

SIU 30 maj 2024

Busstrafik 2027

Västernorrland

Dagordning

1. Presentation av kommunalförbundet
2. Bakgrund till upphandlingen
3. Mål, tidplan och affärsmodell
4. Trafikförsörjningsprogram och omfattning av trafik
5. Skolskjuts med buss och mindre fordon, samt närtrafik
6. Bussgods och tillgänglighet för funktionsnedsatta
7. IT- fordonsteknik
8. Depåer, drivmedel och miljökrav
9. Avslutning

Om Kommunalförbundet och bakgrund till upphandlingen

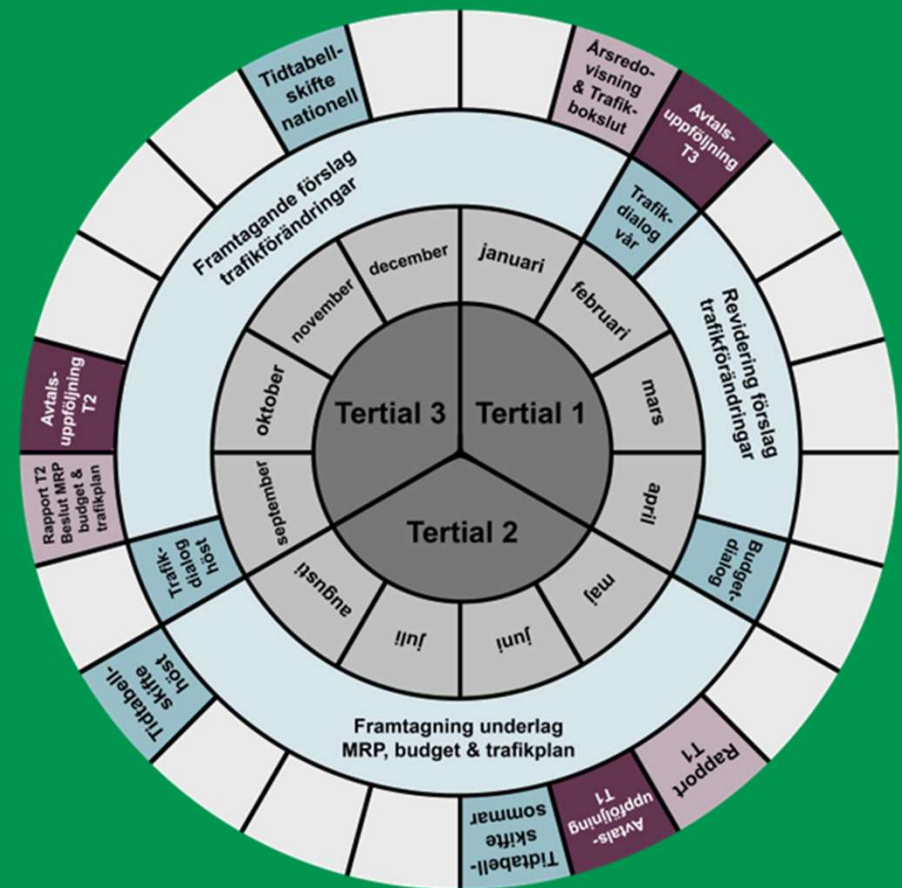
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (KTM)

- Organiserad som kommunalförbund.
- Region Västernorrland och länets kommuner är medlemmar
- Styrs av en direktion med från medlemmarna valda ledamöter
- Regionen har ordförandeskapet, Sara Nylund.
- Transportkoncept mot kund är Din Tur.
- Delägare i Norrtåg
- Delägare i Bussgods i Norr AB
- Delägare Transitio
- Avtal med X-trafik om samverkan



Nuvarande planeringshjul

- Tre tidtabellperioder: december, juni, augusti
- Avtalsuppföljning varje tertial
- Dialog om trafik och ekonomi med kommunalförbundets medlemmar 2 ggr per år
- Dialog med trafikföretag under T1 om trafikförändringar nästkommande år



Förutsättningar för upphandlingen

- Nuvarande trafikavtal som baseras på upphandling med tillträde juni 2014 upphör december 2027.
- Kommunalförbundets förbundsordning och kostnadsfördelningsmodell har förändrats under 2024.
- Ett nytt trafikförsörjningsprogram förväntas antas av kommunalförbundets direktion i september.
- Förbundsdirktionen beslutade om inriktningen för ny bussupphandling 24 maj 2024.
- Parallellt med bussupphandlingen bistår Kommunalförbundet kommuner med upphandling av skolskjuts med buss eller mindre fordon.



Mål, tidplan och affärsmodell för upphandlingen

Mål för upphandlingen och avtalen

1. Upphandlingen ska väcka intresse och resultera i anbudslämnande hos möjliga anbudsgivare.
2. Fungerande konkurrensutsättning.
3. Upphandlingsunderlagen ska uppfattas som tydliga och överskådliga och eventuell överprövning ska inte vinna framgång.
4. Tilldelningsbeslut senast under kvartal tre (3) 2025 och avtal tecknade med trafikföretag senast 2 år innan trafiken startar i tidtabellskiftet dec 2027.
5. Tid för planering och förberedelse ska leda till en väl fungerande trafikstart.



Effektmål för upphandlingen

- Trafiken ska bidra till att uppfylla trafikförsörjningsprogrammets inriktningsmål.
- Busstrafik 2027 ska resultera i ett trafikupplägg baserat på det nya trafikförsörjningsprogrammets principer.
- Minskad klimatpåverkan och partikelutsläpp genom uppfyllnad av lagkraven och ambitionsnivåer utöver dessa
- I möjligaste mån tillvarata synergier mellan allmän kollektivtrafik och skolskjutstrafik
- Möjliggöra förändringar av trafiksystemet m h t eventuella framtida satsningar på flex-trafik och anropsstyrd allmän kollektivtrafik
- Öppenhet för teknisk innovation

Upphandlingens genomförande

- Upphandlingen genomförs som ett förhandlat förfarande med föregående annonsering enligt lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF).
- Kvalificering.
- Förbehåll att kunna tilldela kontrakt utan förhandling.
- Möjlighet till kombinationsanbud.



Kvalificeringskrav

Kvalificeringskrav avseende:

- Trafikillstånd.
- Ekonomisk och finansiell ställning.
- Teknisk yrkesmässig kapacitet.
- Erfarenhet av att bedriva trafik i motsvarande omfattning som anbudens avser.
- Omsättning från busstrafik i proportion till anbudens omfattning.

Tidplan

- | | |
|-----------------------|------------------------------------|
| • Oktober 2024 | Kvalificering |
| • Dec - jan 2024 | Publicering e-avrop anbudsinbjudan |
| • Jan - jun 2025 | Anbudsräkning |
| • Jun - dec 2025 | Utvärdering och förhandling |
| • Jun - nov 2025 | Beslut om trafikplikt |
| • Dec 2025 | Tilldelningsbeslut |
| • Jan - jun 2026 | Reservtid överprövning |
| • Jan - jun 2026 | Lagakraftvunnen tilldelning |
| • Jun 2026 - dec 2027 | Förberedelsetid |
| • 12 dec 2027 | Trafikstart |

Affärsmodell

- Avtalstid 10 + 2.
- Produktionsavtal.
- Grundutbud, förändringsvolymen och förändringspriser för utökad / minskad trafik.
- Möjlighet att introducera bonus under avtalstiden.
- Frivolyt % av trafikvolymen årligen och totalt för avtalsperioden.

Affärsmodell - ersättning

- Anbudspriset avser grundutbud som är beställt och annonserat till kund – produktionsberäknat.
- Förändringspriser ökad / minskad trafik.
- Ersättning förstärkning kort sikt.
- Ersättning förstärkning som är stadigvarande, tidtabelläggs och övergår i produktion.
- Krav på kvalitet i utförandet och på fordon.
- Avdrag för ej utförd trafik och för specifika brister (viten).

Affärsmodell - utvärdering anbud

- Ekonomiskt mest fördelaktigt baserat på:
 - ❖ Priser för utförande av trafiken.
 - ❖ Förändringspriser avseende tidtabelltimmar, tidtabellkilometrar och fordon.



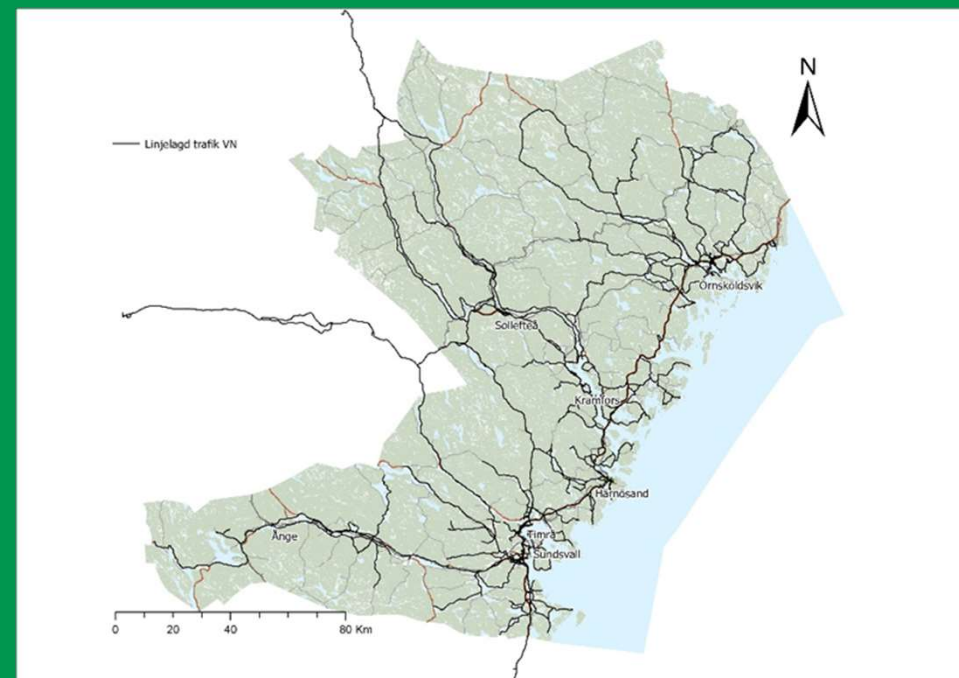
Frågor om mål, tidplan och affärsmodell

1. Vilka faktorer skapar intresse för att lämna anbud?
2. Vilka kvalificeringskrav anser ni bör ställas?
3. Hur bör avtalstiden utformas? 10 + 2 eller 12 år, eller annat?
4. Hur kan man tänka om nivåer på förändringsvolymen i förhållande till avtalsstorlek?
5. Hur kan viten och bonusar användas för att skapa kvalitet och tillförlitlighet?
6. Vilka faktorer bör beaktas vid utformning av bonusar och viten?
7. Vilka former av garantier och säkerheter för avtalets fullgörande bör vi kräva?

Trafikförsörjningsprogram och omfattning av trafik

Trafikomfattning 2023 allmänt

- Ca 12 700 000 producerade kilometer per år
- Fyra städer med stadstrafik, Härnösand, Sollefteå, Sundsvall och Örnsköldsvik
- 135 linjer fördelade på 18 avtalsområden
- 9 miljoner påstigande 2023
- Bruttokostnad inkl index 553 miljoner kronor 2023
- Pilotprojekt flextrafik = Paxa i Sundsvall och Sollefteå 2024 pågår och ska utvärderas



Mål i förslag till trafikförsörjningsprogram

- Visionen: Tillsammans reser vi smartare.
- De tre målområdena: Nöjd resenär, växande region och hållbart samhälle fångar kollektivtrafikens breda uppgift på såväl samhälls- som individnivå.
- Nio ledord anger fokus inom målområdet och preciseras i inriktningsmål.
- Programmet beräknas antas i sep 2024.

Tillsammans reser vi smartare!	 Nöjd resenär	Enkelt	Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper
		Tryggt	Alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken
		Attraktivt	Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor
	 Växande region	Konkurrenskraftigt	Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen
		Sammanhållet	Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål
		Utvecklande	Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling
	 Hållbart samhälle	Ekologiskt	Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- & klimatpåverkan
		Socialt	Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgupper
		Ekonomiskt	Kollektivtrafiken ska bidra positivt till samhällsekonomins utveckling

Sammanhållet system med olika trafiknivåer och utbud

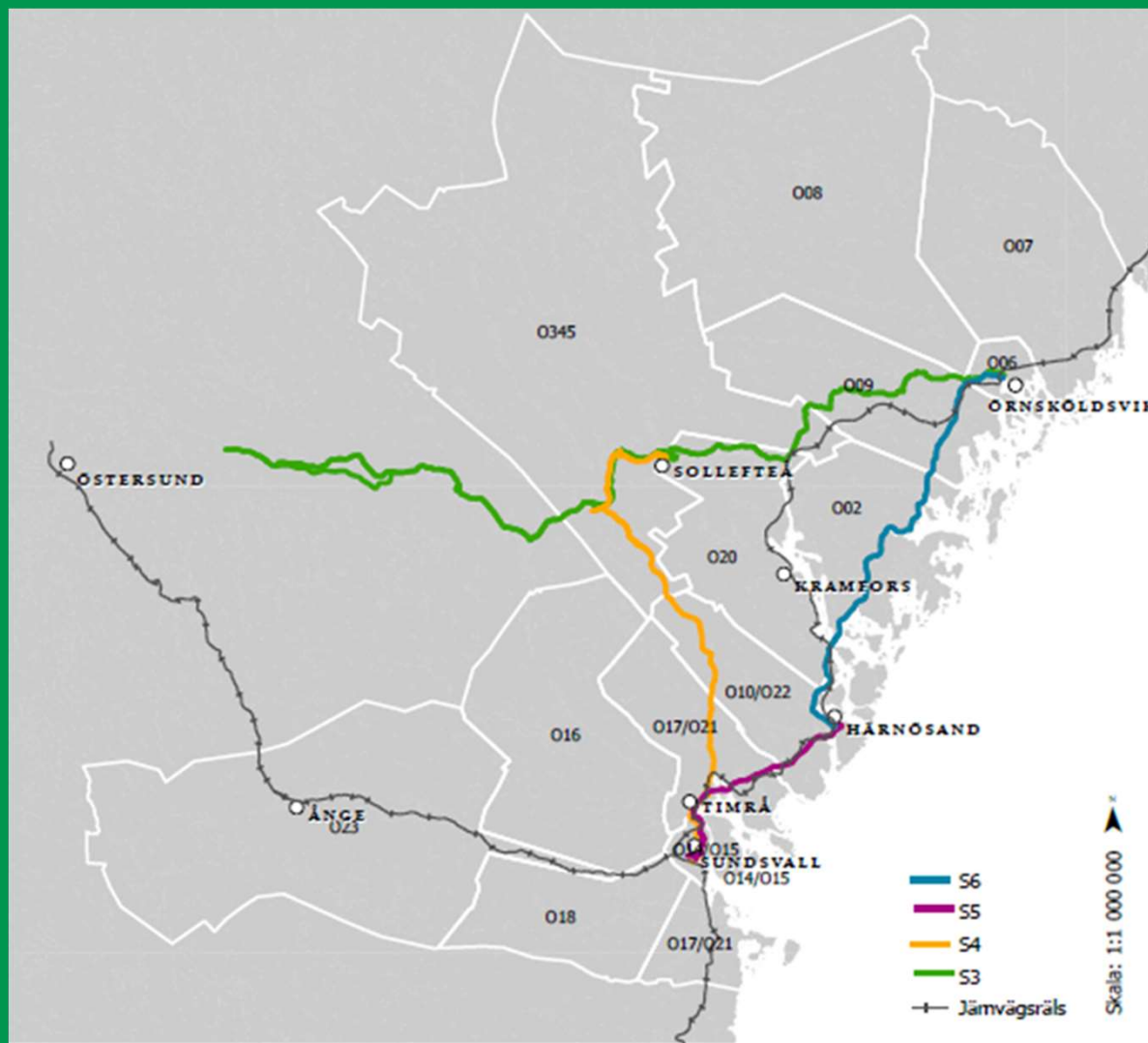


- En succesiv övergång sker från dagens, av kommuner planerad trafik, till av kollektivtrafikmyndigheten planerad trafik med kommunala tillköp
- En av flera utgångspunkter blir att likvärdigt befolkningsunderlag ska ha ett i grunden likvärdigt utbud
- Landsbygdstrafik kan kompletteras/ersättas med närtrafiklösningar

Utgångspunkter för trafikens omfattning

- Upphandlingens underlag om produktion mm baseras på dagens trafik.
- Utifrån nytt trafikförsörjningsprogram så kommer trafiken att utvecklas i samverkan under avtalsperioden.

Nuvarande trafikavtalsområden



- O2 Kramfors/ Höga Kusten
- O3 Sollefteå tätort
- O45 Sollefteå landsbygd
- O6 Örnsköldsviks tätort
- O7 Örnsköldsvik - Husum
- O8 Örnsköldsvik - Bredbyn
- O9 Örnsköldsvik - Köpmanholmen
- O10 Härnösands tätort
- O22 Härnösands landsbygd
- O14/15 Sundsvalls tätort
- O16 Sundsvall Nordvästra
- O17/21 Njudunda - Sundsvall - Timrå
- O18 Matfors
- O20 Sollefteå - Kramfors/Ådalen - Härnösand
- O23 Ånge landsbygd
- S3 Tvärflöjten
- S4 Linje 331 Sollefteå - Sundsvall
- S5 Linje 201 Sundsvall - Härnösand
- S6 Linje 50 Härnösand - Örnsköldsvik

Nuvarande avtalsområden: Källa trafikbokslut 2023

Avtal	Namn	Producerade kilo	Ersättning entreprenör	Intäkter	påstigande
O02	Kramfors - Höga Kusten	360 551	14 205 678 kr	1 786 466 kr	46 324
O03	Sollefteå stadstrafik	128 602	5 074 480 kr	1 164 570 kr	64 551
O04/05	Sollefteå landsbygd	458 442	17 307 462 kr	2 622 765 kr	82 061
O06	Örnsköldsvik stadstrafik	988 027	54 780 543 kr	8 057 471 kr	1 087 844
O07	Örnsköldsvik - Husum	357 124	12 863 444 kr	842 795 kr	74 244
O08	Örnsköldsvik - Bredbyn	375362	16 104 408 kr	1 315 098 kr	100 171
O09	Örnsköldsvik - Bjästa	357 181	16 521 951 kr	1 309 374 kr	126 951
O10	Härnösand stadstrafik	429 629	18 759 282 kr	1 197 587 kr	883 455
O22	Härnösand landsbygd	466 475	20 288 001 kr	150 536 kr	104 548
O14/15	Sundsvall stadstrafik	2 960 484	159 717 079 kr	45 179 927 kr	4 505 602
O16	Sundsvall Nordvästra	439 843	19 420 112 kr	2 050 751 kr	116 101
O17/21	Njurunda-Sundsvall-Timrå	1 532 622	70 077 087 kr	17 644 427 kr	958 686
O18	Sundsvall - Matfors	597 384	23 989 973 kr	2 282 232 kr	191 859
O20	Kamfors - Ådalen	1 224 124	40 676 907 kr	6 606 379 kr	259 127
O23	Ånge	647 655	23 924 728 kr	2 866 844 kr	132 034
S3	Östersund-Örnsköldsvik (L40)	246 525	5 963 695 kr	921 788 kr	55 756
S4	Sundsvall-Sollefteå (L331)	137 829	5 099 104	835 973 kr	16 695
S5	Sundsvall-Härnösand (L201)	639 107	18 681 005 kr	8 958 667 kr	211 427
S6	Härnösand-Örnsköldsvik (L50)	427 616	10 029 928 kr	1 605 152 kr	45 313
	Summa	12 774 580	553 484 870 kr	107 398 803 kr	9 062 749

Upphandlad av
Jämtland

Ändrad indelning avtalsområden

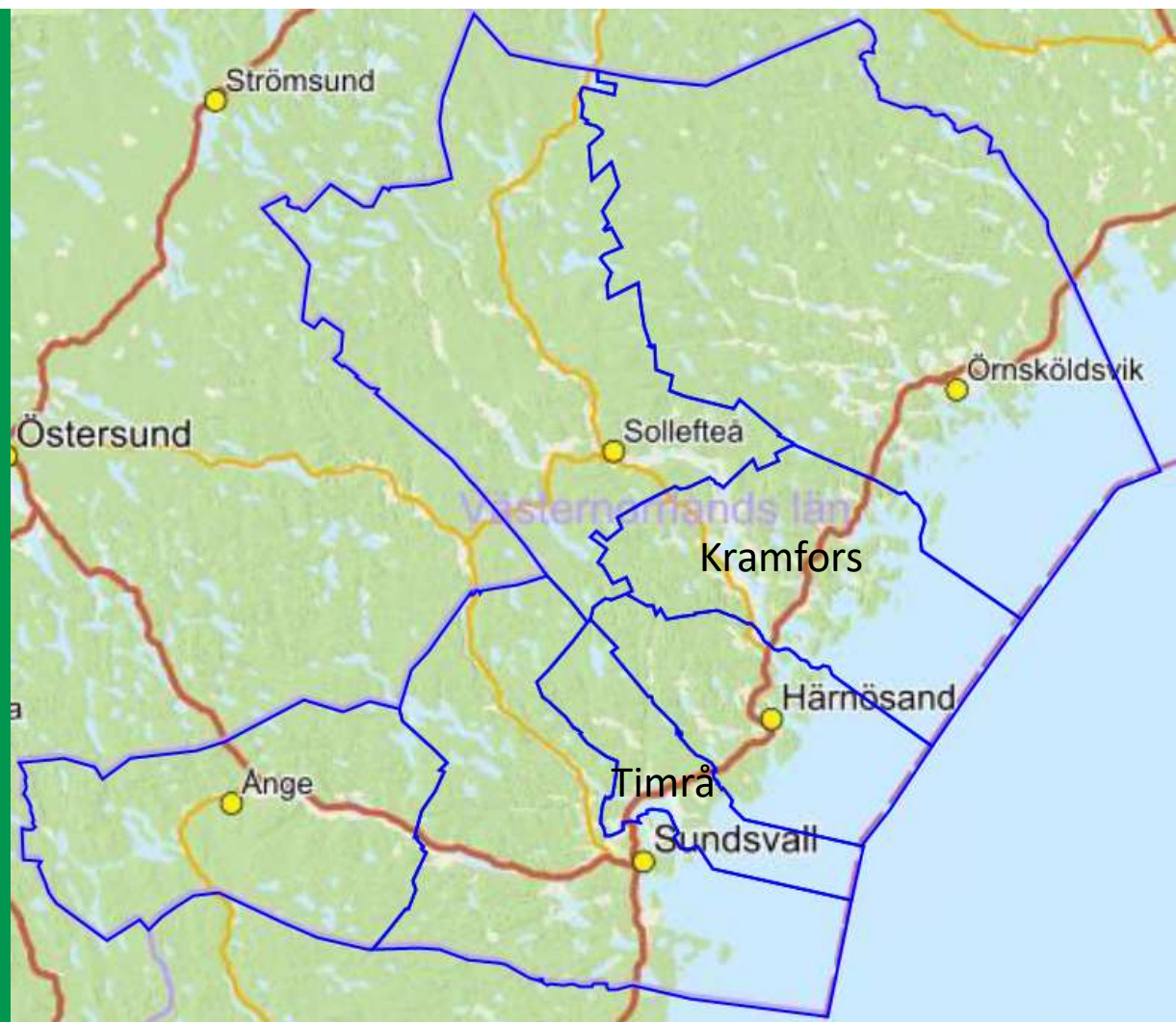
Med övergång till nytt finansieringssystem med gemensamt trafikutbud kan antalet avtalsområden minska.

Färre och större avtalsområden bedöms :

- Underlätta fordons- och trafikplanering för såväl företag som myndighet
- Underlätta och effektivisera administrationen
- Underlätta trafikförändringar då de kan ske inom samma avtalsområde.

Antal avtalsområden - exempel

- TRE OMRÅDEN
 1. Sundsvalls stadstrafik
 2. Landsbygdstrafik Medelpad, Sundsvall Timrå och Ånge
 3. All trafik Ångermanland (inkl stadstrafik i Härnösand och Örnsköldsvik,

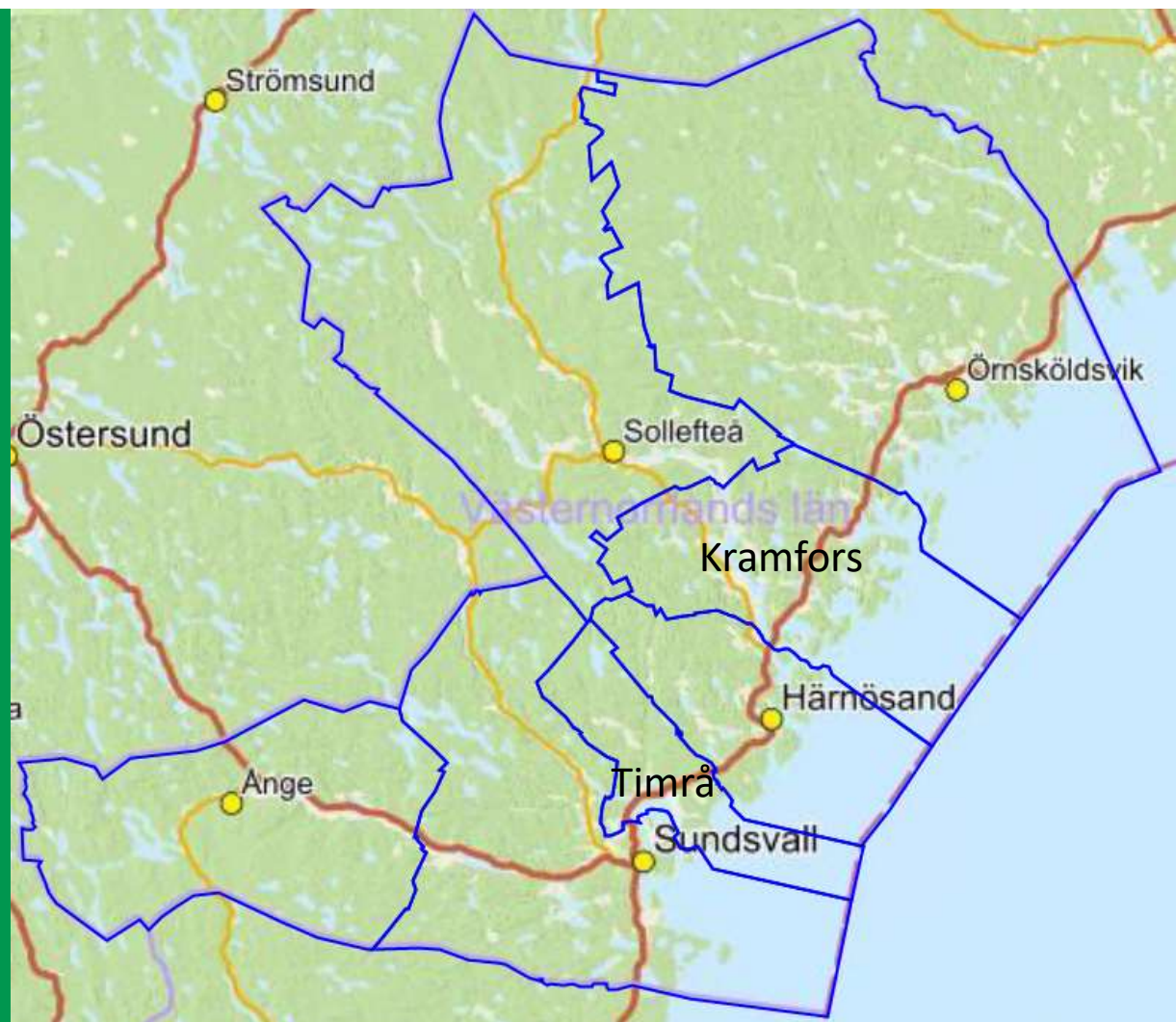


Gävleborgs modell

Antal avtalsområden - exempel

- FYRA OMRÅDEN

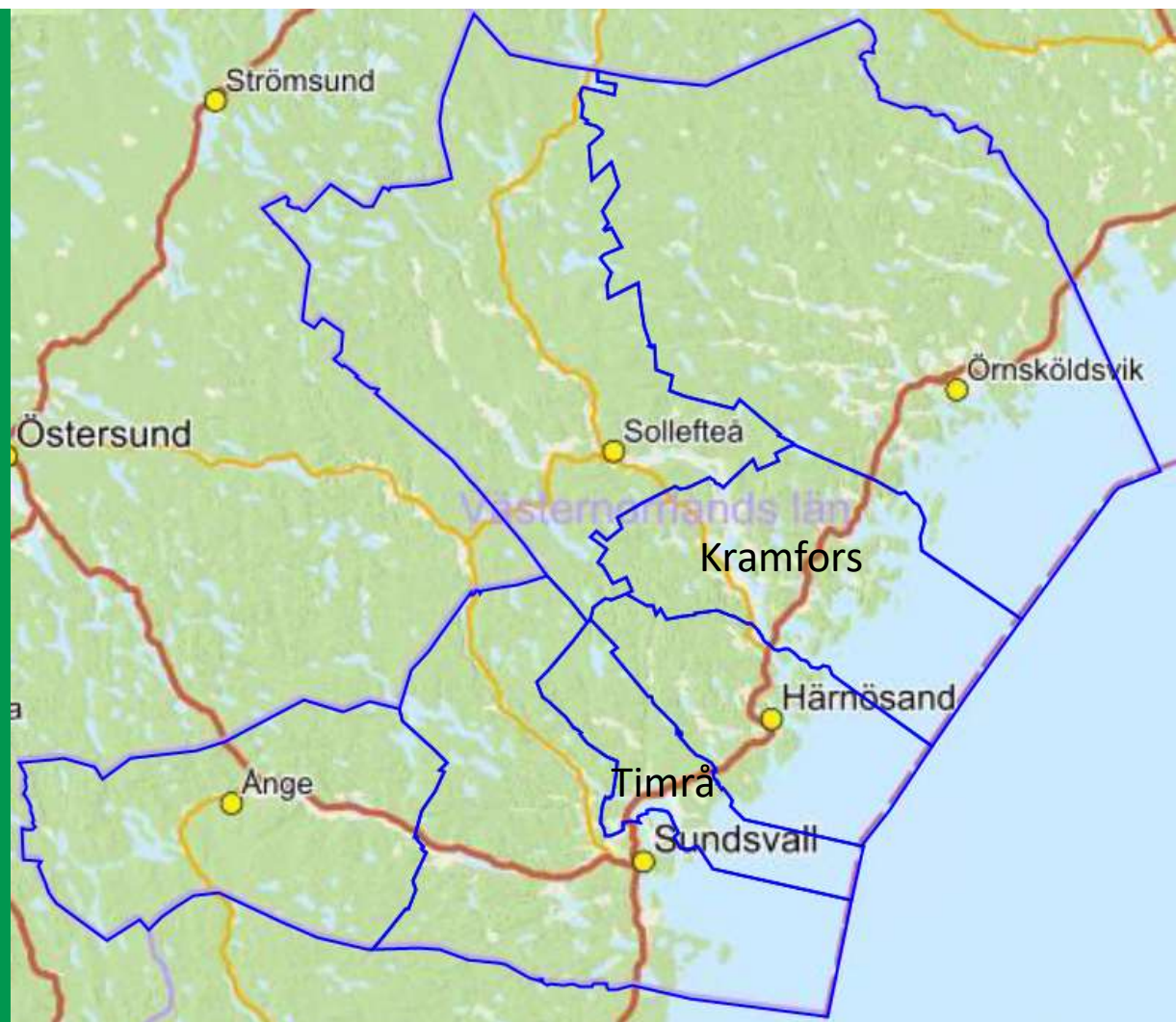
1. Sundsvalls stadstrafik
2. Landsbygdstrafik Medelpad
3. Sollefteå, Kramfors, Härnösand, L90, 201, 331,
4. Örnsköldsvik stad- och landsbygd, L50



Antal avtalsområden - exempel

SJU OMRÅDEN

1. Sundsvalls stadstrafik
2. Landsbygdstrafik Sundsvall -
Timrå delad L191i Stöde
3. Ånge kommun delad 191
4. Sollefteå, Kramfors, L331,
5. Härnösand stad- och landsbygd
6. Örnsköldsvik stad och landsbygd,
L50
7. L90 och L201



Frågor trafikförsörjningsprogram och trafikomfattning

8. Vad är viktigast att ta hänsyn till för indelning i avtalsområden?
9. Hur bör utformning av avtalsområden ske i Västernorrland?
10. Vilka för och nackdelar kan finnas med att blanda /hålla isär stads- och landsbygdstrafik i avtalen?
11. Fungerande byten blir allt viktigare, hur ska avtalskrav och ev viten utformas för att bidra till en ökad andel fungerande byten mellan busslinjer samt buss/tåg.

**Skolskjuts med buss eller mindre fordon
samt
Närtrafikområden**

Upphandling av skolskjuts med buss och mindre fordon

- Upphandlingen genomförs enligt LOU och parallellt med Busstrafik 2027
- Avtal tecknas med berörd kommun
- Idag ca 40 avtal, sannolikt förändring till ett avtal per kommun.

Närtrafik - flextrafik

- Anropsstyrd tidtabellplanerad trafik med mindre fordon, tillgänglighetsanpassade
- Alternativ till linjelagd busstrafik och kompletteringstrafik på landsbygd
- Vissa turer med många skolbarn kan behöva utföras med stort fordon

Ambition

- Trafik anpassad till områdets behov och förutsättningar
- Skapa ett system med flexibilitet mellan de tre trafikslagen allmän busstrafik, skolskjuts och närtrafik
- Trafik på tider där det finns resande

Frågor skolskjuts med buss och mindre fordon samt Närtrafik

12. Vilka villkor bör uppfyllas för att nå ett flexibelt system där trafik kan flytta mellan skolskjuts, anropsstyrd närtrafik och linjelagd busstrafik ?
13. Hur ser ni på optioner för närtrafiklösningar som alternativ till nuvarande linjelagda trafik för delar av landsbygden?
14. Hur uppnå synergieffekter mellan upphandling av skolskjuts med buss och mindre fordon samt upphandling av Busstrafik 2027?

Bussgods
och
tillgänglighet för personer med funktionsvariationer

Bussgods

- Kommunalförbundet är delägare i Bussgods i norr AB
- Bussgodsbolaget levererar gods via busstrafik i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland
- Sju godsrumsbussar och ett antal underrumsbussar används idag för bussgodstransporter på nio linjer i länet.
- Bussgods i norr AB har som målsättning att öka mängden transporterat gods med buss i Västernorrland.



Tillgänglighet funktionsnedsatta

Upphandlingen innebär höjda krav på tillgänglighet i form av :

Övergång till fordon med låggolv, låggolvsentré i klass I, A, B och klass II bussar i hela länet

Alternativt ska hiss eller låggolvsutrymme finnas i klass III bussar

I anpassningen ingår även att det ska finnas presentationsenheter/skyltar och högtalarutrop in- och utvändigt i alla fordon

Insatsområde Mål		Utfall år				
		2024	2025	2026	2028	2030
Fordon	Andel tillgänglighetsanpassade tåg- och bussfordon	47%	47%	47%	100%	100%
Infrastruktur	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn	40%	45%	50%	60%	70%
Information	Information om tillgänglighetsnivå per linje på webb samt i mobilapp	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
Information	Andel bussfordon med invändigt hållplatsutrop	27%	27%	27%	100%	100%
Kompetens	Genomförda kompetensinsatser för förvaltning och trafikbolag per år	0	2	2	2	2
Dialog	Genomförda brukarråd med intresseorganisationer per år	1	2	2	2	2

Frågeställningar bussgoods och tillgänglighet

15. Vilka för- eller nackdelar ser ni med att försöka samla stor del av den trafik som ska utföras med godsrumsbussar i samma avtal, eller i så få avtal som möjligt?
16. Hur ser ni på kombinationen person- och godsbefordran?
17. Vilka för- och nackdelar finns med att använda godsrumsbussar i trafikomloppen?
18. Hur kan klass III bussar för godshantering och krav på tillgänglighet för funktionsnedsatta förenas?
19. Finns det andra krav för förbättrad tillgänglighet för funktionsnedsatta som borde ställas i upphandlingen?

Vi fraktar dina däck
Just nu till kampanjpris

Från 624 kr
Från 499,20 (exkl. moms)



Till kampanjen

Kampanjen gäller från 1 mars till och med 31 maj 2020



IT och fordonsteknik

- Nytt realtidssystem, Consat, införs 2024, Consat Traffic studio
- Kollektivtrafikmyndighetens ramavtal som ska nyttjas för avrop av RTI. (Fordonsdator, föraradisplay och antenn).
- Fordonsdatorer ska rapportera omlopp mm till Consat Traffic studio.
- Trafikstörningar, avvikelser, omledning mm ska rapporteras.
- Trafikföretaget erhåller utbildning och ansvarar för första support av RTI.
- Krav kan komma att ställas på trafikanträkning, kameror etc .
- Det blir ny biljettmaskinutrustning till viss del men det kommer även att följa med utrustning från nuvarande avtal.
- Biljettutrustning ägs av Kollektivtrafikmyndigheten .

Frågeställningar It - fordonsteknik

- 20. Hur ser ni på alternativen att KTM mot ersättning tillhandahåller RTI-utrustning eller att ni själva direkt avropar/köper utrustningen från Consat?
- 21. Hur ser ni på krav att använda vårt trafikledningssystem för fler syften än störningsinformation?
- 22. Hur ser ni på att tillhandahålla fordons -och omloppsplanering mm till KTM:s olika system?

Depåer, drivmedel och miljökrav

Depåkartläggning

En utredning som beskriver läget med depåer i länet har nyligen genomförts.

- Syftet är att:
 - ❖ Klargöra förutsättningar för elfordon, högspänningsanslutningar.
 - ❖ Redovisa lägen och storlekar på depåer.
 - ❖ Redovisa ägoförhållanden.

Sammanställning depåer i Västernorrland

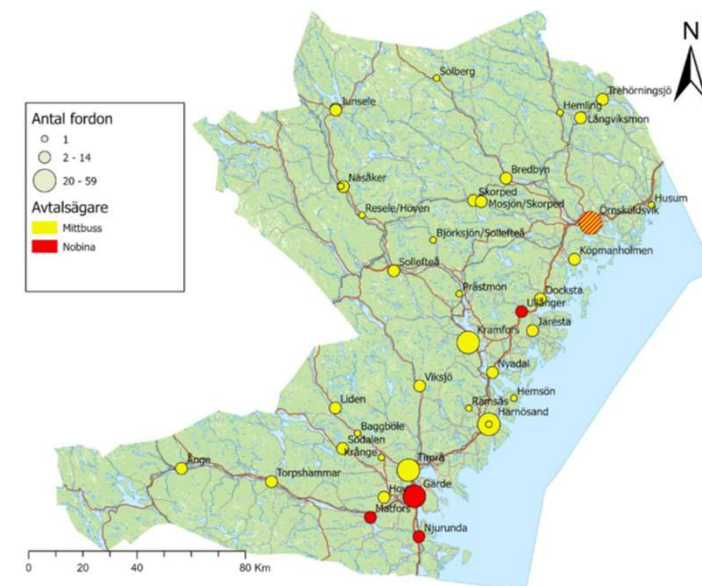
Kommun	Depå/garage	Entreprenör	Antal fordon	Uppställning, motorvärmare, batteriladdare	Byggnad	Verkstad	Tvätt	Tank	Laddning	Kan uppdateras med el-laddning	HVO100
Kramfors	Docksta	Byberg & Nordin	5		x	x	x	x		x	x
Sundsvall	Gärde	Nobina	59	x		x	x	x	x	x	x
Härnösand	Härnösand	Byberg & Nordin	28		x	x	x	x		x	x
Härnösand	Härnösand	Nobina	1	x				x		x	x
Kramfors	Kramfors	Byberg & Nordin	20		x	x	x	x		x	x
Örnsköldsvik	Mosjön/Skorped	UE Byberg & Nordin	2		x	x	x	x		x	x
Kramfors	Nyadal	Byberg & Nordin	2		x		x			x	
Sollefteå	Näsåker	UE Byberg & Nordin	3		x	x	x	x			
Sollefteå	Ramsele	Byberg & Nordin	4		x		x			x	
Sollefteå	Sollefteå	Byberg & Nordin	14		x	x	x	x	x	x	x
Timrå	Timrå	Byberg & Nordin	40		x	x	x	x		x	x
Ånge	Torpshammar	Byberg & Nordin	6		x	x	x	x		x	x
Ånge	Ånge	Byberg & Nordin	4		x	x	x	x		x	x
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik	Nobina	20	x		x	x	x			
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik	Byberg & Nordin	20	x	x	x	x	x			x

Källa: Depåkartläggningen tabell 1.

Depåer i offentlig ägo: Sundsvall, Örnsköldsvik och Ånge

Depåer ägda av trafikföretag: Docksta, Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Timrå, Torpshammar, Järesta/Nordingrå, Övik-Köpmanholmen

Depåer hyrda av fastighetsägare: Mosjön/Skorped, Näsåker, Ramsele, Torpshammar



Stadstrafik - lägsta nivå för rena och utsläppsfria bussar

Bussar Västernorrland	Klass I
Antal bussar enligt Frida	85
Krav utsläppsfria bussar enligt lag	20
Krav rena bussar enligt lag	20

I dag används HVO i alla
bussmodeller och för i princip
hela fordonsflottan, ca 275 fordon.

Utveckling depåer

- Härnösand planerar för ny kommunal depå till trafikstart.
- Härnösand planerar för distribution av biogas från Hemabs anläggning direkt till depån. De vill även erbjuda el för stadstrafik.
- Örnsköldsvik planerar ersätta befintlig depå med en ny till trafikstart
- I Örnsköldsvik krävs kapacitetsökning på elnätet i centralorten, (ställverk) för att kunna erbjuda högspänning el i depån.



Depå i Gärde, Sundsvalls kommun

Miljökrav drivmedel

- I nuvarande trafik används i huvudsak HVO som alternativt drivmedel
- Enstaka elfordon i stadstrafik
- Lag om miljökrav för fordon innebär övergång till eldrift i stadstrafik i hög grad
- Värmare i el-fordon bör använda HVO, eller annat miljövänligt drivmedel.
- Härnösands kommuns energibolag HEMAB kommer att leverera större mängder biogas 2027.
- På flera platser i länet behöver trafikföretaget själv lösa behov av depå.

Frågeställningar depåer, fordon och miljö

- 23. Hur många drivmedel är det lämplig att hantera i samma depå?
- 24. Hur ser ni på biogas som drivmedel och tillgång till biogasfordon?
- 25. Vilka drivmedel ser ni som möjliga i områden där ingen depå kan anvisas?
- 26. Vilken nivå i Mw bör anslutning för högspänning ligga på i depåer där elfordon ska vara stomme i trafiken?
- 27. Med syfte att göra upphandlingen attraktiv; hur bör miljökrav och krav på drivmedel utformas relaterat till situationen med depåer och de förutsättningar för biogas och eldrift som finns i länet?

Avslutningsvis

- Vi ser fram emot Er återkoppling kring detta material och de frågeställningar som lyfts idag.
- Vänligen inkom skriftligen senast 17 juni.
- Vi erbjuder även enskilda möten via teams. För tidsbokning kontakta

camilla.norberg@dintur.se

Senast 4 juni.

Uppge e-postadress för deltagare.

Datum	Tid
Onsdag 19 juni	9:00 - 11:00
Onsdag 19 juni	14:00 - 16:00
Torsdag 20 juni	9:00 - 11:00
Måndag 24 juni	9:00 - 11:00
Måndag 24 juni	13:00 - 15:00
Tisdag 25 juni	10:00 - 12:00
Torsdag 27 juni	13:00 - 15:00
Fredag 28 juni	10:15 - 12:00

Jack för ert deltagande!

