

Styrelsen	2021-02-26
Handling nr	12.2.2
Handläggare	Anna Johansson
Daterad	2021-02-09
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Upphandling trafik 2023 - Flexlinjetrafiken i Göteborg och Mölndal

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna inför upphandling av flexlinjetrafiken i Göteborg och Mölndal.

Dokumentet beskriver trafikering, fordon, miljö, depå, 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 Flexlinjetrafiken i Göteborg och Mölndal utifrån nedanstående förutsättningar.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

UPPHANDLING AV TRAFIK 2023 FLEXLINJETRAFIKEN I GÖTEBORG OCH MÖLNDAL

Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Geografiskt område och omfattning.....	3
3. Marknadsanalys.....	3
4. Identifierade behov av trafikförändringar	4
5. Depåer	5
6. Miljö- och fordonskrav.....	5
7. Ekonomiska konsekvenser	5
8. Identifierade risker	5

1. Inledning

Flexlinjetrafiken i Göteborg och Mölndal är ett kommunalt tillköp där kommunerna ger Västtrafik i uppdrag att handla upp trafiken.

Nuvarande avtal för flexlinjetrafiken upphör att gälla i juni 2023. Flexlinjetrafiken på Styrso Donsö upphör att gälla i september 2023.

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 flexlinjetrafiken under den kommande avtalstiden. Då upphandlingen sker på uppdrag av Göteborgs och Mölndals stad kan förutsättningar beskrivna i denna handling förändras utifrån nya kommunala direktiv.

2. Geografiskt område och omfattning

Det är flexlinjetrafik i Göteborg och Mölndal som ska handlas upp till år 2023.

Trafiken föreslås upphandlas i fyra områden – Östra Göteborg-Allum, Härlanda/Örgryte-Sävedalen, Östra Centrum och kopplingen mellan Hisingen och Centrum. I samband med att dessa områden införs sker ändringar i dagens befintliga områden och linjer. Området Kärra har idag lågt resande och utredning pågår kring om detta fortsatt ska trafikeras med flexlinjetrafik.

Trafikeringsområde Mölndal kommer vara samma geografiska område som i dagsläget, där huvuddelen av Mölndal ingår.

3. Marknadsanalys

I förstudien är behovsanalyser gjorda utifrån dagens och framtida åldersstruktur, dagens resande samt planerad stadsutveckling. Underlag är framtaget för att bedöma förutsättningar till ett förändrat resande och utifrån det har framtida behov av Flexlinjen bedömts, både i vilken omfattning det bör trafikeras och var.

Göteborg

Dagens resande har mellan år 2016 och 2019 minskat med 9% sett till antal resor utförda med flexlinjen i Göteborg. Resandet har framförallt minskat på turerna på morgon och eftermiddag, vilket har gett en flexlinjetrafik mer koncentrerad till dagtid mellan kl 09:00 – 16:00.

Göteborg genomgår idag och flera år framöver en markant stadsförvandling av staden, framförallt när det gäller alternativa resvägar och nya bostadsområden i de centrala delarna i Göteborg, vilket ger underlag till nya linjer och områden.

Flexlinjen kör framförallt äldre och de som nyttjar tjänsten idag har en snittålder på 79 år. Statistik från statistikdatabas Göteborgs Stad visar att det i Göteborgs kommun mellan år 2020 – 2027 prognostiseras en ökning med cirka 19% när det gäller äldre invånare 75+. Uppföljning av prognosen behöver göras under början av år 2021 med anledning av rådande pandemi.

Mölndal

I Mölndal har framtidens behov bedömts utifrån hur befolkningsstrukturen ser ut i hela Mölndals stad idag och prognoser över befolkningsförändringar på 10 års sikt. Staden har

analyserat hur åldersstrukturen ser ut, vilken befolkningstäthet som råder i områdena samt var exploaterings- och utvecklingsområdena tillkommer under denna tidshorisont och omfattningen av detta.

Mölnads stads bedömning är att resandeunderlaget för tre flexlinjebussar inte bedöms tillräckligt i dagsläget eller inom de närmaste kommande åren och därför inte kan motiveras kostnadsmässigt. Resandet i Mölnads stad är av en sådan omfattning att det inte påverkas nämnvärt av en återgång till två flexlinjebussar.

På lite längre tidshorisont, från senare delen av tillkommande Flexlinjeavtal eller från inledningen av följande Flexlinjeavtal, bedöms det finnas nya intressanta områden att trafikera. Att möta upp potentialen i dessa områden är någonting som kan hanteras inom ramen för frivolymer i avtalet då det inte rör sig om några stora förändringar.

4. Identifierade behov av trafikförändringar

Göteborg

Antal fordon föreslås bli det samma till antalet som i dagens avtal (38 st) men med färre trafiktimmar. Dagens avtal har på vardagar en omfattning på 69 750 timmar per år, vilket föreslås minskas med 13 250 timmar till totalt 50 500 timmar.

Trafiktiden varierar idag på de olika linjerna mellan klockan 8 till 17 och föreslås fortsatt vara som idag. Flexlinjen planeras att trafikera större delen av Göteborg och i stort sett samma områden som idag. Nya områden och linjer är planerade med hänsyn till prognoser och den nya zonindelningen.

Dagens avtal för trafikering på lördagar är på 2 750 timmar per år och föreslås öka med 1 000 timmar till totalt 3 750 timmar. Förändringen medför att på lördagar kommer fordonsåtgången att utökas från dagens 11 till 15 fordon. Trafiktiden föreslås till kl. 09:30 – 15:30, vilket är samma som idag.

Flexlinjen kommer fortsatt att fyllas ut med andra typer av resor under trafikdygnet när resandeefterfrågan är låg eller det motiveras av fyllnadsgrad i flexlinjebussarna. I dagsläget nyttjas bussarna exempelvis för att avlasta färdtjänsten med resor för funktionshindrade för att nå ökad kostnadseffektivitet. Flexlinjen kan med fördel användas även som ordinär färdtjänst under trafikeringstiden 07.30 – 17.00 för ökad flexibilitet.

Utredning pågår kring om Kärra ska ingå som ett flexlinjeområde eller inte.

Mölnadal

Mölnads stad föreslås i det kommande avtalet att trafikeras som ett enda trafikeringsområde och försörjas med två flexlinjebussar istället för, som i nuvarande avtal, tre bussar. Omfattningen bedöms därmed minska från dagens cirka 6 600 timmar till 4 800 timmar.

Flexlinjen kommer fortsatt att fyllas ut med andra typer av resor under trafikdygnet när resandeefterfrågan är låg eller det motiveras av fyllnadsgrad i flexlinjebussarna. Flexlinjen kan med fördel användas nyttjas som ordinär färdtjänst under trafikeringstiden 07.30 – 17.00 för ökad flexibilitet.

5. Depåer

De senaste åren har det blivit allt svårare för trafikföretagen att lösa en depå i Göteborgsområdet. Detta beror främst på att de depåer som tidigare har funnits i Göteborgsområdet undan för undan har fått avvecklas och lämna plats åt annan stadsutveckling. I denna upphandling kommer trafikföretaget att ansvara för att säkerställa depån, detta innebär en viss risk i upphandlingen.

6. Miljö- och fordonskrav

I dagens flexlinjeavtal ingår 41 fordon exklusive reservfordon, varav merparten trafikerar i Göteborg. Två trafikerar på Styrso/Donsö och tre i Mölndal. Fordonen i Göteborg och Mölndal är av typen CMAL som är en minibuss i Klass A-utförande, dvs anpassade för stadstrafik. Merparten av fordonen drivs idag med diesel, men fyra fordon går på el.

På Styrso/Donsö tillåter inte infrastrukturen trafikering med minibuss, varför flexlinjen där trafikeras med ett ännu mindre specialfordon, ett så kallat SP2-fordon.

De fordonstyper som används idag är väl anpassade utifrån de behov och de infrastrukturella förutsättningar som finns. Därför föreslås fordonstyperna förbli desamma i kommande upphandling.

När det gäller bränslekrav finns det ett starkt önskemål från både Västtrafik och kommunerna om att flexlinjetrafiken ska trafikeras med el eller elhybridbussar. För det trafikupplägg som förslås, där linjerna körs korta sträckor under ett begränsat tidsintervall inom ett lokalt närområde, är depåladdning att föredra.

Västtrafik ser goda möjligheter att upphandla CMAL med eldrift. Däremot finns inte i dagsläget SP2-fordon med eldrift på fordonsmarknaden, utan här bör krav ställas på biodiesel och HVO.

7. Ekonomiska konsekvenser

Flexlinjetrafiken i Göteborg bedöms omfatta i princip samma antal fordon, medan antalet km minskar med ca 15%. I Mölndal bedöms antalet km bli ungefär desamma som idag, men med två bussar istället för tre. Övergången från dagens dieselfordon till el bedöms medföra en viss kostnadsökning för investering i fordon.

Flexlinjetrafiken finansieras av Göteborgs och Mölndals stad och förändringar i dessa avtal påverkar därmed inte Västtrafiks nettokostnad.

8. Identifierade risker

En risk som har identifierats är tillgång till depå. Det har dock utifrån nuvarande konkurrenssituationen bedömts att depåttillgången inte bör påverka antalet anbudsgivare nämnvärt.

En annan risk som har identifierats är möjlighet till förändrat utbud utifrån kommunernas ekonomiska förutsättningar och ändrade kundbehov. Flexlinjetrafiken beräknas att upphandlas för en avtalstid på 7 år. Det är av stor vikt att det finns frivolymer i avtalet för att kunna minska utbudet om det behövs.

//