavtal med Länstrafiken om eldrift och trafikupplägg
- Ansvarar för att upprätta avtal med bussleverantörer om leverans av elbussar i enlighet med avtalets funktionskrav på fordon
- Ansvarar för avtal om service, reparationer och underhåll av elfordon
- Svarar för energikostnader gentemot kommun.
- Upplåter utrymme för laddutrustning i depå
- Ansvarar för profilering av elbussar
- Utbildar personal

## **Region Jämtland/Härjedalen (Regionala kollektivtrafikmyndigheten)**

- Ansvarar för nödvändiga myndighetsbeslut när det gäller trafikplikt
- Ansvarar för finansiering av kostnader som rör elfordon och trafikdrift av dessa fordon i enlighet med avtal mellan Nettbuss Stadsbussarna och Länstrafiken
- Ansvarar för sökning av investeringsmedel för ändamålet som är tillgängliga för Regional kollektivtrafikmyndighet

## **Krokoms kommun**

- Bygger tillgänglighetsanpassad hållplats i dialog med Nettbuss Stadsbussarna, eftersom Östersunds kommun bygger vändplan. Om behovet av fler hållplatser uppstår i området finns möjlighet till att bygga även dessa på sikt, i dialog med Nettbuss Stadsbussarna.
- Ansvarar för gatumark, hållplatser, väderskydd och belysning i dialog med Nettbuss Stadsbussarna
- Ansvarar vid trafikering Sånghusvallen - Brittsbo för byggande av bussgata inom Krokoms kommun inklusive vägunderhåll och väghållning. Trafikering Sånghusvallen-Brittsbo innebär också samordning med Östersunds kommun i vägbyggnadsfrågor och vägunderhåll

## **Jämtkraft**

- Ansvarar för tillräcklig kraftförsörjning till laddutrustning, dvs laddstation och pantograf
- Ansvarar för säkerhetsfrågor kring laddutrustning
- Ansvarar för att övervakning, reparation, service och underhåll av laddstation och pantograf utförs

## **Trafikverket**

- Trafikverket delfinansierar projektet och betalar ut medel under förutsättning att villkor i projektbeslut följs