

Kollektivtrafik
Erik Sjaunja
Tfn: 063-146533
E-post: erik.sjaunja@regionjh.se

2021-06-07

RUN/585/2020

PM Upphandling av stadstrafik Östersund

Bakgrund

Region Jämtland Härjedalen har som regional kollektivtrafikmyndighet det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i länet.

Nuvarande trafikavtal för tätortstrafiken i Östersund sträcker sig till juni 2023 och upphandling av trafiken är påbörjad. Denna PM redovisar inriktning inför publicering av upphandlingsunderlag hösten 2021. Syftet är att ge underlag inför beslut i Regionala utvecklingsnämnden kring vissa strategiska ställningstaganden.

Nuvarande stadstrafik

Linjenät och utbud

Figuren nedan visar det nuvarande linjenätet för stadstrafiken. Linjenätet består av tio linjer med varierande utbud. Vissa linjer har 10 – 20-minuterstrafik medan några linjer har ett mycket begränsat utbud.

Inom stadstrafiken har 6 elbussar införts på linje 6 Torvalla – Brittsbo. Under 2021 och 2022 kommer ytterligare 4 elbussar att införas, i huvudsak på linje 1 Valla – Odenskog. Totalt kommer det då att finnas 10 elbussar inom trafikavtalet.



Figur 1 Linjenät i stadstrafiken

I kollektivtrafikutredning från 2020¹ lyfts som en brist att det är ett otydligt linjenät med överlappande linjer, slingor, oregelbundna tidtabeller och långa restider jämfört med bil. Regionen och Östersunds kommun ser ett behov av att ta fram ett nytt linjenät som bättre svarar upp mot de övergripande målen för trafiken.

Nuvarande trafikavtal

Nuvarande trafikavtal för tätortstrafiken i Östersund, med trafikföretaget Vy Buss, omfattar perioden juni 2016 till juni 2023 (inklusive 2 av 3 optionsår). Avtalet är en tjänstekoncession vilket innebär att trafikföretagets ersättning delvis utgörs av biljettintäkter som trafiken genererar. Trafikföretaget har huvudansvaret för bland annat trafikplanering, prissättning och marknadsföring. Under avtalsperioden har tilläggsavtal kring trafikutveckling och införande av elbussar tecknats.

Inriktning för upphandling

Den inriktning som föreslås är vald med hänsyn till vad som bedöms vara ekonomiskt mest fördelaktigt och den önskade utvecklingen och styrningen av kollektivtrafiken.

Trafikförsörjningsprogram 2021-2016

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för 2021-2016 (RUN/217/2019), beslutat i regionfullmäktige februari 2021, pekar ut den övergripande inriktningen för kollektivtrafiken i länet.

Specifikt för stadstrafiken i Östersund anges att planeringen ska utgå från att skapa ett tydligare linjenät som är attraktivt och effektivt. En inriktning bör vara att bygga upp linjenätet kring stomlinjer, där en avvägning görs mot grundläggande tillgänglighet så att hållplatsavståndet inte blir för långt. En utgångspunkt bör vara enkelhet, med avgångar på

¹ Kollektivtrafikutredning Jämtland Härjedalen – Med fokus på trafikering i Östersund, Ramboll (2020)

fasta minuttal och där varierande körvägar för samma linje undviks. En fortsatt elektrifiering av stadstrafiken bedöms som en lämplig inriktning.

Upphandlingsprocess

Under 2021 har upphandlingsprocessen gått in i en fas där samråd har skett med Östersunds kommun samt med trafikföretag genom samråd inför upphandling (SIU). Efter kvalificering av anbudsgivare ska upphandlingsunderlag publiceras hösten 2021. I upphandlingsunderlaget preciseras förutsättningar och krav för upphandlingen. Anbudstiden pågår under hösten 2021. Efter utvärdering av anbud och eventuell förhandling planeras tilldelning av avtal under våren 2022.

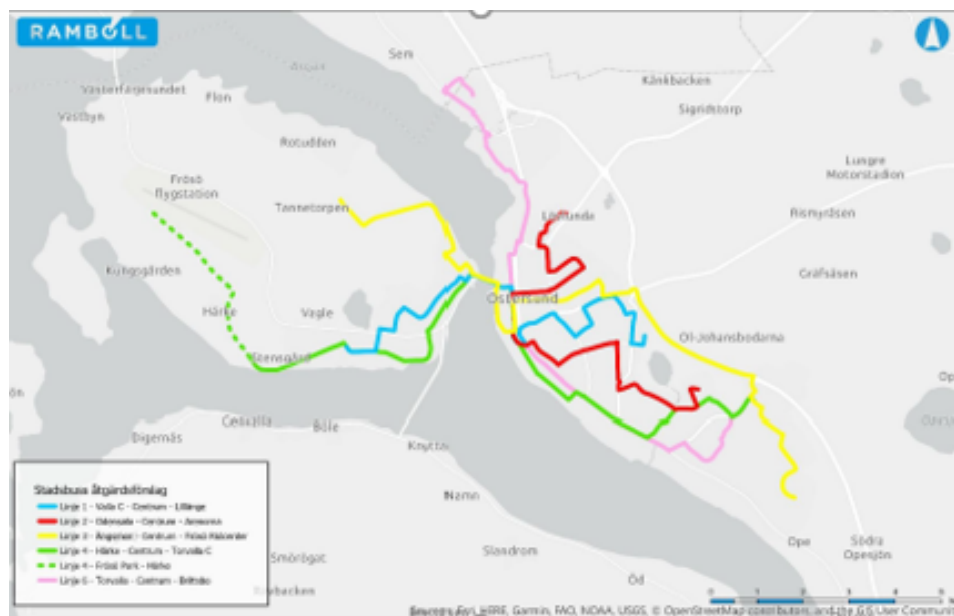
Geografisk avgränsning

Det nya linjenätet för stadstrafiken föreslås i huvudsak följa den nuvarande avgränsningen, dvs Östersund tätort (inklusive del av Krokoms kommun). Möjligheten att i framtiden inrymma även viss regionbusstrafik i avtalet beaktas.

Linjenät och utbud

Linjenät och trafikutbud bygger vidare på kollektivtrafikutredning från 2020 (RUN/64/2020) som Regionen beställt i samarbete med Östersunds kommun. Linjenätet består av 5 stadsbusslinjer som sammantaget ger en god yttäckning, där varje linje har en tydlig sträckning och ett frekvent utbud. En bärande princip för trafikeringen är att utveckla taktrafik (avgångstider på samma minuttal) med en bytesnod i centrum där det kan ske smidiga byten mellan linjerna.

Observera att linjesträckningar och utbud visar tänkt underlag i upphandlingen, och kan komma att justeras när trafiken ska realiseras.



Figur 2 Föreslagna linjesträckningar i kollektivtrafikutredning (Ramboll, 2019)

Linje 1 och 6 – två stomlinjer

Linje 1 och 6 kan ses som två stomlinjer som har ett starkt utbud, gena sträckningar och bildar ett X som täcker en stor del av staden. Jämfört med tidigare utredning (Ramboll, 2020) föreslås justering av körväg för linje 1 där linjen får en sträckning Stuguvägen-

Grängsgatan-Kyrkgatan (istället för att gå via järnvägsstationen), i syfte att ge korta restider för resenärerna och samtidigt en bättre trafikekonomi, se figur nedan.



Figur 3 Sträckning linje 1 och linje 6

Under en stor del av trafikdygnet föreslås 10-minuterstrafik, med en utglesning kvällar och helger (samt sommartid).

Linje 2, 3 och 4

Linjerna 2, 3 och 4 täcker upp övriga delar staden. För Frösön finns behov av att anpassa linjesträckningen för att bättre fånga upp skolresandet och området Tanne-Berge. Ytterligare övervägningar kan krävas kring utbudet i andra delar av staden, till exempel mot Verksmon. Under en stor del av trafikdygnet föreslås 20-minuterstrafik, med en utglesning kvällar och helger (samt sommartid).

Miljö

Som drivmedelsval föreslås 100 procent eldrift², där 10 elbussar från nuvarande avtal ska tas över av den kommande avtalsparten. Eldrift ligger i linje med trafikförsörjningsprogrammets mål och strategier, samt länets energi- och klimatstrategi.

Avtalsform

Nuvarande tjänstekoncession ersätts av ett så kallat produktionsavtal där trafikföretaget ersätts utifrån trafikproduktion. Detta innebär ett förändrat gränssnitt för ansvar där Regionen har en större roll, och behöver resurser, kring frågor som rör trafikplanering, marknad, priser/biljetter och kommunikation etcetera. Mot bakgrund av att Regionen, i dialog med kommunen, har en tydlig målbild kring den framtida trafikutvecklingen bedöms tjänstekoncession inte vara en lämplig avtalsform. Det kan också konstateras att tjänstekoncessioner är relativt ovanliga inom kollektivtrafiken, och framförallt inom busstrafik.

² Uppvärmning av elbussarna kan komma att ske med annat bränsle, vanligtvis HVO.

Avtalsperiod

Avtalslängd föreslås vara 10 år (2023-06-12 – 2033-06-12), vilket bedöms mest ekonomiskt effektivt sett till att bussarna normalt skrivs av under avtalsperioden. En kortare avtalslängd bedöms ge ökade kostnader.

Förändringsvolym

För att möjliggöra effektiviseringar och trafikutveckling föreslås förändringsvolym om minus 20% (minskning av trafik) och plus 30% (ökning av trafik). Detta gör det möjligt att anpassa trafiken efter budgetramar och möjlighet till finansiering.

Konsekvenser

Bidrag till mål i trafikförsörjningsprogram 2021-2026

Nedan sammanfattas hur förslaget förväntas bidra till målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Mål: Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar som ökar den geografiska tillgängligheten
Genom att satsa på stomlinjekoncept och takttrafik (avgångstider på samma minuttal och bytesnod i centrum) bedöms attraktiviteten i stadstrafiken öka. Att flera av dagens slingor tas bort ökar busstrafikens relevans.

Mål: Ökad marknadsandel

Det nya linjenätet och trafikupplägget bedöms ge en mer attraktiv kollektivtrafik som ökar förutsättningarna att vinna över resenärer från biltrafiken.

Mål: Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla

Målet avser möjligheterna att resa i kollektivtrafiken för alla, med fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Det ska vara lätt att förstå hur man reser och att genomföra resan på ett tryggt och säkert sätt.

En positiv effekt ges av att det nya linjenätet har en enklare struktur och därför blir enklare ur ett användarperspektiv. Tillgänglighet när det kommer till utformning av fordon och information med mera är viktiga aspekter som behöver beaktas i upphandlingen. För vissa resenärer kommer avståndet till hållplats att öka vilket kan upplevas som en försämring.

Mål: Minskad miljö- och klimatpåverkan samt fossilbränslefritt 2030

Kravställningen kring eldrift bidrar positivt till målet. Elbussar är energieffektiva och positiva ur ett klimatperspektiv. Andra nyttor är luft och buller. Negativa effekter är framförallt kopplat till tillverkningen av batterier.

Ekonomi

Utfallet av upphandlingen är svårbedömt och beror på många faktorer; konkurrens vid upphandlingstillfället, anbudsgivare etcetera. Finansieringsbeslut för trafiken kommer att hanteras närmare trafikstarten genom budgetbeslut och trafikplaner inom Regionen.

Gjorda analyser visar på en ökad produktion med i storleksordningen 15 – 20 procent jämfört med dagens trafik. Den faktiska kostnadsökningen bedöms dock bli lägre sett till jämförelser från andra upphandlingar av stadsbusstrafik i Sverige. Intäkterna från

resenärerna är ytterligare en betydelsefull faktor. Målet är att det nya trafikupplägget ska ge ett ökat resande och därmed även ökade intäkter.