

Bilaga

Risicanalys beslut om allmän trafikplikt

Upphandling Trafik 2016

2014-10-22

Innehållsförteckning

Risikanalys allmän trafikplikt Trafik 2016	3
1. Bakgrund.....	3
2. Trafik av kommersiellt intresse	4
3. Analys	5
3.1 Stenungsund – Göteborg.....	5
3.1.1 Hur påverkas resandet.....	5
3.1.2 Hur påverkas miljömålen.....	5
3.1.3 Hur påverkas tillgängligheten	6
3.1.4 Hur påverkas kundnöjdheten	6
3.1.5 Sammanfattning	6
3.2 Torp – Göteborg.....	7
3.2.1 Hur påverkas resandet.....	7
3.2.2 Hur påverkas miljömålen.....	8
3.2.3 Hur påverkas tillgängligheten	8
3.2.4 Hur påverkas kundnöjdheten	8
3.2.5 Sammanfattning	8
4. Resultat och förslag till rekommendation	10

Risakanalys allmän trafikplikt Trafik 2016

1. Bakgrund

I samband med de samråd inför upphandling av Trafik 2016 som Västtrafik genomförde meddelade ett trafikföretag intresse av att köra delar av den aktuella trafiken kommersiellt i egen regi.

Västtrafik skall på uppdrag från Kollektivtrafikmyndigheten analysera föreslagen kommersiell trafik och hur de sammantagna effekterna av den kommersiella trafiken tillsammans med den upphandlade trafiken bidrar till att uppfylla målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Analysen ska särskilt belysa hur måluppfyllelsen påverkas vid ett aktivt avstående av trafikpliktsbeslut för hela eller delar av trafiken. Bedömningen kommer ske för den sammantagna effekten av kommersiell och upphandlad trafik, med ett särskilt beaktande av kriterierna resandet, miljön, tillgängligheten och kundnöjdheten enligt nedan:

- Hur påverkas resandet
- Hur påverkas miljömålen
- Hur påverkas tillgängligheten
- Hur påverkas kundnöjdheten

För varje kriterium ska utöver måluppfyllelse även en bedömning av effekter på resursåtgång, resursutnyttjande och ekonomi för den allmänna trafiken göras. Särskilt ska beaktas hur samordning med andra samhällsbetalda tjänster, såsom skolskjutsar påverkas.

2. Trafik av kommersiellt intresse

Efter ett antal genomförda samråd, initialt med sexton trafikföretag, under en ettårsperiod kvarstod slutligen i juni 2014 ett trafikföretag som fortsatt var intresserat av att bedriva delar av trafiken kommersiellt i egen regi.

Västtrafik ombad företaget att komma med någon form av trafikeringsupplägg för att möjliggöra analysen om hur trafiken skulle bidra till att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Efter sommaren återkom trafikföretaget med övergripande bild av hur de avsåg att bedriva trafiken:

”När det gäller Stenungsund – Göteborg ett upplägg likt dagens trafik

När det gäller Torp (Uddevalla) – Göteborg har vi tittat på ett upplägg med halvtimmetrafik något förtätad under peaktid.”

Trafikföretaget aviserade samtidigt att man bl a av konkurrenssynpunkt inte kunde lämna mer specificerade uppgifter och att detta inte var en utfästelse för att man skulle starta trafiken.

Efterföljande analys utgår således ifrån det av trafikföretaget presenterade trafikeringsförslaget:

- Stenungsund – Göteborg i ett upplägg som motsvarar dagens trafik. Vilket innebär följande:
 - Kvartrastrafik måndag – fredag 05:00-08:30 och 14:00-18:00
 - Halvtimmetrafik måndag – fredag 04:30-05:00, 08:30-14:00 och 18:00-23:00
 - Tre natturer natt mot lördag
 - Timmetrafik lördagar 06:00-08:00 och 22:00-02:00
 - Halvtimmetrafik lördagar 08:30-22:00
 - Timmetrafik söndagar 06:00-09:00
 - Halvtimmetrafik söndagar 09:00-21:30

Trafikeringen förutsätts ske enligt nuvarande linjesträckning då trafikföretaget aviserat att de är intresserade av att teckna avtal med kommunerna om t ex skolresor.

- Torp–Göteborg i ett upplägg med halvtimmetrafik, något förtätad under högtrafikstid. Trafikeringen förutsetts ske som direktbussar på E6, med på- och avstigningsmöjlighet på motorvägshållplatsen Kungälvsmotet.

Idag trafikeras i den upphandlade trafiken på sträckan Torp till Göteborg med 23 direkter mellan kl. 06:00 och 21:30 måndag-fredag.

Motsvarande trafikering från Göteborg är 19 turer mellan 07:00 och 22:00. Därtill tillkommer trafik som innebär byten mot tåg eller buss i Uddevalla och i Ljungskile.

3. Analys

3.1 Stenungsund – Göteborg

3.1.1 *Hur påverkas resandet*

Den av trafikföretaget föreslagna trafiken innebär att utbudet och restider för dagens resenärer på Stenungsundsexpressen är oförändrat. Dock förekommer på större delen av sträckningen idag annan trafik som försörjer delsträckor och målpunkter vid sidan av stråket. Ett avstående av allmän trafikplikt på stråket skulle innebära att ingen parallell upphandlad trafik skulle kunna bedrivas när stråket trafikeras av kommersiell trafik. Detta innebär en kraftigt negativ påverkan de totala resmöjligheterna och trafikförsörjningen.

Längs linjesträckning utgörs en del (15 %) av resandet av resor med skolkort inom och mellan kommunerna som kräver samordning med annan skoltrafik. Trafikeringsförslaget avser enbart skol- och gymnasieresor på Stenungsundsexpressen vilket kan försvåra samordningen och i förlängningen även fördyra trafiken.

När det gäller att täcka dagens resandevolymer och även ett ökat resande så bedöms förslaget vara neutralt i förhållande till den upphandlade trafiken.

Avseende prissättningen mot kund i den föreslagna trafiken så kommer trafikeringen med tåg på Bohusbanan för de längre relationerna innebära att för frekventa resenärer med periodkort blir kostnaden neutral. För resenärer som reser mer sällan och betalar sin resa per gång kan den kommersiella trafiken innebära en något lägre kostnad, framförallt på icke kapacitetskrävande turer. Dagens priser i den upphandlade trafiken för relationen Stenungsund – Göteborg är för en vuxen 93 kr med enkelbiljett och 73 kr med kontoladdning. Andelen resor som gjordes med kontoladdning eller enkelbiljetter i trafiken var 2013 ca 30 %.

Med utgångspunkt från det presenterade trafikeringsförslaget bedöms inte detta leda till frigörande av resurser då dessa går åt till att säkerställa den lokala trafikförsörjningen på alternativa linjesträckningar.

3.1.2 *Hur påverkas miljömålen*

I Trafikförsörjningsprogrammet och Kollektivtrafikmyndighetens miljö- och klimatstrategin anges mål om att kollektivtrafikens miljöpåverkan ska minska, till exempel genom att:

- Påverka människors val av färdmedel till fördel för fler resor med kollektivtrafik, gång eller cykel.
- Fasa ut fossila bränslen successivt
- Göra kollektivtrafiken mer energieffektiv.
- Minska utsläppen av partiklar och kväveoxider
- Minska bullret

Dessa mål är högre än gällande lagkrav. För den kommersiella trafiken gäller lagkraven samt de krav som finns för miljözonen i Göteborg.

Trafikeringsförslaget innehåller inga uppgifter om vilka miljöprestanda som erbjuds varför det bedöms att lagkrav och lokala föreskrifter gäller

Det presenterade trafikeringsförslaget innebär således viss negativ påverkan på uppfyllandet av miljömålen.

3.1.3 Hur påverkas tillgängligheten

I Trafikförsörjningsprogrammet anges mål om tillgänglighet för kollektivtrafiken:

- Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärgruppers behov. Det ska finnas ett utpekad kollektivtrafiknät som är tillgänglighetsanpassat för att möjliggöra hela resan.

Trafikföretaget har förklarat att de avser att erbjuda en tillgänglighet motsvarande den upphandlade trafiken, men har inte samma resurser som Västtrafik/Kollektivtrafikmyndigheten att påverka tillgängligheten i den omgivande infrastrukturen.

Den föreslagna kommersiella trafiken bedöms bidra till att uppnå Trafikförsörjningsprogrammets tillgänglighetsmål motsvarande den upphandlade trafiken.

3.1.4 Hur påverkas kundnöjdheten

I Trafikförsörjningsprogrammet anges mål för kundnöjdheten i kollektivtrafiken:

- Minst 85 – 90 procent ska vara nöjda med kollektivtrafiken 2025

Trafikföretaget erbjuder i sitt förslag till kommersiell trafik ett motsvarande utbud som dagens trafik och men har inte presenterat på vilket sätt man avser arbeta med profileringen av trafiken.

Förslaget innebär alltså inga förbättringar av utbud eller produkt varför den kommersiella trafiken inte bedöms påverka kundnöjdheten mer än den upphandlade trafiken.

3.1.5 Sammanfattning

Den övergripande beskrivningen av den tänkta kommersiella trafiken innebär svårigheter att göra en monetär analys för att bedöma påverkan på måluppfyllnaden för kollektivtrafiken.

Den mest positiva effekten kan förväntas bli för de resenärer som betalar sin resa i någon form av enkelbiljett då dessa kan förväntas bli billigare.

Avseende kundnöjdhet och tillgänglighet bedöms den föreslagna kommersiella trafiken bidra i lika stor utsträckning som den upphandlade för att uppnå målen,

Stenungsundsexpressen är i dag en del av ett integrerat system av trafik i samt till och från stråket där de olika linjerna och trafikslagen är beroende av varandra. En

kommersiell trafik som förutsätter ett beslut om avstående av trafikpliktsbeslut försvårar och fördyrar den totala trafikförsörjningen för området.

Trafikföretagets deklARATION, att deras trafikeringförslag inte är en utfästelse för att man skulle starta trafiken, är en försvårande omständighet för ett beslut om avstående av allmän trafikplikt då trafikföretaget gjorde denna deklARATION utan anmaning från Västtrafik.

Den föreslagna kommersiella trafikens bidrag till den totala måluppfyllnaden enligt trafikförsörjningsprogrammet, i enlighet med kriterierna för allmän trafikplikt, bedöms vara negativ i förhållande till enbart upphandlad trafik.

3.2 Torp – Göteborg

3.2.1 Hur påverkas resandet

Förslaget till kommersiell trafik på stråket Torp till Göteborg anges till halvtimmestrafik som är något förtätad i högttrafik. Däremot anges inte vilka trafikertingstider som man avser bedriva trafiken varför en bedömning av trafikförsörjningen på kvällar och helger är svår att göra.

På stråket förekommer idag kommersiell interregional/internationell expressbusstrafik som kan utgöra ett komplement till den föreslagna trafiken. Dess huvudsakliga syfte är trafikering utanför stråket varför trafikeringen i stråket huvudsakligen sker på mindre attraktiva tider.

Linje 841, 871 och 731 trafikerar idag utöver sträckningen Torp - Göteborg följande reserelationer till/från Torp Lysekil (841), Strömstad (871) och Bengtsfors (731). Vid ett förverkligande av kommersiell trafik behöver dessa relationer ses över och eventuellt förstärkas. Sommartid trafikerar även linje 861 Smögen – Göteborg stråket.

Upphandlad busstrafik finns även på sträckan Uddevalla – Göteborg, linje 820, men då den trafikerar lokalt mellan Uddevalla och Ljungskile och därefter trafikerar E6 utan av- och påstigning innan Kungälvsmotet utgör den inte en direkt konkurrens till det föreslagna trafikeringssupplägget.

Bedömningen är att det föreslagna trafikeringssupplägget erbjuder ett utbud motsvarande dagens trafikering med upphandlad trafik på relationen Torp till Göteborg. Om trafikeringen mellan Torp och Göteborg utförs i kommersiell regi bedöms 2-4 bussar kunna frigöras för lokal trafikering och anslutningsresor i Bohuslän. Detta är en effekt av att bussarna inte låses för resor till/från Göteborg utan blir kvar i hemområdet.

På linjerna 841, 871 och 731, som idag trafikerar sträckan görs 53 % av resorna av resenärer som betalat med någon form av enkelbiljet. Priset för en enkelbiljett i dagens trafik är 120 kr och för en enkelresa med kontoladdning är 93 kr. Västtrafiks periodkort för reserelationen kostar idag 1595 kr/30 dagar och med 20 resdagar tur och retur blir kostnaden 40 kr/resa. Periodkortet berättigar dock till övergångs- och anslutningsresor i övrig Västtrafik trafik vilket ger en snittintäkt på ca 30 kr/periodkortsresa. Snittintäkten (= kostnaden för resenären) för en resa

mellan Torp och Göteborg är således i den upphandlade trafiken 65 – 70 kr. Motsvarande resa kostar idag med kommersiell expressbusstrafik på sträckan Torp-Göteborg 69 – 79 kronor. Bedömningen är att sammantaget för samtliga resenärer så kommer priset för resan att bli i paritet med dagens pris i den upphandlade trafiken under förutsättning att anslutnings- och övergångsresor kan inbegripas.

När det gäller att täcka dagens resandevolymer och även möta ett ökat resande så bedöms förslaget vara neutralt i förhållande till den upphandlade trafiken.

I trafikeringsförslaget trafikeras enbart sträckan Torp till Göteborg vilket innebär ökat antal byten för resenärerna då direktresorna från Lysekil resp. Strömstad och Bengtsfors försvinner.

Då trafikeringen ska ske på motsvarande sätt som idag bedöms inte restiderna förändras på stråket men kan bli längre för hela resan p.g.a. byten.

3.2.2 Hur påverkas miljömålen

Trafikeringsförslaget innehåller inga uppgifter om vilka miljöprestanda som erbjuds varför det bedöms att lagkrav och lokala föreskrifter gäller.

Det presenterade trafikeringsförslaget innebär således viss sammantagen negativ påverkan på uppfyllandet av miljömålen i förhållande till om det enbart bedrivs upphandlad trafik på stråket.

3.2.3 Hur påverkas tillgängligheten

Trafikföretaget har förklarat att de avser att erbjuda en tillgänglighet motsvarande den upphandlade trafiken, men anger att de inte har samma resurser som Västtrafik/Kollektivtrafikmyndigheten att påverka tillgängligheten i den omgivande infrastrukturen.

Den föreslagna kommersiella trafiken bedöms bidra till att uppnå Trafikförsörjningsprogrammets tillgänglighetsmål i paritet med den upphandlade trafiken.

3.2.4 Hur påverkas kundnöjdheten

Trafikföretaget erbjuder i sitt förslag till kommersiell trafik ett motsvarande utbud som dagens trafik och men har inte presenterat på vilket sätt man avser arbeta med profileringen av trafiken.

Förslaget innebär alltså inga förbättringar av utbud eller produkt men innebär däremot fler byten för resenärerna. Detta medför risk för viss negativ påverkan på möjligheten att uppnå kundnöjdhetsmålen i trafikförsörjningsprogrammet.

3.2.5 Sammanfattning

Trafikeringsförslaget är presenterad på en övergripande nivå som gör det svårt att bedöma det totala trafikutbudet och resursåtgången. Bristen på mer detaljerade

uppgifter försvårar att göra en kalkyl för att kunna bedöma de ekonomiska effekterna.

Den mest positiva effekten förväntas bli ett frigörande av resurser i form av bussar som inte behövs för att trafikera Göteborg. Dessa frigjorda resurser och medel bedöms åtgå till att utveckla lokalt anslutande trafik samt för att säkerställa anslutnings- och övergångsresor utan negativ påverkan för resenärerna.

För den sammantagna effekten för måluppfyllnad avseende tillgänglighetsmålen bedöms den föreslagna kommersiella trafiken bidra till i lika stor utsträckning som den upphandlade trafiken.

Vad gäller uppfyllnad av målen för miljö och kundnöjdhet så blir den sammantagna effekten negativ i förhållande till enbart upphandlad trafik i enlighet vad som anges ovan.

Trafikföretagets ensidiga deklARATION, att deras trafikeringsförslag inte är en utfästelse för att man skulle starta trafiken, är en försvårande omständighet för ett beslut om avstående av allmän trafikplikt. Ett förverkligande av kommersiell trafik i den omfattningen som förslaget bedöms till innebär en ansenlig investering som kräver ekonomisk uthållighet. Trafikföretagets deklARATION indikerar på osäkerhet kring den ekonomiska uthålligheten och innebär en stor risk för att trafikförsörjning på längre sikt inte kan uppnås.

I det fall myndigheten beslutar att avstå från allmän trafikplikt och det kommersiella alternativet förverkligas men upphör, åvilar det Västtrafik att säkerställa trafikförsörjningen. Detta kan t ex lösas genom direktupphandling för kortare period, utökad anslutningstrafik till parallell trafik, såsom tågtrafik. En omfördelning av resurser kan också bli aktuell vilket kan medföra försämrad servicenivå och trafikförsörjning i annan trafik. Oavsett vilka åtgärder som vidtas innebär dessa ansenliga merkostnader som drabbar resenärerna och den långsiktiga trafikförsörjningen.

Den föreslagna kommersiella trafikens bidrag till den totala måluppfyllnaden enligt trafikförsörjningsprogrammet, i enlighet med kriterierna för allmän trafikplikt, bedöms som i det närmaste likvärdig med enbart upphandlad trafik.

Svårigheten att kalkylera och bedöma de enskilda riskerna på grund av trafikeringsförslagets övergripande nivå samt risken för att inte långsiktigt kunna säkerställa trafikförsörjningen är de faktorer som därmed blir avgörande för Västtrafiks rekommendation.

4. Resultat och förslag till rekommendation

Ovanstående analyser av trafikeringsförslagen för kommersiell trafik på sträckorna Stenungsund-Göteborg samt Torp-Göteborg resulterar i följande förslag till rekommendation.

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten bör besluta om allmän trafikplikt på

- Sträckan Stenungsund- Göteborg samt
- Sträckan Torp-Göteborg

Göteborg 2014-10-22

Matti Lahtinen