

Förstudierapport Beslutsunderlag inför beslut om upphandling av skoltrafik i Alingsås kommun

Förstudie upphandling av skoltrafik 2025

2022-05-16

Innehållsförteckning

1	Bakgrund.....	3
1.1	Definitioner och ansvar	4
1.1.1	Samordning allmän trafik och skoltrafik	4
1.1.2	Olika typer av skoltrafik	6
1.2	Öppen kontra stängd skoltrafik	7
1.2.1	Fordon- och miljökrav	10
1.2.2	Egna eller gemensamma trafikavtal.....	11
2	Dagens skoltrafik	12
2.1.1	Linjebeskrivning allmän kollektivtrafik som övergår till kommunal skolskjuts	13
2.1.2	Resande med skolkort i den allmänna kollektivtrafiken.....	15
2.1.3	Fordon.....	18
3	Vad är viktigt/alternativavgörande för kommunen?.....	19
3.1	Synergier	19
3.2	Resenärsperspektivet.....	19
3.3	Klimatperspektivet	20
4	Sammanfattning och slutsatser	21

Framtagen av: Kristina Jakobsson, Alingsås
Monika Persson, Alingsås
Emma Olsson, Alingsås
Andreas Dahlgren, Västtrafik
Jennifer Elsren, Västtrafik
Kevin Mård, Västtrafik

1 Bakgrund

Västtrafiks ägare Västra Götalandsregionen och Alingsås kommun ingick 2012 det så kallade *Skatteväxlingsavtalet*. Enligt detta avtal är regionen och kommunen överens om att verka för att underlätta samordning av skolskjuts och färdtjänst med allmän kollektivtrafik, i syfte att skapa kostnadseffektiva lösningar och fler resmöjligheter för länets invånare. Detta kan bland annat ske genom att Kommunen uppdrar åt Regionen – och i förlängningen åt Västtrafik – att upphandla kollektivtrafik för kommunens räkning.

Lagstiftningen kring kollektivtrafiken förändrades 1 januari 2012. Den nya lagen (Lagen om kollektivtrafik 2010:1065) innebär att det numera finns en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län och att ansvaret för den regionala kollektivtrafiken helt överförs till regionen. Tidigare var det ett gemensamt ansvar mellan regionen och samtliga kommuner. Den nya lagstiftningen innebär ingen förändring för skolskjuts. Ansvaret för skolskjuts för grundskoleelever är fortsatt ett kommunalt ansvar.

I samband med den förändrade lagstiftningen gjordes en skatteväxling 2012. Vid skatteväxlingen gjordes inte någon detaljerad sortering av trafik mellan regionalt och kommunalt ansvar. Regionen har därefter fastställt ambitionsnivån för kollektivtrafiken genom det regionala Trafikförsörjningsprogrammet 2012 (uppdateras vart fjärde år) och Landsbygdsutredningen 2014. Detta har inneburit att viss trafik succesivt har omvandlats från allmän kollektivtrafik till kommunal skoltrafik i samband med nya upphandlingar.

I nuvarande trafikavtal som startade 2015 ingår skoltrafiken i den allmänna kollektivtrafiken, då avtalet handlades upp i samband med att skatteväxlingen genomfördes, men innan regionen hade fastställt ambitionsnivåerna. För Alingsås del sker därför uppdelningen av trafiken i samband med att det kommande nya avtalet startar i juni 2025. Den tillkommande kommunala skoltrafiken beskrivs i denna förstudierapport.

Om kommunen kommer att uppdra åt Västtrafik att upphandla skoltrafiken behöver denna upphandling samordnas med upphandlingen av den allmänna trafiken i kommunen. Därför har Västtrafik bjudit in Alingsås kommun att delta i arbetet med att genomföra en förstudie inför upphandling av skoltrafiken. Om Västtrafik ska genomföra upphandlingen åt kommunen behöver de få beslut om det senast **1 september 2022**.

Som ett underlag för att kommunen ska kunna fatta beslut om kommunen uppdrar åt Västtrafik att upphandla skoltrafiken, och i så fall vilken typ av skoltrafik, har denna rapport arbetats fram tillsammans av tjänstemän hos kommunen och Västtrafik.

Om kommunen tar beslut om att Västtrafik ska handla upp skoltrafiken åt dem kommer förstudiearbetet att fortgå under hösten 2022 med att ta fram

trafikeringslösningar utifrån de förändringar som kommunen vill göra i skoltrafiken samt förslag till fordonstyper för att klara kapacitetsbehov och målsättningar om drivmedel.

Parallellt med förstudien för skoltrafiken pågår en förstudie för den allmänna trafiken i kommunen. Båda dessa arbeten samordnas då det finns beroenden och kopplingar mellan den allmänna trafiken och skoltrafiken som behöver beaktas, och där förändringar i en del av trafiken ofta leder till behov av förändringar även i den andra trafiken.

Förstudien för skoltrafiken i Alingsås är en av flera förstudier som pågår inom ramen för Västtrafiks projekt *Förstudie inför upphandling av trafik 2025*, där samtliga förstudier ska vara klara och beslutade av Västtrafiks styrgrupp till årsskiftet 2022/2023.

De frågor som Västtrafik behöver få svar på från kommunen senast den **1 september 2022** för att kunna genomföra en upphandling av skoltrafiken är följande:

1. Vill kommunen att Västtrafik upphandlar skoltrafiken åt dem?
2. Om ja, vill kommunen att skoltrafiken ska vara så kallad 'öppen' eller 'stängd'?

1.1 Definitioner och ansvar

1.1.1 Samordning allmän trafik och skoltrafik

Västra Götalandsregionen har det övergripande ansvaret för kollektivtrafikens utveckling i regionen och har även ansvar för den allmänna kollektivtrafiken. Skolskjuts för grundskoleelever är däremot alltid ett kommunalt ansvar. Det finns dock mål och önskan om god samordning mellan kollektivtrafik och skolskjuts för att eftersträva:

- ökad tillgänglighet för regionens invånare, främst på landsbygden
- minskad miljöpåverkan där skollinjer och allmänna linjer trafikerar parallellt
- en mer samhällsekonomisk trafik genom samnyttjande av fordon, förare, depåer etcetera.

Regionen ansvarar för att upprätthålla allmän kollektivtrafik mellan tätort och kommunhuvudort. Då det är möjligt kan den allmänna kollektivtrafiken anpassas efter grundskolebehov. I de relationer där kommunen kan hänvisa skolelever till den allmänna trafiken kan transportbehoven samordnas, men det bör påpekas att i den allmänna kollektivtrafiken kan det ej ställas krav på exempelvis sittplats och bälten då skolelever i denna trafik likställs med vilken resenär som helst.

På landsbygden utanför tätorterna saknas det generellt allmän kollektivtrafik förutom Närtrafik. Här är det kommunens ansvar att säkra resbehoven för grundskoleelever med skoltrafik. Samordning och erbjudande om fler

kollektivtrafikförbindelser för kommuninvånarna kan dock ske om även allmänheten tillåts resa med skollinjerna.

En elev i kommunal förskoleklass, grundskola eller grundsärskola har rätt till kostnadsfri skolskjuts om det behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet (9 kapitlet 15 b §, 10 kapitlet 32 § och 11 kapitlet 31 § skollagen). Utifrån det är den allmänna kollektivtrafiken inte alltid lämplig som skolskjuts.

Gymnasieelever har inte rätt till skolskjuts, men kommunen ska enligt lag stå för kostnaderna för elevens dagliga resor mellan bostaden och skolan, om färdvägen är minst sex kilometer.

I de fall samordning av regionens och kommunernas uppdrag sker ser ansvarsfördelningen ut enligt följande:

LANDSBYGD	
Kommunalt ansvar:	Skolskjuts för grundskoleelever som kan lösas via skollinjer.
Regionalt ansvar:	Serviceresor genom Närtrafik. Närtrafik är kollektivtrafik för den som vill åka mellan landsbygd och tätort, till exempel om det inte går bussar där man bor. Resan beställs via telefon. Finns öppna skollinjer så fördelas intäkter från regionen till kommunen för dessa resor.

TÄTORT (över 200 invånare)	
Kommunalt ansvar:	Skolskjuts för grundskoleelever som kan lösas via skollinjer.
Regionalt ansvar:	Allmän kollektivtrafik för gymnasieelever och arbetspendlare. Trafiken planeras främst för dessa grupper men kan även fylla funktion för grundskoleelevers resor. Dessa är då att betrakta som allmänresenärer och de generella resevillkoren gäller. Finns öppna skollinjer så fördelas intäkter från regionen till kommunen för dessa resor.

HUVUDORT	
Kommunalt ansvar:	Skolskjutsbehoven bör ej vara så omfattande. Hänvisning till gång/cykel alternativt skolkort för resa i allmän kollektivtrafik.
Regionalt ansvar:	Allmän kollektivtrafik utifrån underlag och potential.

Samordning kan ske på olika sätt och i olika grad:

Alt 1) Genom skolkort där eleverna åker med den allmänna kollektivtrafiken (förstärkning kan behövas i vissa tidslägen, men viktigt att sträva mot att minska peakar och ta bort förstärkningsbehov i så stor utsträckning som möjligt).

Alt 2) Öppna skollinjer inrättas. Allmänresenärer kan då resa med dessa och intäkten från dessa resor tillförs kommunen.

Alt 3) Kombination av ovanstående.

1.1.2 Olika typer av skoltrafik

Om/när den allmänna trafiken inte kan tillgodose skolresebehovet behöver kommunen handla upp egna skolskjutsar/skollinjer. Kommunen kan antingen välja att handla upp trafiken själv eller ge Västtrafik i uppdrag att göra det. Om Västtrafik handlar upp trafiken kan den vara antingen ”stängd” eller ”öppen” för allmänresenärer, vilket kommunen tar beslut om.

1. **Kommunen upphandlar själva stängd skolskjuts**, trafiken är inrättad för grundskoleelever och endast öppen för dessa.
2. **Västtrafik upphandlar stängd skolskjuts på kommunens uppdrag.** Trafiken är inrättad för grundskoleelever och endast öppen för dessa.
3. **Västtrafik upphandlar öppen skollinjetrafik på kommunens uppdrag.** Trafiken är inrättad för grundskoleelever och därför anpassad efter skolresebehov, men linjen är även öppen för allmänheten. Eleverna ska ha skolkort. Västtrafiks allmänna resevillkor gäller.
4. Som alternativ eller komplement kan kommunen dessutom ingå avtal med Västtrafik om att **tillhandahålla skolkort som eleverna får använda för resor med det allmänna linjenätet.** Gäller när kommunen anser att elever bor för långt från skola för att kunna gå eller cykla men att det finns allmän kollektivtrafik att hänvisa till, men ej specifik skollinje. Här gäller då Västtrafiks allmänna resevillkor.

1.2 Öppen kontra stängd skoltrafik

Den viktigaste frågan för kommunen att ställa sig gällande om att ha ett öppet skollinjenät eller stängd skolskjuts är vad kommunen prioriterar.

Om det enskilt viktigaste för kommunen är att tillgängliggöra de kommunala transporter som skoltrafiken utgör även för övriga kommuninvånare så är öppna skollinjer det enda svaret. Då blir trafiken möjlig att resa med för alla och visas i Västtrafiks reseplanerare. Förändringar sker för öppen trafik främst i samband med Västtrafiks ordinarie tidtabellsskiftet, det vill säga i juni, augusti och december. Detta beror på att fordon och linjer samplaneras med den allmänna trafiken, varför förändringar av skollinjerna kan påverka även de allmänna linjerna. Finns det från kommunens sida önskemål om förändringar mellan de ordinarie tidtabellsskiftena försöker dock Västtrafik att tillgodose det.

Om det enskilt viktigaste för kommunen är att trafiken ska kunna anpassas utifrån skolresebehovet och snabbare kunna göra förändringar efter ändrade behov är stängd skoltrafik att föredra. Då kan skoltrafiken köras i separata omlopp som inte påverkar den allmänna trafiken och därmed snabbare anpassas efter förändrade behov som utökade ramtider och så vidare. Ledtiderna är kortare för förändringar än för motsvarade öppna skollinjer och förändringar kan göras mer löpande. Dock behövs det ändå vanligtvis några veckors framförhållning för att trafikföretagen ska kunna ta fram nya förarscheman, planera om trafiken med mera.

Nedan finns en tabell för jämförelse mellan öppen och stängd skoltrafik.

		STÄNGD SKOLTRAFIK = SKOLSKJUTS	ÖPPEN SKOLTRAFIK = SKOLLINJE
RESENÄRSPEKTIVET	Målgrupp	Grundskoleelever - Anpassad utifrån skolresebehovet	Grundskoleelever - Anpassad utifrån skolresebehovet
	Vilka får resa med	Endast öppen för elever som beviljats skolskjuts.	Alla som har ett giltigt Västtrafikfärdbevis. Elever som beviljats skolskjuts behöver skolkort.
	Landsbygdsutredningen	Påverkar inte möjlighet till tex Närtrafik	Påverkar inte möjligheten till tex Närtrafik. Eftersom tillgång till Närtrafik utgår ifrån ett "året runtutbud" av linjetrafik bör öppna skollinjer inte innebära att områden blir "vita" i närtrafikkartorna till följd av att trafiken öppnats upp för allmänheten.
	Tillgänglighet	Påverkar inte tillgängligheten.	Skapar (fler) resmöjligheter främst på landsbygden för de som inte bor långsmed det allmänna linjenätet, men långsmed skollinjenätet.

			<p>Alla skolskjutsberättigade elever får dessutom ett skolkort som innebär att de kan välja att resa i hela det öppna linjenätet i kommunen/taxezonen.</p>
	Resevillkor	-	Västtrafiks allmänna resevillkor gäller.
	Övrigt		Tidtabeller och var bussen är blir sökbar i reseplaneraren.

		STÄNGD SKOLTRAFIK = SKOLSKJUTS	ÖPPEN SKOLTRAFIK = SKOLLINJE
EKONOMI	Förstudie- och upphandlingskostnad	Västtrafik står för kostnaden för förstudien. Självkostnadspris för upphandlingen.	Västtrafik står för kostnaden för förstudien och upphandlingen.
	Övriga kostnader	Direkta trafik kostnader baserat på genomförda uppdragskilometer och -timmar. Därutöver tillkommer en årlig administrativ kostnad på för närvarande 75 tkr/år.	Kommunen betalar de direkta kostnaderna, där intäkter från skolkort och allmänresenärer dras av. Därutöver tillkommer en årlig administrativ kostnad r på för närvarande 75 tkr/år.
SAMVERKAN	Med trafikföretag	Kommunen ansvarar för dialog, leveransuppföljning, planeringsförutsättningar och planering av trafiken.	<p>Dialog behövs mellan kommun, Västtrafik och trafikföretag för leveransuppföljning och planering av trafik.</p> <p>Kommunen ansvarar för att trafikföretaget får rätt planeringsförutsättningar inför varje nytt trafikår.</p>
	Med Västtrafik	Förändringar av trafiken ska kommuniceras till Västtrafik för justering av beställningar och ekonomisk ersättning.	<p>Dialog behövs mellan kommun, Västtrafik och trafikföretag för leveransuppföljning och planering av trafik.</p> <p>Västtrafik behöver involveras i samtliga beslut om förändringar.</p>

		STÄNGD SKOLTRAFIK = SKOLSKJUTS	ÖPPEN SKOLTRAFIK = SKOLLINJE
FORDON	Standard och utrustning	Krav på fordon följer Västtrafiks riktlinjer för bussar där skolbussfordon som används för skoltrafik som inte är öppen för allmänheten har färre krav än sedvanliga linjebussar.	Krav enligt Västtrafiks standardkrav för linjebussar som framgår av Västtrafiks riktlinjer för bussar. Det innebär bland annat: <ul style="list-style-type: none"> - krav på låggolv samt övriga tillgänglighetskrav. - krav på Västtrafikdesign - krav på ombord-IT så som betalrealtid- och kundräkningssystem Västtrafik tillhandahåller kostnadsfritt merparten av den IT-utrustning som krävs i fordon för att de ska kunna nyttjas i linjetrafik.
	Miljökrav	Euro 5-motorer eller bättre (rek) Om inte biogas eller eldrift önskas är biodiesel rekommenderat och som lägsta nivå reduktionspliktig diesel.	Enligt Västtrafiks miljöplan. Inriktningen för drivmedel är i urvalsordning: <ol style="list-style-type: none"> 1. El- eller Biogas 2. Biodiesel 3. Reduktionspliktig diesel (<i>enbart på dieselfordon av Klass A eller B och om Biodiesel inte är möjligt att kravställa</i>)
	Ålderskrav och fordonsreserv	Max 13,0 år (rek) Inget krav på medelålder (rek) Krav på minst 10% fordonsreserv (rek)	Enligt Västtrafiks standardkrav
	Samnyttjande	Fordon som inte följer Västtrafik standard kan inte samnyttjas med den allmänna trafiken.	Fordon som följer Västtrafiks standard kan samnyttjas med den allmänna trafiken.
	Trafikering och trafikeringsvolym	Kommunen bestämmer.	Kommunen bestämmer.
KOMMUNENS PÅVERKANSMÖJLIGHETER	Förändringar	Så snart som möjligt, utifrån trafikföretags möjlighet att lösa ändringen. Vid samordning med allmän trafik kan ändringen ta längre tid.	Ändringar i linjesträckning bör primärt endast i samband med tidtabellskiften Kommunen kan därmed under en viss period behöva lösa nyinflyttades resbehov med skoltaxi.
	Merutnyttjande av fordon	Möjligt för till exempel skolaktiviteter. Styrts främst av förarnas arbetstider enligt kollektivavtal.	Det finns begränsade möjligheter till merutnyttjande av fordon och förare då de i vissa fall används till annan linjetrafik.
	Resenärer och sittplats	Kommunen bestämmer vilka som får åka med och har möjlighet att garantera sittplats för alla elever.	Inte möjlighet att prioritera skolbarn, neka allmänresenärer att resa med eller garantera sittplats.

1.2.1 Fordon- och miljökrav

Om kommunen väljer att handla upp skoltrafiken själv väljer kommunen själv vilka fordons- och miljökrav som ska ställa i upphandlingen.

Om kommunen ger Västtrafik i uppdrag att handla upp så kallad stängd skoltrafik ska kommunen tillsammans med Västtrafik bestämma vilka fordons- och miljökrav som ska ställas, se tabellen ovan (1.1.2), dock finns några grundkrav främst avseende säkerhet som Västtrafik har.

Om kommunen ger Västtrafik i uppdrag att handla upp så kallad öppen skoltrafik kommer Västtrafiks standardkrav för linjebussar i allmän kollektivtrafik att följas. Enligt Västtrafiks miljö och klimatstrategi, som följer Västra Götalandsregionens Miljö- och klimatmål, bör de fordon som trafikerar öppna skollinjer i första hand drivas med el- eller biogas. Där det inte är möjligt, till exempel på grund av behov av mindre fordonstyper som inte finns med biogasdrift på marknaden, bör bränslet vara i första hand biodrivmedel och om så ej är möjligt gäller reduktionspliktig diesel.

Öppen skoltrafik på linjer som av infrastrukturella skäl eller beräknat resandeunderlag upphandlas för att köras med små fordon av klass B innebär en risk utifrån att kapaciteten är begränsad då denna fordonstyp inte tillåter stående passagerare. För dessa linjer behöver det finnas visst kapacitetsutrymme kvar för att kunna hantera eventuella allmänresenärer. Som alternativ finns även småbussar av klass II som får ta stående passagerare.

Västtrafik kommer kunna ta beslut om vilka fordonstyper och därmed även vilka drivmedel som ska kravställas först efter att trafikeringsupplägg med tillhörande kapacitetsbehov och trafikala förutsättningar har beslutats. Arbete med detta kommer att pågå under hösten om kommunen ger Västtrafik upphandlingsuppdrag.

För att Västtrafik ska kunna upphandla specifika drivmedel per fordonstyp krävs att det finns minst två potentiella fordonsleverantörer. Vissa fordonstyper har begränsningar på gas och eldrift, men kan vara möjliga i kombinationer.

Fordonskod	Fordons- typ	Fordons- klass	Fordons- chassi	El	Biogas	Biodiesel
LMBL	Minibuss	Klass B	Låggolv	4	1	5
LSBL	Småbuss	Klass B	Låggolv	2	1	2
LS2L	Småbuss	Klass II	Låggolv	5	0	2
LN2L	Normalbuss	Klass II	Låggolv	4	2	8
LB2L	Boggibuss	Klass II	Låggolv	4	1	5
LL2L	Ledbuss	Klass II	Låggolv	1	2	3

Tabell 1. Antal fordonsleverantörer per fordonstyp och drivmedel.

Västtrafik äger en del av den utrustning som finns i bussarna, som är specifika Västtrafiksystem, exempelvis biljetmaskin, kommunikation, realtidssystem med mera.

Västtrafik tillhandahåller utrustningen och Trafikföretaget som installerar.

Trafikföretaget står för övriga saker i bussen så som inre/ytte skyltar, högtalarsystem med mera.

1.2.2 Egna eller gemensamma trafikavtal

Västtrafik handlar vanligtvis upp kollektivtrafik enligt LUF (Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna) då de tillhandahåller en transporttjänst för allmänheten.

Om en upphandling **omfattar linje- och/eller öppen skoltrafik** ska LUF tillämpas då tjänsten tillhandahålls till allmänheten.

Om skoltrafik handlas upp avskild från annan linjetrafik och **endast omfattar skolelever** (s.k. stängd) tillhandahålls inte tjänsten allmänheten och tjänsten ska därför upphandlas enligt bestämmelserna i LOU (Lag (2016:1145) om offentlig upphandling).

Om en upphandling **omfattar linjetrafik och stängd skoltrafik**, det vill säga ett blandat kontrakt som avser flera olika slag, ska upphandlingen genomföras i enlighet med bestämmelserna för det slag som är huvudföremålet för kontraktet. Om linjetrafiken kan anses utgöra den huvudsakliga delen av trafiken ska LUF tillämpas. På motsvarande sätt ska LOU tillämpas om skoltrafiken utgör den huvudsakliga delen av trafiken.

LUF har ett mer flexibelt regelverk än LOU. Till exempel skiljer sig avtalstiden åt där LUF tillåter längre avtalstider än LOU som endast tillåter fyraåriga avtal. Kortare avtalstider innebär till exempel kortare avskrivningstider och därmed ökade årliga kostnader för fordon.

2 Dagens skoltrafik

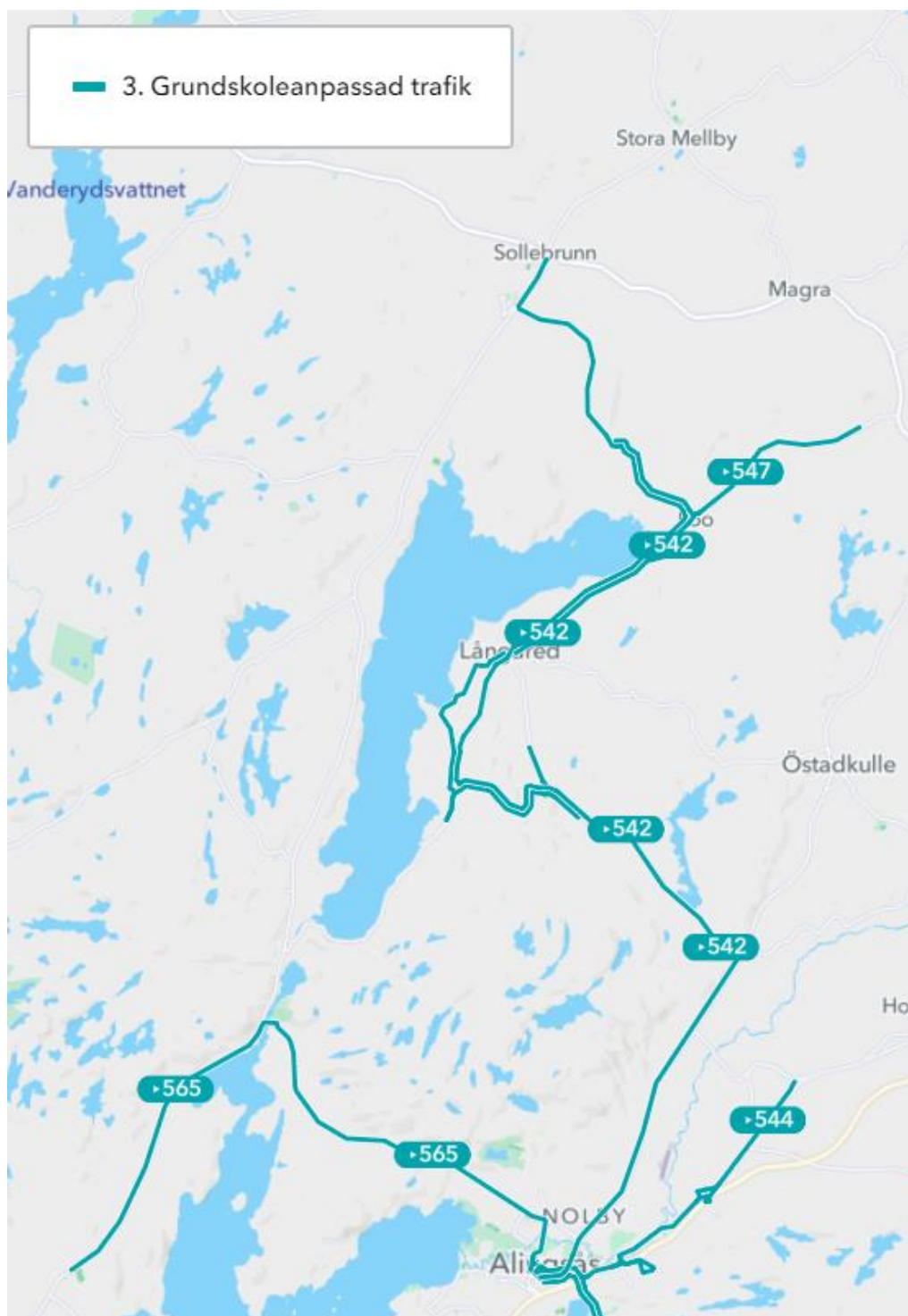
Alingsås kommun har idag upphandlad skoltrafik endast i ett område i norra delarna av kommunen, Bjarkeområdet. I övrigt löser den allmänna kollektivtrafiken den allra största delen av skolskjutsbehovet. Många grundskolelever reser med den allmänna kollektivtrafiken och de har därför ett skolkort som färdbevis. I de fall elev som är berättigad till skolskjuts av någon anledning inte kan nyttja kollektivtrafik eller skolbuss kan eleven få skolskjuts med skoltaxi eller specialfordon.

Förstudien för den allmänna kollektivtrafiken fastslår att ett antal linjer övergår till kommunal skoltrafik då de inte faller under regionalt ansvar. Dessa linjer beskrivs i detta kapitel så som de trafikerar idag.

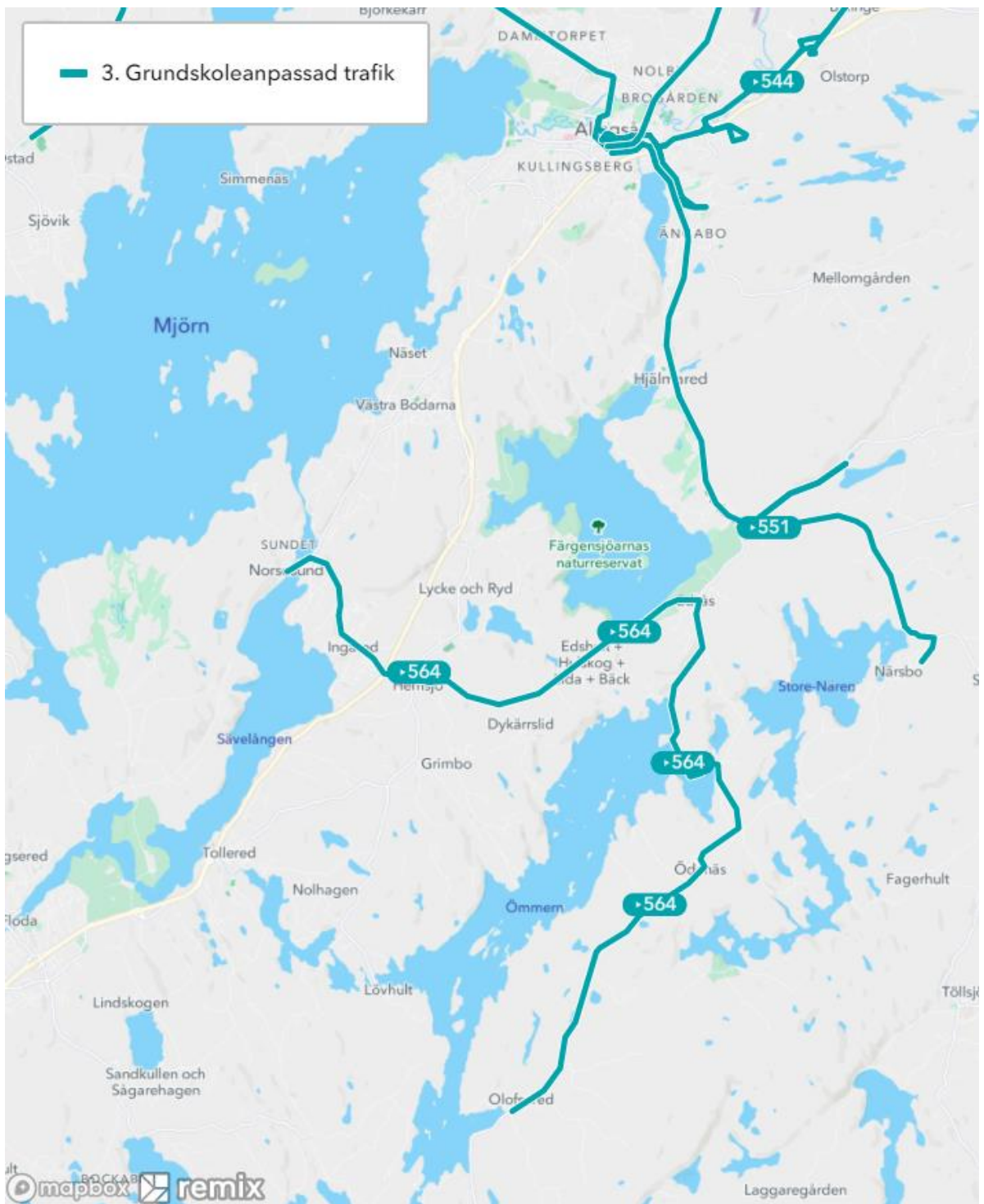
Förstudien visar på att behovet av trafik under kommande år är till allra största delen samma som idag, men vid eventuellt förändrade behov kommer linjenätet ses över. En kartläggning av vägförhållanden med avseende på bärighet, framkomlighet, ägandeförhållande samt trafiksäkerhet är viktigt i en kommande planering. Att även utreda trafiksäkerhet vid hållplatser, och utöka antalet hållplatser, har betydelse för hur en förbättrad geografisk täckning av skolskjutstrafiken kan åstadkommas.

På följande sidor beskrivs den trafiken som kommer övergå till kommunal skoltrafik, samt den övriga allmänna kollektivtrafiken inom Alingsås kommun.

2.1.1 Linjebeskrivning allmän kollektivtrafik som övergår till kommunal skolskjuts



Figur 1. Grundskoleanpassad trafik norra delarna.



Figur 2. Grundskoleanpassad trafik södra delarna.

Inom Alingsås kommun finns det idag sju allmänna linjer som främst säkerställer behovet av resor för kommunens grundskoleelever. Tre av dessa linjer, 547, 548 och 565, är idag kommunala tillköp, vilket innebär att kommunen redan i dagsläget står för kostnaderna. På linjerna 542 och 564 finns idag turer som är kommunala tillköp.

Linjerna baserar sig idag till stor del på grundskoleelevernas resandebehov utifrån var eleverna bor, vilka skolor eleverna skall till och utifrån skolornas start- och sluttider. När dessa linjer övergår till kommunal skoltrafik kommer kommunen ha större möjligheter att påverka tider och linjesträckningar.

Att linjer övergår från allmän kollektivtrafik till kommunal skoltrafik har inte ett direkt samband med andelen skolkort enligt tabell nedan, utan beror på upptagningsområdet och avstånd till annan kollektivtrafik. Västtrafik väger vid varje enskilt beslut in vilka konsekvenser en avveckling av den allmänna linjen får för det berörda området. De parametrar som vägs in är hur många som berörs av förändringen och vilka alternativ som finns i form av andra närliggande eller parallella linjer, eller om det är möjligt att hänvisa till gång och cykel vid kortare avstånd.

Linjenummer	Sträckning	Resande 2019	Andel skolkort (grundskola och gymnasium)
542	Sollebrunn – Alingsås (delvis kommunalt tillköp)	21 426	51%
544	Bälinge - Alingsås	2 832	52%
547	Hästhagen – Långareds skola (kommunalt tillköp)	9 459	98%
548	Långared – Långared (kommunalt tillköp)	6 222	98%
551	Närsbo – Alingsås	16 210	81%
564	Olofsered – Norsesund (delvis kommunalt tillköp)	17 804	76%
565	Östad - Alingsås (kommunalt tillköp)	8 067	56%

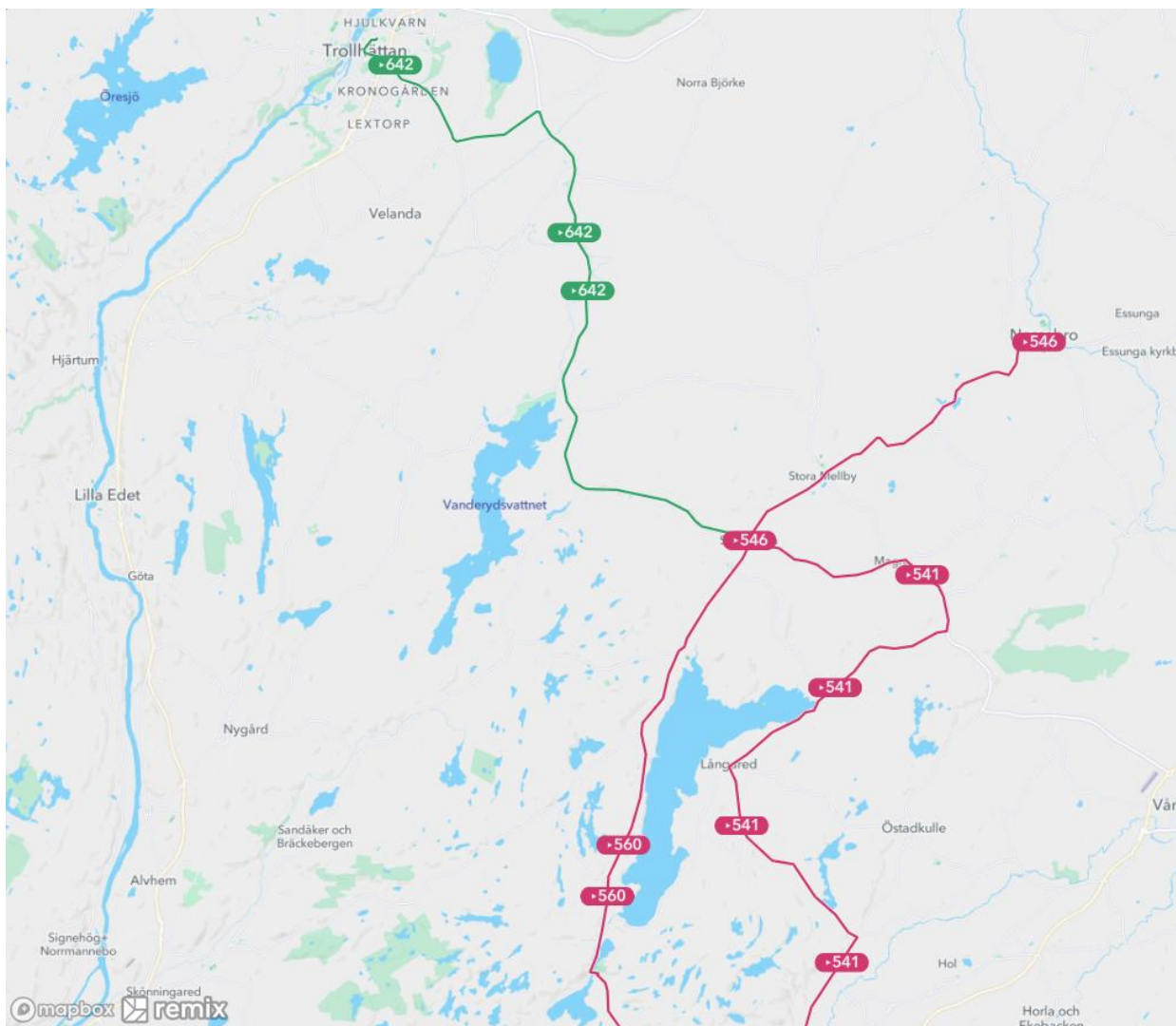
2.1.2 Resande med skolkort i den allmänna kollektivtrafiken

Övriga delar av Västtrafiks kollektivtrafiknät används också i stor utsträckning för grundskoleelevers resor. Även gymnasieelever använder dessa linjer för sina resor.

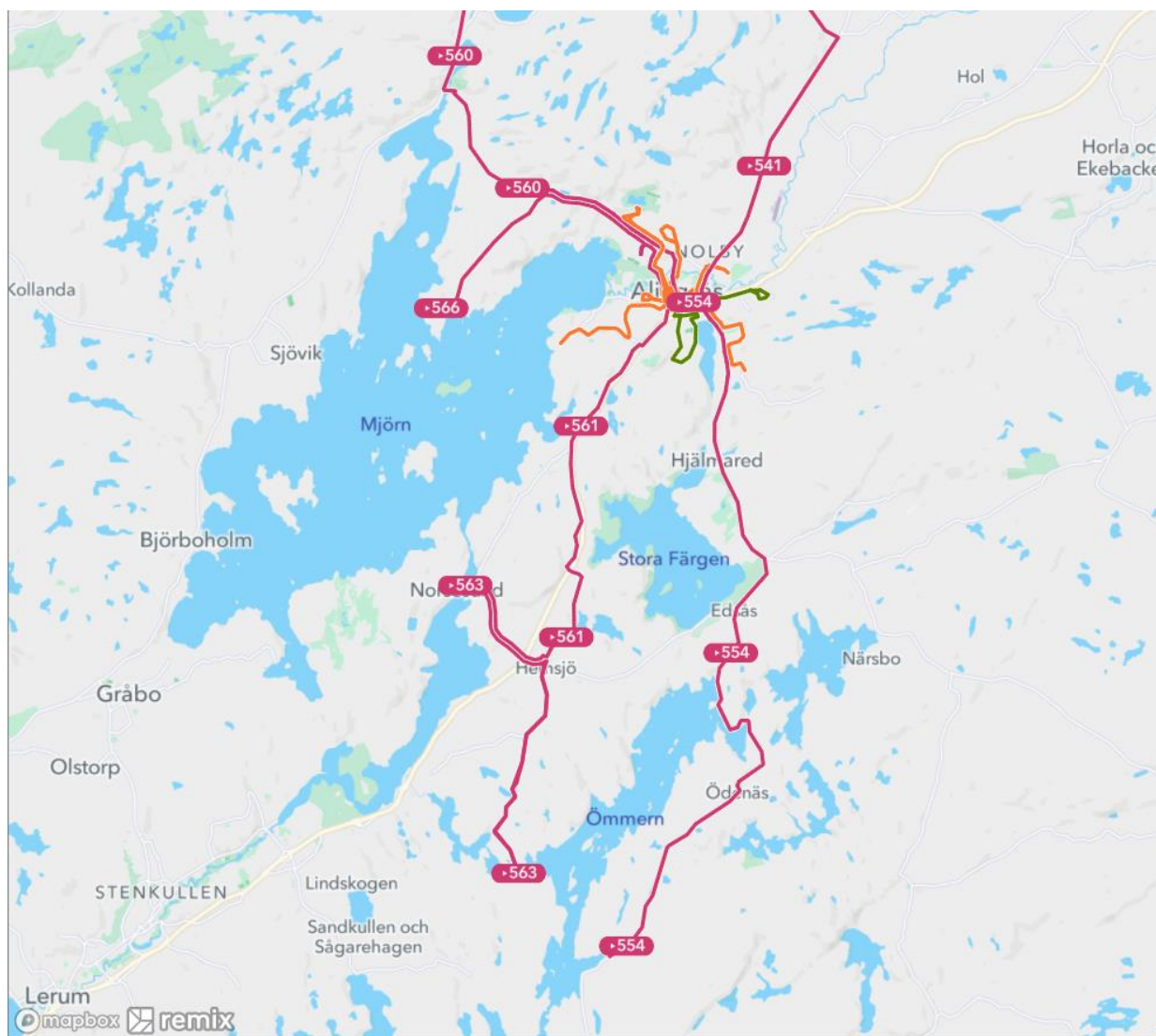
Tidtabellerna för dessa linjer erbjuder goda möjligheter till resor för grundskoleelever och gymnasieelever.

Här nedan beskrivs dels de linjer som nu ses över (*kapitel Fel! Hittar inte referenskölla.*), dels övriga linjer som trafikerar i Alingsås kommun (*kapitel 2.1.2.2*).

2.1.2.1 Övriga linjer i Alingsås kommun



Figur 3. Västtrafiks linjer som ingår i samma trafikavtal som skolskjutslinjerna. Norra delarna.



Figur 4. Västrafiks linjer som ingår i samma trafikavtal som skolskjutslinjerna. Södra delarna inklusive Alingsås tätort.

Linje-nummer	Sträckning	Resor 2019	Andel skolkort (grundskola och gymnasium)	Anmärkning
541	Sollebrunn-Magra-Långared-Alingsås	32 580	51%	
546	Nossebro-Sollebrunn	10 441	23%	
554	Alingsås-Ödenäs-Olofsered	21 511	58%	
560	Sollebrunn-Anten-Alingsås	148 781	42%	
561	Norsesund-Hemsjö-Alingsås	45 294	62%	

563	Norsesund-Hemsjö-Alingsås	15 621	80%	
566	Simmenäs - Alingsås	8 511	72%	
567	Bryngenäs-Torvmossen-Terminal	3 931	28%	Kommunalt tillköp
579	Kristineholm-Terminalen	3 943	12%	
642	Trollhättan-Sollebrunn	16 165	35%	
1	Kvartsgatan-Terminalen-Brogården	141 219	15%	Tätortslinje
2	Ängabo-Terminalen-Bolltorp	43 662	2%	Tätortslinje
3	Talludden-Terminalen-Lasarettet	39 410	9%	Tätortslinje

Tabell 2. I resande med skolkort ingår såväl grundskoleelever som gymnasieelever.

2.1.2.2 Övriga linjer som trafikerar i Alingsås kommun

Utöver de linjer som finns i det nu aktuella avtalet som ska upphandlas med trafikstart i juni 2025 så finns det fler allmänna linjer som trafikeras av Västtrafik.

Linje-nummer	Sträckning	Anmärkning
525	Brobacka – Lerum	Ingår i avtal för Lerum
540	Alingsås – Vårgårda	Ingår i avtal för Vårgårda
543	Herrljunga - Alingsås	Ingår i avtal för Vårgårda
550	Borås – Alingsås	Ingår i avtal för Borås
Tåg	Alingsåspendeln	Ingår i avtal för tåg

2.1.3 Fordon

I dagens avtal ingår skoltrafiken i den allmänna kollektivtrafiken. Detta innebär att fordon samordnas för att på ett effektivt sätt användas på linjerna i avtalet.

3 Vad är viktigt/alternativavgörande för kommunen?

3.1 Synergier

Om kommunen väljer stängd skoltrafik eller att handla upp trafiken själva behöver dessa skolturer brytas ut och trafikera i egna omlopp. Det kommer att innebära att det behövs fler fordon för att kunna bedriva trafiken och därmed ökade fordonskostnader för kommunen (och Västtrafik). Dessutom kommer trafikeringskostnaderna att öka då förarna inte kan samnyttjas med den allmänna trafiken och kommunen därmed får stå för hela förarnas inställelsetid på tre timmar, även om en förare endast kör en tur.

Om kommunen väljer stängd skoltrafik kan det fortfarande finnas viss möjlighet till att samnyttja förare och fordon. Det ställer dock krav på att de fordon som ska samnyttjas är av Västtrafikstandard när det gäller tillgänglighet, drivmedel och utrustning samt att de fordon som inte är det endast får köra skollinjer. Fördelen med att vid stängd skoltrafik snabbare kunna genomföra förändringar minskar i så fall då skoltrafiken ändå behöver planeras ihop med den allmänna trafiken.

3.2 Resenärsperspektivet

Det finns flera skillnader mellan stängd och öppen skoltrafik sett ur resenärsperspektivet. Några saker som är värda att nämna är exempelvis att vid öppen skoltrafik:

- Turerna kan sökas i reseplaneraren vilken också innehåller realtidsinformation. Vid exempelvis större förseningar eller inställda turer kan detta visas i reseplaneraren. Detta underlättar både för föräldrar och skolskjutshandläggare vid störningar.
- Gymnasieelever har möjlighet att åka med dessa skolskjutslinjer.
- I öppen skoltrafik får elever ett skolkort som de kan använda för aktiviteter utanför skolan, vilket inte är fallet i den stängda skoltrafiken.
- Det är möjligt för icke skolskjutsberättigade elever att åka med skolskjutslinjer. De icke skolskjutsberättigade eleverna behöver ha giltig biljett.
- Eftersom linjerna är öppna för allmänheten så kan det finnas en risk att någon enstaka tur blir fullsatt och resenärer kan tvingas stå upp under del av resan. Om detta upprepas så förstärker Västtrafik med flera bussar där det är möjligt.

- Om det av kapacitetsskäl finns anledning att stänga del av skollinjenätet, för att kunna garantera sittplats, är detta möjligt att genomföra under avtalets tid.

Perspektiv att ta hänsyn till när det gäller stängd skoltrafik är att:

- Endast de elever som är planerade att åka med en viss tur kan göra det.
- Gymnasieelever har inte möjlighet att åka med dessa skolskjutslinjer.
- Eftersom förvaltningen vet exakt hur många som är planerade att åka med en viss tur så undviks risken för stående. Om exempelvis förändringar i elevantal gör att en viss tur inte har tillräcklig kapacitet att ta emot samtliga elever så kan ytterligare fordon behövas i avtalet.

3.3 Klimatperspektivet

Som en del i arbetet med att begränsa klimatförändringarna deltar Alingsås kommun i satsningen ”Kommunernas klimatlöften” som Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen har lanserat. Syftet är att alla kommuner i regionen tillsammans ska komma längre i klimatomställningen genom sina lokala löften.

Inför 2022 har alla 49 kommuner i Västra Götaland antagit klimatlöften. Kommunernas klimatlöften är en satsning inom kraftsamlingen Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om som drivs av Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen Västra Götaland. Kommunstyrelsen i respektive kommun har tagit beslut om vilka av de 20 klimatlöften som ska genomföras. Kommunfullmäktige i Alingsås har antagit 11 klimatlöften inför 2022.

Ett av dessa klimatlöften som kommunfullmäktige i Alingsås har antagit att kommunen ställer krav i upphandling för transportdelen i nya avtal. Det innebär att Alingsås kommun ställer miljö- och klimatkrav i alla avtal där transporter upphandlas, exempelvis postleveranser och avfallstransporter. Vi ställer också miljökrav i mer än 50 procent av upphandlingar av varor och tjänster som kräver omfattande transportarbete, exempelvis matleveranser, städ- och kontorsmaterial och parkeringsövervakning. Den nu aktuella upphandlingen ligger inom denna tidsperiod.

Även om kollektivtrafiken inte nämns speciellt med ett klimatlöfte så kan det vara lämpligt att följa det som ett av kommunens klimatlöften säger om krav i samband med upphandling.

4 Sammanfattning och slutsatser

Västtrafiks befintliga avtal för kollektivtrafiken i Alingsås kommun går ut i juni 2025. En viktig förändring jämfört med dagens avtal är att ett antal linjer som idag är allmän kollektivtrafik i regional regi kommer övergå till kommunal skoltrafik. Alingsås kommun behöver därför bestämma om Västtrafik ska genomföra upphandling av ett nytt avtal eller om upphandling av skolskjuts ska ske i egen regi.

Om Västtrafik ska upphandla åt kommunen är nästa fråga ifall denna trafik ska vara öppen eller stängd, det vill säga om även allmänresenärer och gymnasieelever ska kunna åka med skollinjerna. Det finns stora synergieffekter om trafiken kan vara öppen, som till exempel att samma fordon kan användas istället för att speciella skolbussar köps in som bara används en del av dagen.

Om det av kapacitetsskäl finns anledning att stänga del av skollinjenätet är detta möjligt. För- och nackdelar avseende detta kan dock studeras först i ett senare skede.

En öppen skoltrafik skulle också förbättra för allmänresenärerna i Alingsås kommun. De kommer att kunna resa med all Västtrafiks trafik och inte bara de öppna allmänna linjerna, även om skollinjerna kommer att vara anpassade till skolans start- och sluttider.

Sammanfattningsvis ser utredningen flera vinster med att skriva avtal med Västtrafik om att upphandla skoltrafiken samt att denna ska vara öppen.