

Styrelsen	2021-02-26
Handling nr	12.2.1
Handläggare	Anna Johansson
Daterad	2021-02-09
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Upphandling trafik 2023 - förstudie Dalsland

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna för upphandling av busstrafik för Dalsland, benämnd Trafik 2023 Dalsland.

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 Dalsland utifrån nedanstående förutsättningar.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

UPPHANDLING AV TRAFIK 2023 DALSLAND

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. Behov av tillkommande infrastruktur.....	7
8. Ekonomi	7
9. Identifierade risker	8

1. Inledning

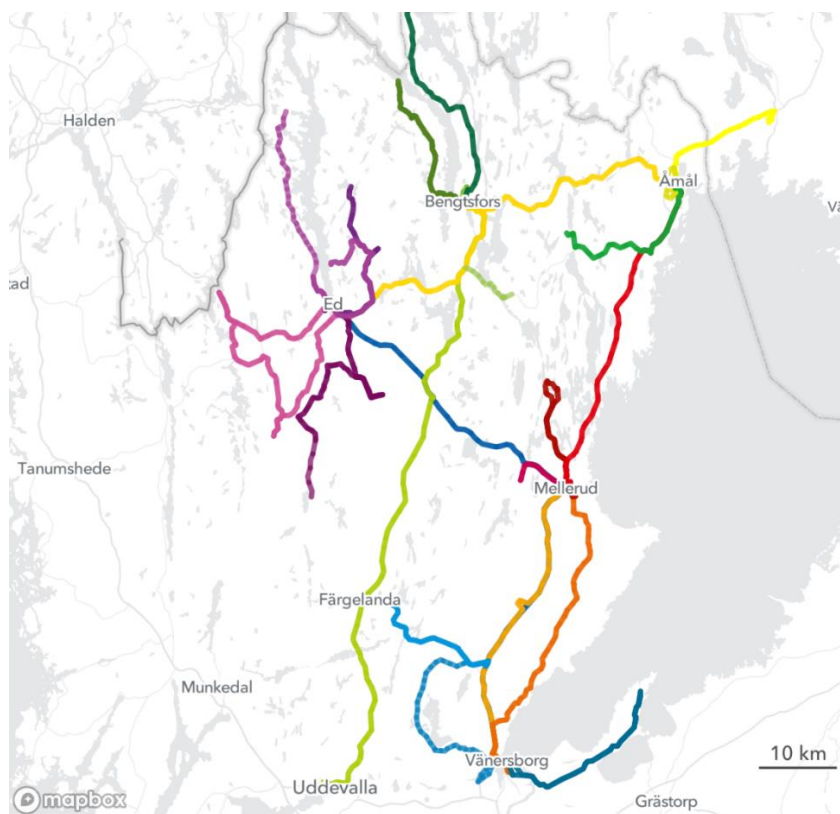
Västtrafik har under 2023 behov att genomföra en upphandling av busstrafik i Dalsland. Upphandlingen omfattar i huvudsak trafik motsvarande dagens trafikavtal för Dalsland. Nuvarande avtal för Dalsland upphör att gälla i augusti 2023.

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 kommer ett upphandlingsprojekt att ta vid för att arbeta vidare.

2. Geografiskt område och omfattning

Den trafik som ska handlas upp ingår idag i huvudsak i avtalet för Dalsland. Avtalet omfattar den regionala trafiken samt landsbygdstrafiken i de sex Dalslandskommunerna Bengtsfors, Ed, Färgelanda, Mellerud och Åmål samt Vänersborg. En del av linjerna i avtalet har uppdrag utanför Dalsland för att skapa förbindelser till Trollhättan och Uddevalla samt Säffle och Årjäng i Värmland. Därutöver tillkommer linje 641 i Vänersborg från avtalet för Göta älv dalen.

Idag har kommunerna Bengtsfors, Dals-Ed, Vänersborg och Åmål tillköpt stängd skoltrafik genom Västtrafik. Inför upphandlingen av Trafik 2023 har Vänersborgs kommun valt att låta Västtrafik upphandla stängd skoltrafik. Melleruds kommun har idag egenupphandlad stängd skoltrafik men har valt att låta Västtrafik upphandla öppen skoltrafik. Kommunerna Bengtsfors, Dals-Ed och Åmål har valt att handla upp skoltrafiken själva.



Figur 1. Samtliga linjer i Dalslandsavtalet samt linje 641 i Vänersborg

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 Dalsland

En stor del av Dalsland definieras som lands- och glesbygd med en låg befolkningstäthet. Bilinnehavet är högt, cirka 53%. En hög biltillgång innebär dock inte att samtliga i hushållet har tillgång till bil eller har ett körkort. I västra Götaland så äger kvinnorna 36% av bilarna och männen äger 64%. För yngre människor är kollektivtrafiken en viktig förutsättning till en självständig mobilitet.

De långa avstånden i Dalsland och till viktiga målpunkter gör kollektivtrafiken viktig. Särskilt fyller den en funktion för skolresandet. Kollektivtrafiken är också viktig för att skapa en levande och attraktiv landsbygd.

Samtliga huvudorter och tätorter i Dalsland är för trafiken viktiga målpunkter. Större orter innebär starkare målpunkt på grund av nivån av service som följer med orters storlek och befolkningsmängd. De större orterna har grundskolor, gymnasieskolor, vårdcentral, bibliotek och viss handel. De större arbetsgivarna såsom IAC, Sykes och Billingsfors bruk är också viktiga målpunkter.

Järnvägsstationerna i Åmål, Ed, Mellerud, Vänersborg och Öxnereds är viktiga mål- och knutpunkter för byte mellan linjer. Även Skåpakorset innebär en viktig målpunkt för byte mellan linje 700 och linje 730.

Sjukvårdsinrättningar i länet är främst centrerade till de större tätorterna. I Bäckeфорs ligger ett närsjukhus som även är en större arbetsplats. Med trafiken i Dalsland finns även möjlighet att ta sig till sjukhusen i Trollhättan och Uddevalla.

Även de större orterna/städerna i närområdet, Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla, Göteborg, Karlstad med flera, är viktiga målpunkter för arbete, utbildning och fritidsresor.

För besöksnäringen är Dalslands kanal viktig. Den sträcker sig dock över ett stort område men Håverud kan anses som dess viktigaste punkt. I Dalsland finns även en av Sveriges nationalparker – Tresticklans nationalpark. Den ligger otillgängligt längs vägen mellan Ed och Nössemark.

Bengtsfors

Bengtsfors kommun har enligt SCBs befolkningsstatistik från 2018 totalt 9 846 invånare. Utifrån VGRs befolkningsprognos från 2019 så kommer antalet invånare att minska med cirka -3% fram till år 2030.

De flesta arbetstillfällen finns inom tillverkningsindustrin, vård och omsorg samt utbildning. Bengtsfors kommun är den enskilt största arbetsgivaren i kommunen följt av

pappersbruket Billingsfors bruk. En stor del av pendlingen sker inom Bengtsfors kommun, Billingsfors, till Ed samt till Åmål.

Dals-Ed

Dals-Ed kommun har enligt SCBs befolkningsstatistik från 2018 totalt 4 806 invånare. Utifrån VGRs befolkningsprognos från 2019 så kommer antalet invånare att minska med cirka -5% fram till år 2030.

Under senare år har antalet arbetstillfällen inom tjänstesektorn ökat och inom tillverkningsindustrin minskat. Bland annat är Sykes, Pyrotek och Artinova sydost om Ed samt VIDA i Nössemark viktiga arbetsplatser. Pendling sker främst inom Dals-Ed, till Bengtsfors, Mellerud, Åmål, Trollhättan samt till Uddevalla. Ett fåtal pendlar till Tanumshede i Bohuslän.

Färgelanda

Färgelanda kommun har enligt SCBs befolkningsstatistik från 2018 totalt 6 602 invånare. Utifrån VGRs befolkningsprognos från 2019 så kommer antalet invånare att minska med cirka -4% fram till år 2030.

Kommunen har av tradition en stark anknytning till jord- och skogsbruk vilket har haft stor betydelse. I kommunen finns även företag inom industrisektorn där IAC Group som tillverkar bilkomponenter är en av de största arbetsgivarna utöver kommunen.

Pendling sker främst inom kommunen till Bengtsfors, Dals-Ed, Uddevalla, Vänersborg samt Trollhättan. Restidskvoterna till Uddevalla.

Mellerud

Melleruds kommun i Värmland hade enligt SCBs statistik 2018 en befolkning på 9 354 personer. Utifrån VGRs befolkningsprognos från 2019 så kommer antalet invånare att minska med ca -2% fram till år 2030.

Främst är det småskalig industri inom kommunen. Ökning i arbetstillfällen ses främst inom tjänsteföretagssektorn. Det råder kompetensbrist i kommunen som kan innebära ökad inpendling. Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att få in arbetskraft.

Åmål

Åmåls kommun i Dalsland hade enligt SCBs statistik 2018 en befolkning på 12 720 personer. Utifrån VGRs befolkningsprognos från 2019 så kommer antalet invånare att varken öka eller minska fram till år 2030.

Åmåls kommun ser inga specifika nyetableringar av företag idag. Det råder kompetensbrist inom de flesta branscher och det är svårt att få utbildade människor att stanna kvar i kommunen. Kommunen har småindustri framförallt tillverkningsindustri, handel och service. Arbetspendling sker främst inom kommunen, till Trollhättan, men även till Karlstad och Säffle. En viktig inpendling är gymnasieelever från Dalsland och Värmland.

4. Identifierade behov av trafikförändringar

Dagens linjenät uppfyller de resbehov som finns och erbjuder ett grundläggande utbud i Dalsland. I vissa fall är utbudet större än resbehoven och i andra används den allmänna trafiken enbart av grundskolelever, vilket inte ligger inom Västtrafiks uppdrag.

Översynen har tagit avstamp i stämplingsstatistik från tidigare år samt tagit hjälp av entreprenör för ombordräkningar och deras erfarenhet av resandet. För att urskilja gymnasieelever från grundskolelever har dialog förts med kommunerna om vilka linjer som är viktiga för gymnasiependlare. Utöver dialog har Västtrafik sett över vilka turer på en linje som har det högsta resandet samt vilka hållplatser som har det högsta påstigande. Arbetet har resulterat i följande:

- Utbud och hela linjer har avvecklats då det inte har bedömts finnas tillräckligt med resande och resandeunderlag för att kunna motivera att de finns kvar. I de fall då resandeunderlaget bestått enbart av grundskolelever och linjen eller turen bedömts enbart vara skoltrafik utan annat uppdrag har även de avvecklats då det är ett kommunalt ansvar att tillhandahålla denna trafiken. Det sistnämnda berör främst linjer i Dals-Ed.
- Med utgångspunkt i landsbygdsutredningen har linjer med uppdrag enligt denna behållits. Även linjer som saknar uppdrag utifrån landsbygdsutredningens miniminivåer men som ses fylla andra viktiga funktioner behållits. Ett exempel på detta är linje 755 som ses viktig i syfte att behålla ytterligare en mellanregional förbindelse med Värmland.
- En övergripande analys har gjorts över vart skoltrafik eller skolturer parallellkör med den allmänna trafiken. Separata skoltrafikrapporter har skickats till kommunerna.
- Dialog har förts med Bengtsfors, Dals-Eds, Melleruds, Vänersborgs och Åmåls kommun om förslagen till samtliga trafikförändringar.

Skoltrafiken för Mellerud och Vänersborgs kommun kommer att utformas utifrån respektive kommuns behov.

5. Depåer

Fordonen i dagens avtal finns uppställda i Bengtsfors, Brålanda, Ed, Färgelanda, Mellerud, Vänersborg, Uddevalla och Åmål. För 7 fordon saknas uppgifter om fast uppställningsort. Av dessa uppställningsplatser är det bara den i Bengtsfors som räknas som en regelrätt depå, dvs med verkstad, tankmöjligheter, personalutrymmen och övrig fordonsservice.

Det bedöms inte vara nödvändigt att peka ut depåer i upphandlingen på grund av biogaskrav, utan trafikföretag och biogasleverantörer bedöms kunna hantera frågan själva, under förutsättning att etableringstiden är ett år eller längre.

Dock finns det idag inte biogas-tankmöjligheter för tunga fordon/bussar i Dalsland. Det behöver förberedas så att det kan finnas åtminstone i Bengtsfors och i Vänersborg så att de kollektivtrafikfordon som kommer utgå härifrån (vilket utgör större delen av kollektivtrafikflottan i Dalsland) kan tanka biogas på dessa orter.

Det finns i dagsläget möjlighet för personbilar att tanka biogas i Dalsland på några andra orter, dessa tankanläggningar skulle kunna utvecklas så att även bussar kan tanka här, som en ersättning för Bengtsfors och Vänersborg.

6. Miljö- och fordonskrav

Nuvarande trafik i Dalsland kör på biodiesel. Det finns i dagsläget inte biogas-tankmöjligheter i Dalsland för bussar men det finns för personbilar. Samtliga orter i Dalsland behöver få biogasen transporterad dit, då det inte finns någon pipeline.

Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken anger att biogas ska användas i regiontrafiken i första hand. Västtrafik har tydliggjort i miljö- och klimatplanen en ökad biogasanvändning i regiontrafik.

Västtrafik har tillsammans med Västra Götalandsregionen och Fyrbodals kommunalförbund tecknat en gemensam avsiktsförklaring att verka för att använda biogas i så stor sträckning som det är praktiskt och ekonomisk möjligt.

I Bengtsfors och Vänersborg bör möjlighet att tanka bussar med biogas skapas, då den kollektivtrafik som utgår från dessa orter utgör en större del (ca 80%) av Dalslandstrafiken. Västtrafik behöver titta vidare på hur stor andel av kollektivtrafiken som kan köras på biogas utifrån tankmöjligheter och vilka fordonstyper som finns att tillgå på marknaden, så att det i upphandlingen kan ställas krav på hur stor andel av trafiken som ska köras på biogas respektive annat biodrivmedel. Att ställa krav på 100% biogas för den linjelagda trafiken i Dalsland bedöms kunna skapa svårigheter i trafikuppläggen och därmed finns risk för att ett sådant krav inte är ekonomiskt möjligt.

Utifrån den analys som har gjorts kring kapacitetsbehov i kombination med framkomlighet i vägnätet för Dalsland har förstudien konstaterat ett behov av komfortbussar, boggibussar och normalbussar. Bengtsfors och Vänersborg är de orter där det bör finnas biogastankmöjligheter, därför är linjer med utgångspunkt på dessa orter lämpliga för biogasdrift.

7. Behov av tillkommande infrastruktur

Under arbetet med förstudien har endast ett fåtal infrastrukturåtgärder identifierats som nödvändiga att vidta och säkra för att Västtrafik ska kunna genomföra och bedriva den trafik som föreslås. Dessa är följande:

- En omställning till biogasbussar innebär att Västtrafik innan upphandlingen måste säkra att det finns tillgängliga ytor i Bengtsfors och Vänersborg för biogastankning.
- I Ängesnäs har ett nytt område exploaterats med potential att fortsatt växa. Melleruds kommun har medfinansiering för en ny hållplats.
- För några av de linjer som föreslås avvecklas kommer hållplatser att behöva avvecklas efter beslut om kommunerna ämnar upphandla öppen skoltrafik eller stängd.

I samband med kommundialogen har ett antal behov av förbättrad infrastruktur lyfts. Dessa kommer hanteras i det löpande arbetet tillsammans med berörda kommuner.

8. Ekonomi

Det grundläggande utbudet för landsbygdstrafiken i Dalsland behålls och det är främst där som resandet sker. Därtill behålls även andra viktiga linjer och vissa med mindre bra resandeunderlag föreslås justeras tidtabellsmässigt. 7 av 21 linjer föreslås avvecklas, varav 4 ligger i Dals-Eds kommun och används huvudsakligen av grundskolelever. Utöver avveckling av hela

linjer görs även avveckling på vissa turer där resandeunderlaget inte varit god. Sammantaget minskar utbudet enligt förstudiens beräkningar med cirka -12 % i produktionskilometer, denna uppgift kan komma att justeras när detaljplanering av trafiken gjorts.

En bedömning av merkostnaderna för biogas i stället för biodiesel visar att kostnaderna blir mellan 8 och 11 procent högre. Antaganden som bedömningen bygger på är nuvarande trafikvolym, fordonsbehov och depåer för den trafik som föreslås köras med biogas. Vidare har antagits en prisnivå där hänsyn tagits till nivån i befintliga biogasavtal och en förväntad prisnivå enligt Biogas Väst. Kostnaden per kilometer ligger inom det intervall som redovisats i Miljö och klimatstrategin.

9. Identifierade risker

- De fåtalet resenärer som påverkas av avvecklingarna kommer att bli missnöjda. I de fall där avveckling av linjer sker utifrån att uppdraget är skoltrafik för grundskoleelever behöver linjerna ersättas med skoltrafik.
- I nuläget bedöms det finnas en risk i att ställa krav på flytande biodrivmedel på grund av en osäkerhet i tillgång och därmed också pris samt osäker klimatprestanda.
- Biogas är endast kostnadseffektiv om en 90 % andel av fordonsflottan har det som drivmedel. Västtrafik bör fortsätta analysera vilka energimängder som kommer finnas behov av på orterna i Dalsland, både för den linjelagda trafiken och skoltrafik, för att göra det möjligt att köra på biogas.

//