

Styrelsen	2021-02-26
Handling nr	12.2.6
Handläggare	Anna Johansson
Daterad	2021-02-10
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Upphandling av Trafik 2023 - Kungälv

Bifogat redovisas de övergripande strategiska förutsättningarna inför upphandling av busstrafiken i Kungälv.

Dokumentet beskriver hur trafiksystemet ska utformas, förutsättningar för fordon, miljö och depå samt omfattning, risker och kostnadsdrivare 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 Kungälv utifrån nedanstående förutsättningar.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

UPPHANDLING AV TRAFIK 2024 KUNGÄLV

Innehåll

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

1. Inledning

Nuvarande avtal för busstrafiken i Kungälv upphör att gälla i juni 2024. Dock går avtalen för angränsande trafikområden ut 2023 och då det kan finnas synergier, områdena emellan, har Västtrafik tagit beslut om att en förstudie för Kungälvstrafiken skulle genomföras samtidigt som för de angränsande områdena. Beslut om trafiken ska handlas upp under 2021/2022 eller ett år senare kommer att tas under våren inom det kommande upphandlingsprojektet. Dock kommer trafiken oavsett att få trafikstart i juni 2024.

Nuvarande trafikavtal för skoltrafiken i Kungälv löper ut i juni 2023. Västtrafik har handlat upp nuvarande avtal åt kommunen med så kallad öppen skoltrafik. Det innebär i stora drag att trafiken bekostas av kommunen och att linjerna planeras utifrån skolresebehovet, men att allmänheten får resa med och att Västtrafiks färdbevis och allmänna resevillkor gäller.

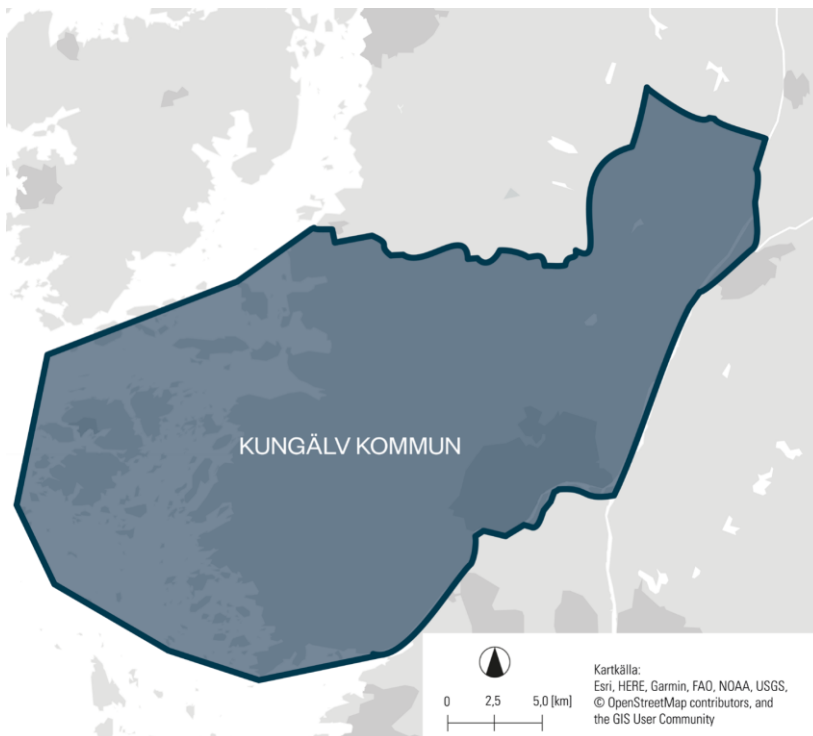
Kommunen får då ersättning av Västtrafik för de allmänresenärer som reser med skollinjerna. Kungälvs kommun har bitt Västtrafik att handla upp skoltrafiken åt dem och med så kallad öppen skoltrafik även för den kommande avtalsperioden. Arbeta pågår med att ta fram avtal mellan Västtrafik och kommunen för detta, vilket förväntas kunna skrivas under inom kort.

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

Det är tätortstrafik och landsbygdstrafik i Kungälv som ska handlas upp de kommande åren, med trafikstart år 2024. Det innebär att den entreprenör som får avtalet/avtalen har huvudansvaret för att tillgodose resbehoven för boende och verksamma inom ett definierat geografiskt område utifrån regionens ambitionsnivå och strategier.

För Trafik 2023 omfattas det geografiska området Kungälvs kommun, se karta nedan.



I avtalet ingår inte genomgående linjer, som Bohusexpresser, Stenungsund express eller Grön express/X4. Dessa är dock viktiga linjer för pendling till och från Kungälvs kommun och planerad utveckling av dessa linjer har därmed beaktats och tagits hänsyn till i förstudien. Likaså utvecklingen av tågtrafiken på Bohusbanan.

Då Grön express/X4 inte kommer att trafikera områdena Ullstorp och Ytterby framöver behöver uppdraget med att knyta samman dessa områden med Kungälv resecentrum tas över av en områdeslinje istället.

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

I Kungälv bor många invånare i småhus. De områden som sticker ut med en högre andel boende i flerbostadshus är de centrala delarna av Kungälv, Ytterby, Kärna och ute vid Marstrand.

Det finns inga stora påtagliga skillnader där något område sticker ut gällande utbildningsnivå, förvärvsinkomst eller sysselsättningsgrad. Generellt finns det ett lägre bilinnehav i Kungälv/Ytterby tätort jämfört med andra delar av kommunen.

Kommunens större verksamhetsområden utgörs av Rollsbo i anslutning till Kungälvs tätort, samt längs stråket mellan Gamla och nya E6 norr ut, mellan Kungälv och Kareby, samt utmed Diserösvägen i Kungälvs tätort. Viss blandbebyggelse kan hittas inte minst i centrala Kungälv men även i t ex centrala Ytterby, Marstrand samt i centrala Diseröd. I övrigt utgörs Kungälv primärt av s k boendeområden.

Tillgänglighet till kollektivtrafiken

För Kungälv erbjuder dagens områdestrafiklinjenät en god yttäckning och merparten av boende och verksamheter i kommunen har tillgång till en hållplats inom rimligt gångavstånd. Av kommunens ca 45 000 invånare uppskattas runt 32 000 invånare bo inom 400 meter från en hållplats utmed dagens kollektivtrafiklinjenät, exklusive skollinjer. I de områden som inte täcks upp av kollektivtrafik är bebyggelsen huvudsakligen gles med få boenden och därmed är resandeunderlaget lågt. Kommunens beslut om att erbjuda sin skolskjuts som öppen kollektivtrafik ökar tillgängligheten till kollektiva resmöjligheter i kommunen.

De delar som inte täcks upp av ordinarie linjenät inom visst avstånd och med ett visst utbud har tillgång till Närtrafik. Närtrafik säkerställer att det finns möjlighet för invånarna att genomföra exempelvis handels- och serviceresor från dessa områden, dock inte resor i pendlingslägen. Närtrafiken anpassas löpande utifrån hur linjetrafiken förändras.

Utbyggnadsplaner

Kungälvs kommun har en ambition att växa i enlighet med Göteborgsregionens strukturbild. Detta innebär att störst utbyggnad kommer ske i centralorten (Kungälv-Ytterby-Kareby), men

det finns även en satsning på de orter som kommunen kallar serviceorter (Diseröd, Kode, Kärna, Marstrand) för att dessa ska kunna växa till sig och skapa underlag för viss lokal service. Denna inriktning innebär även att underlaget utmed kollektivtrafikstråken ökar och möjliggör på sikt att kollektivtrafikens marknadsandel kan öka då den blir ett reellt alternativ till bilen i dessa stråk.

Förtätningen i Kongahälla i centrala Kungälv bidrar med ca 1 200 nya bostäder, vilket uppskattningsvis genererar ca 2 600 nya invånare när området är fullt utbyggt (år 2025). Området ligger i direkt anslutning till nya resecentrum. I området byggs även tillskott av kontor som förväntas innehålla ca 300 arbetsplatser.

Övriga projekt inom centralorten Kungälv, som beräknas vara klara till och med 2021 genererar ca 650 nya bostäder, vilket bedöms innebära ca 1 450 tillkommande invånare. Merparten av projekten ligger längs stråket Strandgatan – Uddevallavägen, till större del genom förtätning vid gamla busstorget. Med utblick mot år 2022- 2023 beräknas ytterligare tillskott inom samma stråk med ca 600 bostäder.

På 10 års sikt finns även fler planer inom Kungälvs tätort samt Diseröd (ca 300 bostäder), Ytterby (ca 800 bostäder), Marstrand/Tjuvkilsstråket (ca 600 bostäder). I Kärna, Kareby och Kode är det endast ett mindre antal bostäder som planeras.

4. Identifierade behov av trafikförändringar

Dagens linjenät uppfyller i stor utsträckning de resbehov som finns för upphandlingsområdet. De områden där det saknas förbindelser är främst på landsbygd där bebyggelsen är gles och resandeunderlaget för litet för att det ska kunna motivera en trafikering med områdestrafiklinjer.

Förändringar tätortstrafik

Två av tre linjer i tätortstrafiken är så kallade lågfrekventa och behöver därmed effektiviseras. Utbudet har därför anpassats bättre utifrån resandeefterfrågan. Samtidigt föreslås utbudet utökas på linje 1 för att ersätta dagens Grön Express/X4.

- **Tätortslinje 1 Ytterby – Kungälv – Ullstorp** tar över uppdrag från dagens Grön express, varför utbudet utökas från 30- till 15 mintrafik under högtrafik.
- **Tätortslinje 2 Ytterby – Sparrås – Kungälv RC** är lågfrekvent och effektiviseras genom att utbudet reduceras från 30- till 60-minuterstrafik utanför högtrafiktid. Slingan runt Rollsbo tas även bort.
- **Tätortslinje 3 Kungälv RC – Fontin – Kungälv RC** är lågfrekvent och effektiviseras genom att linjen görs om till en högtrafiklinje.
-

Förändringar landsbygdstrafik

Idag går flertalet linjer från Kungälv in till Göteborg. Då det råder kapacitetsbrist i infrastrukturen i Göteborg behöver det prioriteras mellan linjerna vilka som ska gå hela vägen in till centrum. Därmed har de områdeslinjer från Kungälv som idag går in till Göteborg föreslagits kortas av och att resenärer som ska vidare till Göteborg får göra ett byte vid Kungälvs resecentrum eller Ytterby station.

- **302 Marstrands express** Linjen kortas till Kungälv med passning till tåg i Ytterby. Produktion omfördelas till fler turer på kvällar och helger samt att samtliga turer

ska gå till Kungälv, vilket medför fler direkturer inom kommunen till kommunhuvudorten utan byte i Ytterby.

- **310 Håltet – Rollsbo - Göteborg samt 311 Kareby – Kungälv – Svingeln** Linjerna avvecklas då det finns flera andra parallella linjer att resa med i stråket.
- **320 Tjuvkil – Kärna – Göteborg** Linjen avvecklas. Ersätts med ny linje 137 Kärna – Hjalmar i Hisingsavtalet samt ny högtrafiklinje 321 Tjuvkil – Kärna.

Övriga större förändringar

- **313 Vedhall – Kovikshamn – Kärna** Linjen är idag ett kommunalt tillköp, men ska tas över av Västtrafik då området ska trafikförsörjas enligt Landsbygdsutredningen.
- **304 Kärna – Kanehall – Ytterby och 305 Kärna – Överön** Linjerna har mycket lågt resande och främst skolelever. Linjesträckningarna kan inte motiveras utifrån Landsbygdsutredningen, varför de föreslås avvecklas och ersättas med skollinjen istället.

I övrigt föreslås endast mindre justeringar i trafiken.

Förändringar skoltrafik

Skoltrafiken i Kungälv har inte ändrats på många år och därmed inte anpassats utifrån dagens behov. Dessutom har kommunen valt att, inför kommande avtalsperiod, striktare tillämpa det skolskjutsreglemente som kommunen tog beslut om för några år sedan som innebär att framförallt högstadieelever förväntas kunna gå längre från bostad till hållplats, och därmed i större utsträckning kunna resa med den allmänna trafiken. Därutöver tillkommer att dagens linje 304 och 305 ska övergå från allmänna linjer till skoltrafiklinjer, enligt förslag i förstudien inför upphandling av den allmänna trafiken i Kungälv.

Västtrafik har utifrån dessa förutsättningar tillsammans med Kungälvs kommun tagit fram förslag till hur den kommande skoltrafiken som ska handlas upp ska se ut. De förändringar som föreslås är främst turutbudsförändringar där vissa turer eller delar av turer avvecklas. Totalt sett innebär förslaget en produktionsminskning med knappt 30%. Dock kommer det att gå åt ungefär lika många fordon för att genomföra trafiken som idag samt att även förarkostnaderna till stor del kommer att kvarstå. De ekonomiska besparingarna blir därmed relativt låga.

Västtrafik ser en viss risk i att de förändringar som föreslås, där högstadiebarn som idag har tillgång till skolbuss nära bostaden kommer att hänvisas till att gå längre väg till en allmän linje, kommer att få kritik. Detta är ett beslut som kommunen ansvarar för att ta, men det kan även få viss påverkan på bilden av Västtrafik.

5. Depåer

För dagens Kungälvsvartal hyr Bivab/Lebu depå i centrala Kungälv med plats för 40 bussar. För de fordon som körs av Bivab/Jörlanda buss används Jörlanda buss egen depå i Kode. Där finns plats för 25 fordon och nyttjas av 19 bussar. I Kungälv finns det även ett antal ytterligare depåer, bland annat i Rollsbo industriområde.

Antalet bussar som ska depåladdas med el kommer att vara så pass få att det bedöms gå att lösa elförsörjning även om depå inte är säkrad i upphandlingen.

Västtrafik har ställt frågan till ett antal trafikföretag om de ser att de kommer att kunna lösa en depå i Kungälv, även med eldrift för tätortstrafiken, vilket de bedömer att de kommer att göra.

Västtrafik avser därför inte att villkora depå för Kungälvstrafiken.

6. Miljö- och fordonskrav

Tätortstrafik

Enligt Västtrafiks *Miljö- och klimatstrategi* ska stads- och tätortstrafik främst drivas av helelektriska bussar. Trafiken avses elektrifieras i samband med att nya upphandlingar genomförs. Övriga fordon ska främst drivas med biogas när så är möjligt.

För tätortstrafiken föreslås så kallade stadsbussar av klass I och på eldrift. I stadsbussar prioriteras goda flexytor för barnvagnar och stående passagerare samt dörröppningar för ett smidigt flöde vid på/avstigning för alla resenärsgupper.

För tätortstrafiken anses normalbussar vara fullt tillräckligt för att klara kapacitetsbehovet, vilket också är det som körs med idag. Någon eller några linjer skulle kunna vara möjliga att trafikera med småbussar baserat på resandeunderlaget, men en homogen fordonsstyp för tätortstrafiken föreslås utifrån ett utvecklingsperspektiv där resurser kan omfördelas inom avtalet.

Landsbygdstrafik

För landsbygdstrafiken föreslås landsbygdsbussar av klass II på gasdrift. I landsbygdsbussar är det antal sittplatser och sittplatser för alla resenärsgupper som prioriteras. Det innebär att bussarna har begränsade flexytor för barnvagnar och stående passagerare samt att antalet dörrar är så få som möjligt till förmån för så många sittplatser som möjligt. I klass II bussar kravställs säkerhetsbälten.

Linjerna 302 och 303 trafikerar mellan Kungälv och Marstrand respektive Kärna och föreslås trafikeras med boggibussar med god sittplatskapacitet för att klara resandeefterfrågan. Övriga landsbygdslinjer föreslås normalbussar på samma sätt som idag.

Skoltrafik

Skollinjer öppna för allmänheten trafikeras med landsbygdsbussar som uppfyller Västtrafiks fordon- och miljökrav motsvarande för linjebussar. För skoltrafiken i Kungälv föreslås i första hand normalbussar, men det finns även flertalet områden och vägavsnitt som inte är möjliga att trafikera med normalbuss varför småbussar blir aktuella. Som drivmedelskrav föreslås gas, men då det finns begränsat med leverantörer av småbussar med gasdrift föreslås även eldrift vara ett alternativ för dessa fordon.

7. Ekonomiska konsekvenser

En analys av totala produktionen resulterar i att, efter omfördelning av linjer till skoltrafik och till andra angränsande områdesavtal, den totala produktionen i fordonskilometer blir ca 4% lägre vid trafikstart 2024 än idag och att antalet fordon blir det samma som idag.

Det som kan bli kostnadsdrivande för avtalet är fordonen. Avtalet kräver inte totalt så många fordon, men med hänsyn till Västra trafikens ambition med el som drivmedel i tätortstrafik och infrastrukturella begränsningar består fordonslösningen av få fordon, men av olika typ.

8. Identifierade risker

Resultatet av riskanalys under förstudien visade att de största riskerna finns att resenärer upplever försämring när linjesträckning och utbud förändras och att det därför är viktigt att förändringar förklaras och motiveras.

Det finns även en risk för upplevda försämringar på dagens Marstrandsexpress, som inte kommer att vara en direktbuss till Göteborg längre utan byte krävs för att åka hela sträckan Göteborg – Marstrand.

Det finns en risk att resenärer som idag reser med en linje som helt eller delvis avvecklas, även om det finns alternativa resmöjligheter som Närtrafik och öppen skoltrafik, kommer att uppleva en försämring då det innebär att deras resvanor behöver ändras.

//