

<b>Styrelsen</b>	<b>2021-02-26</b>
<b>Handling nr</b>	<b>12.2.4</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Anna Johansson</b>
<b>Daterad</b>	<b>2021-02-09</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Upphandling trafik 2023 - Båttrafik Öckerö**

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna inför upphandling av båttrafiken i Öckerö.

Dokumentet beskriver förutsättningar för trafikering, fartyg, 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 Båttrafik Öckerö utifrån nedanstående förutsättningar.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

# UPPHANDLING AV TRAFIK 2023 BÅTTRAFIK ÖCKERÖ

## Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Geografiskt område och omfattning.....	3
3. Marknadsanalys.....	4
4. Identifierade behov av trafikförändringar .....	5
5. Natthamn och bryggor.....	5
6. Miljö- och fordonskrav.....	6
7. Behov av tillkommande infrastruktur .....	6
8. Ekonomiska konsekvenser .....	6
9. Identifierade risker .....	6

## 1. Inledning

Västrafik har under 2020/2021 behov att genomföra en upphandling av båttrafiken mellan Öckerö-Framnäs-Kalvsund-Grötö. Nuvarande avtal för båttrafiken löper ut i december 2023.

Inför upphandlingen har en förstudie genomförts för att tydliggöra vad som ska upphandlas samt ge underlag till upphandlingsprojektet. Förstudien tydliggör 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.

## 2. Geografiskt område och omfattning

Avtalet rör linje 296, båttrafik mellan öarna Öckerö, Björkö, Kalvsund och Grötö i Öckerö kommun. Befintligt trafikavtal ingicks 2011 mellan Västrafik och Öckerö kommun.

Avtalstiden är 8 år med 4 optionsår (2 år för vardera option). Därmed är alla optioner utlösta vid avtalets slut i december 2023. Det nuvarande trafikavtalet består av en ersättningsmodell av fast och rörlig ersättning. I den fasta ersättningen ingår fartygsrelaterade kostnader, och i den rörliga ersättningen ingår kostnader för bland annat personal och drivmedel per aktuell tidtabells gångtimmar.

Linje 296 är en båtlinje som utgår från Öckerö färjeläge och trafikerar fyra öar i norra skärgården – Öckerö, Kalvsund, Björkö och Grötö.



Figur 1. Kartan visar dagens linjesträckning för linje 296 mellan Öckerö-Kalvsund-Framnäs-Grötö.

### 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

Öckerö kommun är en relativt liten kommun befolkningsmässigt med ca 13 000 invånare 2020. Se nedan för sammanställning av befolkning per ö, SCB 2019.

Ö	Invånare	Andel äldre än 65 år (%)
Hönö	5 532	23
Öckerö	3 602	23
Björkö	1 545	24
Fotö	637	22
Hälsö	620	30
Källö-Knippla	295	44
Rörö	244	44
Kalvsund	206	25
HyppeIn	168	35
Grötö	94	23
Kommunen	12 945	24

Det bor ungefär lika många män som kvinnor i kommunen och relativt få barn och unga vilka utgör cirka 20% av den totala befolkningen i kommunen. Andelen äldre ökar och under 2019 hade kommunen en negativ befolkningstillväxt. Kommunen har även en låg andel utrikesfödda, relativt låg andel högutbildade jämfört med andra kommuner i Västra Götaland, men en hög sysselsättningsgrad. Vanligaste och nästan uteslutande boendeformen är småhus/villor.

Det finns idag grundskolor på Öckerö, Björkö, Hönö, Hälsö, Rörö och Fotö. Inga för- eller grundskolor finns på Grötö och Kalvsund, barn och unga från dessa öar är därför beroende av dagens linje 296 för att komma till skolan. Dagens linje 296 nyttjas dagligen för skolresor mellan öarna, eventuella förändringar av linjesträckning/utbud behöver därför kommuniceras med kommunen i god tid.

Från Öckerö kommun som helhet är det ca 3 000 personer som pendlar från öarna och 2 000 personer som pendlar inom öarna, det är alltså en stor intern arbets-/studiependling.

#### Tillgänglighet till kollektivtrafiken

De flesta boende på Grötö och Kalvsund har mindre än 400 meter men längre än 200 meter till respektive av Västtrafiks färjelägen. Ingen annan kollektivtrafik finns på öarna.

Bytet till Trafikverkets färja vid Grönevik innebär en cirka 500 meter lång promenad från Framnäs. Personer som har svårt att gå kan uppleva hela resan som otillgänglig. Dock finns möjlighet att byta till linje 3 vid Framnäs för vidare resa till Trafikverkets färja vid Grönevik.

Vid Öckerö färjeläge är Brattebergsskolan och Öckerögymnasiet nåbara inom 200 meter samt likaså service. Längre ifrån (<400 meter) finns bland annat Kompassens skola och idrottsanläggningar samt ytterligare serviceutbud. Vid Öckerö färjeläge finns möjlighet att byta till busslinje 1 och 290 för vidare transport på Öckerö och Hönö.

### **Utbyggnadsplaner**

Kommunen har en del mindre utbyggnadsplaner på kort sikt, främst på Öckerö och Hönö. På något längre sikt och även vad som fokuseras på i översiktsplanen ska utbyggnad och förtätning ske på Öckerö och Björkö.

I Öckerö nya centrum planeras ca 400 nya bostäder på kort till medellång sikt, även en del verksamhetsutbyggnad och centrumbildning förväntas.

På Björkö planeras ca 200 bostäder med utbyggnad på sikt mer söder om dagens centrum, mot Skarvik.

På övriga öar är det främst småskalig bebyggelse som kan tänkas tillkomma.

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

Trafikeringsmässigt så innebär förstudiens förslag mindre justeringar där tidtabellstyrda turer övergår till att bli anropsstyrda vilket medger fortsatt resmöjlighet vid behov. Utifrån möjliga utpekade förändringar i trafikeringen på sikt som exempelvis trafikering till Lilla Varholmen, bör det finnas utrymme i avtalet samt frivolyt för att göra förändringar i utbudet på sikt.

Det finns önskemål från kommunen om trafikering till Lilla Varholmen på sikt. Västtrafik stänger inte för denna möjlighet under avtalsperioden, men tas inte med i upphandlingen då det inte är säkert att det går att genomföra.

Kommunen har önskemål om snabbfärja, men bedöms inte ge någon större effekt, det är dyrare samt sämre ur miljöhänseende, varför det har valts bort.

## **5. Natthamn och bryggor**

Öckerö kommun och Västtrafik samarbetar för att kunna säkra och skriva avtal om natthamn.

Bryggor och kajanläggningar ägs enligt gällande hamnavtal av Öckerö kommun. I dialog med Öckerö kommun har det framgått att dagens natthamn vid Öckerö färjeläge är aktuell natthamn även i kommande avtal. I och med den avsiktsförklaring som tas fram tillsammans med Öckerö kommun kommer parterna att gemensamt arbeta för att verka för att inom ramen för hamnavigtsavtalet tillhandahålla natthamn för ordinarie fartyg samt reservfartyg.

Enligt nuvarande hamnavtal har det varit möjligt att hyra bland annat yta för uppställning av material, vaktlokal, personalutrymme, farmaggregat, samt stålcontainers för förvaring. Behov av personalutrymme har lyfts under förstudien men bedömts kunna lämnas åt kommande operatör att lösa.

## **6. Miljö- och fordonskrav**

I upphandlingen bör krav ställas på ett fartyg efter identifierat kapacitetsbehov på cirka 100 passagerare samt styra fartygskraven vad gäller bland annat miljö- och klimatkrav samt tillgänglighetskrav. För att följa *Västtrafiks miljö- och klimatstrategi* bör det i första hand vara ett el- eller laddhybridfartyg (dock ej på reservfartyget). En förutsättning för att el- eller hybridfartyg ska upphandlas är att möjlighet för laddning säkerställs.

Västtrafik utreder möjlighet till statlig medfinansiering för hyra av fartyg. Upphandlingen kan komma att delas upp i två åtaganden, hyra av fartyg respektive drift av trafiken.

## **7. Behov av tillkommande infrastruktur**

Öckerö kommun och Västtrafik samarbetar för att kunna säkra och skriva avtal om laddinfrastruktur. För att det ska vara möjligt att utföra trafiken med ett hybridfartyg eller elfartyg krävs laddning under natten, samt beroende på trafikeringsupplägg, stödladdning under dagen. I dialog med Öckerö kommun och nätägare har uppgifter framkommit att det behöver dras fram tillräcklig effekt (0,5-1 MW beroende på effektbehov) för att kunna ladda ett el- eller hybridfartyg samt att en transformatorstation för högspänning behövs. Västtrafik har påbörjat arbetet med att ta fram en avsiktsförklaring tillsammans med kommunen för att säkerställa att elektrifiering av fartygstrafiken, helt eller delvis, är möjlig innan trafikstart i december 2023.

## **8. Ekonomiska konsekvenser**

Kostnaden för framtida trafik med hybridfärja beräknas bli högre än idag. För att uppnå Västtrafiks miljömål och se till en miljövänligare kollektivtrafik anses den ökade kostnaden rimlig.

Under hösten 2020 har tidtabellen setts över och eventuellt kommer vissa trafikförändringar att implementeras i Trafikplan 2022 som beskrivits tidigare i detta dokument. Detta innebär att tidtabellstimmarna för avtalet kan ändras innan trafikstart 2023. Den ökade kostnaden estimeras till cirka 2 miljoner för trafikåtagandet baserat på de kostnader som investering i elektrifiering av trafiken innebär. Kostnadsuppskattningen innehåller dock osäkerhet och beror av inkomna anbud.

Krav på hybridfärja kan påverka anbudsintresse på grund av höga kostnader för nytt eller ombyggt fartyg.

## **9. Identifierade risker**

De största identifierade riskerna är att laddinfrastruktur för hybridfartyg inte kan komma på plats innan avtalstid samt att ett fåtal resenärer kommer bli missnöjda över att turer kvällstid blir anropsstyrda.

//