

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

2017-01-20

RUN/483/2016 Elbussprojektet Samverkansavtal Elbussprojektet och linjenätsöversyn tätortstrafiken i Östersund (RUN/483/2016)

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen har utvecklingsansvaret för all allmän kollektivtrafik i länet. I elbussprojektet sammanfaller den behövliga linjenätsöversynen med införandet av elbussar på en linje i tätortstrafiken. Åtgärderna samverkar och bidrar till en positiv utveckling av kollektivtrafiken i Östersund i linje med kollektivtrafikens utveckling som den är beslutad i Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020, och senare konkretiserat i beslut om allmän trafikplikt för tätortstrafiken i Östersund 20150303. Sedan skatteväxlingen 2015 har inga direkta satsningar gjorts inom området. Kostnaden för Region Jämtland Härjedalen uppgår till 3,0 mkr från 2018 och bedöms kunna finansieras inom Regionala utvecklingsnämndens anslag.

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslås besluta

- 1) Region Jämtland Härjedalen undertecknar samverkansavtalet för Elbussprojektet
- 2) Region Jämtland Härjedalen avsätter 3,0 Mkr från och med 2018 för utvecklingen av tätortstrafiken i Östersund, vilket innefattar linjenätsöversyn och elbussar.
- 3) Kostnaden för fasta installationer ingår inte i den avsatta kostnaden för 2018
- 4) Kostnaden 3,0 Mkr för 2018 och framöver finansieras inom ramen för anslaget till Regionala utvecklingsnämnden.
- 5) Regionala utvecklingsnämnden avsätter 1,5 mkr inom förvaltningens budget och 1,5 mkr finansieras inom ramen för anslag till Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Bakgrund

Region Jämtland Härjedalen bildades 2015 är sedan dess regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) för den allmänna kollektivtrafiken i länet. Regionen har det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken samt dess framtida utveckling. Det omfattar bl a trafikutbud, drift och fordon. Kollektivtrafik är en faktor som påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Det är därmed av betydelse för den regionala utvecklingen och angeläget att den präglas av långsiktighet och stabilitet.

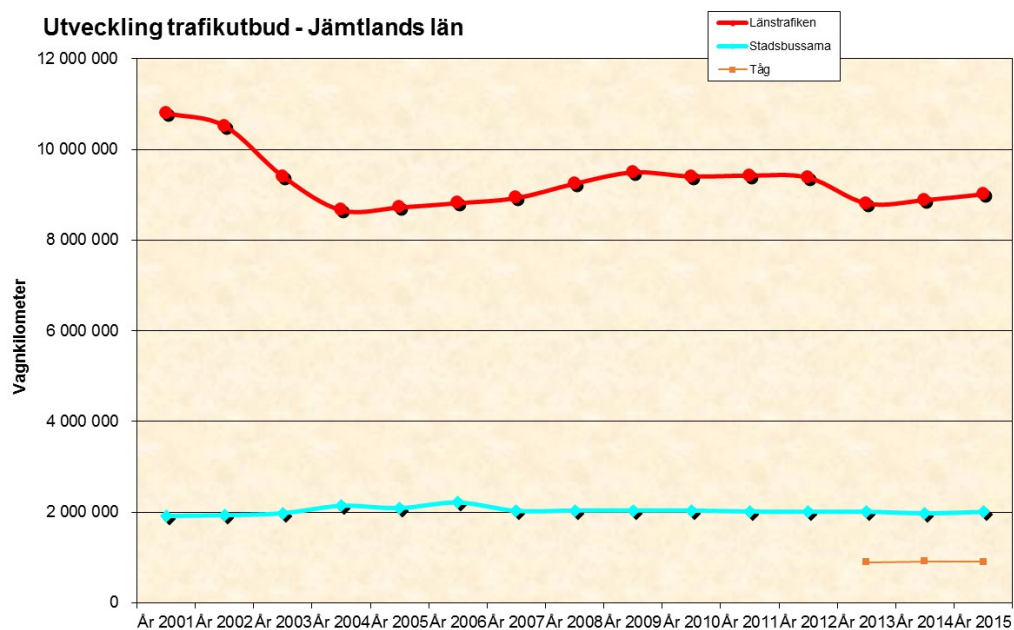
Östersunds kommun fick i november 2015 del av Stadsmiljöavtalet, via Trafikverket. Syftet är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik.

I Östersunds fall omfattar Stadsmiljöavtalet motprestationer i form av 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.

Elbussprojektet är den del av Stadsmiljöavtalet som berör laddinfrastruktur och elbussar. Elbussprojektet sammanfaller med linjenätsutredningen och dess genomförande. Båda åtgärderna bidrar till 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 kunderna. Att hantera tillkommande trafikbehov utan tillskott av resurser har nått vägs ände. Befolkningen uppgick 2015 till 49 800 invånare i tätorten Östersund, en ökning med ca 15 % sedan 1990.



Av ovanstående diagram framgår att trafikutbudet i tätortstrafiken i Östersund har varit oförändrat under lång tid, mätt i km trafikutbud.

Ett nytt trafikavtal började gälla för tätortstrafiken 16-06-13, operatör blev Stadsbussarna i Östersund (Stadsbussarna). Samma operatör som under den föregående avtalsperioden.

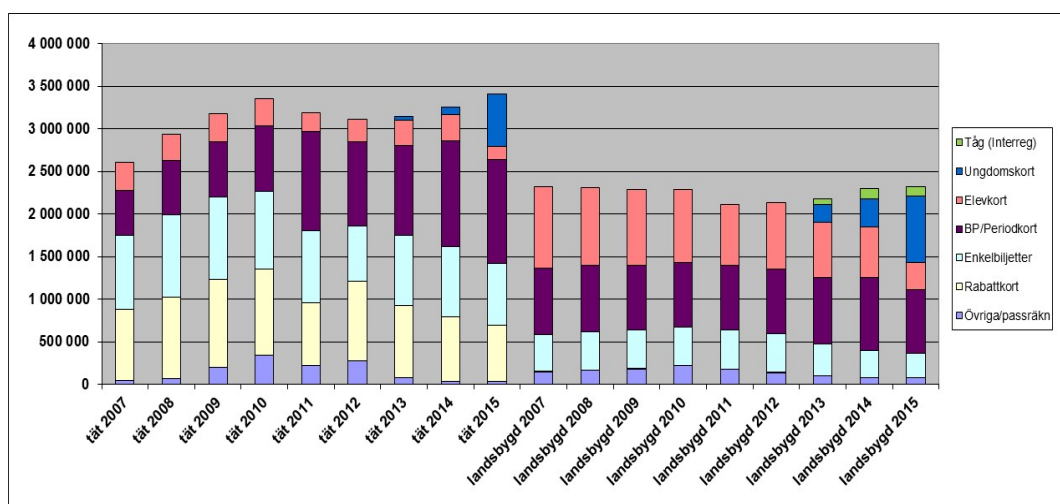
Linjenätsutredningen har gjorts av operatören i nära samarbete med Länstrafiken i Jämtlands län (Länstrafiken), Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen i egenskap av RKM.

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

Konsekvensbeskrivning från Nettbuss/Stadsbussarna se bilaga 1.

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



Resandeutvecklingen i tätortstrafiken framgår av diagrammet. I tätortstrafiken görs fler resor per år än i landsbygdstrafiken, det är också här som befolkningen väntas öka de kommande åren. Från höstterminen 2015 infördes ungdomskort i Östersunds kommun. En attraktiv och användbar kollektivtrafik är mycket viktig för att öka marknadsandelen. Ökningen bör tas från privatbilismen.

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, med reglertider för laddning av elfordon.

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 t o m juni 2021 i avtalet finns möjlighet att avropa 3 optionsår.

När trafiken är etablerad och utförs av 6 elbussar kommer miljöeffekterna att bli betydande. En genomsnittsbuss i Länstrafikens regi släpper i dag ut 257 000 kg CO₂ per år. En elbuss beräknas släppa ut 24 kg CO₂ per år. Utsläppet kommer från att dieselvärmare/AC finns i fordonen. Med andra ord blir besparingen av CO₂ utsläpp över 99 %! Luftföroreningarna minskar också eftersom elbussar inte släpper ut partiklar eller NO_x.

Grund för regionens engagemang i Elbussprojektet redovisas i bilaga 3.

Regional utveckling

Genom elbussprojektet får Östersunds kommun del av statliga medel motsvarande

3 175 000 kr. Utsläppsfria bussar med minimal klimatpåverkan och låg ljudnivå, vilket har betydelse för att nå regionens och kommunens klimat- och energimål. Elbussar har fått ett mycket positivt bemötande, av resenärer och busschaufförer, i städer där de redan finns.

Satsningen kommer att styrka regionens och Östersunds klimatprofil och locka till sig besökare.

Det företag som kommer att leverera elbussarna är intressant ur ett tillväxt- och utvecklingsperspektiv och kompletterar den testverksamhet som redan bedrivs i Östersunds kommun av Vericate och även av SAAB där det finns ett EMC-lab.

Jämtkraft AB deltar i projektet och vill utveckla sin kompetens när det gäller eltrafik och laddning av tunga fordon. Det finns sedan tidigare en utpekad ambition att bli en testarena för ny teknik för fordon utifrån all den kompetens som finns i regionen. VM arrangeras i Östersund och Åre 2019.

Det öppnar möjligheter för att intressera eltrafikföretag att vara med på något sätt där.

Slutligen är detta ytterligare en pusselbit inom Green Highwayprojektet.

Samverkansavtal

Parterna i Elbussprojektet har tagit fram ett Samverkansavtal (bilaga 2).

Region Jämtland Härjedalens roll är att

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

Ekonomi linjenätsöversyn och elbussar

Förslaget är att

- Linjenätet förändras så att linje 6 får ny sträckning Torvalla centrum – Sånghusvallen – Brittsbo. Linjen kommer att angöra ett par hållplatser i Krokoms kommun. Linje 6 kan trafikeras med 6 st elbussar. Linje 2 får ny sträckning Odensala – Solliden. Linje 14 Torvalla – Norr får utökad trafik på stadsdel Norr.

- Förändringarna genomförs årsskiftet 2017/2018

Kostnaden beräknas för Region Jämtland Härjedalen till 3,0 mkr fr o m 2018. Kostnaden består dels av trafikutveckling (fler km på de berörda linjerna), och utökad förartid (laddtid tillkommer), ett fordon till, utbyte av sex fordon och drift och kapital el-fordon.

Budget elbussar och linjenätsöversynen

tkr	2018	2019	2020	2021	Option 2022
Linjenät+elbussar 3 fordon	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500
Elbussar, 3 fordon		200	200	200	200
Laddinfrastruktur		750	750	750	750
Bruttokostnad	3 500	4 450	4 450	4 450	4 450
Medfinansiering					
Elbusspremien					
400 kr * 3 fordon		480	240	240	240
400 kr * 3 fordon		300	300	300	300
Elbusspremien summa		780	540	540	540
Östersunds kommun	500	500	500	500	500
Nettokostnad Regionen	3 000	3 170	3 410	3 410	3 410

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

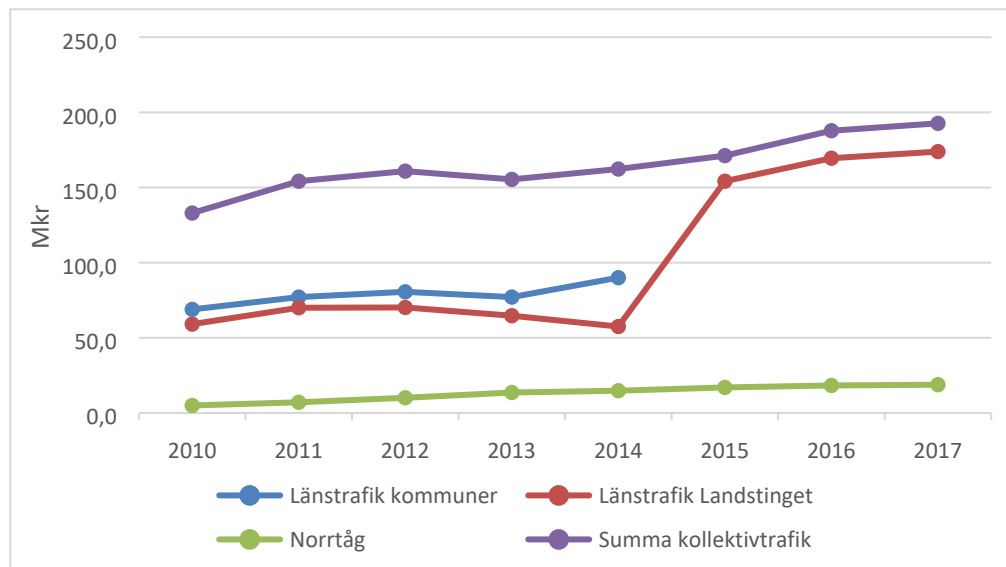
- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- God bebyggd miljö samt
- Främja en introduktion av elbussar på marknaden.

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

Ekonomi skatteväxling

I och med att Region Jämtland Härjedalen bildades 2015 skatteväxlades kostnaden för kollektivtrafik. Region Jämtland Härjedalen har det politiska och ekonomiska ansvaret för all allmän kollektivtrafik i Regionen och för dess framtida utveckling.

Kostnadsutveckling Länstrafiken och Norrtåg 2010-2015, budget 2016 och 2017



2011 ökade kostnaden i förhållande till budget i landstingets kostnadsansvar. Det fick landstinget att agera för en sänkt kostnad. Det skulle kunna göras genom att minska det regionala trafikutbudet som landstinget hade kostnadsansvar för. Kommunerna värnade det regionala trafikutbudet. Kostnadsfördelningen ändrades från 2014 så att kommunerna tog ett större kostnadsansvar för administrativa kostnader. Effekten framgår av kommunernas kostnadsökning och landstingets kostnadsminskning för 2014. De trafikutökningar som kommunerna gjorde till 2015 ingår i skatteväxlingen. För 2015 är dryga 103 mkr skatteväxlat från kommunerna. För Norrtåg startade trafiken i planerad omfattning från december 2012. Från 2015 har kostnaden för Länstrafiken räknats upp med ram eller lägre 1,5 resp 2,4 %.

Effekten av skatteväxlingen framgår av nedanstående tabell. Budget 2015 utgick från budget 2014 och de tilläggsbeställningar som kommunerna gjorde inför skatteväxlingen. 2014 års utfall gav ett överskott till några kommuner, däribland Östersunds kommun och ett underskott för Landstinget. I december 2015 trädde ett nytt trafikavtal för Ragunda i kraft, kostnaden för Ragundatrafikerna ökade. I juni 2016 trädde ett nytt trafikavtal för tätortstrafiken i Östersund i kraft, det nya avtalet har en lägre

avtalssumma än det tidigare trafikavtalet men den rörliga delen av ersättningen har ökat.

Trafikbidrag Mkr	Budget 2014	Utfall 2014	Reglering	Budget 2015	Utfall 2015	Reglering	Budget 2016	Budget 2017
Berg	5,5	5,2	0,3	5,6	S			
Bräcke	8,1	6,7	1,4	7,6	K			
Härjedalen	8,4	9,0	-0,6	10,6	A			
Krokoms	7,9	7,1	0,8	9,0	T			
Ragunda	4,4	3,9	0,5	4,4	T			
Strömsund	7,9	7,6	0,3	7,6	E			
Åre	9,3	8,9	0,4	10,8	V			
Östersund	45,7	41,6	4,1	45,0	X			
sa kommuner	97,2	90,0	7,2	100,6	L			
Landst ej Norrtåg	55,4	57,5	-2,1	66,3				
SUMMA	152,6	147,5	5,1	166,9	154,2	6,3*	169,5	173,9

* Reglering 2015 hänsyn tagen till biljettersättning till Norrtåg och stationsavgifter.

För 2016 bedöms Länstrafikens bokslut bli mycket nära budget. 2017 års budget är uppräknad med ram 2,4 %. Avtalskostnaden ökar med i genomsnitt 3 % per år. Andra tillkommande kostnader som Länstrafiken inte har kompenseras för är bl a helårseffekt av skolnedläggningar i Bräcke kommun, minskad statlig medfinansiering Inlandstrafiken linje 45 och 46 ca 500 000 kr. I budget 2017 är kostnaden för förstärkningstrafiken sänkt, med hänsyn till att Migrationsverket har aviserat att flera asylboenden ska avvecklas.

Bilaga 1

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
- 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

Bilaga 2

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

- 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

Bilaga 3

Grund för regionens engagemang i Elbussprojektet

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020

Regionfullmäktige antog ett nytt Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2016-2020, 20160411-12 § 59.

Tätortstrafiken är en viktig del i regionens allmänna kollektivtrafik och flera mål berör en positiv utveckling av tätortstrafiken.

Antal resor med länstrafikens och tätortstrafikens färdbevis ska öka med 5 % 2016 och därefter 1 % per år (tåg och buss)

	2014	2016	2018	2020
Tätortstrafiken	3 258 000	3 420 900	3 489 000	3 551 200

Anm

2014 är basår för beräkning av resandeutvecklingen. Ungdomskorten, som finns i de flesta kommuner från hösten 2015, påverkar resandet 2014-2016 därefter antas en långsammare ökningstakt.

Länstrafiken erbjuder resealternativ som passar mina behov

Andelen av alla tillfrågade som instämmer helt eller delvis skall öka, mäts i kundenkät. Frågan är formulerad "avgångstider passar mina behov"

	2015	2016	2018	2020
Tätortstrafik Östersund	45 %	45,5 %	46,5 %	47,5 %

Anm

Länstrafiken har anslutit sig till kundbarometern KOLBAR under 2015, startvärde är satt i januari 2016. Ökningstakt 0,5 procentenhet per år. Med nöjdhet menas den andel av de tillfrågade som ger bästa betyg, 4 eller 5 på en 5-gradig skala.

Tillgänglighet för rörelsehindrade i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den.

Andel fordon med läggolv eller hiss skall öka

	2014	2016	2018	2020
Tätortstrafik Östersund	100 %	100 %	100 %	100 %

Kollektivtrafikens marknadsandel skall öka

En ökad marknadsandel, där ökningen tas från privatbilismen ger en positiv miljöeffekt.

	2015	2016	2018	2020	
Tätortstrafik %		15 %	15,5 %	16,5 %	17,5

Anm

Länstrafiken har anslutit sig till kundbarometern KOLBAR under 2015, startvärde är satt i januari 2016. Ökningstakt 0,5 procentenhet per år. I marknadsandel ingår även resa med taxi, här ingår flygtaxi och taxi till tåget som vanligen är delade resor. Det är uppgift om dagens första resa som ingår.

Minskade nettoutsläpp av CO₂

I den allmänna kollektivtrafiken ska utsläppen minska. 2014 uppgick utsläppen av CO₂ till 6 633 ton i busstrafiken, vilket motsvarar 0,67 kg/km.

	2014	2016	2018	2020
CO ₂ utsläpp kg per km, busstrafik	0,67	0,66	0,65	0,63

Anm

CO₂-utsläppen är ett globalt problem, förändring sker främst vid upphandlingstillfället.

I avsnittet "Kollektivtrafikens utveckling" redovisas åtgärder för hur målen ska kunna uppnås. Här slås fast att kollektivtrafiken är viktig för länets medborgare och för länets utveckling. Region Jämtland Härjedalens ambition är att trafikutbudet ska anpassas i den takt som bedöms nödvändigt för att tillgodose befintliga kunders behov och att attrahera nya kunder och därigenom bidra till att kollektivtrafikresandet ökar. Det som särskilt berör tätortstrafiken i Östersund är:

- I tätortstrafiken behöver en linjenätsöversyn genomföras. Fler områden ska trafikeras. Det ska bidra till att trafiken blir mer relevant för flera och att resandet därmed ökar.

- Ett ökat resande uppnås om trafiken är relevant för boende och besökare i länet, kunderna är nöjda med information om trafikutbudet och upplevelsen av sina resor. För att uppnå detta ska servicen och fordonen vara bra och tidtabellerna anpassas utifrån efterfrågan.

- Marknadsaktiviteter är betydelsefulla för att behålla och få nya kunder. I avsnittet "Miljö" står att En fossilbränslefri kollektivtrafik 2030 är ett övergripande mål, formulerat bl a i RUS. Förutsättningarna för detta ökar tack vare att mer kollektivtrafik bedrivs med tåg och den utveckling som sker av fordon och drivmedel. Andra alternativ som el- eller elhybridfordon kan vara möjliga i tätortstrafiken.

Vid upphandlingar ställs krav på fordonens miljöprestanda.

Beslut om allmän trafikplikt Tätortstrafiken i Östersund

Regionala utvecklingsnämnden behandlade ärendet 150303 § 32 och beslöt:

1. Trafiken ska upphandlas och bedrivas på ett sådant sätt att målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet uppnås, det innebär låggolvsfordon, minskade nettoutsläpp av CO₂, ökat resande med minst 1 % per år.
2. Trafiken ska upphandlas som nettoavtal eller motsvarande och omfatta 5-10 år.
3. Allmän trafikplikt ska gälla på linje 1-14, industritrafik, nattbusstrafik, extra sön- och helgdagstrafik och flygbusstrafik inom tätorten Östersund.
4. PM allmän trafikplikt, tätortstrafiken Östersund antas, med beslutade ändringar, i sin helhet.

Beslutade ändringar:

- beslut att avtalet ska omfatta 5-10 år
- beslut att stryka följande mening "En fortsatt utfasning av fossila bränslen är nödvändig för att nå det nationella målet en fossilbränslefri kollektivtrafik".
- Beslut att lägga till följande mening " *Trafiken ska under avtalsperioden ta tydliga steg på vägen mot en fossilfri kollektivtrafik 2030*".

- Beslut att lägga till följande mening ”*Avtalet ska ge utrymme för utvecklings-/demonstrationsprojekt avseende drivmedel och ökat resande*”.

Av PM framgår bl a att

- Linjenätet har varit relativt oförändrat under lång tid. Östersund växer och nya områden

kommer till. En linjenätsanalys pågår som beaktar nya behov och resmönster.

- Östersunds översiktsplan har en särskild bilaga - Östersund 2040, kommunikationer,

<http://www.ostersund.se/download/18.34d924a1148c5079f00bbf38/1413788741481/%C3%96st> Där slås fast att kollektivtrafiken behöver utvecklas i

takt med stadens utveckling. Planen anger att staden ska växa, genom dels förtätning, ny bebyggelse nära hållplatserna och dels genom attraktiva

lösningar som gör det enkelt att resa kollektivt. Nybebyggelse inom tätorten ska prioriteras i lägen inom 300 m från busshållplats enligt planen.

Under kommande avtalsperiod behöver en linjeomläggning göras som bättre tillgodoser

behoven av kollektivtrafik till de områden som utvecklas och idag har bristande

kollektivtrafikförsörjning ex vis Frösö Park, Arenaområdet m fl.

Elbussprojektet

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer

I utskottet för infrastruktur och kommunikationer har elbussprojektet behandlats vid ett flertal tillfällen. **160208 § 3, 160407 § 12, 160909 § 28** behandlades avsiktsförklaringen (senare kallat samverkansavtal) utskottet uttalade då:

-Utskottet för infrastruktur och kommunikationer är positivt till att Region Jämtland Härjedalen deltar i projektet men vill ha en fördjupad diskussion om finansieringen innan beslut fattas om detta.

161121 § 40 Samverkansavtal för infrastruktur efter diskussion beslöt utskottet

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer föreslår regionala utvecklingsnämnden:

1. Region Jämtland Härjedalen undertecknar samverkansavtalet för Elbussprojektet.
2. Region Jämtland Härjedalen avsätter 3,5 Mkr från och med 2018 för utvecklingen av tätortstrafiken i Östersund.
3. Kostnad för fasta installationer och supportavtal ingår inte i den beräknade kostnaden för 2018.

Regionala utvecklingsnämnden

160503 § 90 beslut att utse ledamot i styrgrupp för elbussprojektet, efter inbjudan från Östersunds kommun.

160830 § 121 Regionala utvecklingsnämnden fick information om projektet, ställde frågor och fick svar.

161213 § 185 Samverkansavtal elbussprojektet

Regionala utvecklingsnämnden återremitterar ärendet till januari 2017, för att få finansieringen förtydligad.