

Regionstyrelsens arbetsutskott §§ 52-75

Tid: 2016-04-25 kl. 13:00-16:20

Plats: Regionens hus, sal A

§ 67 **Bussdepå i Jönköping**

Diarienummer: RJL 2016/969

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen besluta

- Uppdra åt regionledningskontoret att ta fram förslag till förvärv av mark som på ett kostnadseffektivt sätt tillgodoser Länstrafikens utökade behov av bussdepå.

Sammanfattning

Mot bakgrund av en kraftig resandeökning av stadstrafiken i Jönköping finns behov av en större bussdepå. Detta behov bedöms inte kunna tillgodoses i anslutning till befintlig depå som hyrs av privat fastighetsägare.

En förstudie har genomförts som beskriver omfattning och utformning av en bussdepå i egen regi som tillgodoser förväntat behov. I den fortsatta beredningen ska prövas om det är kostnadseffektivt att tillgodose behov med två lokaliseringar.

Inför den upphandling av trafikentreprenör som görs 2017 och som ska gälla från juni 2019 bör det utökade behovet av bussdepå vara löst så att det blir en given förutsättning i upphandlingen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2016-03-30

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Vid sammanträdet föreslår Carina Ödebrink att fackliga organisationer ska involveras i arbetet.

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Regionstyrelsens arbetsutskott §§ 52-75

Tid: 2016-04-25 kl. 13:00-16:20

Vid protokollet

Siw Kullberg

Justeras

Håkan Jansson
Ordförande

Rätt utdraget,
Intygar

Lena Sandqvist

Regionledningskontoret

Regionstyrelsen

Bussdepå i Jönköping

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

- uppdra åt regionledningskontoret att ta fram förslag till förvärv av mark som på ett kostnadseffektivt sätt tillgodoser Länstrafikens utökade behov av bussdepå.

Sammanfattning

Mot bakgrund av en kraftig resandeökning av stadstrafiken i Jönköping finns behov av en större bussdepå. Detta behov bedöms inte kunna tillgodoses i anslutning till befintlig depå som hyrs av privat fastighetsägare.

En förstudie har genomförts som beskriver omfattning och utformning av en bussdepå i egen regi som tillgodoser förväntat behov. I den fortsatta beredningen ska prövas om det är kostnadseffektivt att tillgodose behov med två lokaliseringar.

Inför den upphandling av trafikentreprenör som görs 2017 och som ska gälla från juni 2019 bör det utökade behovet av bussdepå vara löst så att det blir en given förutsättning i upphandlingen.

Information i ärendet

Behov av ny bussdepå

Jönköpings kommun är expansiv med stor befolkningsökning och där nya stadsdelar som t ex Södra Munksjön växer fram. Götalands- och Europabanorna kommer att ha en gemensam järnvägsstation i Jönköping som kommer att ställa krav på anslutningstrafik. Nya trafikslag som till exempel spårbunden trafik är ytterligare en faktor som kan påverka stadstrafiken i Jönköping.

I bilaga redovisas en förstudie som beskriver framtida behov av bussdepå och är framtagen som underlag för köp av fastighet där en bussdepå i egen regi kan etableras. Förstudien beskriver lokalisering till en plats. I det fortsatta arbetet ska

även prövas om det är kostnadseffektivt och möjligt med bussdepåer på två ställen.

Varför egen depå ?

Länstrafiken har redovisat behov av att bygga en bussdepå i egen regi för stadstrafiken i Jönköping. Idag hyr trafikentreprenören bussdepå av privat fastighetsägare. Den bussdepå som idag finns är för liten för att klara den utökning av stadstrafiken som följer av det regionala trafikförsörjningsprogrammet om att antalet resande i stadstrafiken ska dubbleras till 2025 (basår 2011). Någon expansion av denna depå är inte möjlig.

Tillgång till bussdepå som en förutsättning vid upphandling skapar konkurrensneutralitet och långsiktighet. Trenden i Sverige är att allt fler regioner/landsting äger bussdepåerna och hyr ut till trafikföretagarna.

Depån ska erbjuda attraktiv och säker arbetsmiljö, vara långsiktigt hållbar och värna om miljö och ekonomi och vara en del i helheten för en säker och trygg stadstrafik.

Nyckeltal för bedömning av dimensionering

Behovet av bussar för dagens stadstrafik är 105 bussar. För att nå målet med fördubblat antal resande i stadstrafiken Jönköping till 2025 (basår 2011) beräknas att 150 bussar behövs. En successiv ökning beräknas ske och 2019 beräknas behovet vara 125 st.

För etablering av en depå beräknas ett arealbehov på 50 000 m². Arealen är beräknad på att hälften av bussarna är ledbussar (18m) och hälften normalbussar (12m). Möjligen skulle någon enstaka dubbelledbuss (24m) kunna bli aktuell, varför ett verkstads skepp bör rymma en sådan buss. Boggibussar och tvåvåningsbussar bedöms inte aktuellt.

Verkstadsbehovet beräknas till 15-18 bussar/fack. Utöver detta behövs verkstadsfack för plåtarbete, tvättning och städning.

Till detta behövs

- Uppställningsplatser för 150 bussar fullt utbyggd
- Rampanläggning med väderskydd anpassad för olika busstyper
- Verkstäder och tvätthallar
- Administrativa lokaler för 15-20 personer
- Utbildning av personal sker kontinuerligt i depån och detta kräver utbildningsrum i olika storlekar.

- Förarna har ofta rasterna förlagda till depån och det förekommer frekvent så kallade delade turer med några timmars ledighet mitt på dagen. För bland annat dessa tillfällen erbjuds möjlighet till friskvårdsrum, vilrum samt mat- och uppehållsrum.
- Personalparkering beräknas för 160 bilar, vilket motsvarar en parkering per buss plus extra för verkstads- och administrativ personal. Personalparkering ska inte ligga inom bussområdet. Den kan ha egen infart och egen inhägnad. Den kan även ligga en bit från depån. Antalet rörelser inom depåområdet ska minimeras för att minska riskerna.

Krav på läge

Busstoppen ska placeras i närhet till trafiken för att minimera tomkörning och därmed minska miljöpåverkan och kostnader.

- Närhet till stomlinje och infrastruktur, optimalt är stråket mellan Huskvarna och Råslätt.
- Tillfartsvägar måste tåla trafikbelastningen och alternativ väg ska finnas vid eventuella stopp i trafiken.
- Ligga så att inte omkringliggande fastigheter störs av trafik och buller från verksamheten som pågår dygnet runt.
- Övergången till allt större andel fordon drivna med förnyelsebara energislag som exempelvis el kommer att kräva möjligheter till laddning. Dessa faktorer måste beaktas vid val av placeringen av en busstoppen.

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
Regiondirektör

Stefan Schoultz
Ekonomidirektör

Bussdepå

Förstudie för bussdepå i Jönköping

Rubert F0157

Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning.....	3
Bakgrund	3
Vision - Omtanke	4
Framtida strategier.....	4
Bussdepå i egen regi.....	4
Nyckeltal för bedömning av dimensionering	5
Dimensionering	5
Bränsle	7
Krav på läge	7
Krav på fastigheten.....	7
Tidplan	8
Preliminär kostnadsbedömning	8
Köp av fastighet.....	8

Sammanfattning

Jönköpings länstrafik vill bygga en bussdepå för stadstrafiken i Jönköping. Målet är ett färdigställande av depån i april 2019 för att hinna få anläggningen driftsklar till juni samma år då en ny Trafikföretagare ska tillträda. Depån ska vara specificerad som en förutsättning i upphandlingen. Upphandlingsunderlaget ska vara klart november 2017.

Regionfastigheter begär härmed att få uppdraget att i samråd med Länstrafiken upphandla lämplig fastighet för en bussdepå.

Inledning

Denna förstudie är framtagen för att få beslut om att köpa fastighet. Förstudien innehåller också en preliminär beskrivning av de byggnader och de markarbeten och andra anläggningar som krävs samt en kostnadsuppskattning. Denna kostnadsuppskattning har som syfte att ge en ungefärlig bild av kostnaden för projektet. När fastighet är köpt och omfattning av markarbeten mm är känt, sker en fördjupad förstudie. I denna görs en kostnadsberäkning som ligger till grund för investeringsbeslut på anläggningen (byggnader, mark, mediaförsörjning mm).

Beslut föreslås ske i två steg: 1/ beslut om att köpa lämplig fastighet 2/ beslut om bygga bussdepå.

Arbetsgruppen för förstudien består av Thomas Adelöf och Mattias Brandt från Jönköpings länstrafik och Henrik Gustafsson och Barbro Knopp Johlander från Regionfastigheter.

Bakgrund

Jönköpings länstrafik vill bygga en bussdepå i egen regi för stadstrafiken i Jönköping. Idag hyr trafikentreprenören bussdepå av privat fastighetsägare. Den bussdepå som idag finns är för liten för att klara JLT:s mål att antalet resande i stadstrafiken ska dubbleras till 2025. Dessutom gör läget och bristande tillgång på omkringliggande ytor att det inte finns möjligheter till expansion. I framtiden skulle trafikföretagarna behöva investera i bussdepå för avtalstid om 8-10 år vilket ger mycket höga kostnader. Tillgång till bussdepå som en förutsättning vid upphandling skapar konkurrensneutralitet och långsiktighet. Ytor för kollektivtrafik bör säkerställas. Trenden i Sverige är att allt fler regioner/landsting äger bussdepåerna och hyr ut till trafikföretagarna.

Vision - Omtanke

Omtanke ska genomsyra verksamheten och därmed utformningen av depån.

Omtanke om:

- Miljön
- Personalen
- Säkerheten
- Ekonomin
- Resenärerna

Depån ska erbjuda attraktiv och säker arbetsmiljö, vara långsiktigt hållbar och värna om miljö och ekonomi och vara en del i helheten för en säker och trygg stadstrafik.

Framtida strategier

Jönköping är en expanderande region. Befolkningsökning och framväxandet av nya stadsdelar som tex Södra Munksjön kommer att påverka stadstrafiken. Götalands- och Europabanorna kommer att ha en gemensam station i Jönköping som också kommer att påverka resandet. Nya trafikslag som tex spårbunden trafik är ytterligare en faktor som kan påverka stadstrafiken i Jönköping. Övergången till allt större andel fordon drivna med förnyelsebara energislag som exempelvis el kommer att kräva möjligheter till laddning. Dessa faktorer måste beaktas vid val av placeringen av en bussdepå.

Bussdepå i egen regi

Skäl till att driva depå i egen regi:

- JLT anger målen och driver utvecklingen. Kraven som ställs i upphandlingen kan påverka depån och ger svårigheter för trafikföretagen.
- dagens depå för liten för att klara JLT:s mål: en dubblering av resandet till 2025
- långsiktigt lönsam investering (buss plus förare är 90% av kostnaden vilket ger proportioner till en investering i en depå i egen regi)
- säkra närheten till trafiken för att minska miljöpåverkan med många mil tomkörning
- arbetsmiljön
- bidra till en önskvärd stadsutveckling
- konkurrensneutral upphandling av trafikföretagare
- tidens tecken talar för depå i egen regi, många bygger depåer i egen regi
- hållbarhet över tid (horisont bortom upphandlingstiden)

Nyckeltal för bedömning av dimensionering

Behovet av bussar för dagens stadstrafik är 105 bussar. För att nå målet med fördubblat antal resande till 2025 beräknas att 150 bussar behövs. År 2019 beräknas behovet av bussar vara 125 st räknat på en årlig ökning av antalet resenärer med 10%, vilket motsvarar en ökning med 3 bussar/år. Ytan beräknas på att hälften av bussarna är ledbussar (18m) och hälften normalbussar (12m). Möjligen skulle någon enstaka dubbelledbuss (24m) kunna bli aktuell, varför ett verkstads skepp bör rymma en sådan buss. Boggibussar och tvåvåningsbussar bedöms inte aktuellt.

Verkstadsbehovet beräknas till 15-18 bussar/fack. Utöver detta behövs verkstadsfack för plåtarbete, tvättning och städning.

Förare ca 400 personer (nyckeltal: 2,5 förare/buss)

Dimensionering

Ska rymma 150 bussar när den är fullt utbyggd. Utrustas initialt för 125 bussar vilket beräknas motsvara behovet 2019.

Till detta behövs

- Uppställningsplatser för 150 bussar fullt utbyggd
- Rampanläggning med väderskydd anpassad för olika busslag
- Verkstäder och tvätthallar
- Administrativa lokaler för 15-20 personer
- Utbildning av personal sker kontinuerligt i depån och detta kräver utbildningsrum i olika storlekar.
- Förarna har ofta rasterna förlagda till depån och det förekommer frekvent sk delade turer med några timmars ledighet mitt på dagen bl a för dessa tillfällen erbjuds möjlighet till friskvårdsrum, vilrum samt mat- och uppehållsrum.
- Personalparkering för 160 bilar Antal motsvarande 1 parkering plus extra för verkstads- och administrativ personal. Ska inte ligga inom bussområdet. Kan ha egen infart och egen inhägnad. Dessa platser kan även ligga en bit från depån. Antalet rörelser inom depåområdet ska minimeras för att minska riskerna.

Utrymme	Antal	m ²	Σ m ²	Kommentar
Verkstadslokaler				
Verkstads skepp 7mx30m	10	210	2100	Ett skepp med grop. Fri takhöjd 7m med takplattformar för service av elbussar. Elstyrda vikportar höjd 4,5m
Tvätt hall 7mx30m	3	210	630	Två utrustas med tvättanläggning, en för städning
Plåt- och Riktverkstad 7mx15m	1	105	105	
Lager	1	105	105	
Tekniska ytor verkstad	1	210	105	Maskinrum tvättanläggning, vattenreningsanläggning, tvättstuga, kompressor mm
Administrativa lokaler				
Kontorsarbetsplatser	20	10	200	Fördelas i olika stora rum
Konferensrum/utbildningsrum	1	50	50	För 30-35 personer
Konferensrum/utbildningsrum	1	25	25	För 15 personer
Post/kopiering	1	10	10	
Förråd	1	10	10	
Samtalsrum	1	10	10	
Personallokaler				
Vilrum	10	2	20	
Omlädningsrum verkstad	1	60	60	Ska kunna delas i 2 rum, för 20 personer med dubbla skåp
Personal omlädningsrum	1	300	300	Ska delas upp i flera rum, 150 skåp inkl WC och dusch
Personalrum	1	150	150	För 75 personer samt avskild pentrydel
Friskvårdsrum	1	50	50	I närhet av omlädningsrummen för samnyttjande av duschar
Kommunikationsytor				Vindfång, entréer, korridorer, trapphus mm
Teknikutrymmen för fastigheten				Elcentraler, fläktrum mm

Bränsle

Val av bränsle påverkar utformningen och kraven på depån och utreds vidare i samarbete med bland annat Jönköpings energi.

Fördelning av bränsleslag:

El (50%)

Biogas (25%)

RME/HVO (25%)

El: alla fordon är hybrider, samtliga bussar ska laddas nattetid. Effektbehov: utreds

Biogas: i bulkflak, plats för 5 flak alternativt via ledning

RME/HVO: förvaras i tankar ev nedgrävda. Tankställe i tvätthall samt ev utomhus

Krav på läge

Bussdepån ska placeras i närhet till trafiken för att minimera tomkörning och därmed minska miljöpåverkan och kostnader.

- Närhet till stomlinje och infrastruktur, optimalt är stråket mellan Huskvarna och Råslätt.
- Tillfatsvägar måste tåla trafikbelastningen och alternativ väg ska finnas vid eventuella stopp i trafiken.
- Ligga så att inte omkringliggande fastigheter störs av trafik och buller från verksamheten som pågår dygnet runt.

Krav på fastigheten

Minst 50 000m² användbar yta.

I denna yta ingår all logistik, byggnader och tankställen som krävs. Eventuell yta för fördröjningsdammar, snöuppläggning och slänter ingår inte. Önskvärt är en tomt som är rektangulär. Jämförelsetal: ca 350m²/buss

Tomten ska vara inhägnad och övervakad med skalskyddslarm.

Byggnaden ska placeras så att trafikrörelser kan ske med största säkerhet. Önskvärt är att trafikledningen har visuell kontakt med infarten.

Marken ska ha bärighet som klarar tunga fordon och ha asfalterad yta med målning för körriktning och uppställningsplatser. Markvärme vid utfart från tvätthall.

Tidplan

Ambitionen är att depån ska vara klar för inflyttning i juni 2019 då ny trafikföretagare upphandlats.

Tidplan för att klara ambitionen:

Denna tidplan förutsätter att tomt kan köpas under 2016.

- Upphandling av arkitekt snarast
- (Upphandling av övriga konsulter oktober 2016)
- Tomtköp klart senast november 2016
- Projekteringsstart dec 2016
- Förfrågningsunderlag klart maj 2017
- Upphandling augusti 2017
- Byggstart september 2017
- Entreprenaden klar mars 2019
- Trafikoperatörens utrustningsstart av depån senast 1 maj 2019
- Trafikoperatörens driftstart 1 juni 2019

Preliminär kostnadsbedömning

Största osäkerheten i kostnadsbedömningen ligger i fastigheten. Faktorer såsom form, markförhållanden, nivåskillnader och tillfartsvägar påverkar kostnaden för iordningställandet. Priset på fastigheten är också en okänd faktor.

De byggnader som behövs grundar sig på ett utkast till lokalprogram och är kostnadsberäknade utifrån ett uppskattat kvadratmeterpris.

Bedömning av kostnader

Kostnad för byggnad, utrustning och markarbete bestående av bärlager och ytskikt beräknas till 150-200 miljoner kronor

Kostnad för ytterligare markberedning beror på fastighetens beskaffenhet och kan inte bedömas. Utöver detta tillkommer kostnad för köp av fastighet.

Köp av fastighet

Regionfastigheter begär härmed att få uppdraget att i samråd med Länstrafiken upphandla lämplig fastighet för en bussdepå.