

Styrelsen	2023-02-22
Handling nr	11.3
Handläggare	Camilla Holtet
Daterad	2023-02-01
Reviderad	
Sekretessprövad	2023-02-01

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Förstudie trafik 2025 - busstrafik

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att ge VD i uppdrag att godkänna redovisade förutsättningar som inriktning i fortsatt upphandlingsarbete.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

UPPHANDLING AV BUSSTRAFIK 2025

Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Geografiskt område och omfattning.....	3
3. Föreslagna trafikförändringar.....	4
4. Ekonomi	5
5. Miljö och fordonskrav	5
6. Konsekvensanalys	6
7. Risker	6

1. Inledning

Västtrafik har under 2023/2024 behov av att genomföra en upphandling av busstrafiken i Alingsås då nuvarande avtal upphör att gälla i juni 2025.

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 avtalstiden.

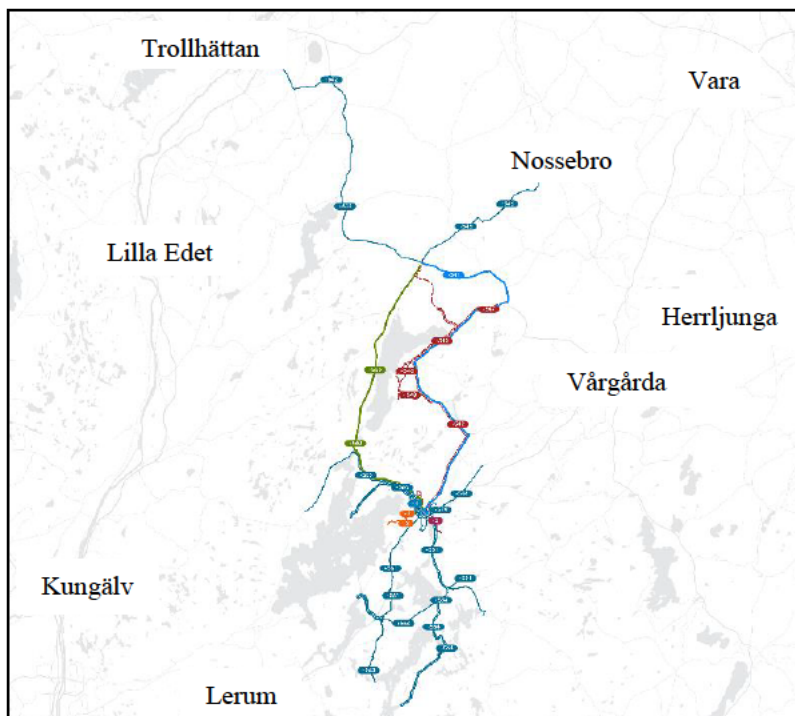
Under våren 2023 kommer upphandlingsprojektet ta vid för att arbeta vidare med själva upphandlingen.

2. Geografiskt område och omfattning

Det geografiska område och den trafik som omfattas av bussupphandlingarna för 2025 är trafiken inom Alingsås kommun, som består av:

- Tätortstrafik
- Regiontrafik
- Skoltrafik

Alingsås kommun har valt att låta Västtrafik handla upp skoltrafiken som öppen skoltrafik, vilket innebär att den kommer vara tillgänglig för allmänheten att resa med.



3. Föreslagna trafikförändringar

Inom arbetet med förstudien har en nuläges- och marknadsanalys genomförts. Utifrån resultat från analysen har förslag till trafikförändringar arbetats fram för att bättre anpassa trafiken utifrån de förutsättningar och behov som har identifierats.

Den största förändringen som förstudien innebär är att viss trafik övergår till skoltrafik i kommunal regi. I övrigt innebär förstudien inga omfattande förändringar av trafiken i avtalet. Baserat på de brister och behov som identifierats finns däremot några viktiga aspekter som setts över i arbetet med trafiken:

- Som helhet behålla resmöjligheterna, men anpassa bättre för byten till tåg och andra busslinjer.
- Översyn av körtider i syfte att skapa bättre tillit till kollektivtrafiken.
- Översyn av linjerna i tätortstrafiken i syfte att korta ner restider och samtidigt skapa tillräcklig yttäckning.
- Anpassa tätortslinjerna så att goda byten kan ske till tåg, samt mellan linjerna.
- Viss reducering av trafik på tider när resandet är mycket lågt.
- Behov av tillkommande hållplatser i regiontrafiken.
- Se över fordonsval utifrån utsläpp och bullersynpunkt.

Principerna och riktlinjerna i trafikförsörjningsprogrammet har utgjort en viktig grund i arbetet. Områden med likvärdiga förutsättningar ska ges samma utbud av regionalt finansierad kollektivtrafik, oavsett var i regionen de ligger. Utifrån nivåerna kring lägsta grundutbud i trafikförsörjningsprogrammet behålls linjer och turer som säkerställer uppfyllnad av lägsta nivån, även om resandet är lågt.

Skolresor utgör, framför allt på landsbygden, en viktig målgrupp för kollektivtrafiken då de står för en stor andel av resandeunderlaget. Där det har funnits förutsättningar med tillräckligt stort resandeunderlag har därför samordning mellan allmänna resor och skolresor eftersträvat.

I övrigt har trafiken setts över utifrån det resandeunderlag och potential för ökat resande som finns för respektive linje/stråk. Förstudien ser att störst potential för ett ökat resande finns på de linjer som förser de större tätorterna med busstrafik in till Alingsås, och som kan erbjuda byten till tågtrafiken. På andra håll handlar det om att försöka bibehålla dagens resande eller anpassa utbudet utifrån det resandeunderlag som finns.

Nedan följer en sammanställning av förändringar i produktion och fordon för Alingsås, samt övergripande sammanfattning av vilka slags förändringar som föreslås.

Alingsås	Total	Tätortstrafik	Regiontrafik	Skoltrafik
Fordons-km				
Timmar				
Fordon				

- Något minskad produktion i tätortstrafiken
 - Utglesning av trafiken under högtrafik och dagtid på vardagar för att anpassa utbudet efter behoven
 - Utökningar under kvällar och helger
 - Införande av nattrafik
- På de större regionlinjerna 560 och 561 blir det en ökning av produktion
 - Bättre utbud under helger
- Minskning av övrig regiontrafik till följd av reduceringar där det är lågt resande och inte finns tillräckligt resandeunderlag
- Ett antal linjer på landsbygden övergår till kommunal skoltrafik

4. Ekonomi

En förutsättning för förstudien var att utgå från dagens ekonomiska ram, där miljö-satsningar ska inkluderas i den totala kostnadsramen. Särskild vikt skulle dessutom läggas vid att identifiera och skapa effektiva trafiklösningar utifrån ett helhetsperspektiv.

Under själva arbetet med att ta fram förslag till förändringar har inte den ekonomiska ramen varit styrande, utan förslagen baseras främst på identifierade behov, resandeunderlag och brister, såsom t ex bristande punktlighet och behov av bättre bytesmöjligheter samt passning till tåg. En summering av förslagen visar att den totala produktionen minskar jämfört med idag, främst beroende på att tätortstrafiken glesas ut under hög- och dagtid. Samtidigt utökas dock utbudet i tätortstrafiken under kvällar, nätter och helger.

Andelen av produktionen som fortsatt kommer vara i Västtrafiks regi minskar med ca 30% då ett antal linjer övergår till kommunal skoltrafik. Detta innebär att kommunens kostnader för skoltrafik ökar.

5. Miljö och fordonskrav

I december 2022 aktualiserades Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi. Här tydliggörs ett ökat fokus på elektrifiering av kollektivtrafiken. Bakgrunden till detta är att utbudet av biogasbussar har minskat och fortsätter att minska vilket kan begränsa konkurrensen i upphandlingar. Under 2022 har tillgången på biogas begränsats med kraftigt ökade och varierande priser som följd. Detta bedöms innebära stora risker och kostnadsökningar för nya trafikavtal med biogas. Utvecklingen av eldrivna bussar går snabbt framåt och eldrivna stadsbussar är sedan en tid tillbaka fullt möjligt att kravställa, men numera kan allt fler fordonsleverantörer även erbjuda eldrivna regionbussar. Dock är det en viss risk för att det inte finns tillräckligt många leverantörer av eldrivna regionbussar till trafikstarten 2025.

För stads- och tätortstrafik kravställs eldrift enligt tidigare version av strategin, men aktualiseringen innebär även att regiontrafik ska upphandlas med eldrift om så är

möjligt. För att det ska anses vara möjligt ska tillgång till el säkras i trafikområdet samt att det ska finnas minst två potentiella fordonsleverantörer av aktuella fordonstyper. Helst bör det finnas 3–4 leverantörer att välja på för att eliminera riskerna vid upphandling.

Om inte eldrift anses vara möjligt att kravställa i regiontrafiken ska det i upphandlingen i första hand öppnas för en valbarhet mellan el och biogas. Om inte heller detta bedöms vara möjligt, innebär stora risker eller har en orimlig ekonomisk påverkan på trafiken så ska det öppnas även för biodiesel som ett sista alternativ.

I förstudien föreslås därför att all tätortstrafik ska kravställas med el som drivmedel. För regiontrafiken föreslås att trafikföretagen får välja drivmedel det första avtalsåret, men att det sedan kravställs att det ska vara elfordon även i regiontrafiken från år 2.

6. Konsekvensanalys

En viktig del i arbetet med trafikförändringar är att analysera vilka konsekvenser de föreslagna förändringarna får. Förstudien har därför gjort en kartläggning av sociala faktorer i inledningen av arbetet, och sedan en analys som väger in de förändringar som föreslås. Analyserna har gjorts utifrån en mängd olika underlag och perspektiv, bland annat demografiska data och resandedata. Även synpunkter från kunder och Alingsås kommun har beaktats.

Några generella slutsatser från konsekvensanalysen är följande:

- De planerade trafikförändringarna bedöms som helhet få en positiv påverkan för invånarna i Alingsås kommun.
- För invånarna i de mindre tätorterna och på landsbygden blir konsekvenserna av de avvecklade turerna relativt små, då resbehoven är små under dessa tider. Att trafikutbudet koncentreras till de tider då behoven är som störst är positivt, och ger goda förutsättningar för ökat hållbart resande.
- Invånarna i Alingsås tätort kommer få negativa konsekvenser av att trafiken glesas ut under dagtid och högtrafik. Samtidigt kommer det bli positiva konsekvenser då samtliga tätortslinjer får samma turtäthet, vilket möjliggör byten mellan linjerna och till tågtrafiken. Att trafikutbudet utökas under kvällar, nätter och helger är positivt, och ger goda förutsättningar för ökat hållbart resande. Att kunna erbjuda nattrafik inom Alingsås tätort kommer förhoppningsvis också bidra till att skapa ökad trygghet för invånarna.

7. Risker

Det finns risker för att kollektivtrafikens kostnader kommer öka de kommande åren. Bakgrunden till detta är dels den allmänna prisutvecklingen med hög inflation och ökade kostnader för drivmedel. Utöver detta har pandemin medfört en brist på viktiga

komponenter för fordonstillverkning, vilket gjort att leveranstider och kostnader för inköp av bussar har ökat.

Förslagen till trafikförändringar kommer sannolikt medföra kundsynpunkter, särskilt när utbudet reduceras. Dessa förändringar föreslås dock endast där det finns alternativa resmöjligheter, och där resandet är mycket lågt. För de områden där trafiken övergår till kommunal skoltrafik blir det mycket små konsekvenser, eftersom trafiken redan idag är anpassad efter grundskolornas behov. Inga större risker har därmed identifierats och föreslagna förändringar kommer framför allt att hanteras genom förebyggande kommunikation och information.

//