

Styrelsen	2023-09-22
Handling nr	9.10
Handläggare	Elin Entin
Daterad	2023-09-13
Reviderad	

Till Styrelsen för Västtrafik AB

Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt Upphandling Båt 2025 Älvtrafiken i Göteborg och Kostertrafiken samt Båt 2027 Södra Skärgården

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

Bifogad **Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt** är underlag för infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i Västra Götalands beslut om allmän trafikplikt för Västtrafiks upphandlingar Båt 2025 Älvtrafiken i Göteborg och Kostertrafiken samt Båt 2027 Södra Skärgården.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av ovanstående föreslås styrelsen besluta

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

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt
Upphandling Båt 2025 Älvtrafiken i Göteborg och
Kostertrafiken samt Båt 2027 Södra Skärgården

2023-09-13

Innehållsförteckning

1. Bakgrund.....	4
2. Beskrivning av nuvarande trafik och resandet.....	4
2.1 Södra Skärgården.....	4
2.2 Älvtrafiken.....	5
2.3 Kostertrafiken.....	6
3. Framtida trafik.....	8
4. Drivmedel och fartyg.....	8
5. Finansiering och resurskonsekvenser av beslutet.....	9
6. Resultat av genomförda samråd inför upphandling.....	9
7. Västtrafiks rekommendation.....	10
7.1 Sammanfattning.....	10

1. Bakgrund

Västtrafik förannonserade den 24 augusti 2022 om avsikt att under 2023/2024 upphandla kollektivtrafik inom Västra Götalandsregionen som omfattas av lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

Västtrafiks styrelse beslutade den 22 februari 2023 att genomföra upphandlingar enligt föreslagen upphandlingsplan.

De kommande trafikavtalen planeras ha trafikstart i december 2025 respektive 2027 och omfattar nuvarande båttrafik inom samt till och från nedanstående områden:

- Göteborgs södra skärgård, trafikstart 2027
- Älvtrafiken i Göteborg, trafikstart 2025
- Kostertrafiken, trafikstart 2025

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 mars och april 2023.

2. Beskrivning av nuvarande trafik och resandet

Västtrafik önskar att infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens beslut om allmän trafikplikt ska omfatta trafik inom de områden som funnits beskrivna i förhandsannonseringen och som har avhandlats under samråden.

Den trafik som ska upphandlas ingår idag i avtalen Södra Skärgården och Älvtrafiken i Göteborg samt Kostertrafiken.

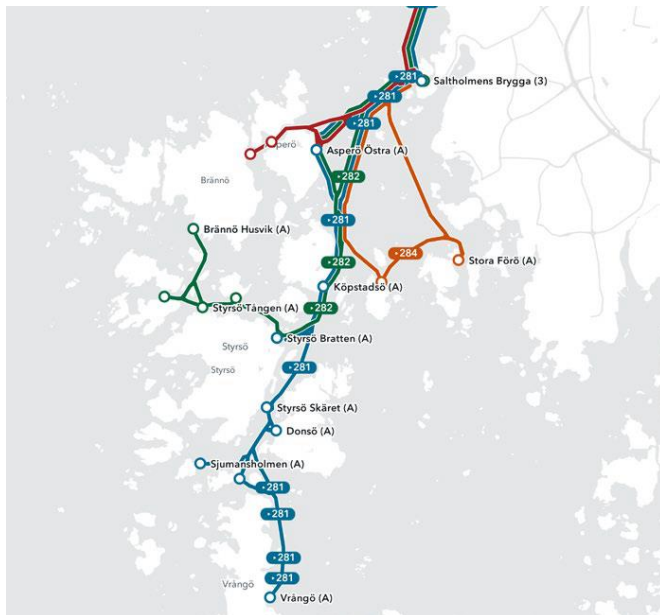
Resandet per år (2019 års resande) inom respektive avtal:

- Södra Skärgården i Göteborg 2,4 miljoner resor
- Älvtrafiken i Göteborg 3,4 miljoner resor
- Kostertrafiken 310 000 resor

2.1 Södra Skärgården

Dagens avtal innehas av Styröbolaget. I dagens avtal ingår fyra linjer som alla utgår från Saltholmen.

- Linje 281 Linje 281 Vrångö – (Kårholmen) – (Sjumansholmen) – Donsö – Styrö – Köpstadsö – (Asperö)
- Linje 282 (Brännö) – (Vargö) – (Källö) – Styrö – Köpstadsö – (Asperö)
- Linje 283 Brännö – Asperö
- Linje 284 Stora Förö – Knarrholmen



Dagens linjenät Södra Skärgården.

Resandet uppgick till 2,37 miljoner resor 2019. Antalet tidtabellstimmar var 20 850 år 2022.

Det finns sex större öar med åretruntboende och sex så kallade sommaröar i Södra Skärgården. I Södra Skärgården fanns det år 2021 cirka 4 700 bofasta personer.

Dagens linjenät och tidtabell är främst planerad med hänsyn till arbets- och skolpendling. På morgonen prioriteras inresor från skärgården till Saltholmen och på eftermiddagen det omvända.

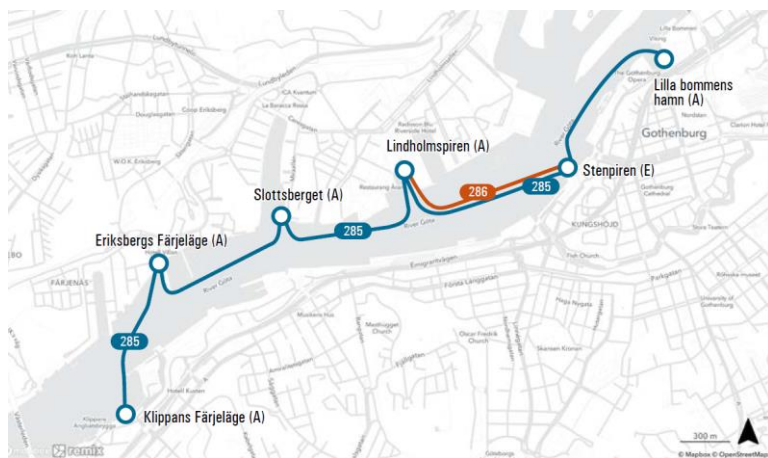
Resor inom skärgården är idag relativt vanligt, både för resor till och från skola och arbete. Asperö Östra fungerar idag för några turer som en bytespunkt för resor inom Södra Skärgården, men för de flesta turer behöver resenären åka till Saltholmen för att byta.

Sommartid trafikeras Södra Skärgården med en särskild sommartidtabell med ett utökat utbud från början av juni fram till slutet av augusti då sommarboenden nyttjas och turistresor ökar.

2.2 Älvtrafiken

Dagens avtal innehas av Styrsobolaget. I dagens avtal ingår för närvarande två linjer, en tredje linje tillkommer under hösten 2023.

- Linje 285 Klippans Färjeläge – Eriksberg – Slottsberget – Lindholmspiren – Stenpiren – Lilla Bommen
- Linje 286 Lindholmspiren – Stenpiren
- Linje 287 (tillkommande) Stenpiren – Pumpgatan.



Dagens linjesträckning för Älvtrafikens två linjer



Linjesträckning ny linje 287

Linje 286 och 287 är tillköp från Göteborgs Stad. Tillköpen trafikeras primärt med älvskyttlar som går tvärs över älven.

Samtliga fyra älvskyttlar som trafikeras i älven ägs av Västtrafik, idag drivs två av dem med el.

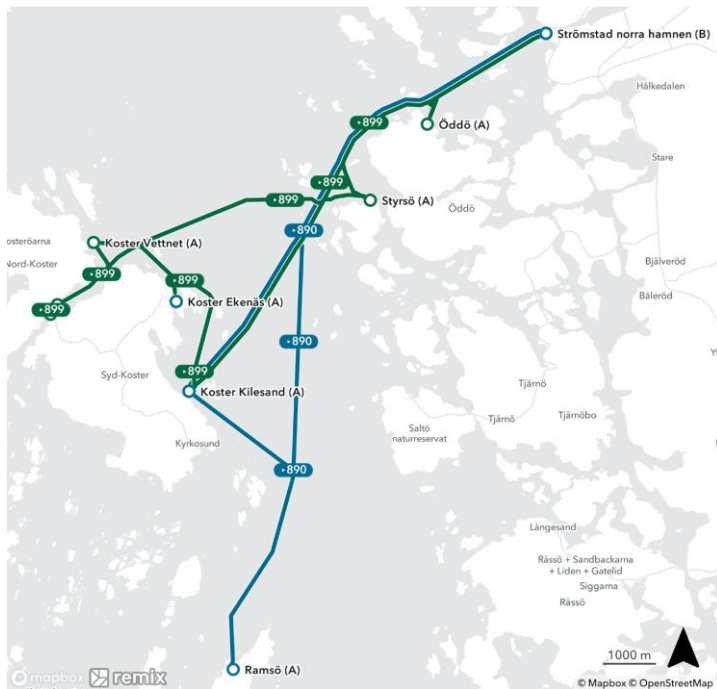
Cirka en av tio resenärer är cyklister på linje 286. Totalt sett utgörs 30 procent av resandet av resor kopplat till studier. I övrigt sker en stor andel av resorna med seniorekort, vilka tillhandahålls kostnadsfritt av Göteborg Stad till pensionärer över 65 år.

Resandeutvecklingen har varit ökande sedan nuvarande avtalsstart men har haft en liten minskning sedan Covid-19 pandemin bröt ut.

Resandet på linje 285 uppgick 2019 till 1,1 miljoner resor. På linje 286 uppgick resandet till 2,3 miljoner resor samma år. Den totala trafikvolymen uppgick 2019 till 16 144 tidtabellstimmar.

2.3 Kostertrafiken

Dagens avtal innehas av Koster Marin. I avtalet ingår två linjer. Linje 899 trafikeras Strömstad – Kosteröarna – Strömstad och linje 890 Strömstad – Ramsö – Strömstad.



Förstudien beskriver båttrafiken mellan Strömstad och Kosteröarna.

Under 2021 producerades totalt drygt 6 400 driftstimmar varav cirka 4 800 av dem var planerad produktion.

Kostertrafiken trafikerar fem öar varav alla, utom Ramsö, har året runt-boende. På Nord- och Sydkoster finns det cirka 300 bofasta, varav 240 på Sydkoster. Öddö har cirka 100 året runt-boende och Styrnö någon enstaka.

Trafiken trafikeras med fyra ordinarie fartyg samt ett reservfartyg. Ett av dagens ordinarie fartyg drivs med el. Totalt sett bedrivs trafiken i avtalet med 30 procent förnybart drivmedel och 70 procent diesel.

Resandet är säsongsbetonat, en tredjedel av resandet sker i juli, en tredjedel i juni och augusti och en tredjedel under årets övriga nio månader. För att klara kapacitetsbehovet under juli månad krävs i dagens avtal fyra fartyg medan det under höst, vinter och vår endast behövs ett.

Det är ett högt tryck på resandet vid storhelger som påsk och midsommar samt vid fint väder vilket gjort att behovet av förstärkningstrafik har varit stort.

Resandeutvecklingen var något ökande innan Covid-19 pandemin. Resandet gick kraftigt ner under pandemin, till stor del på grund av att norska semesterhusägare och turister inte kunde resa till Sverige på grund av stängda gränser mellan länderna. Under 2021 började resandet återhämta sig något även om pandemin fortfarande pågick.

Andelen skolkortsresande i avtalet är mycket litet.

Västtrafik önskar att infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens beslut om allmän trafikplikt ska omfatta båttrafik inom de områden som beskrivits i förhandsannonserna och som har behandlats under samråden.

3. Framtida trafik

Upphandlingen planeras att omfatta sammanlagt 19 fartyg inom fyra geografiska områden, inklusive förstärknings och reservtonnage.

- Södra Skärgården 8 fartyg
- Älvtrafiken 7 fartyg
- Kostertrafiken 4 fartyg

Den framtida trafiken i Södra Skärgården, Älven och Koster utgår från de förstudier som Västtrafik gjort.

Trafiken för Södra Skärgården förändras för att effektivisera användandet av resurserna. Ett ytterligare snabbfartyg införs i syfte att korta ner restiderna för stråket Vrångö-Donsö-Styrsö-Saltholmen. I övrigt ändras trafiken för att bättre anpassas till skolturer samt ökade resmöjligheter inom Södra Skärgården. Bättre spridning av ankommande och avgående turer införs för att minska trängseln på Saltholmen.

Trafikutbudet för Älvtrafiken kommer att vara ungefär detsamma som nuvarande. Det finns viss potential till ökat resande med Älvtrafiken och förändringar görs för att prioritera trafikeringen till de bryggor och relationer mellan bryggorna där ökningen bedöms vara.

I Koster tar förändringar av trafiken till stor hänsyn till att skapa god tillgänglighet inom hela området. Det bedöms inte finnas potential till ökat året runt resande i området. De trafikala förändringar som görs syftar till att prioritera produktionen till där resandet är som störst.

4. Drivmedel och fartyg

Enligt Västra Götalandsregionens Aktualisering av miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland bör fartygstrafik elektrifieras till 100 procent på korta sträckor och i så hög grad som möjligt på längre sträckor. År 2030 bör minst 80 procent av fartygstrafiken inom Västra Götalandsregionen vara utsläppsfri. Rekommendationerna för val av drivmedel syftar till att uppfylla målen i Miljö- och klimatstrategin. I upphandling av Södra Skärgården, Älvtrafiken och Kostertrafiken kommer Västtrafik att utgå från Miljö- och klimatstrategin och samtidigt ta hänsyn till infrastrukturella och trafikala förutsättningar.

Västtrafik kommer att sätta upp ett minimikrav för andel som ska drivas med el, inom respektive trafikområde, resterande andelar ska drivas med biodrivmedel senast till 2030. Intentionen är att införa viss andel eldrift till trafikstart och fasa in resterande andelar genom att tillämpa dispensperiod eller genom optioner.

Nuvarande trafikering kommer att ses över för att möjliggöra tid för laddning av elektrifierade fartyg.

I upphandlingen ställs krav på ytterligare ett snabbfartyg som ska trafikera i Södra Skärgården.

Samtliga trafikområden upphandlas med krav på högre kapacitet att ta ombord cyklar.

En kostnadsdrivare för upphandling av Båt 2025 och Båt 2027 är de förändrade fartygskraven utifrån krav på elektrifiering och biodrivmedel. Till detta kommer ökade kostnader för framdragning av elkapacitet, laddning på kaj samt installation av laddutrustning på kaj.

Västtrafik avser att villkora de fyra fartyg som Västtrafik äger, vilka trafikerar i Älvtrafiken i Göteborg. Detta innebär att trafikföretaget ska använda dessa fartyg för trafikåtagandet. Intentionen är att alla fyra fartyg som Västtrafik äger ska drivas med 100 procent el till trafikstart.

5. Finansiering och resurskonsekvenser av beslutet

Västtrafik beräknar att de satsningar som görs ryms inom Västtrafiks långtidsprognos. I Västtrafiks långtidsprognos har kostnadsökningar för miljömställning beräknats att till viss del kompenseras genom positiva upphandlingseffekter.

De ekonomiska effekterna är dock svårbedömda. Hur kollektivtrafiken kommer påverkas av pandemins efterdyningar samt ett mycket osäkert världsläge gör att det är svårbedömt. Utvecklingen gällande kostnaden för bränsle och även ett osäkert läge gällande investeringar gör att anbudsgivarna kan komma att lägga på en riskpremie vilket då leder till högre anbudspriser. Vissa trafikföretag kan få svårt att lägga bud på grund av den stora osäkerheten vilket då kan påverka konkurrenssituationen och i sin tur kan leda till högre priser. Västtrafik bedömer även att potentiella anbudsgivare kan få svårt att finansiera investeringar i fartyg som anbudslämnandet innebär för de aktuella trafikåtagandena.

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 2023 in trafikföretag att delta på SIU. Nio trafikföretag anmälde intresse om att delta.

Den 15 mars 2023 genomfördes ett gemensamt samråd där samtliga anmälda trafikföretag och en representant för infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden deltog. Trafikföretagen gavs möjlighet att göra en anmälan till enskilda samråd. Sju trafikföretag önskade delta vid ett enskilt samråd, dessa genomfördes under mars och april 2023.

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 infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

7. Västtrafiks rekommendation

Med åberopande av vad som anförts ovan avseende:

- trafikens syfte, vilket överensstämmer med Trafikförsörjningsprogrammets 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 infrastruktur-och 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 Regionala Kollektivtrafikmyndighetens Trafikförsörjningsprogram.

7.1 Sammanfattning

- Upphandlingarna omfattar sammantaget nitton fartyg inom de tre trafikområdena, inklusive kommunala tillköp.
Södra Skärgården ~ 8 fartyg, cirka 22 500 tidtabellstimmar per år.
Älvtrafiken ~ 7 fartyg, cirka 17 400 tidtabellstimmar per år.
Koster ~ 4 fartyg, cirka 5 100 tidtabellstimmar per år.
- Trafikeringen anpassas för att möjliggöra laddning av fartygen.
- Drivmedelskraven är i enlighet med Miljö- och klimatstrategin, eldrift på korta sträckor och viss andel biodrivmedel tillåts på längre sträckor.
- I Västtrafiks långtidsprognos har kostnadsökningar för miljöomställning beräknats kompenseras till viss del genom positiva upphandlingseffekter. Efterdyningar av pandemin samt ett osäkert världsläge kan dock komma att påverka konkurrenssituationen och anbudspriserna.
- Inget trafikföretag har anmält intresse för att bedriva trafiken kommersiellt i egen regi.
- Satsningar beräknas rymmas inom ramen för Västtrafiks långtidsprognos.

//