

<b>Styrelsen</b>	<b>2020-10-23</b>
<b>Handling nr</b>	<b>10.2</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Johanna Möllersten</b>
<b>Daterad</b>	<b>2020-10-01</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till**

**Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt Upphandling Trafik 2022 Tvåstad Götaälvdalen**

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. 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 Trafik 2022 Tvåstad Götaälvdalen.

### **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 Trafik 2022 Tvåstad Götaälvdalen

2020-10-23

## Innehållsförteckning

1.	Bakgrund.....	4
2.	Beskrivning av nuvarande trafik och resandet.....	4
2.1	Tvåstad.....	4
2.2	Götaälvdalen .....	7
3.	Framtida trafik .....	9
4.	Drivmedel .....	10
5.	Resultat av genomförda samråd inför upphandling .....	10
6.	Finansiering och resurskonsekvenser av beslutet .....	11
7.	Västtrafiks rekommendation.....	11
7.1	Sammanfattning .....	11

## 1. Bakgrund

Västtrafik förannonserade 5 september 2019 att man hade för avsikt att under 2020/2021 upphandla kollektivtrafik inom Västra Götalandsregionen som omfattas av Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

Västtrafiks styrelse beslutade i december 2019 att under 2020/21 att genomföra upphandlingar enligt Västtrafiks upphandlingsplan.

Föreliggande upphandling omfattar nuvarande stadstrafiken i Trollhättan och Vänersborg samt landsbygdstrafik mellan Lilla Edets kommun, Trollhättans kommun och Vänersborgs kommun. Därtill berörs även Essunga, Grästorps, Kungälv och Lidköpings kommun. Trafiken knyter ihop de mindre orterna, bland andra Hjärtum, Nygård, Upphärad, Nossebro och Grästorp, med de större centralorterna. Den kommande trafiken planeras ha trafikstart i december 2022.

Upphandlingen planeras att omfatta sammanlagt ca 80 fordon. Trafiken ingår idag i två avtal:

- Tvåstad
- Götaälvdalen

Enligt Kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndighet (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 ska 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 september 2020.

## 2. Beskrivning av nuvarande trafik och resandet

Västtrafik önskar att Kollektivtrafiknämndens beslut om allmän trafikplikt ska omfatta trafik inom de områden som funnits beskrivna i förannonseringen och som har avhandlats under samråden. Trafiken ingår idag i två avtal:

- Tvåstad, ca 6,7 miljoner resor/år
- Göta älv dalen, ca 0,7 miljoner resor/år

### 2.1 Tvåstad

Dagens Tvåstadavtal innehas av Nobina och består av stadsbusstrafik och är utformat för resor från ytterområden till mål- och bytespunkterna i kommunernas centrum samt mellandstadstrafik.

I avtalet ingår totalt 27 linjer, varav 11 stadslinjer, 3 servicelinjer, 11 industri/skollinjer och 3 nattlinjer.

Årligen utförs ungefär 6,7 miljoner resor varav 71 % Periodkort, 13 % Värdekort och 16 % med skolkort.

Trafiken bedrivs med 51 bussar som år 2019 körde 3,6 miljoner kilometer på följande linjer:

- 21 Sandhem – Resecentrum -Skofteby
- 22 Halvorstorp – Resecentrum - Strömslund
- 23 Kronogården - Trollhättans resecentrum – Stallbacka
- 24 Lextorp - Trollhättan Resecentrum - Sylte
- 25 Lextorp-MÅG- Trollhättan Resecentrum
- 32 Lextorp - Kronogården - Stallbacka
- 35 Resecentrum - Stallbacka
- 36 Trollhättan - Restad Gård
- 37 Kronogården -Hjortmossen - Stallbacka
- 38 Vänersborg - Onsjö – Stallbacka - Halvorstorp
- 39 Öxnered – Vänersborg -Vargön - Stallbacka
- 41 Trollhättan Resecentrum - NÄL
- 42 Halvorstorp industriområde - Resecentrum
- 46 Halvorstorp – Stavre - Drottningtorget
- 47 Skoftebyn – Drottningtorget - NÄL
- 51 Bäckelyckeparken - Drottningtorget
- 52 Sylte – Kronogården - Drottningtorget
- 53 NÄL - Överby – Drottningtorget
- 54 Sylte – Lextorp – Kronogården - Överby
- 61 Vänersborg – NÄL – Trollhättan - Stallbacka
- 62 Nordkroken – Vänersborg – Öxnered - NÄL
- 64 Onsjö - Vänersborg
- 65 Restad Gård – Vänersborg – Överby - Trollhättan
- 66 Vänersborg – Vargön – Stallbacka - Trollhättan
- 67 Restad Gård - Torpa Centrum - Vänersborg
- 91 Vänersborg – Onsjö – Skogshöjden - Trollhättan
- 92 Öxnered – Vänersborg – Vargön - Trollhättan
- 93 Strömslund – Drottningtorget – Sylte

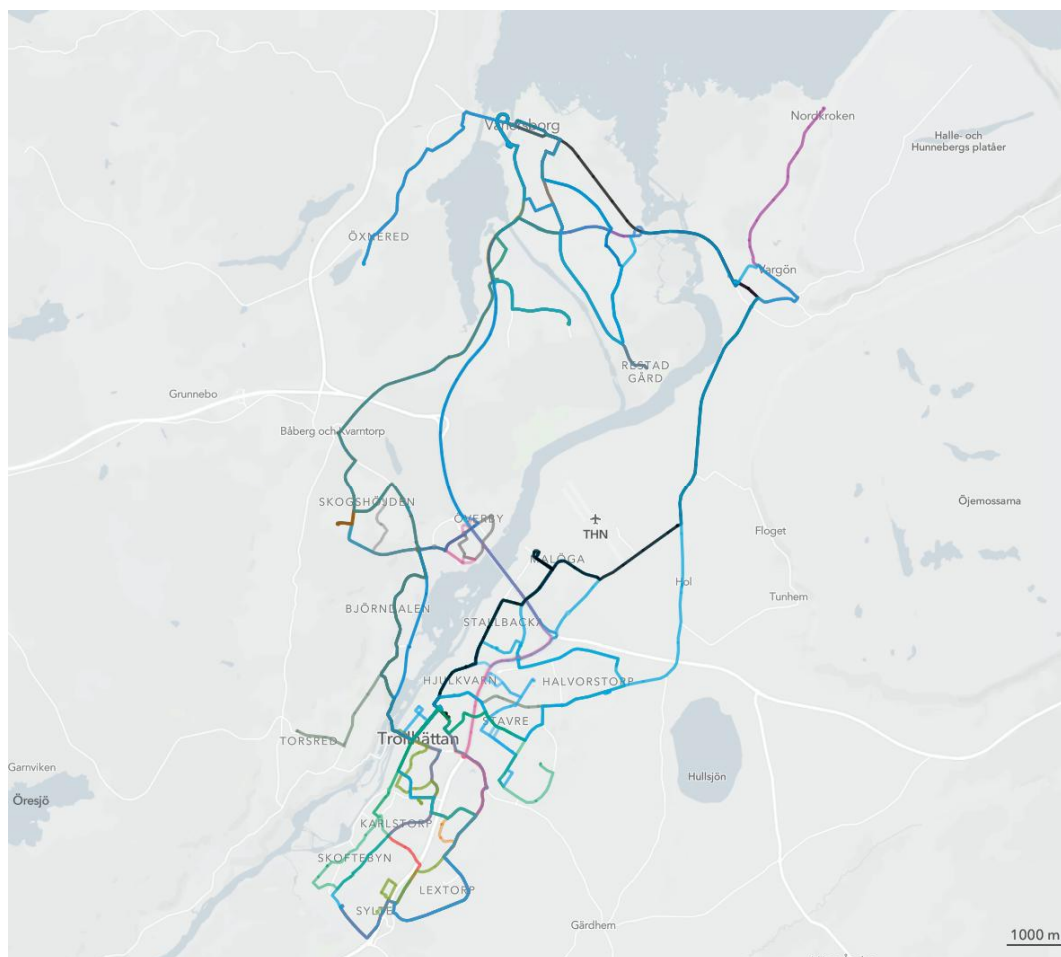
### *Resandebehov i Tvåstad*

Tvåstad består av flera områden som främst består av boende i enfamiljshus med högre utbildningsnivå (än i övriga stadsområdet), sysselsättning och inkomstnivå

som exempelvis Strömslund och Karlstorp i Trollhättan samt Onsjö och Blåsut i Vänersborg. Här finns också ett högt bilinnehav.

Andra områden som Lextorp och Kronogården i Trollhättan samt Restad Gård i Vänersborg har till större del flerfamiljshus, generellt en lägre utbildningsnivå, sysselsättningsnivå, och inkomstnivå, med ett större beroende av kollektivtrafiken. Här finns också det största resandet i de två kommunerna idag. En god och prisvärd kollektivtrafikförsörjning har därmed en särskilt viktig funktion på grund av de demografiska förutsättningarna. De relativt korta avstånden i de centrala delarna av både Trollhättan och Vänersborg gör att andelen resor till fots och med cykel är hög.

Kollektivtrafiken är viktig för tillgängligheten till arbetsplatser som ligger längre ifrån hemmet, i städernas centrum, mindre industriområden samt större industri- eller verksamhetsområden som Innovatum, Trestad Center och Stallbacka. NÄL och Restad gård är arbetsplats både för många i Tvåstad och för inpendlare. Därutöver pendlar många till Göteborg med tåg och till Uddevalla med buss.



**Figur 1** Karta Tvåstadsavtalet - nuvarande trafik

## **2.2 Götaälvdalen**

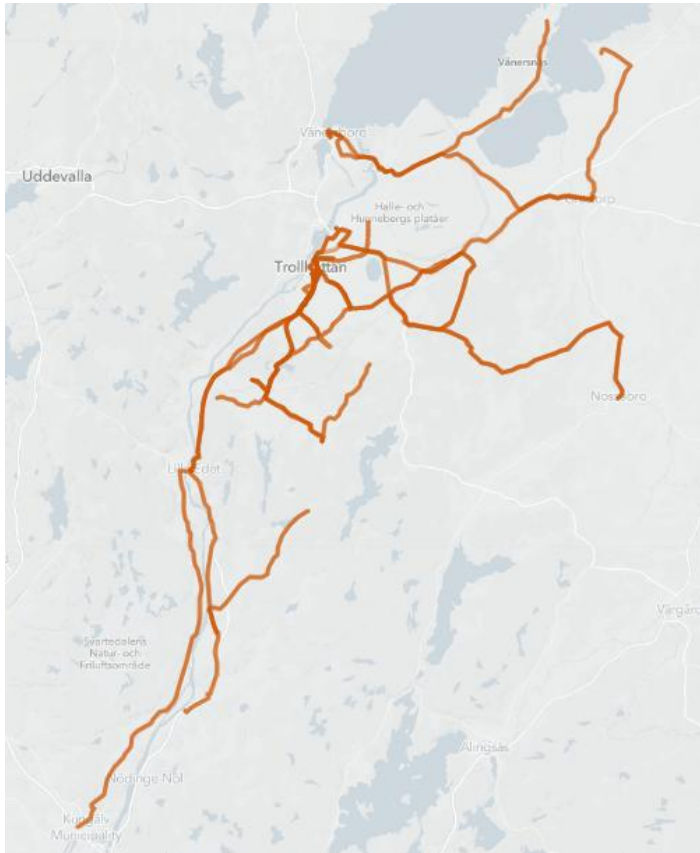
Dagens avtal för Göta älv dalen innehas av Nobina och består av främst landsbygdstrafik från mindre orter utanför Trollhättan och Vänersborg in till städernas centrum, samt trafik i Lilla Edet med linjer till Kungälv, Älvängen och Trollhättan. Årligen utförs ungefär 0,7 miljoner resor varav 48 % Periodkort, 16 % Värdekort och 36 % med skolkort.

Trafiken bedrivs med 26 bussar som år 2019 körde 2 miljoner kilometer på följande linjer:

- 421 Älvängen – Lödöse – Lilla Edet – Trollhättan
- 422 Lilla Edet - Diseröd - Kungälv
- 423 Lilla Edet - Sylte – Trollhättan
- 424 Lilla Edet – Trollhättan
- 425 Prässebo – Nygård – Lödöse
- 630 Trollhättan - Veland - Sjuntorp – Upphärad
- 631 Trollhättan - Veland - Gärdhem – Halltorp
- 632 Trollhättan - Lindveden - Upphärad – Slätterna
- 633 Trollhättan - Lindveden – Åsbräcka
- 640 Trollhättan – Grästorpe
- 641 Vänersnäs – Vargön – Vänersborg
- 644 Hol - Halvorstorp – Trollhättan
- 650 Vänersborg - Vargön - Grästorpe – Såtenäs
- 661 Trollhättan - Norra Björke – Nossebro
- 662 Trollhättan - Åsaka - Norra Björke
- 660 Trollhättan - Åsaka – Nossebro

### ***Resandebehov i Göta älv dalen***

I Lilla Edet finns det främst villaområden och flerbostadshusområden utspridda på mindre samhällen samt boende på landsbygden. Avstånden är längre och biltillgången är hög vilket delvis förklarar den låga marknadsandelen för kollektivtrafiken tillsammans med ett mindre utbud än i Trollhättan och Vänersborg. En hög biltillgång innebär dock inte att alla i hushållet har tillgång till bil eller har ett körkort. För yngre människor är kollektivtrafiken en viktig förutsättning till en självständig mobilitet. Kollektivtrafiken är också viktigt för att skapa en levande och attraktiv landsbygd.



**Figur 2 Göta älvdalen-avtalet - nuvarande trafik**



### 3. Framtida trafik

Som beskrivits ovan är det stadstrafiken i Trollhättan och Vänersborg samt landsbygdstrafik mellan Lilla Edets kommun, Trollhättans kommun och Vänersborgs kommun som ska handlas upp. Därtill berörs även Essunga, Grästorps, Kungälv och Lidköpings kommun. Trafiken knyter ihop de mindre orterna, bland andra Hjärtum, Nygård, Upphärad, Nossebro och Grästorp, med de större centralorterna.

#### *Tvåstadsområdet*

Kollektivtrafikplanen för Trollhättan och Vänersborg pekar ut vikten av förändringar i Tvåstads kollektivtrafik de kommande 10 åren. Ambitionen är att följa de mål och kvalitetsgap som planen pekar ut. Trafikeringen i Tvåstad bör ha en långsiktig utveckling i tydliga stråk, med enklare och tydligare linjenätsstruktur samt en mer regelbunden tidtabell och mer konsekventa trafikdygntider.

- Möjligheten utreds att minska ned antalet linjer och renodla mot ett färre antal stadslinjer med utbud som bättre motsvarar riktlinjerna för trafikering.
- Kortare restider till exempelvis NÄL genom genare linjer samt att nyttja nya infrastrukturmöjligheter som Stridsbergsbron.



Genom förslagen bidrar upphandlingen till att ta steg i genomförandet av kollektivtrafikplanen för Trollhättan och Vänersborg.

#### *Göta älv dalen*

För linjerna i Göta älv dalenavtalet har dagens och framtida resande varit en viktig utgångspunkt för att bedöma *behovet* av dagens linjer, turer och turutbud. Göta älv dalen har haft ett stort utbud i förhållande till hur många som reser. Det medför att det blir en del neddragningar i framförallt utbud. Alla förändringar på mindre orter har stämts av mot landsbygdsutredningen. Västtrafik har ambitionen att sträva mot de önskemål som Lilla Edets kommun har lyft om förbättrade pendlingsmöjligheter till Göteborg med bättre passning till tågen.

### *Förutsättningar för framtida trafik*

De nuvarande trafikavtalen Tvåstad respektive Göta älvdalen som Västtrafik nu söker trafikplikt för kommer att utformas och paketeras i enlighet med Kollektivtrafikplanen för Trollhättan och Vänersborg, Landsbygdsutredningen och med ett starkare kundfokus. Även långsiktiga resandeprognoser med hänsyn till Covid 19 behöver vägas in. Indelningen av trafik i olika trafikåtaganden och framtida avtal kommer att beslutas under upphandlingsprocessen.

## **4. Drivmedel**

I syfte att verka för att uppfylla Miljö- och klimatstrategins mål om hållbart resande i regionen är det Västtrafiks intention att följa den anmodade prioriteringsordningen för drivmedel. Det innebär el i stadstrafik och gas på landsbygd. Även mellanstadstrafiken mellan Trollhättan och Vänersborg räknas ur detta perspektiv som landsbygdstrafik.

För att underlätta teknikövergången för trafikföretagen avser Västtrafik villkora in den strategiska depån i Trollhättan i upphandlingen, förberedd som depå för elbussar.

Gas på landsbygd kravställs så långt det är ekonomiskt och praktiskt möjligt. Eventuellt resterande drivmedel kravställs som fossilfritt, enligt praxis.

Miljöomställningen till de prioriterade drivmedlen för minskad klimatpåverkan är en kostnadsdrivare för upphandlingen. Omställningen till elbussar i stadstrafik påverkar såväl fordonskostnaden som investeringar i laddinfrastruktur på depå samt eventuell laddning vid hållplats i städerna. Elektrifieringen innebär en minskad rörlig kostnad men det förväntas inte kompensera för de ökade investeringskostnaderna.

För trafiken på landsbygd förväntas omställningen från biodiesel till biogas också generera en ökad investeringskostnad i fordon och infrastruktur samt en ökad rörlig kostnad.

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

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

Västtrafik bjöd under hösten 2020 in till SIU. Nio trafikföretag och ett energibolag anmälde sitt intresse att delta. Den 3 september 2020 genomfördes ett gemensamt samråd där samtliga anmälda trafikföretag och energibolaget deltog. Trafikföretagen gavs därefter möjlighet att ha enskilda samråd Västtrafik. Åtta trafikföretag önskade ha enskilda samråd vilket genomfördes under september 2020.

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 intressanta att köra kommersiellt i egen regi. Inget annat intresse av att bedriva trafiken kommersiellt har anmälts till Västtrafik eller Kollektivtrafikmyndigheten.

## 6. Finansiering och resurskonsekvenser av beslutet

Västtrafik beräknar att de satsningar som görs ryms inom Västtrafiks långtidsprognos. I Västtrafiks långtidsprognos har kostnadsökningar för miljömställning beräknats kompenseras genom positiva upphandlingseffekter. I och med pandemins påverkan på kollektivtrafiken råder idag osäkerhet kring trafikföretagens investeringsförmåga och riskbenägenhet vilket kan komma att påverka konkurrenssituationen och anbudspriserna.

## 7. Västtrafiks rekommendation

Med åberopande av vad ovan anförts 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 Kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland att fatta beslut om allmän trafikplikt för den ovan beskrivna trafiken.**

Trafikpliktsbesluten utgår i princip från nuvarande trafik, men omfattar möjlighet till utökad och förändrad trafik på längre sikt i enlighet med Regionala Kollektivtrafikmyndighetens Trafikförsörjningsprogram.

### 7.1 Sammanfattning

- Upphandlingen omfattar sammantaget ca 80 bussar i de två befintliga trafikavtalen Tvåstad och Göta älvdalen.
  - I Tvåstad utförs ca 6,7 miljoner resor årligen. Trafiken bedrivs med 51 bussar som år 2019 körde 3,6 miljoner kilometer
  - I Göta älvdalen utförs ca 0,7 miljoner resor årligen. Trafiken bedrivs med 26 bussar som år 2019 körde 2 miljoner kilometer.
- Trafiken i de nuvarande avtalen Tvåstad respektive Göta älvdalen som Västtrafik ska upphandla utformas i enlighet med Kollektivtrafikplanen för Trollhättan och Vänersborg, Landsbygdsutredningen, med starkare kundfokus och nya resandeprogner med hänsyn till Covid19.
- Drivmedel i enlighet med Miljö- och klimatstrategin – el för stadstrafiken och gas för landsbygdstrafik.
- Inget trafikföretag har anmält intresse för att köra hela eller delar av trafiken kommersiellt i egen regi.
- I Västtrafiks långtidsprognos har kostnadsökningar för miljömställning beräknats kompenseras genom positiva upphandlingseffekter. I och med pandemins påverkan på kollektivtrafiken råder idag osäkerhet kring

trafikföretagens investeringsförmåga och riskbenägenhet vilket kan komma att påverka konkurrenssituationen och anbudspriserna.

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

//