

Skövde 18 december 2020

Fyrbodals  
kommunalförbund  
Att: Helen Tisell

## Svar på Skrivelse från sex kommuner angående Västtrafiks förstudie samt förfrågan för upphandling av skolskjuts

Kommunerna Bengtsfors, Dals-Ed, Färgelanda, Mellerud, Vänersborg och Åmål har inkommit med en gemensam skrivelse med anledning av de underlag Västtrafik delgett kommunerna inför beslut om huruvida kommunerna vill att Västtrafik ska upphandla skoltrafiken åt kommunerna eller om kommunerna ämnar upphandla själva.

I efterföljande stycken bemöts de synpunkter eller frågor som kommunerna tagit upp i skrivelsen.

***I arbetet med att ta fram avtal för skatteväxling så framförde kommunerna sina farhågor för att det skulle läggas ner lokal linjetrafik. Nu realiseras farhågorna, utan att beskriva hur man istället skall utveckla närtrafiken eller andra åtgärder så att de boende ändå kan resa på ett hållbart sätt med kollektivtrafiken vilket eftersöks av kommunerna. Neddragningarna kan innebära att den enda möjligheten för medborgaren att göra sin resa med kollektivtrafiken försvinner.***

Landsbygdsutredningen ger tydliga riktlinjer gällande regionens ambitionsnivå för allmän kollektivtrafik i landsbygdsområden, medan kommunen har ansvar för skolskjuts enligt skollagen och enligt skatteväxlingsavtalet. I samband med själva skatteväxlingen gjordes ingen generell översyn av skolresandet, vilket innebär att det sedan dess har skett en stegvis likriktning för olika kommuner i regionen. Det blir naturligt att göra denna översyn i samband med upphandling av den allmänna trafiken. Västtrafik säkerställer alltid att minst de nivåer som finns angivna i Landsbygdsstrategin upprätthålls, vilket också innebär att nya områden kan bli aktuella för Närtrafik.

***Kommunernas uppfattning var att Förstudien skulle innehålla nödvändiga fakta att ta beslut ifrån. Förstudien beskriver inget om de ekonomiska och samhällsekonomiska konsekvenser som de olika alternativen innebär. För att ställning skall kunna tas, måste uppskattad kostnad på de olika alternativen tillhandahållas.***

En viktig utgångspunkt i förstudiearbetet har varit vad kommunerna ser behöver förändras framgent, vad som fungerar bra och vad som fungerar mindre bra med dagens skoltrafik. Detta har utgjort underlag i förstudierna för att peka ut behov av förändringar i skoltrafiken eller samordning med den allmänna trafiken.

Parallellt med översynen av skoltrafiken har Västtrafik genomfört en förstudie för den allmänna trafiken. Även i detta arbete har kommunerna ombetts lämna inspel om dagens trafik, utbyggnadsplaner och önskemål. Där pekas det ut om samordningsmöjligheter mellan skoltrafiken och den allmänna trafiken har kunnat påvisas eller om kompletteringar av skoltrafiken behövts på grund av föreslagna förändringar i den allmänna trafiken. I samband med beslut om förstudien för den allmänna trafiken vid årsskiftet, kommer rapporten bli tillgänglig för kommunerna.

De förändringar av den allmänna trafiken som Västtrafik har föreslagit har riskanalyserats och konsekvensbedömts utifrån påverkan på resenär, infrastruktur, ekonomi i form av förändring i antal fordon, km och förartimmar, miljö samt sociala konsekvenser. Förstudiernas huvudsakliga syfte och mål är att beskriva vad som ska upphandlas utifrån identifierade behov, för att i upphandlingsfasen beskriva hur trafiken ska upphandlas. Att beskriva de samhällsekonomiska konsekvenserna av förslagen har aldrig varit en målsättning med förstudierna och bedöms inte heller som något Västtrafik kan göra.

***Kommunerna anser också att man vet för lite om nyttan av öppen trafik och vad det kommer att kosta då det inte finns/tillhandahålls tillräckligt med statistik på hur många som åker med bussen och hur stor nytta kan tänkas bli.***

Nyttan av öppen skoltrafik beror till stor del på i vilken omfattning som kommunen vill kunna erbjuda en service till sina invånare utöver den allmänna trafiken. Hur många allmänresenärer som reser med de linjer eller turer som Västtrafik föreslår ska avvecklas går att utläsa av presenterad statistik i rapporterna. Denna statistik har kompletterats och verifierats genom uppgifter från berört trafikföretag samt ombordräkningar, vilket har lett till att Västtrafik nu föreslår något färre neddragningar.

Västtrafik har bedömt att de linjer eller turer som föreslås att avvecklas inte har någon större potential för att få ett ökat resande utöver skolresande, varför det allmänna resandet framöver troligtvis kommer att ligga på ungefär samma nivå som idag om dessa linjer blir öppen skoltrafik.

Likaså finns det ingen potential för ett stort allmänresande med de skollinjer som idag är stängda om de framöver skulle öppnas upp. Dock skulle det innebära en bättre tillgänglighet och service för invånarna, vilket också är syftet med att öppna upp skollinjer.

Skillnaden i pris för öppen och stängd skoltrafik avgörs främst av vilka fordonskrav som kommunen vill ställa vid stängd trafik jämfört med Västtrafiks standardkrav som gäller vid öppen trafik.

***Kommunerna skulle också vilja ha mer information om hur konsekvenserna skulle bli om kommunerna själva skulle handla upp och välja stängd trafik och vilka konsekvenserna det skulle medföra på upphandling av den allmänna kollektivtrafiken. Om kommunen själv väljer att handla upp skolskjuts, vilken möjlighet har man då att samordna med den befintliga kollektivtrafiken, kostnader etcetera?***

***Om kommunerna gör egen upphandling så bör Västtrafik tillhandahålla så mycket underlag som finns att tillgå, det är Västtrafik som skall vara experten på trafiken och upphandling av densamma och bör därför agera support till kommunerna och på sätt vara med i processen för största möjliga harmonisering av skol- och allmäntrafiken***

Om kommunerna väljer att handla upp skoltrafiken själva finns i princip ingen möjlighet till samordning med den allmänna trafiken. Västtrafik har inte heller möjlighet att bistå kommunen med upphandlingsstöd utöver de underlag som redovisats i förstudierna av skoltrafiken och den allmänna trafiken. För de fall som Västtrafik redan idag kör skoltrafiken på uppdrag av kommunen, kan Västtrafik bistå med den fakta och information som finns kring dagens trafik.

***Vidare vill kommunerna framföra att den årliga administrativa avgiften på 75 000kr som Västtrafik tar för att utföra upphandlingen anses hög och man skulle vilja få ökad kunskap om vad avgiften skall täcka och om det inte går att använda sig av en modell med differentierad avgift.***

Administrationskostnaden på 75 000 kr ska täcka centrala administrationskostnader för trafiken och hantering av avtalen. 75 000 kr motsvarar ca 16 timmar i månaden.

Kostnaden ska bland annat täcka:

- Administration av avtal (mellan trafikföretag och Västtrafik samt mellan Västtrafik och kommun) (inklusive fakturahantering med mera)
- Leveransuppföljning
- Ekonomisk uppföljning
- Hantering av trafikförändringar under avtalstiden

Västtrafik strävar efter enkelhet i faktureringsmodellen. Att tillämpa en modell med differentierad avgift skulle innebära en ökad komplexitet. De omkostnader och den tid som behöver läggas ned på ett enskilt avtal är inte heller alltid avhängigt storleken på avtalen, utan kan bero på andra faktorer. Västtrafik har därför valt att tillämpa samma administrationskostnad för alla skoltrafikavtal.

***Kommunerna önskar även få information om hur Västtrafik ser på med befintlig infrastruktur i form av busskurer, hållplatser etcetera om kommunerna väljer att gå från öppen till stängd skoltrafik.***

Om kommunerna beslutar sig för att själva upphandla tidigare allmän trafik eller öppen skoltrafik som stängd skoltrafik kommer Västtrafikhållplatser att avvecklas.

***Det vore bra med ett förtydligande om hur man ser på kravställning vid de olika upphandlingarna; vid öppen trafik är inriktningen biogas där det är möjligt annars fossilfri diesel och i den stängda Euro 5 eller bättre och förnyelsebart drivmedel som rekommendation, varför är kravställningen lägre vid stängd trafik? Konsekvenserna av Västtrafiks neddragningar av kollektivtrafik samt om stängd skoltrafik genomförs (ej biogas enligt utredningen) med avseende på biogas i nära förestående upphandling av kollektivtrafiken i Dalsland finns inte utredda.***

De kommuner som väljer att själva upphandla sin skoltrafik har också möjlighet att ställa biogaskrav för skoltrafiken. Det är viktigt att kommunerna oavsett val av upphandling, tillsammans med Västtrafik arbetar för att öka biogasanvändningen i enlighet med framtagna avsiktsförklaring och därmed gör det så kostnadseffektivt som möjligt. Dock finns det begränsningar på fordonsmarknaden idag som gör att vissa fordonstyper, exempelvis mindre bussar, inte finns tillgängliga som biogasfordon. Tillgången på biogasfordon, behovet av kapacitet samt infrastrukturella förutsättningar påverkar vilka miljökrav som är möjliga att ställa i upphandlingen.

Om kommunerna väljer att Västtrafik ska handla upp skoltrafiken, men som stängd, har kommunen fortfarande möjlighet att välja drivmedel, förutsatt att fordonstyperna finns att tillgå med efterfrågat drivmedel. Västtrafik har dock vissa lägsta krav som måste uppfyllas, vilka framgår av tabellen över öppen och stängd skoltrafik i rapporten.

Överlåter kommunen åt Västtrafik att handla upp öppen skoltrafik är det Västtrafiks standardkrav som gäller. Enligt Västtrafiks klimat- och miljöplan ska biogasdrift eftersträvas i Dalsland, men även här kan kraven påverkas av vilka fordonsstorlekar som behövs och om de finns med biogasdrift på marknaden.

Avslutningsvis är detta första gången Västtrafik har med skoltrafik i förstudier inför upphandling. Kommuner har i tidigare upphandlingar tagit beslut om att ge Västtrafik i uppdrag att upphandla trafiken utan underlag. Förstudierna har delvis syftat till att möjliggöra ett ökat utbyte och samarbete mellan Västtrafik och kommunerna inför upphandling. Här finns förbättringspotential och Västtrafik tar med sig viktiga lärdomar till kommande förstudier inför upphandling av skoltrafik. Västtrafik ser också en förbättringspotential avseende vårt gemensamma arbete med förstudier inför upphandling och att få gemensamma tydligare beslutsunderlag.

Med vänlig hälsning

Camilla Holtet  
Enhetschef, Utveckling  
Västtrafik AB