

<b>Styrelsen</b>	<b>2021-02-26</b>
<b>Handling nr</b>	<b>12.2.5</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Anna Johansson</b>
<b>Daterad</b>	<b>2021-02-10</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Upphandling av Trafik 2023 - Stenungsund**

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna inför upphandling av busstrafiken i Stenungsund.

Dokumentet beskriver förutsättningar för trafikering, fordon, miljö, depå, omfattning, risker och ekonomi för den trafik som avses upphandlas.

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att ge VD i uppdrag att genomföra redovisad upphandling avseende trafiktjänster inom Trafik 2023 Stenungsund utifrån nedanstående förutsättningar.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

# UPPHANDLING AV TRAFIK 2023 STENUNGSUND

## Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Geografiskt område och omfattning.....	3
3. Marknadsanalys.....	4
4. Identifierade behov av trafikförändringar .....	5
5. Depåer .....	6
6. Miljö- och fordonskrav.....	7
7. Ekonomiska konsekvenser .....	7
8. Identifierade risker .....	8

## 1. Inledning

Västtrafik har under 2021/2022 behov att genomföra en upphandling av busstrafiken i Stenungsunds kommun då nuvarande avtal upphör att gälla i juni 2023.

Nuvarande trafikavtal för skoltrafiken i Stenungsunds kommun löper också ut i juni 2023. Västtrafik har handlat upp nuvarande avtal åt kommunen med så kallad öppen skoltrafik. Det innebär i stora drag att trafiken bekostas av kommunen och att linjerna planeras utifrån skolresebehovet, men att allmänheten får resa med och att Västtrafiks färdbevis och allmänna resevillkor gäller. Kommunen får då ersättning av Västtrafik för de allmänresenärer som reser med skollinjerna.

Stenungsunds kommun har bitt Västtrafik att handla upp skoltrafiken åt dem och med s k öppen skoltrafik även för den kommande avtalsperioden. Arbeta pågår med att ta fram avtal mellan Västtrafik och kommunen för detta, vilket förväntas kunna skrivas under inom kort.

Inför upphandlingen har en förstudie genomförts för att tydliggöra vad som ska upphandlas, med hänsyn taget till hur det ser ut i dag samt framtida planer och målsättningar som kommer att påverka kollektivtrafiken under den kommande avtalsstiden. Under våren kommer ett upphandlingsprojekt att ta vid för att arbeta vidare med själva upphandlingen.

## 2. Geografiskt område och omfattning

Det är tätortstrafik och landsbygdstrafik i Stenungsund som ska handlas upp de kommande åren, med trafikstart år 2023. Det innebär att den entreprenör som får avtalet/avtalen har huvudansvaret för att tillgodose resbehoven för boende och verksamma inom ett definierat geografiskt område utifrån regionens ambitionsnivå och strategier.

För Trafik 2023 omfattas det geografiska området Stenungsunds kommun, se karta nedan.



I avtalet ingår inte genomgående linjer som Stenungsund express, som tillsammans med tåget på Bohusbanan är den viktigaste busslinjen för arbetspendling till Kungälv och Göteborg. Dock har hänsyn tagits till planerad utveckling av dessa linjer.

### **3. Marknadsanalys**

I förstudien har det genomförts en marknadsanalys med fokus på hur kollektivtrafikens marknad ser ut i upptagningsområdet idag samt vilka förändringar och utvecklingsplaner som kommer att genomföras under den kommande avtalsperioden.

Exempel på delar som studerades är demografiska data för att förstå vem kunden är, tillgänglighet med kollektivtrafik till bostäder, arbetsplatser bytespunkter och andra viktiga målpunkter som handel, friluftsområden och skolor samt utbyggnadsplanering.

#### **Demografiska förutsättningar**

I Stenungsunds kommun bor många i småhus. De områden som sticker ut med en högre andel boende i flerbostadshus är de centrala delarna av Stenungsund, Svenshögen och även i centrala Jörlanda.

Gällande utbildningsnivå finns det en skillnad mellan den västra och den östra sidan av kommunen där kuststråket har en högre andel högutbildade. Motsvarande mönster finns även gällande förvärvsinkomst. Det finns däremot inga stora påtagliga skillnader där något större område sticker ut gällande sysselsättningsgrad. Generellt finns det ett lägre bilinnehav utmed Kuststråket och i centrala Stenungsund och ett högre bilinnehav i de östra delarna av kommunen som också är betydligt glesare befolkningsstrukturmässigt.

Kommunens större verksamhetsområden utgörs främst av området norr om centrala Stenungsund samt Munkeröd. Även i Stora Höga och Spekeröd finns områden som är utpräglade verksamhetsområden. I centrala Stenungsund finns en tydlig blandbebyggelse. I övrigt utgörs Stenungsunds kommun primärt av boendeområden.

#### **Tillgänglighet till kollektivtrafiken**

För Stenungsunds kommun finns en god ytmässig tillgänglighet till kollektivtrafik med frekvent utbud dels i centrala Stenungsund samt utmed stråket för Stenungsund express. Merparten av boende och verksamheter i kommunen har tillgång till en hållplats inom rimligt gångavstånd. Av kommunens ca 27 000 invånare uppskattas drygt 16 500 bo inom 400 m från en hållplats utmed dagens allmänna linjenät, exklusive skollinjer.

I de områden som inte täcks upp av kollektivtrafik är bebyggelsen i huvudsak gles. De områden som sticker ut med lite fler invånare bosatta, som inte täcks upp inom 400 m från hållplats, är de västra delarna av Stora Höga, området Starrkärr/Näs väster om Ödsmål samt Timmervik. Mestadels består dessa områden av villabebyggelse.

De delar av kommunen som inte täcks upp av ordinarie linjenät inom 1 km fågelvägen har tillgång till närtrafik, vilket säkerställer att det finns möjlighet att genomföra exempelvis handels- och serviceresor, dock inte resor i pendlingslägen.

#### **Utbyggnadsplaner**

I förslaget till ny översiktsplan beskrivs visionen om att Stenungsunds kommun ska växa med ca 8 000 invånare till år 2035 vilket skulle innebära att kommunen då har 35 000 invånare. Det planeras för större utbyggnadsområden främst i centrala Stenungsund, men även i området runt Hallerna i tätortens södra delar, där kommunen planerar för ett bostadstillskott

på ca 1 000 bostäder. I detta område byggs även förskola och skola ut med bland annat en ny högstadieskola.

Kommunen har nyligen (dec 2019) antagit en mobilitetsstrategi. Mobilitetsstrategin är ett sätt för kommunen att på en strategisk nivå styra utvecklingen av kommunen i en mer hållbar riktning gällande mobilitet. Utgångspunkt har bland annat tagits i regionens mål gällande trafikförsörjningsprogram. Kortfattat ska kommunen planera för en utveckling som minskar bilresandet och ökar de hållbara färdstegen inom kommunen.

#### **4. Identifierade behov av trafikförändringar**

Principerna och riktlinjerna i Landsbygdsutredningen ligger främst som grund för Västtrafiks översyn av trafiken inför upphandlingen. Områden med likvärdiga förutsättningar ska ges samma utbud av regionalt finansierad kollektivtrafik, oavsett var i regionen de ligger, och motsvara den ambitionsnivå som regionen har för kollektivtrafiken i hela regionen.

Enligt Landsbygdsutredningen ska den allmänna linjetrafiken i första hand anpassas för gymnasie- och arbetspendling, men kan även erbjuda möjlighet till service-, fritids- och grundskoleresor. Resmöjligheter ska finnas från tätort till kommunhuvudort. Dock måste det inte vara en direktförbindelse utan byte vid knutpunkt kan vara aktuellt om det finns kapacitet och ett tillräckligt utbud i den anslutande trafiken.

Landsbygdsutredningen omfattar den kollektivtrafik som bedrivs av Västtrafik på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheten, Västra Götalandsregionen. Skolskjuttrafik för grundskola är ett kommunalt ansvar och ingår därmed inte primärt i utredningen. Däremot bör resurseffektivitet beaktas genom att skoltrafik och allmän kollektivtrafik samordnas där det kan ge mervärden.

##### **Förändringar landsbygdstrafik**

Förstudien har genomlyst nuvarande trafiknät i Stenungsund utifrån främst Landsbygdsutredning, tillgängligt resandeunderlag och framtida utvecklingsplaner.

Analysen har resulterat i att en ny linje 339 föreslås mellan Timmervik och Stora Höga (-Nösås). Linjen motiveras med att Timmervik/Aröd tillsammans är en tätort som enligt Landsbygdsutredningen ska erbjudas ett grundutbud av 5 dubbelturer/vardag om detta kan ordnas på ett resurseffektivt sätt, vilket inte uppfylls idag. Timmervik, som har den större andelen av befolkningen, hänvisas till linje 309 från Aröd som inte ligger inom acceptabelt gångavstånd samt endast trafikerar inom Kungälv kommun, samt Stenungsunds kommuns skollinje 949. Med föreslagen åtgärd kan grundnivåerna i Landsbygdsutredningen uppfyllas.

Förstudien föreslår att linje 336 övergår till skoltrafiklinje eftersom linjen trafikerar områden där Västtrafik inte har uppdrag enligt landsbygdsutredning och resenärerna främst är skolkortsresenärer.

Förstudiens första analys visade att linjesträckningarna för landsbygdslinjerna 331, 332, 333 borde kortas utifrån Västtrafiks uppdrag enligt Landsbygdsutredningen, att det är få som reser på sträckorna samt att merparten av resenärerna är skolkortsresenärer. Dessa sträckningar skulle i så fall behöva täckas upp av skoltrafik både inom Stenungsunds och Uddevalla kommun. Vid en sammanvägning av vad denna förändring skulle innebära för Västtrafik respektive berörda kommuner visade det sig att en uppdelning av linjerna skulle medföra ökade kostnader för samhället, främst på grund av att det skulle gå åt fler fordon, varför Västtrafik har valt att bibehålla dagens lösning.

### **Förändringar tätortstrafik**

Tätortslinjenätet i Stenungsund utgörs idag av 5 linjer som förenklat kan sägas trafikerar med 30-minutersintervall under vardagstrafikdygnet. Dessutom kompletteras trafiken med en nattlinje i slinga (13) med 2 turer natt mot lördag och natt mot söndag. Utbudet av trafik i Stenungsund är högre än i tätorter av motsvarande storlek i regionen. Dessutom är resandet lågt, inte minst under lågtrafiktid.

I förstudien föreslås tätortstrafiken justeras och anpassas i samband med upphandlingen utifrån underlag och efterfrågan. Linjesträckningarna för linje 4 och linje 5 föreslås omdanas till landsbygdslinjer med ett reducerat utbud jämfört med idag. Även linje 1-3 föreslås få förändrade linjesträckningar och delvis ett reducerat utbud framför allt under lågtrafik, men bibehålls som tätortslinjer med 30-minutestrafik som bas.

Den viktigaste funktionen för det nya tätortslinjenätet är att erbjuda resmöjligheter mellan bostads- och verksamhetsområden och viktiga målpunkter. Tätortslinjenätet kommer att behöva ses över tillsammans med kommunen inför den kommande flytten av Stenungsunds resecentrum. Dock bedöms den trafikvolym som förslås i förstudien räcka till för att kunna omhänderta denna förändring under avtalstid.

### **Närbuss**

Närbuss är en anropstyrd produkt i form av en linje som trafikerar olika geografiska områden i kommunen olika veckodagar och in till centralorten för att möjliggöra serviceresor. Närbussstrafiken är en trafik med väldigt hög servicegrad och är att jämställa med exempelvis flexlinje eller flextrafik i andra kommuner, vilket då alltid är kommunala tillköp. Det är dock inte en produkt som Västtrafik har i sitt sortiment och Västra Götalandsregionen har inte som ambitionsnivå att erbjuda motsvarande trafik i hela regionen, varför Närbussen inte kan vara kvar i nuvarande form.

I de glesare strukturerna inom kommunen kan närtrafik fylla motsvarande syfte som närbussen. I övrigt hänvisas till ordinarie linjetrafik.

Om kommunen inom Stenungsunds tätort har ambitionen att behålla den högre servicegraden kan tillköp av exempelvis flexlinje eller flextrafik erbjudas istället. Dialog pågår med kommunen om de vill köpa till denna trafik, varför det i så fall bör tas med i den kommande upphandlingen för att få till den mest fördelaktiga ekonomiska lösningen.

### **Förändringar skoltrafik**

Skoltrafiken i Stenungsunds kommun har under den nuvarande avtalsperioden löpande anpassats utifrån de behov av skoltrafik som kommunen har haft. Därför föreslås trafiken till stor del handlas upp som idag, men med vissa förändringar utifrån kommunens behov. Ett exempel är att till skolstarten höstterminen 2023 planeras Stenungsskolan stängas ner och eleverna hänvisas istället till Hallernaskolan. Detta innebär att ett flertal skollinjer behöver planeras om.

## **5. Depåer**

Ellös buss, som kör trafiken i Stenungsund idag, äger en egen depå som ligger i Doteröds industriområde. Depån rymmer cirka 40 bussar och har verkstad, tvätthall samt utrymme för personal och administration.

I Stenungsund finns det minst en ytterligare depå och antalet bussar som ska depåladdas med el kommer att bli så pass få att det bedöms gå att lösa även om depå inte är säkrad innan upphandlingen.

Västtrafik har ställt frågan till ett antal trafikoperatörer om de ser att de kommer att kunna lösa en depå i Stenungsund, även med eldrift för tätortstrafiken, vilket de bedömer att de kommer att göra.

Västtrafik avser därför inte att villkora depå för Stenungsundstrafiken.

## **6. Miljö- och fordonskrav**

### **Tätortstrafik**

Enligt Västtrafiks *Miljö- och klimatstrategi* ska stads- och tätortstrafik främst drivas av helelektriska bussar. Trafiken avses elektrifieras i samband med att nya upphandlingar genomförs. Övriga fordon ska främst drivas med biogas när så är möjligt.

För tätortstrafiken föreslås så kallade stadsbussar av klass I och på eldrift. I stadsbussar prioriteras goda flexytor för barnvagnar och stående passagerare samt dörröppningar för ett smidigt flöde vid på/avstigning för alla resenärsgupper.

För tätortstrafiken anses normalbussar vara fullt tillräckligt för att klara kapacitetsbehovet, vilket också är det som körs med idag. Någon eller några linjer skulle kunna vara möjliga att trafikera med småbussar baserat på resandeunderlaget, men där en homogen fordonstyp för tätortstrafiken föreslås utifrån ett utvecklingsperspektiv där resurser kan omfördelas inom avtalet.

### **Landsbygdstrafik**

För landsbygdstrafiken föreslås landsbygdsbussar av klass II på gasdrift. I landsbygdsbussar är det antal sittplatser och sittplatser för alla resenärsgupper som prioriteras. Det innebär att bussarna har begränsade flexytor för barnvagnar och stående passagerare samt att antalet dörrar är så få som möjligt till förmån för så många sittplatser som möjligt. I klass II bussar krävställes säkerhetsbälten.

Timmervik är ett nytt område som föreslås trafikeras med linjetrafik, linje 339, och där väginfrastrukturen är begränsad, varför småbuss eller mindre är de enda möjliga alternativen. För dessa fordon föreslås inga bränslekrav ställas då det finns för få leverantörer av föreslagen fordonmodell som erbjuder gas- eller eldrift.

### **Skoltrafik**

Skollinjer öppna för allmänheten trafikeras med landsbygdsbussar som uppfyller Västtrafiks fordon- och miljökrav motsvarande för linjebussar. För skoltrafiken i Stenungsunds kommun föreslås i första hand normalbussar, men det finns även flertalet områden och vägavsnitt som inte är möjliga att trafikera med normalbuss varför småbussar blir aktuella. Som drivmedelskrav föreslås gas, men då det finns begränsat med leverantörer av småbussar med gasdrift föreslås även eldrift vara ett alternativ för dessa fordon.

## **7. Ekonomiska konsekvenser**

En analys av totala produktionen resulterar i att föreslagna förändringar medför en produktionsminskning med cirka 15% samt en besparing på ca 2 fordon jämfört med idag.

## 8. Identifierade risker

Närbussen är ett koncept som finns idag och som uppskattas av de som nyttjar tjänsten. Det är inte en produkt som Västtrafik har i sitt sortiment och kan inte vara kvar i nuvarande form. Om kommunen väljer att köpa till motsvarande trafik men som flexlinjetrafik bedöms konsekvenserna bli små. Väljer kommunen inte att köpa till denna tjänst finns en risk att denna förändring kommer att upplevas som negativ av de resenärer som nyttjar närbussen idag.

Föreslagna trafikförändringar kommer innebära förändrade resmöjligheter för några resenärer, som kommer att påverkas av indragen hållplats på grund av ändrad linjesträckning eller minskat turutbud i den allmänna linjetrafiken.

//