

Styrelsen	2021-02-26
Handling nr	12.2.3
Handläggare	Anna Johansson
Daterad	2021-02-09
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Upphandling trafik 2023 - Hisingen och expressbusstrafik

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna inför upphandling av busstrafiken på Hisingen samt motsvarande dagens Svart, Röd och Lila express.

Dokumentet beskriver förutsättningar för trafikering, fordon, 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 Hisingen och expresser utifrån nedanstående förutsättningar.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

UPPHANDLING AV TRAFIK 2023 HISINGEN OCH EXPRESSBUSSTRAFIK

Innehåll

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

1. Inledning

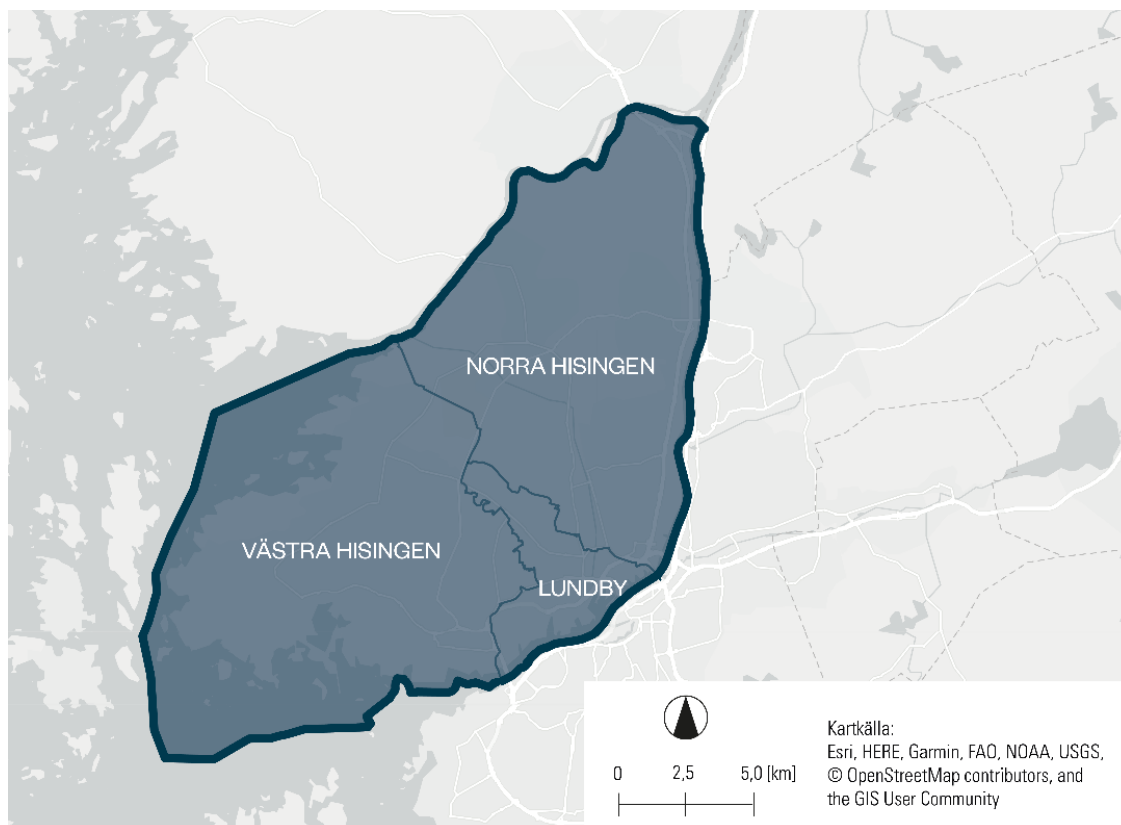
Västrafik har under 2021/2022 behov att genomföra en upphandling av busstrafiken på Hisingen då nuvarande avtal upphör att gälla i juni 2023. Dagens avtal för Röd och Lila express löper ut senare men kommer att handlas upp samtidigt.

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

2. Geografiskt område och omfattning

Det är i första hand den så kallad områdestrafiken på Hisingen som ska handlas upp i Trafik 2023. Det innebär att det trafikföretag som får avtalet/avtalen har huvudansvaret för att tillgodose resbehoven för boende och verksamma inom ett definierat geografiskt område, med undantag för de behov som stornätet (spårvagn, city- och expressbuss) kan tillgodose. Det innebär också att områdeslinjer inte ska trafikera utanför det egna området eller parallellt med stornätet, med undantag om det saknas stornätsförbindelser i relationerna eller om det finns behov av kapacitetsförstärkning av stornätet.

För Trafik 2023 omfattas det geografiska område som sammanfaller med ön Hisingens geografiska avgränsning samt det tre stadsdelsnämndsområdena Norra Hisingen, Västra Hisingen och Lundby, se karta nedan.



Utöver områdestrafiken ska ett antal av dagens expressbusslinjestråk ingå i Trafik 2023, vilket motsvarar de kvarvarande linjer som inte ingick i det expressbusspaket som handlades upp inom Trafik 2021.

- (Vallhamra –) Östra sjukhuset – City (dagens Svart express)
- Frölunda – Kungsten – City (dagens linje 50)
- Mölndal – Frölunda – Volvo – Amhult (dagens Lila Express)
- Lilla Varholmen – Amhult – City (dagens Röd express)
- Landvetter – Korsvägen – City (dagens Röd express)

Avtalen för Röd och Lila express går ut år 2024 med möjlighet till optionsförlängning till år 2026.

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

På Hisingen finns det stora demografiska skillnader i förutsättningar mellan olika geografiska områden.

I Torslanda bor exempelvis de flesta i villor, har en hög medianinkomst, stor andel högskoleutbildade, låg andel med utländsk bakgrund, hög sysselsättningsgrad och låga ohälsotal. I Västra Biskopsgården är förhållandena det omvända. I spannet mellan dessa områden finns Norra Älvstranden där förhållandena är relativt liknande de i Torslanda, men att invånarna bor i flerfamiljshus och har en lägre andel bil per invånare, främst beroende på att man har bra möjligheter att åka kollektivt, gå och cykla till många målpunkter i centrala staden. Backastråket, från Selma Lagerlöfs torg till Hjalmar Brantingsplatsen, är däremot mer likt Västra Biskopsgården. I stadsdelen Lundby är förhållandena någonstans mitt emellan.

Norra och nordvästra Hisingen har mer landsbygdskaraktär med utspridd villabebyggelse. Sysselsättningen och lönerna är relativt höga, samtidigt som en lägre andel har högskoleutbildning.

På Hisingen ligger större verksamhetsområden främst koncentrerade längsmed Göta Älv från Angeredsbron i Norr till Arendal i söder, längsmed Västerleden med Volvo Torslanda och Volvo Tuve som stora arbetsplatser samt längsmed Tuvevägen. Viss blandbebyggelse återfinns kring Norra Älvstranden och Amhults torg, men i övrigt är det främst boendeyråden.

Tillgänglighet till kollektivtrafiken

För Hisingen erbjuder dagens områdestrafiklinjenät tillsammans med stamnätet, dvs spårvagn, stombuss och expressbuss, en mycket god yttäckning och merparten av boenden, skolor och verksamheter har tillgång till en hållplats inom 400 meter. I de områden som

inte täcks upp av kollektivtrafik är bebyggelsen gles med få boenden och därmed är resandeunderlaget lågt, tex på norra delarna av Hisingen.

De delar som inte täcks upp av ordinarie linjenät har för övrigt tillgång till Närtrafik, vilket säkerställer att det finns möjlighet att genomföra exempelvis handels- och serviceresor mitt på dagen, dock inte i pendlingslägen.

De mål- och tyngdpunkter som i Målbild Koll 2035 är utpekade på Hisingen har idag god tillgänglighet med kollektivtrafik. De nås dessutom direkt eller med max ett byte från hela Hisingen.

Utbyggnadsplaner Hisingen och längsmed berörda expressbusslinjer

Potential för ett ökat resande bedöms främst finnas till och från de områden där utbyggnad av boende- och verksamhetsområden sker. I stort ligger de flesta nybyggnadsområdena som berörs i anslutning till stornät eller befintlig områdestrafik. Områdena har därmed god tillgänglighet till kollektivtrafiken. I de flesta fall finns det kapacitet kvar i kollektivtrafiknätet för att ta emot det ökade resandet som kan förväntas, men i vissa områden kan kapaciteten behöva utökas, till exempel i områdena kring Södra Älvstranden, Östra Sjukhuset, Backa, Åbro samt Landvetter tätort.

När det gäller utökning av arbetstillfällena kommer det främst att ske vid Arendal, Säve depå och längs E6:an (Tagene, Bäckebo, Bällskär). Det är mycket svårt att i förhand uppskatta hur stora volymer av arbetstillfällena nya verksamhetsområden genererar. Säve depå är det utbyggnadsområde för verksamhet som ska växa mest under avtalstiden.

Det bedöms även finnas en potential för att öka kollektivtrafikresandet i att skapa nya kopplingar till Selma Lagerlöfs torg samt snabba förbindelser förbi city för byten till andra delar av staden.

4. Identifierade behov av trafikförändringar

Dagens linjenät uppfyller i stor utsträckning de resbehov som finns för upphandlingsområdet. Undantaget är trafiken i Backa där trafiksystemet har setts över och ändrats en del.

Likaså är utbudet generellt redan väl avvägt gentemot resandeefterfrågan. De utbudsutökningar som föreslås baseras på att det för vissa linjer/sträckor behövs av kapacitetsmässiga skäl. Likaså har utbud och i något fall hela linjer avvecklats då det har bedömts inte finnas tillräckligt med resande och resandeunderlag för att kunna motivera att de finns kvar. Detta berör främst de norra delarna av Hisingen som har mer en karaktär av landsbygd och därmed inte kan förväntas ha lika bra utbud som inne i mer tätbebyggda områden.

För linjer som idag går till de centrala delarna av Göteborg har generellt riktlinjen om att avlasta centrum eftersträvat. Det innebär att samtliga områdeslinjer som idag går in till centrala staden har setts över och antingen kortats inför upphandlingen eller beskrivits som att den ska kortas under avtalstiden.

Även vid Hjalmar Brantingsplatsen råder det idag kapacitetsbrist, både för genomgående och vändande linjer. Det finns inga möjligheter att bygga ut kapaciteten på grund av den stadsomvandling som pågår i området kring Backaplan och på sikt kommer de tillgängliga ytorna för kollektivtrafiken att begränsas ännu mer och möjligheterna att vända linjer i princip försvinna. Det innebär att linjer kommer behöva prioriteras bort från Hjalmar

Brantingsplatsen och att byten får ske vid andra bytespunkter istället, tex Wieselgrensplatsen och Eketrägatan. Då det redan nu behöver prioriteras vilka linjer som ska få angöra Hjalmar Brantingsplatsen har det i förstudien föreslagit ett antal åtgärder där främst linjer med lågt resande inte längre kommer att angöra Hjalmar Brantingsplatsen samt att några linjer har blivit genomgående för att minska trycket på de vändytor som finns.

Strukturförändring Backa

Trafiken i Backa består idag dels av stombusslinje 18 och 19, dels av flertalet områdestrafiklinjer. Dagens linje 18 erbjuder snabba förbindelser in till mål- och bytespunkter som Hjalmar Brantingsplatsen och City, medan nya stombusslinje 19 kommer att erbjuda snabba förbindelser till centrala Hisingen och västerut.

Historiskt sett har många av linjerna i Backa gått direkt till Hjalmar Brantingsplatsen och City. Med den trängsel som de senaste åren har uppkommit i centrala Göteborg får inte längre alla dagens linjer plats i City, varför de som inte ingår i stornätet behöver prioriteras bort och vändas på Hisingen alternativt dras andra vägar än genom City.

Hjalmar Brantingsplatsen har för många varit den naturliga bytespunkten. Dock är det idag trångt vid knutpunkten samt att vidare resor till och genom city ofta tar lång tid på grund av dålig framkomlighet. Genom att skapa snabbare förbindelser från Backa till knutpunkten Svingeln, via Tingstadstunneln istället för genom city, kan nya och i många fall snabbare resalternativ erbjudas.

Samtidigt som det har funnits bra med förbindelser till Hjalmar Brantingsplatsen och City har det för vissa områden saknats förbindelser till det lokala handels- och kulturcentret Selma Lagerlöfs torg. Med den utbyggnad och upprustning som nu har skett vid just Selma Lagerlöfs torg finns det en ökad efterfrågan om att kunna ta sig dit från hela stadsdelen.

Med alla dessa aspekter i beaktande har en ny struktur för trafiken i Backa arbetats fram. Målsättningen för den nya strukturen har varit att alla områden ska ha goda möjligheter att ta sig både till Hjalmar Brantingsplatsen och Selma Lagerlöfs torg, men även kunna erbjuda nya snabbare resmöjligheter till Svingeln för vidare resa i staden.

Körkarlens gata utgör den stora bytespunkten och trafiknavet för Backa. Västtrafik har för avsikt att utveckla Körkarlens gata ihop med Bäckebolesmotet till en mer samlad och attraktiv bytespunkt.

Förändringar i expressbussnätet

En viktig inriktning för arbetet med att ta fram trafikeringsförslag inför de kommande upphandlingarna av berörda expressbusslinjer har varit att de ska driva mot den utveckling av metrobussystem som har beslutats om i Målbild koll2035.

För Lila och Röd express innebär det att de linjerna kortas av vid Landvetter respektive Mölndal då linjesträckningarna öster därom inte ingår i det framtida metrobussystemet. Sträckningarna får istället ersättas med lokal områdestrafik.

Likaså ingår inte dagens sträckning av Svart express på Hisingen i det kommande metrobussystemet utan den delen av linjen kommer att övergå till en områdeslinje på Hisingen, dock med angöring till Nils Ericson Terminalen då linjen har ett stort antal resande som ska till City.

Kvarvarande del av Svart express kommer att kopplas samman med del av dagens stombusslinje 50 Frölunda – City, som enligt målbilden ska ingå i det kommande metrobussystemet.

5. Depåer

I takt med stadsutveckling och förtätning, där ytor prioriteras för bostäder och andra verksamheter, blir det allt svårare att hitta ytor för fordonsdepåer i Göteborg samt att de behöver flytta längre och längre ut ur staden.

Depå för Hisingstrafiken

Den befintliga depå som används för områdestrafiken på Hisingen idag ligger i Grimbo. Depån har ett för områdestrafiken på Hisingen bra strategiskt läge och rymmer dessutom det antal fordon som behövs för avtalet. Depån är en fullvärdig depå med både verkstad, städhall, personalutrymmen etc.

Västtrafik har dock ingen rådighet över depån då den ägs av en privat aktör och kan därmed inte villkora den i upphandlingen. Västtrafik har därför studerat möjligheter att finna andra ytor för depå på Hisingen, men med den tidplan som har funnits för förstudien samt de långa ledtider som Västra Götalandsregionen har för investeringar i en ny depå har det inte gått att lösa.

Västtrafik avser inte att villkora depå för områdestrafiken på Hisingen.

Depå för expressbussar

Dagens fordon för Röd och Lila express står på Bulyckedepån. Bulyckedepån ligger i ett för dessa två linjer bra strategiskt läge. Likaså för Svart express. Strax söder om väg 155 finns även biogasledning, varför det skulle kunna vara möjligt att dra in biogas om så önskas.

Depån ägs av ett privat företag och Västtrafik ser över möjligheterna att teckna ett avtal med fastighetsägaren för att säkra depån för den kommande avtalsperioden. Ett beslut och eventuellt avtal bedöms kunna finnas framme i mars 2021.

Om Bulyckedepån kan säkras kommer Västtrafik att villkora denna depå för det avtal som framöver kommer att innehålla dessa expressbusslinjer.

6. Miljö- och fordonskrav

Enligt Västtrafiks Miljö- och klimatstrategi ska stadstrafik främst drivas av helelektiska bussar. Trafiken avses elektrifieras i samband med att nya upphandlingar genomförs och senast år 2030 är målet att all stadstrafik i Västtrafiks område ska utföras fullt ut med el. Övriga fordon ska främst drivas med biogas när så är möjligt.

De linjer som trafikerar på **Södra Hisingen** kör till övervägande del inom tätbebyggt område och är därmed föreslagna att trafikera med elektrifierade stadsbussar. En mix av normal- och ledbussar föreslås för att kunna anpassa fordonsstorlekarna efter kapacitetsbehovet.

Norra Hisingen har mer en landsbygdskaraktär med trafikering på landsvägar och leder med högre hastigheter och därmed behov av högre komfort. För linjerna på Norra Hisingen föreslås därför landsbygdsbussar som ska köras på biogas. En mix av normal- och ledbussar föreslås för att kunna anpassa fordonsstorlekarna efter kapacitetsbehovet.

En viktig förutsättning för val av fordonstyper för expressbusslinjerna har varit att det finns kapacitetsbrist i infrastrukturen i City och att större fordon med plats för fler resenärer per tur ska eftersträvas framför utökning av utbudet. Detta för att inte öka belastningen på City ytterligare.

Svart express har ett stort resande, men förhållandevis korta resor från Frölunda till Järntorget respektive Vallhamra till Svingeln, varför ledbussar av cityexpressmodell med biogasdrift förordas. Ledbussar ger fler sittplatser än boggibussar och erbjuder samtidigt bättre ståplatser än dubbeldäckare som inte har full ståhöjd på nedre våningsplan.

Även **Röd express** har ett stort resande och därmed behov av mer kapacitetsstarka fordon. Med Röd express genomförs generellt längre resor samt att linjen kör till större del på trafikleder, som riksväg 40 mellan Landvetter och Göteborg samt väg 155 till Torslanda. För linjen föreslås därför dubbeldäckare av cityexpressmodell. Då inte dubbeldäckare finns med gasdrift samt att dubbeldäckare inte behövs på kvällar föreslås att linjen körs med biogasdrivna boggibussar efter lämpligt klockslag på kvällen. Här kan fordon då samnyttjas med till exempel **Lila express**, som inte trafikerar på kvällar och helger, och som föreslås trafikeras med biogasdrivna boggibussar av cityexpressmodell.

7. Behov av tillkommande infrastruktur

Laddplatser

Vid krav på eldrift kan trafikföretagen välja att depåladda, snabbbladda vid ändhållplats eller en mix av de båda. För att inte Västtrafik ska styra vilken lösning som trafikföretagen ska välja måste det innan Västtrafik kan ställa krav på helelektriska bussar i en upphandling säkras att det finns tillgängliga ytor i staden för att bygga laddinfrastruktur i anslutning till ändhållplatser, vändslingsor och resecentrum för det tänkta linjenätet, om trafikföretagen vill välja en lösning med pantografladdning. Det ska även vara möjligt att dra fram tillräcklig eleffekt till dessa platser för att möjliggöra laddning. Det bör dessutom finnas plats för pausutrymmen i anslutning till laddplatsen som föraren kan nyttja medan bussen laddas.

Arbete pågår med att, tillsammans med Trafikkontoret och Göteborg Energi, hitta och säkra platser i staden för laddning. De säkrade laddplatserna ska bifogas upphandlingsdokumentet som en möjlighet, men det är anbudsgivaren som slutligen avgör vilka av platserna som man vill använda.

Skulle det inte vara möjligt att säkra laddplatser innan anbudsfrågan går ut eller att anbudsgivaren vill göra egna tillägg av laddplatser i sitt anbud, behöver Västtrafik kravställa på ett sådant sätt att anbudsgivaren måste redogöra för och bifoga underlag på hur, var och med vem man har säkrat genomförbarheten för laddplatserna, vilket ska bifogas anbudet och vara enkelt för Västtrafik att verifiera i samband med utvärderingen.

Nytt hållplatsläge Selma Lagerlöfs torg

För att kunna trafikera området kring Backa så som det framgår i förstudien behöver det säkerställas att linjen både kan stanna vid mål- och knutpunkten Selma Lagerlöfs torg och även kunna köra mellan Litteraturgatan och Backadalen i båda riktningar. Dialog pågår med Göteborgs stad för att försöka lösa detta till trafikstart 2023.

Vändplats Lindholmen

För att kunna avlasta Hjalmar Brantingsplatsen så som det föreslås i förstudien behöver det

skapas en vändmöjlighet i anslutning till Lindholmen. Detta är inte löst i dagsläget, men dialog pågår med Göteborgs stad för att lösa detta till trafikstart 2023.

Bytespunkt Skra Bro

Bytespunkt Skra Bro skulle behövas utvecklas till en bättre bytespunkt med möjlighet för linjer att reglera samt med toaletter för förarna. Föreslagen trafikering är möjlig med nuvarande lösning, men skulle behöva förbättras.

8. Ekonomiska konsekvenser

De förslag till förändringar som framgår i förstudien erbjuder fortsatt en bra trafik utifrån resandebeståndet, men blir något mer effektiv än idag, varför vissa besparingar kan göras i antalet fordon och produktion. Den största besparingen står förändringen på Röd express för där utbudet, och därmed även antalet fordon och produktion, kan minskas när dubbeldäckare som tar fler resenärer per tur införs.

Totalt beräknas antalet tidtabelltimmar minska med 30 000 timmar/år (-7%), produktionen med 145 000 fordonskilometer (-2%) och antalet fordon med 16 st (-11%). Under upphandlingen kommer produktionen att säkerställas ytterligare och viss justering kan ske.

9. Identifierade risker

En risk som har identifierats i förstudien är bristen på tillgång till depå och att Västtrafik inte kan erbjuda anvisade depåer. Det kan innebära att vissa potentiella anbudsgivare avstår från att lämna anbud.

En annan risk är att de infrastrukturåtgärder som behöver vidtas för att trafiken ska kunna gå som planerat inte kommer att finnas på plats i tid. I så fall behöver alternativa lösningar tillämpas tills infrastrukturen finns på plats. Dialog pågår med Göteborgs Stad.

Då de negativa förändringarna i utbud och linjenät för områdestrafiken är relativt små kommer få resenärer att påverkas. Det är främst konsekvenser av att vissa förändringar medför ett byte för en del resenärer som kunderna troligtvis kommer att ha mest synpunkter på. Här är det viktigt att arbeta vidare med att skapa bra och attraktiva bytespunkter för att minska motståndet i att byta.

//