

Styrelsen	2022-02-23
Handling nr	12.3
Handläggare	Eva Lindh
Daterad	2022-02-01
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Förstudie trafik 2024 - båttrafik

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att ge VD i uppdrag att genomföra redovisad upphandling avseende trafiktjänster inom trafik 2024 utifrån nedanstående förutsättningar.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

UPPHANDLING AV BÅTTRAFIK 2024

Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Geografiskt område och omfattning.....	3
Tjörns kommun.....	3
Kungälv och Tjörns kommun.....	4
3. Föreslagna trafikförändringar.....	4
Linje 361 Rönnäng-Tjörnekalv-Åstol-Dyrön-Rönnäng.....	4
Linje 362 Härön-Kyrkesund.....	5
Linje 326 Dyrön-Rökan-Rörtången.....	5
4. Miljö och fordonskrav.....	6
5. Behov av infrastrukturåtgärder.....	6
Elförsörjning och laddinfrastruktur.....	6
Natthamn.....	7
Hamnavtal och upprustning av bryggor.....	7
6. Ekonomi.....	7
7. Social konsekvensanalys.....	8
8. Risker.....	8

1. Inledning

Västtrafik har under 2022/2023 behov att genomföra en upphandling av båttrafiken mellan Tjörn, Tjörnekalv, Dyrön och Åstol samt mellan Kyrkesund och Härön då nuvarande trafikavtal upphör att gälla i augusti 2024.

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.

Inom ramen för denna förstudie har även för- och nackdelar med en sammanslagning med nuvarande avtal för båtlinjen som trafikerar Rörtången-Brattön-Lövön-Ålgön-Rökan-Dyrön utretts. Som exempel kan nämnas möjligheterna att samnyttja fartyg samt bättre möjligheter till att utveckla trafiken under avtalstiden. Detta har resulterat i ett beslut om att även den trafiken ska handlas upp inom samma avtal, men med trafikstart i december 2026.

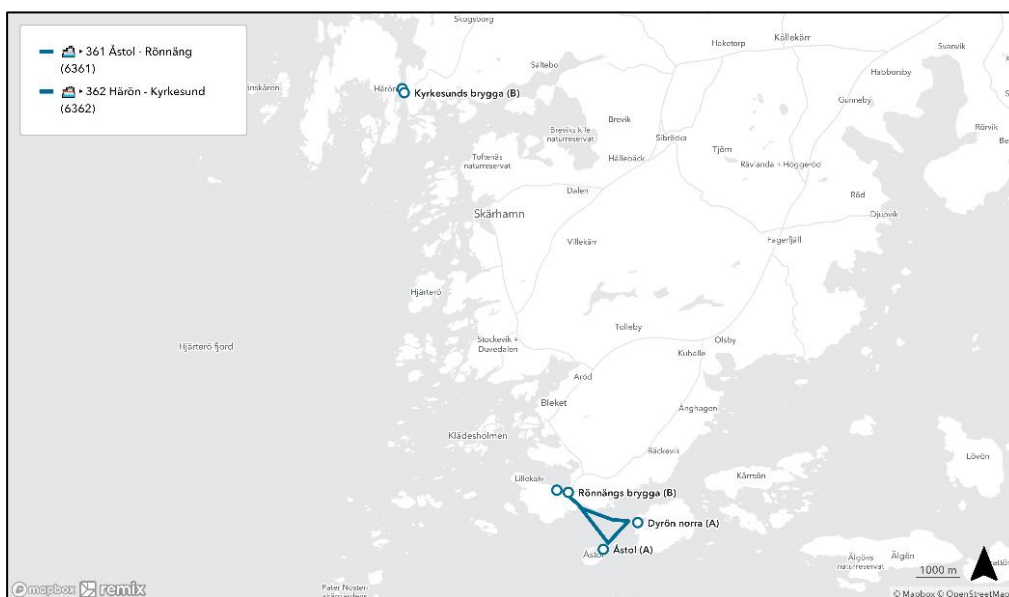
Under våren kommer upphandlingsprojekt att ta vid för att arbeta vidare med själva upphandlingen.

2. Geografiskt område och omfattning

Det geografiska område och den trafik som omfattas av båtupphandlingarna för 2024 är följande:

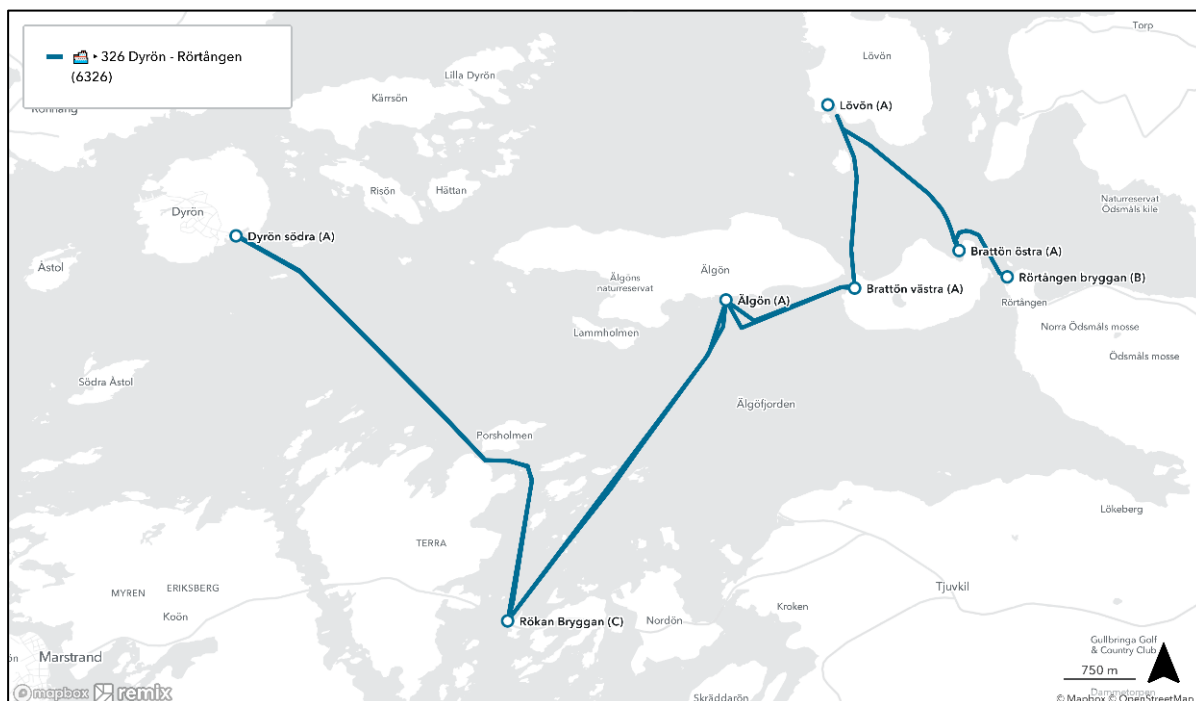
Tjörns kommun

- Dagens linje 361 Rönnäng-Tjörnekalv-Åstol-Dyrön-Rönnäng
- Dagens linje 362 Härön-Kyrkesund



Kungälv och Tjörns kommun

- Dagens linje 326 Dyrön-Rökan-Rörtången



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.

Linje 361 Rönnäng-Tjörnekalv-Åstol-Dyrön-Rönnäng

Linjens uppdrag är att erbjuda resmöjligheter mellan öarna Dyrön, Åstol, Tjörnekalv med Rönnäng på Tjörn. Resmöjligheter ska i första hand erbjudas för arbets- och skolpendling, men även för serviceresor. Framför allt på sommaren är även turister en stor målgrupp för linjen.

Linjen förslås trafikera samma linjesträckning som idag. Resandestatistik för linjen visar att antal resor tidig morgon och sen kväll är mycket lågt och en justering av linjens öppettider föreslås, vilket innebär att de tidigaste och senaste turerna dras in. Dessutom föreslås mindre justeringar av linjens avgångstider för att bättre passa till anslutande busstrafik.

Vid införande av eldrift behöver fartyget laddas under dagen. Detta innebär att turutbudet behöver glesas ut något samt vissa turer behöver få ändrade avgångstider för

att möjliggöra tillräcklig laddtid. Dock bör utbudet eftersträvas att återställas mitt på dagen om och i så fall när tekniken så tillåter så att tiden för laddning kan minskas.

Ändrade öppettider och minskat utbud för att möjliggöra laddning för linje 361 innebär ett något sämre utbud än idag för främst service- och fritidsresor till/från Åstol, Dyrön och Tjörnekalv. Dock kvarstår resmöjligheter i arbets- och skolpendlingslägen samt att det fortsatt erbjuds bra med resmöjligheter i förhållande till antalet potentiella resenärer. Samtidigt kommer omställningen till eldrift förhoppningsvis att upplevas som positivt, med minskade utsläpp och mindre buller som följd, både på land och ombord.

Ändrade avgångstider medför en bättre passning till anslutande busstrafik i Rönnäng. Restiden för de som byter mellan båt och buss kommer därmed att kortas, med förhoppning om att fler i framtiden kommer att ta bussen till båten istället för bil.

Linje 362 Härön-Kyrkesund

Linjens uppdrag är att erbjuda resmöjligheter mellan Härön och Kyrkesund på Tjörn. Resmöjligheter ska i första hand erbjudas för arbets- och skolpendling, men även för serviceresor. Framför allt på sommaren är även turister en stor målgrupp för linjen. Bra passning till anslutande busslinjer i Kyrkesund ska eftersträvas.

Linje 362 har idag ett acceptabelt resande i förhållande till utbud, varför inga förändringar föreslås vad gäller linjens körväg, öppettider eller turutbud.

Linje 326 Dyrön-Rökan-Rörtången

Linjens huvuduppdrag är att erbjuda vardagsresor för åretruntboende på öarna Älgön, Brattön, Lövön, Dyrön Hättan, Krokholmen och Risön. Därutöver ska linjen även erbjuda visst utbud sommartid för att möjliggöra sommarboende på öarna samt bidra till en utvecklad besöks- och turismnäring.

Linje 326 har idag ett acceptabelt resande i förhållande till utbud, varför inga förändringar föreslås vad gäller linjens körväg och öppettider. Turutbudet föreslås bibehållas som idag, men utökas med en extra dubbeltur mellan Dyrön och Rökan på fredagar och söndagar april-sep på grund av stort resande.

Föreslagen utökning innebär att det blir mindre trängsel ombord på den turen samt att ytterligare en resmöjlighet erbjuds.

4. Miljö och fordonskrav

I enlighet med Västra Götalandsregionens Miljö- och klimatstrategi och Västtrafiks miljöplan ska el vara det primära valet av bränsle för båttrafik, därefter flytande biodrivmedel.

Ordinarie turer föreslås under normala väderförhållanden kunna genomföras med 100% eldrift, dvs ordinarie fartyg ska drivas med el. Dock ska de även vara utrustade med en förbränningsmotor som kan drivas med ickefossilt bränsle, vilken kan nyttjas när yttre faktorer medför att laddningen inte räcker till, som exempelvis vid extremt väder. Reservfartyg föreslås krävställas med att det ska vara fossilfritt drivmedel.

I förstudien har kapacitetsbehovet utretts per linje, vilket resulterat i nedan föreslagna färjestorlekar. Resultatet är baserat på kapacitetsbehovet i förhållande till turutbud och med hänsyn taget till begränsningar gällande dagens farvatten och bryggor.

Linje	Kapacitet	Drivmedel	Natthamn	Övrigt
361	Ca 150 pass	El	Rönnäng	Det ska enligt beslut i Regionstyrelsen vara möjligt att ta ombord ambulans på färjan till Dyrön och Åstol.
362	Ca 20 pass	El	Kyrkesund	
326	Ca 70 pass	El	Rönnäng	Max 25 m lång och 1,8 m djup pga infrastrukturbegränsningar.
Reservfartyg 361 och 326	Ca 100 pass	Ickefossilt bränsle	Kravställs inte	Tillhandahålls av trafikföretaget
Reservfartyg 362	Tillräcklig kapacitet för att lösa resandebehovet	Ickefossilt bränsle	Kravställs inte	Tillhandahålls av trafikföretaget

5. Behov av infrastrukturåtgärder

Elförsörjning och laddinfrastruktur

För att kunna krävställa eldrift behöver laddinfrastruktur och tillräcklig effekt i elnätet säkerställas vid tilltänkta natthamnar. Västtrafik har fört dialog med kommunen och det bedöms vara möjligt att lösa till trafikstart, men kräver investering och ombyggnad.

Natthamn

Natthamn föreslås erbjudas i Rönnäng för linje 361 och 326 samt vid Kyrkesund för linje 362. Samtliga dessa natthamnar ska utrustas med infrastruktur för elladdning. Att lösa natthamn för reservfartyg ingår i kommande trafikföretags ansvar.

Berörda bryggor för natthamn ägs enligt gällande hamnavtal utav Tjörns Hamnar AB. I dialog med Tjörns kommun och Tjörns Hamnar AB har det framgått att det bör vara möjligt att lösa natthamn och elladdning vid föreslagna bryggor. Kajen vid Härön fungerar som den är idag, men vid Rönnäng kommer kajen behöva byggas om, vilket kommer att ske inom ramen för befintligt hamnavtal. Arbete pågår tillsammans med kommunen för att försöka lösa detta till trafikstart.

Hamnavtal och upprustning av bryggor

Idag finns ett så kallat hamnavtal mellan Tjörns Hamnar och Västtrafik för bryggorna inom Tjörns Kommun som trafikeras av linje 361 och 362. Hamnavtal reglerar kostnader för drift- och underhåll av hamnanläggningar som trafikeras av kollektivtrafik på vatten. Bryggorna är i bra skick och inga större renoveringsarbeten är planerade inom en nära framtid.

Det finns inget existerande hamnavtal med Tjörns eller Kungälv kommun som hanterar bryggorna som trafikeras med linje 326. Dessa bryggor ägs idag av privata föreningar, och ingen kravställning på drift och underhåll är reglerad via ett hamnavtal. Kvaliteten på dessa bryggor är varierande och det är i dagsläget upp till båttrafikföretaget att avgöra om en brygga är säker för trafikering eller inte.

Det finns därmed ett behov av att dels försöka få till ett hamnavtal även för dessa bryggor, dels att rusta upp en del av dem. Det finns annars en risk att kommande båttrafikföretag inte kommer att acceptera att stanna vid alla bryggor som idag.

6. Ekonomi

Föreslagna förändringar på linje 361 medför en produktionsminskning av timmar med cirka 33%, vilket motsvarar 16% av turerna. Besparingen beror främst på reduktion av turer tidiga morgnar och sena kvällar när få reser, men också turer på dagen för att hinna ladda fartyget. För övriga linjer förblir produktionen ungefär densamma som idag.

Omställningen till elfartyg kan medföra en ökad kostnad, både för investering i fartyg och laddinfrastruktur. Hur stor kostnaden blir beror dock på om statlig medfinansiering erhålls eller inte, samt om trafikföretagen behöver köpa in nya fartyg eller kan bygga om äldre fartyg till eldrift.

Fartyget för linje 361 ska kravställas med möjlighet att ta ombord ambulans. Västra Götalandsregionen kommer att stå för merkostnaden för anpassat fordon samt för tillhörande jourtimmar med mera.

7. Social konsekvensanalys

En social konsekvensanalys har genomförts inom ramen för förstudien.

Analysen visar att framför allt öarna inom Tjörns kommun har en god tillgänglighet i form av utbud, även för fritidsresor, om man jämför med andra öar av motsvarande storlek.

Den fysiska tillgängligheten skulle behöva förbättras vid vissa hamnar och tillgänglighetskrav bör ställas även på reservfartygen. Detta är extra viktigt då det är en stor andel äldre bland de bofasta på öarna.

Kundsynpunkter som kommit in under det senaste året har beaktats. Dessutom har dialog förts med kommunerna, och synpunkter från öråden på Dyrön och Åstol har beaktats, bland annat vad gäller fortsatta samt förbättrade möjligheter till ambulanstransport.

8. Risker

I förstudien har följande risker identifierats:

- Att det kommer bli missnöje med att utbudet på linje 361 reduceras, framför allt dagtid då många reser. Förebyggs genom tidig information och kommunikation.
- Att det finns en risk för att den infrastruktur som behövs inte kommer att finnas på plats i tid, främst vid Rönnäng, samt att det finns en ökad risk att det inte kommer gå att säkerställa att alla bryggor är i trafikerbart skick under avtalstiden.

//