

<b>Styrelsen</b>	<b>2021-06-30 / 07-01</b>
<b>Handling nr</b>	<b>11.9</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Elin Entin</b>
<b>Daterad</b>	<b>2021-06-07</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt Flex 2023 Göteborg och Mölndal**

I enlighet med lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska ett avtal om allmän trafik som ingår av en Regional kollektivtrafikmyndighet, eller av den till vilken befogenheter överlämnats, grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt. Kollektivtrafiknämnden har gett Västtrafik befogenheter att upphandla och teckna avtal om allmän trafik. Som underlag för beslut om allmän trafikplikt önskar kollektivtrafiknämnden Västtrafiks rekommendation avseende den trafik som Västtrafik avser upphandla.

Bifogad **Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt** är underlag för kollektivtrafiknämnden i Västra Götalands beslut om allmän trafikplikt för Västtrafiks upphandling Flex 2023 Göteborg och Mölndal.

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av ovanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna redovisad rekommendation till beslut för allmän trafikplikt, samt
- att översända rekommendationen till kollektivtrafiknämnden för fastställelse.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt  
Upphandling Flex 2023 Göteborg och Mölndal

2021-06-07

## Innehållsförteckning

1. Bakgrund.....	4
2. Beskrivning av nuvarande trafik.....	4
3. Framtida trafik .....	6
4. Drivmedel .....	6
5. Finansiering och resurskonsekvenser av beslutet .....	7
6. Resultat av genomförda samråd inför upphandling .....	7
7. Västtrafiks rekommendation.....	7
7.1 Sammanfattning .....	8

## 1. Bakgrund

Västtrafik förannonserade den 29 september 2020 om avsikt att under 2021/2022 upphandla kollektivtrafik inom Västra Götalandsregionen som omfattas av lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

Västtrafiks styrelse beslutade den 26 februari 2021 att under 2021/22 genomföra upphandlingar enligt föreslagen upphandlingsplan.

Flexlinjetrafiken är kommunalt tillköp och bekostas av respektive kommun i vilken den körs.

Det kommande trafikavtalet planeras omfatta flexlinjetrafiken i Göteborgs Stad, inklusive flexlinjetrafiken i Göteborgs södra skärgård, samt Mölndals stad med trafikstart den 18 juni 2023 för flexlinjetrafiken i Göteborgs Stad och Mölndals stad och den 1 oktober 2023 för flexlinjetrafiken i Södra skärgården.

Enligt Kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) fatta beslut om allmän trafikplikt. Innan beslut om allmän trafikplikt kan fattas ska myndigheten samråda med kollektivtrafikföretag för att ta reda på om det finns intresse av att utföra trafiken i kommersiell regi. Trafiken ska i sådana fall inte upphandlas. RKM i Västra Götaland har överlämnat befogenheten att samråda med kollektivtrafikföretagen samt att upphandla trafiken till Västtrafik AB. Västtrafik har genomfört samråd inför upphandling (SIU) i april och maj 2021.

## 2. Beskrivning av nuvarande trafik

Flexlinjetrafiken är en del av den allmänna kollektivtrafiken, vilket innebär att alla är välkomna att åka med. Flexlinjen kör i begränsade områden med mindre bussar och kan därmed trafikera närmre bostäder och verksamheter än vad andra kollektivtrafiklinjer kan. Kunden bokar sin resa i förväg och är därmed garanterad en sittplats.

Flexlinjernas bussar kör inom bestämda områden och för att komma närmare kunderna har de många så kallade mötesplatser istället för hållplatser. För kunder som har färdtjänst kan flexlinjebussen stanna ännu närmare. Bussen stannar endast där någon bokat en på- eller avstigning. Både sträckan och restiden för en flexlinje kan därav variera från gång till gång. Snittåldern på resenärerna som reser med flexlinjetrafiken är 79 år.

Dagens flexlinjetrafik utförs med 38 fordon i Göteborgs Stad och tre fordon i Mölndals stad, samtliga bussar är av CMAL storlek. Busstorleken CMAL innebär att fordonen är cirka nio meter långa och har cirka tio sittplatser. Anledningen till de små fordonen är främst att resandefterfrågan inte är större än att dessa fordon kapacitetsmässigt räcker till, samt att flexlinjerna trafikerar i områden där det vanligtvis kan vara svårt att trafikera med stora bussar. Fyra av dagens flexlinjebussar drivs med el och resterande med diesel.

Infrastrukturen på Styrso och Donsö tillåter inte trafikering ens med ett CMAL-fordon, varpå flexlinjen där trafikeras med ett ännu mindre fordon, ett specialfordon kallat SP2-fordon. Det är ett personbilsregistrerat fordon med

upp till åtta sittplatser inklusive en rullstolsplats. Dagens flexlinjefordon som trafikerar i Södra skärgården har sex sittplatser på låggolv, en plats bredvid föraren samt en plats för en universell rullstol.

Dagens flexlinjeavtal i Göteborgs Stad har en omfattning på nästan 70 000 timmar per år. Omfattningen i Mölndals stad uppgår idag till cirka 6 600 timmar. Totalt sett uppgår resandet till 297 000 resor per år.

Befintligt avtal för flexlinjetrafiken i Göteborgs Stad och Mölndals stad har en avtalstid på sju år och trafiken utförs idag av Sandarna Transporter AB. Flexlinjetrafiken i Södra skärgården utförs idag av Nettbuss AB, det befintliga avtalet har en avtalstid på fyra år.

Flexlinjetrafiken är indelad i följande fem områden:

### **Göteborg Norr**

- Angered
- Bergsjön-Utby
- Härlanda
- Kortedala
- Örgryte

### **Hisingen**

- Backa
- Biskopsgården
- Torslanda
- Tuve
- Kärra
- Lundby

### **Centrum**

- Centrum
- Majorna-Linné
- Mölndal

### **Göteborg Syd**

- Askim
- Frölunda
- Högsbo
- Tynnered
- Älvsborg

### **Södra skärgården**

- Styrso/Donsö

I Göteborgs Stad har resandet med flexlinjetrafiken minskat med nio procent mellan år 2016 och 2019. Det är framförallt turerna på morgon och eftermiddag som resandet har minskat. Det prognostiseras dock en ökning av invånare i åldern 75 år och uppåt med cirka 19 procent fram till år 2027.

Bedömningen för Mölndals stad har utgått från en helhetsbedömning av befolkningsstrukturen och prognoser över befolkningsförändringar de kommande tio åren. Bedömningen är att resandeunderlaget inte är tillräckligt för att kostnadsmässigt motivera tre flexlinjebussar.

Västtrafik önskar att Kollektivtrafiknämndens beslut om allmän trafikplikt ska omfatta flexlinjetrafik inom det område som beskrivits i förhandsannonseringen och som har avhandlats under samråden.

### **3. Framtida trafik**

I kommande avtal kommer trafiken att utföras med samma antal fordon i Göteborgs Stad och två fordon i Mölndals stad. Omfattningen kommer där med minska i Mölndals stad till 4 800 timmar per år.

De geografiska områdena för trafiken kommer vara samma som idag. Trafiken kommer fortsatt att vara uppdelad i olika geografiska områden. Viss förändring inom områdena kommer att ske, Kärra utgår från område Hisingen och Allum tillkommer i område Göteborg Norr. Till följd av att resandet i Göteborgs stad har minskat på morgon och eftermiddag kommer antalet trafiktimmar att minska på vardagar för kommande trafikavtal till cirka 64 000 timmar för och öka på lördagar till cirka 4 100 timmar. För trafiken på lördagar innebär det även en ökning från elva till 15 fordon.

Flexlinjetrafiken i Södra skärgården kommer att utföras med SP2-fordon även i kommande trafikavtal.

### **4. Drivmedel**

Enligt Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi ska bussar som trafikerar städer och tätorter i första hand drivas med el och i andra hand med biogas. Eftersom flexlinjetrafiken är ett kommunalt tillköp omfattas den inte av miljö- och klimatstrategin. Västtrafiks riktlinjer och strategier är dock desamma oavsett, vilket gör att rekommendationerna för val av drivmedel för flexlinjetrafiken syftar till att uppfylla samma mål som anges i miljö- och klimatstrategin. I upphandlingen av flexlinjetrafiken i Göteborgs Stad och Mölndals stad kommer valet av drivmedel därför att utgå från miljö- och klimatstrategin och samtidigt ta hänsyn till de infrastrukturella och trafikala förutsättningar som råder.

Valet av drivmedel för trafiken har även sin utgångspunkt i att leva upp till de riktlinjer som framgår av Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram samt Mölndals stads miljömål.

Kravställandet av ordinarie fordon för flexlinjetrafiken i Göteborgs Stad och Mölndals stad kommer att omfatta bussar av CMAL storlek med kravet att de ska vara elfordon.

För flexlinjebussen i SP2-utförande som ska trafikera Styrso och Donsö i Göteborgs södra skärgård kommer dock kravställningen att tillåta att bussen drivs med diesel. Detta till följd av att fordonstypen ännu inte tillverkas i utförande för eldrift.

## **5. Finansiering och resurskonsekvenser av beslutet**

Flexlinjetrafiken är kommunalt tillköp och bekostas av respektive kommun i vilken den körs. Upphandlingen genomförs tillsammans med Trafikkontoret och Mölndals kommun. De kostnadsökningar som miljöomställningen innebär är beslutade i samråd med berörda parter.

## **6. Resultat av genomförda samråd inför upphandling**

Inför varje upphandling undersöks om det finns intresse hos trafikföretagen att bedriva kommersiell trafik. Detta sker genom samråd inför upphandling (SIU).

Västtrafik bjöd under våren 2021 in trafikföretag att delta på SIU. Elva företag anmälde intresse om att delta.

Den 20 april 2021 genomfördes ett gemensamt samråd där samtliga anmälda företag deltog. Trafikföretagen gavs möjlighet att göra en anmälan till enskilda samråd. Nio företag önskade delta vid ett enskilt samråd, dessa genomfördes under vecka 18 2021.

Vid samråden ställdes frågan till trafikföretagen om de ansåg att någon del av den aktuella trafiken skulle kunna utföras helt på kommersiell grund.

Inget trafikföretag framförde att hela eller delar av trafiken skulle kunna vara intressant att köra kommersiellt i egen regi. Inget annat intresse av att bedriva trafiken kommersiellt har anmälts till Västtrafik eller kollektivtrafikmyndigheten.

## **7. Västtrafiks rekommendation**

Med åberopande av vad som anförts ovan avseende:

- trafikens syfte, vilket överensstämmer med Västtrafiks mål och strategier,
- att inget intresse visats för att utföra trafiken i kommersiell regi,
- att inget önskemål om att undanta trafik från trafikpliktsbeslut har framförts,

**rekommenderar Västtrafik kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland att fatta beslut om allmän trafikplikt för den ovan beskrivna trafiken.**

Trafikpliktsbeslutet utgår i princip från nuvarande trafik, med en omfattning som möjliggör utökning och förändring av trafiken på längre sikt i enlighet med Västtrafiks riktlinjer och strategier.

## 7.1 Sammanfattning

- Det befintliga trafikavtalet omfattar sammantaget 41 fordon för flexlinjetrafiken i Göteborgs Stad och Mölndals stad. Trafikvolymen omfattar totalt cirka 75 000 tidtabellstimmar per år och resandet uppgår till närmare 300 000 resor per år.
- Inom Göteborgs stad planeras trafikvolymen att minskas ner morgon och kväll på vardagar och utökas på lördagar.
- Omfattningen för Mölndals stad minskas med ett fordon.
- Trafikområdena förändras i syfte att bättre möta behovet, Kärra utgår och Allum tillkommer.
- Eventuella kostnadsökningar för miljöomställning till eldrivna fordon är förankrat med kommunerna.
- Inget intresse för kommersiell trafik.
- Flexlinjetrafiken är kommunalt tillköp och bekostas av respektive kommun i vilken den körs.

//