

Kommersiell trafik, när är det lämpligt att avstå från beslut om Allmän trafikplikt

Kollektivtrafikens Avtalskommittés årskonferens
2015-03-04

Leif Magnusson

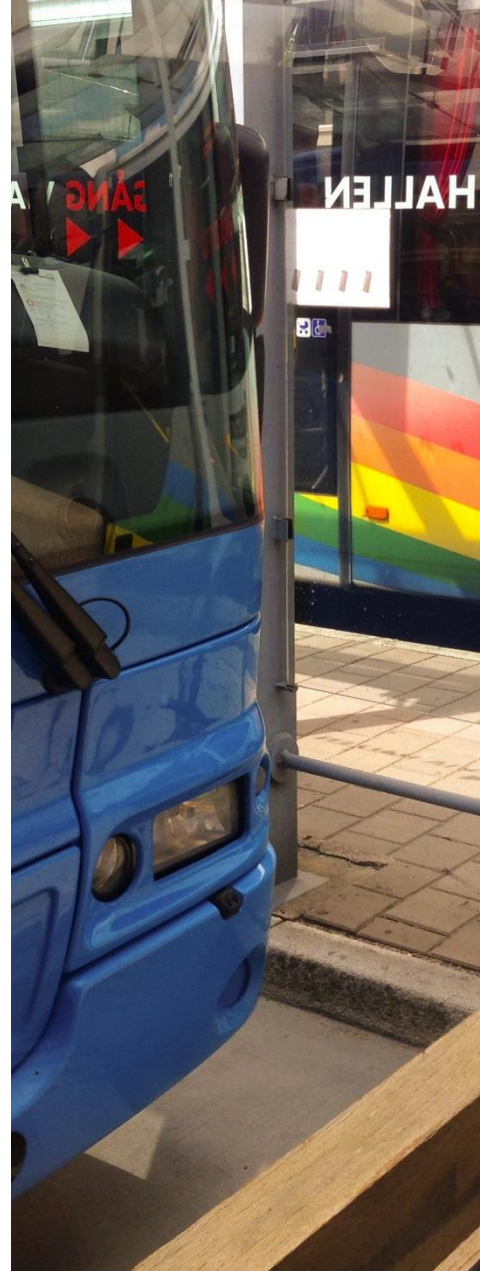
Matti Lahtinen



Bakgrund - Allmän trafikplikt

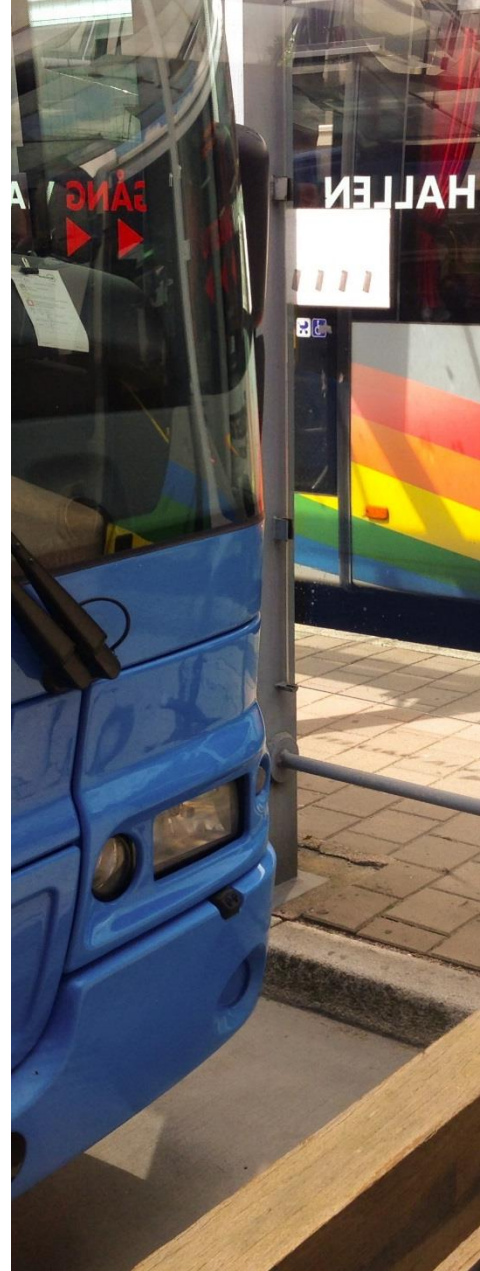
Allmän trafikplikt enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik:

- krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer
 - för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse
 - som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av
-
- Kollektivtrafiklag 1/1 2012



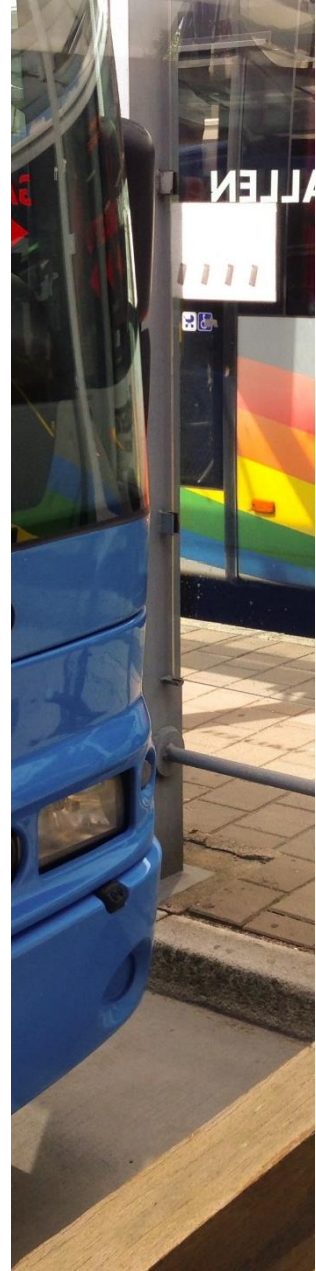
Krav för trafikplikt

- Beslut om allmän trafikplikt ska kunna härledas ur trafikförsörjningsprogrammet
- Kollektivtrafikmyndigheten kan ta beslut att avstå trafikplikt, vilket innebär att trafiken inte handlas upp



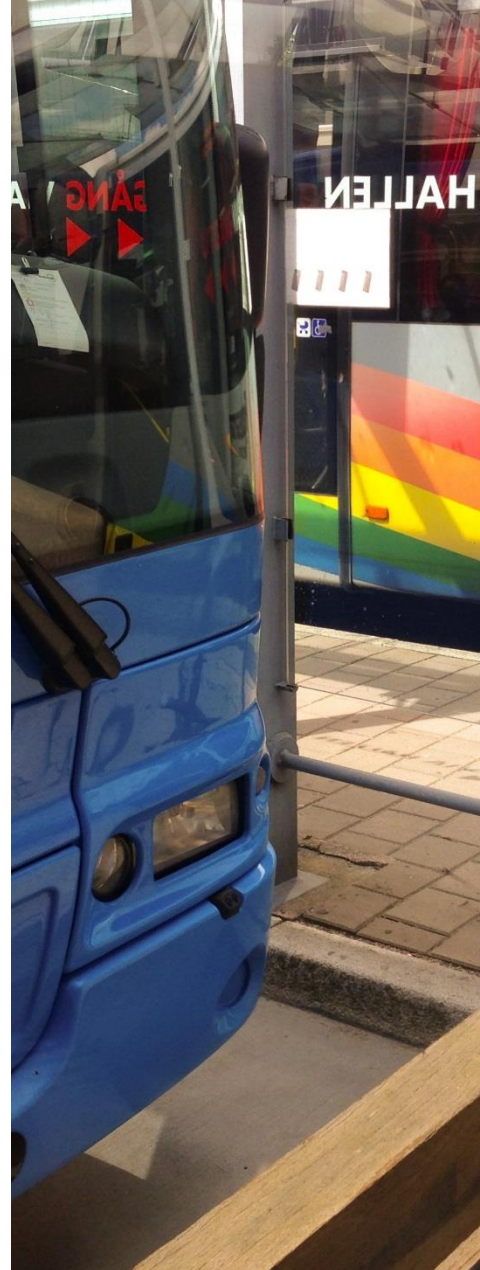
Frågeställningar

- Under vilka förutsättningar ska RKM avstå beslut om trafikplikt?
- Under vilka förutsättningar ska RKM besluta om trafikplikt?
- Vad saknas för att ett ökat marknadstillträde och kommersiell trafik skall kunna bidra till en ökad uppfyllelse av målen i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram?



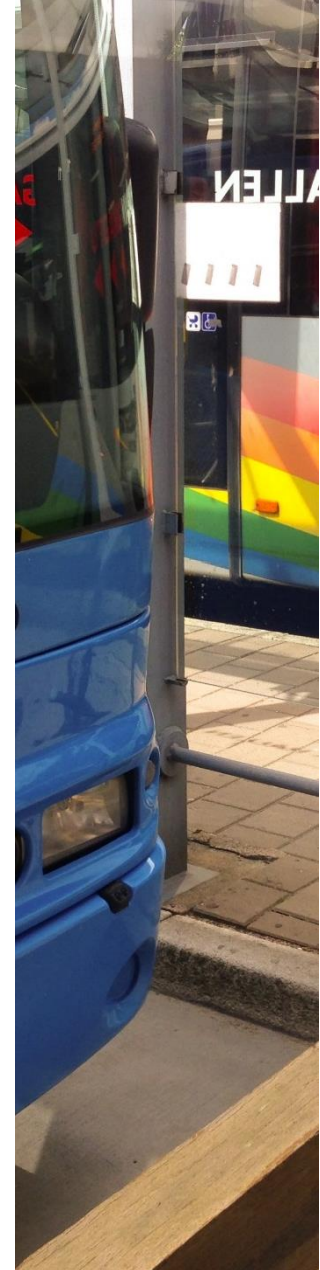
Kriterier

- För beslut om avstående av allmän trafikplikt ska RKM säkerställa att även den kommersiella trafiken **bidrar till att målen i trafikförsörjningsprogrammet uppfylls**
- Västtrafik har i uppdrag att som underlag för sin rekommendation göra en **riskanalys** och bedömning av **hur målen i trafikförsörjningsprogrammet uppfylls**



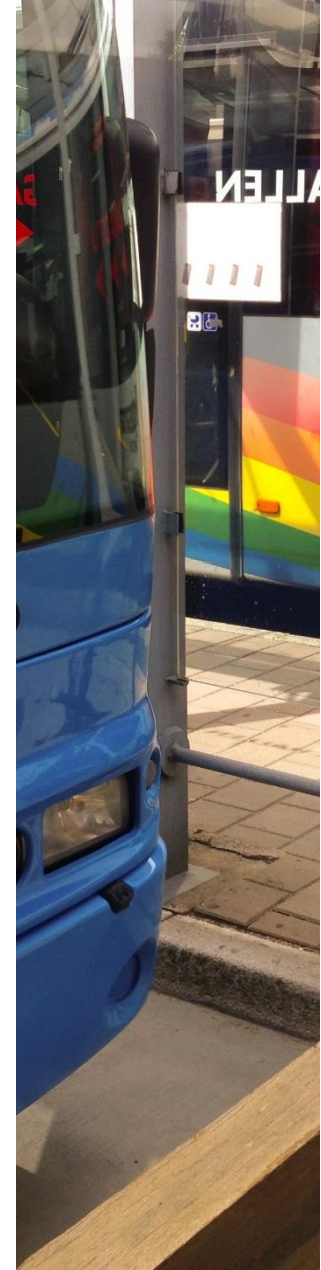
Kriterier

- Västtrafik och Trafikföretag efterlyste tydligare riktlinjer för kriterier för trafikpliktsbeslut
- Utgått från
 - kollektivtrafiklagen
 - trafikförsörjningsprogrammet
 - det nationella branschgemensamma samarbetet kring avtalsprocesser
- RKM har tillsammans med Västtrafik i utredningen arbetat fram förslag till kriterier för trafikpliktsbeslut.



Roller

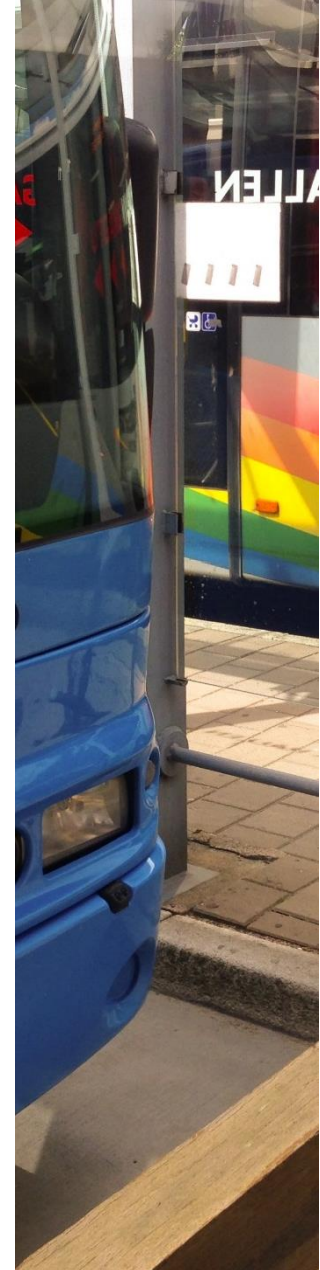
- Tydliga roller och ansvar:
 - RKM myndighetsutövande – besluta om allmän trafikplikt
 - Västtrafik förverkliga trafiken – analysera och rekommendera
 - Trafikföretaget utföra trafiken – initiera behov av kommersiell trafik



Process – vad händer

Flerårig process

- Trafikförsörjningsprogram – marknadsanalys och samråd.
- Flerårig upphandlingsplan och initial analys
- Samråd inför upphandling i flera steg
- Förslag till kommersiell trafik
- Kriterieanalys
- Rekommendation
- Beslut



Trafikförsörjningsprogram

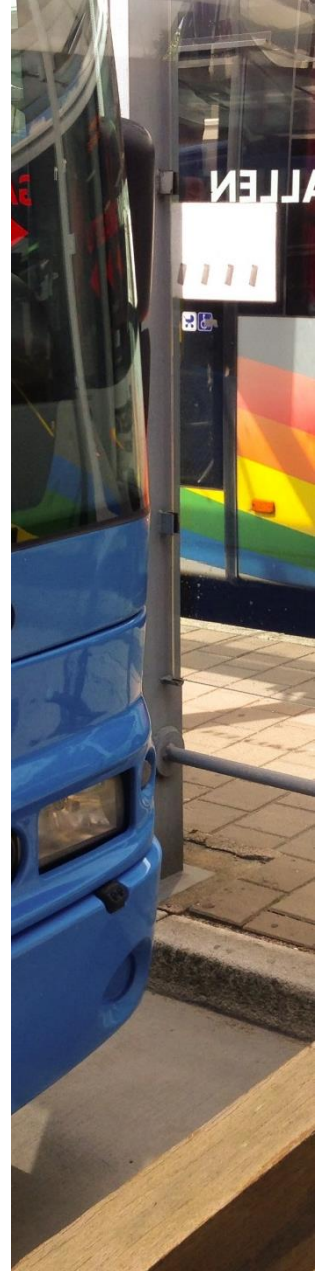
Vart fjärde år

Marknadsanalys

Upphandlingsplan

Samråd

Remiss



Upphandlingsplan

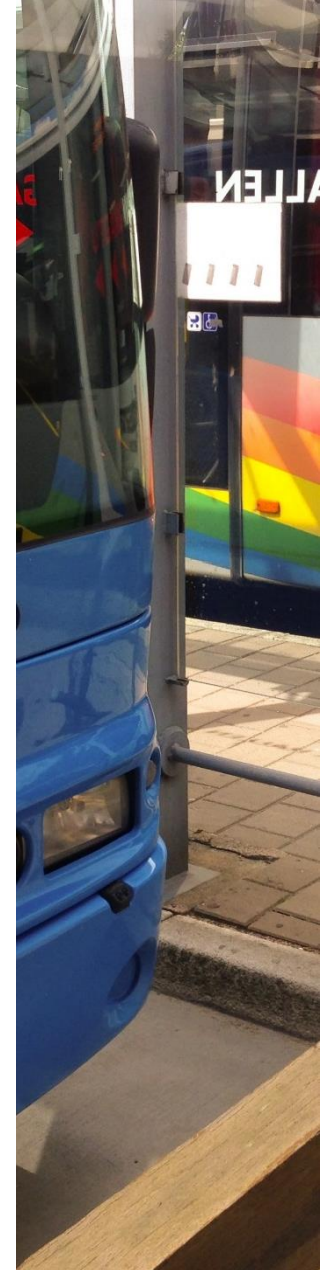
Ca 60 trafikavtal

Upphandlingsplan preliminär fyra/fem år

Upphandlingsplan fastställd två år

Utredningar

Initial analys om potentiell kommersiell trafik utifrån tre grundläggande principer

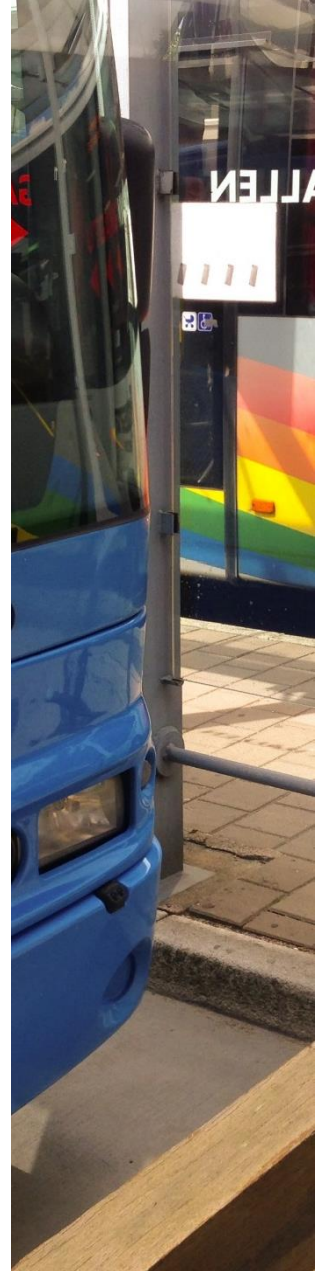


Tre grundläggande principer

Betalningsvilja hos resenärerna att betala hela kostnaden för den nyttjade tjänsten

Kommersiell trafik baseras helt på kommersiella grunder och förutsätter **inga subventioner** från samhället.

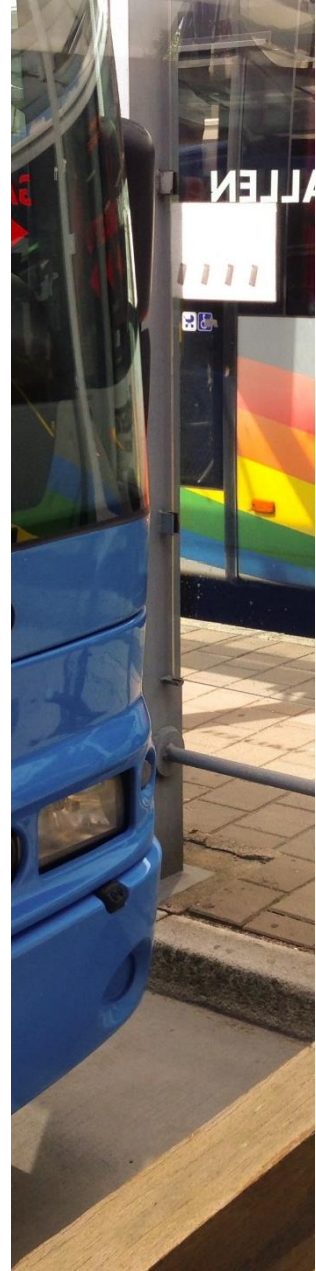
Det finns någon som är beredd att investera i trafiken och utsätta sig för **full konkurrens** och marknadens nycker



Samråd inför upphandling

- Gemensamt samråd – information från Beställare
- Enskilda samråd – dialog kring förutsättningar för kommersiell trafik och eventuell upphandling
- (Skriftlig kommunikation)
- Fördjupade samråd – fördjupad dialog kring förutsättningar för kommersiell trafik

- SIU eller SOVSU



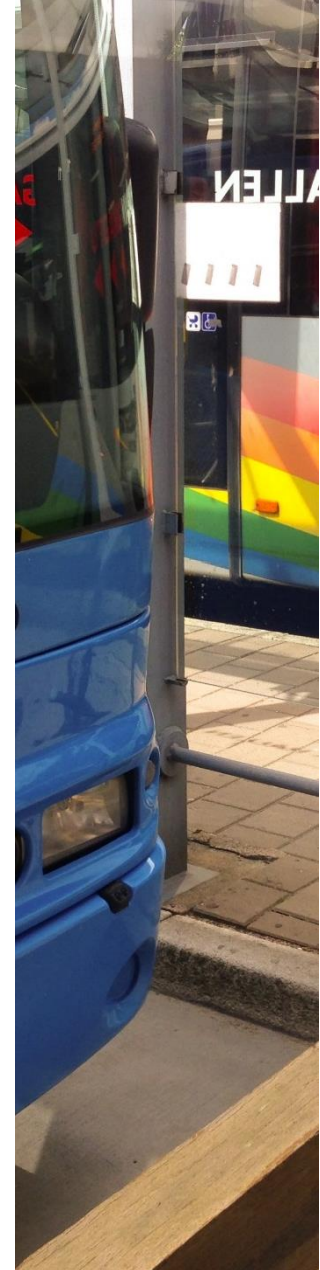
Förslag till kommersiell trafik

- I samband med fördjupade samråd ges trafikföretaget möjlighet att presentera övergripande förslag till trafikering för att underlätta kriterieanalysen



Kriterieanalys

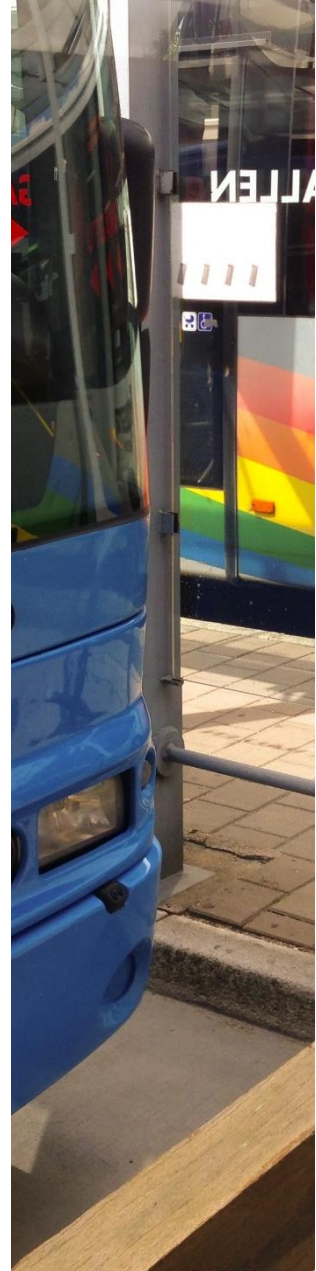
- Genomförs av Västtrafik
- Bilaga till rekommendation
- Bilaga till beslut
- Föreslagen kommersiell trafik analyseras efter **sammantagna effekter** av kommersiell och upphandlad trafik. Måluppfyllelse mot TFP.
- RKM kan inte ställa **krav** på kommersiell trafik att uppnå samma enskilda mål som den upphandlade trafiken.



Kriterieanalys

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

Hur måluppfyllelsen påverkas vid ett aktivt avstående av trafikpliktsbeslut för hela eller delar av trafiken.



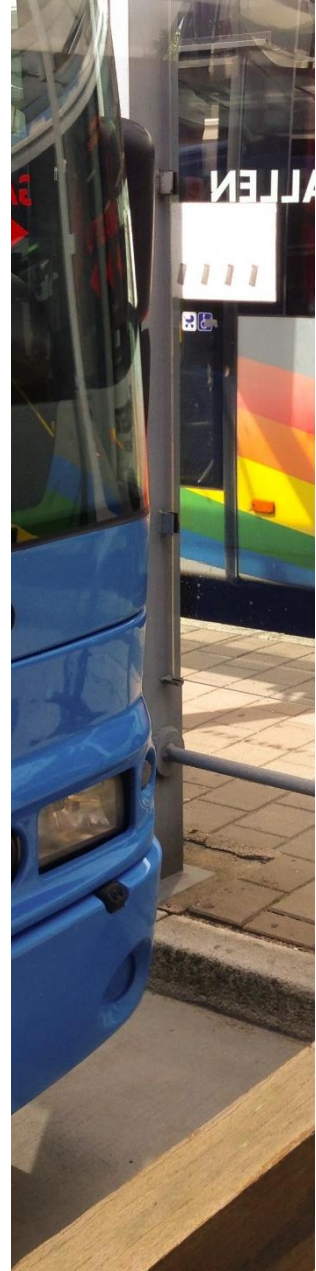
Kriterieanalys

- Bedömningen görs för den sammantagna effekten av kommersiell och upphandlad trafik
- Särskilt beaktas hur samordning med andra samhällsbetalda tjänster påverkas
- För varje kriterium ska utöver måluppfyllelse även en bedömning av effekter för den allmänna trafiken göras avseende:
 - resursåtgång,
 - resursutnyttjande och
 - ekonomi.



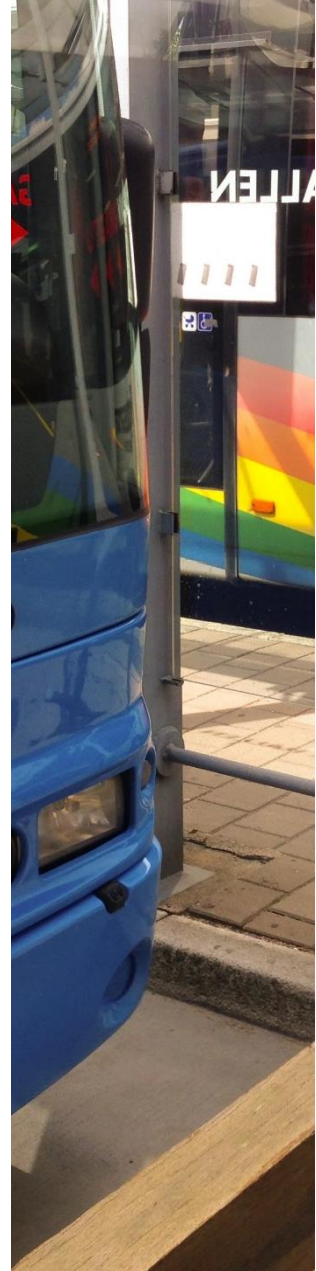
Kriterieanalys - resandet

- Hur påverkas resandet och resenären, uttryckt i
 - resandevolym
 - resandeutveckling
 - förändring av restider
 - förändring av priser
 - förändring av utbud



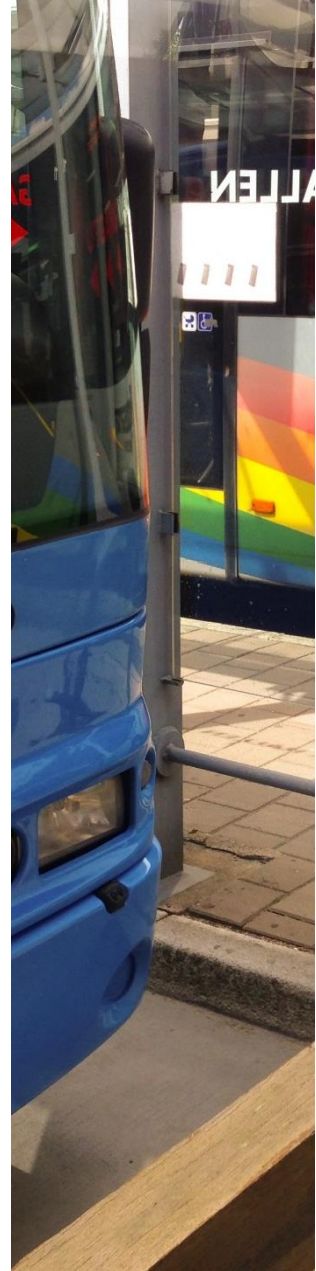
Kriterieanalys - miljömål

- 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



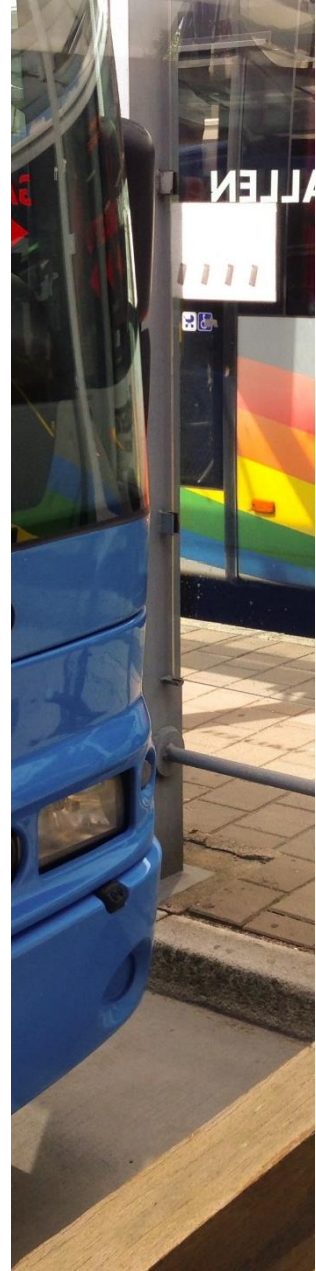
Kriterieanalys - tillgänglighet

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



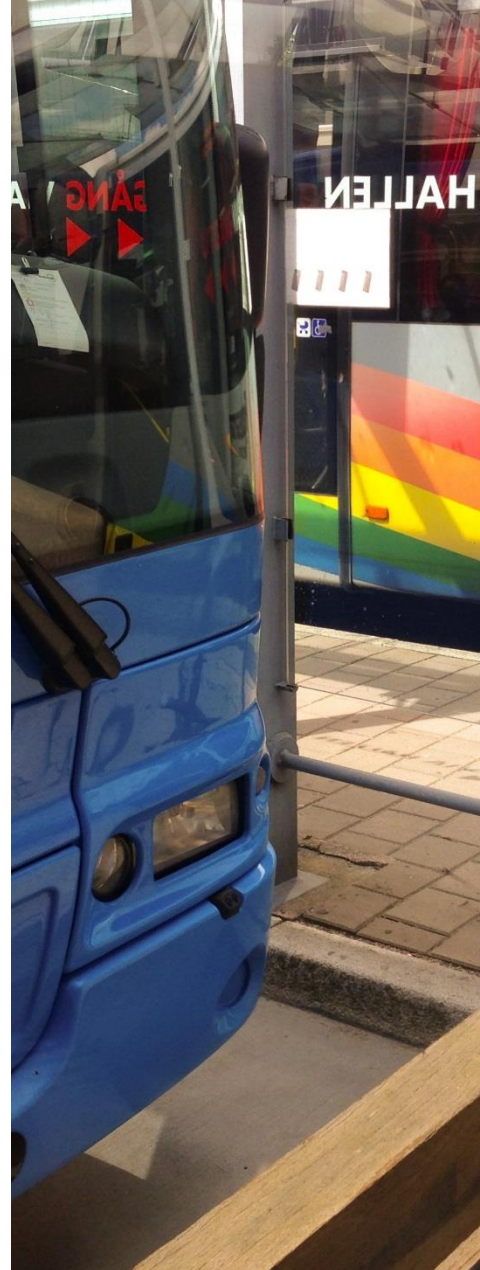
Kriterieanalys - kundnöjdhet

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



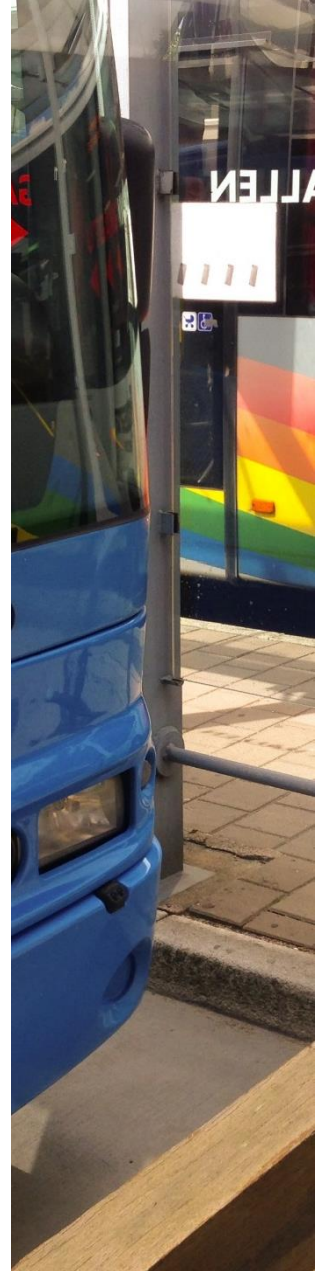
Kriterieanalys

- Allmän trafikplikt kan beslutas för olika delar av trafiken, förutom för ett stråk kan beslut även tas för del av dygn eller del av vecka
- Vid rekommendation om avstående av trafikplikt, ska riskanalysen även innehålla en plan för hur trafikförsörjningen ska säkerställas om den kommersiella trafiken upphör



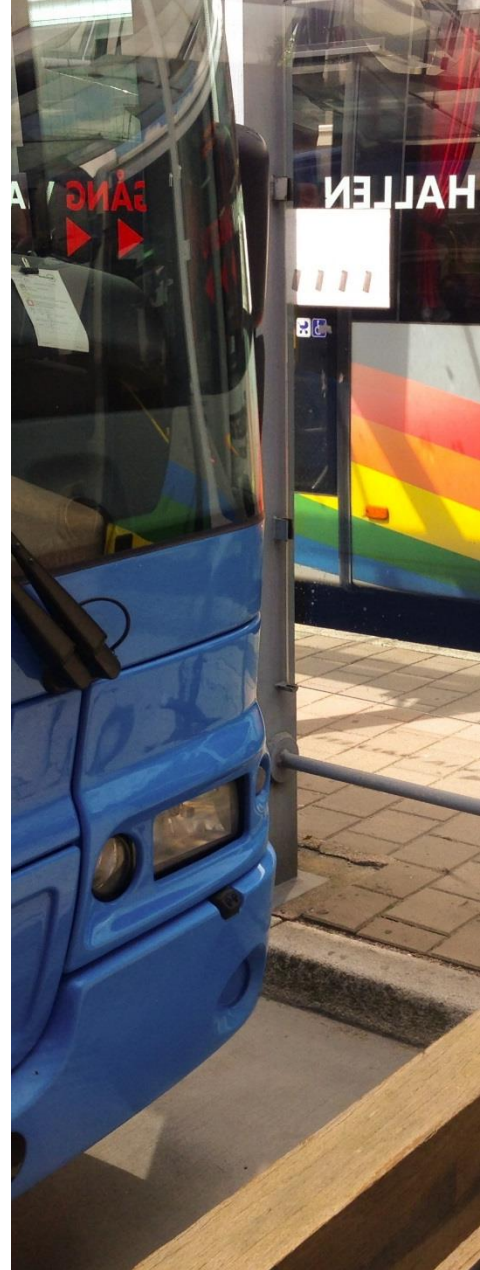
Efter analysen

- Västtrafik tjänstemannarekommendation avseende trafikpliktsbeslut
- Rekommendation beslutas i Västtrafiks styrelse
- Bereds hos Kollektivtrafiksekretariatet
- Beslut om avstående av allmän trafikplikt eller beslut om allmän trafikplikt i Kollektivtrafiknämnden



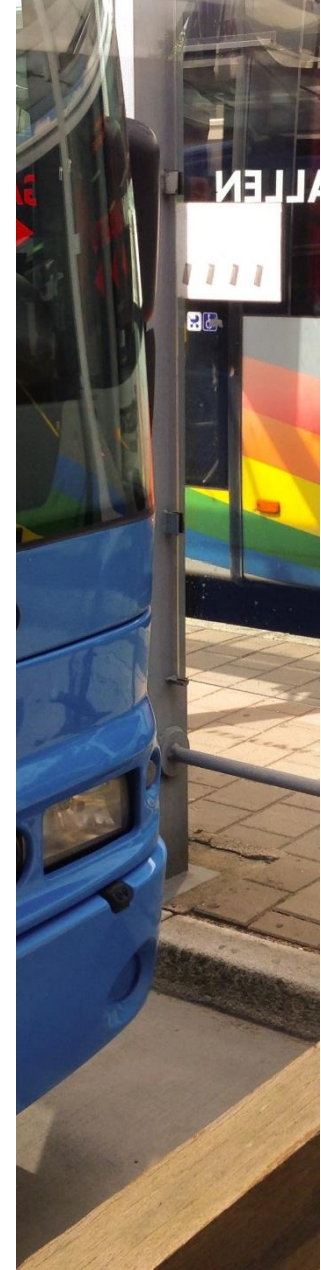
Beslut

Om kollektivtrafikmyndigheten bedömer att trafikförsörjningsprogrammets ambitioner och mål kan uppfyllas utan att det behöver upprättas avtal med en trafikutövare, så ska myndigheten **ta beslut** om att avstå allmän trafikplikt.

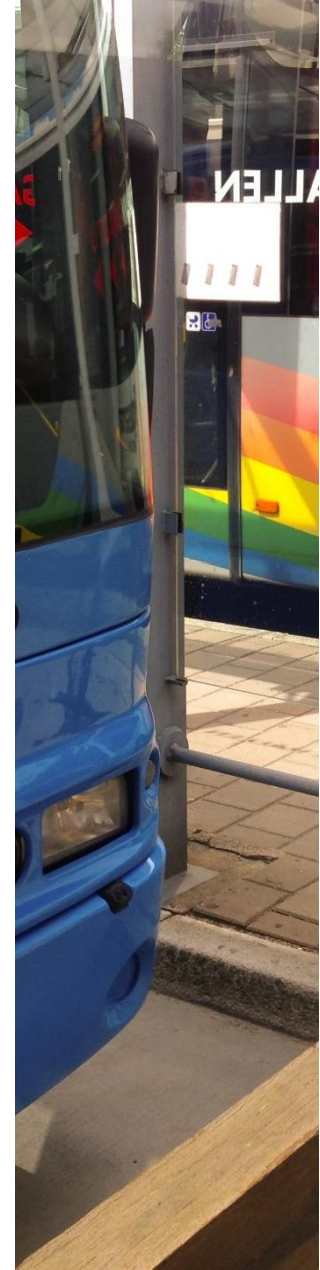


Kommersiellt tillträde till terminaler och bytespunkter

- Samverkansprojekt
 - RKM Västra Götaland
 - Västtrafik
 - Sveriges Bussföretag
 - Göteborgs stad
 - Jernhusen
- Följer vägledningen Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning
- Tre bytespunkter som pilotfall

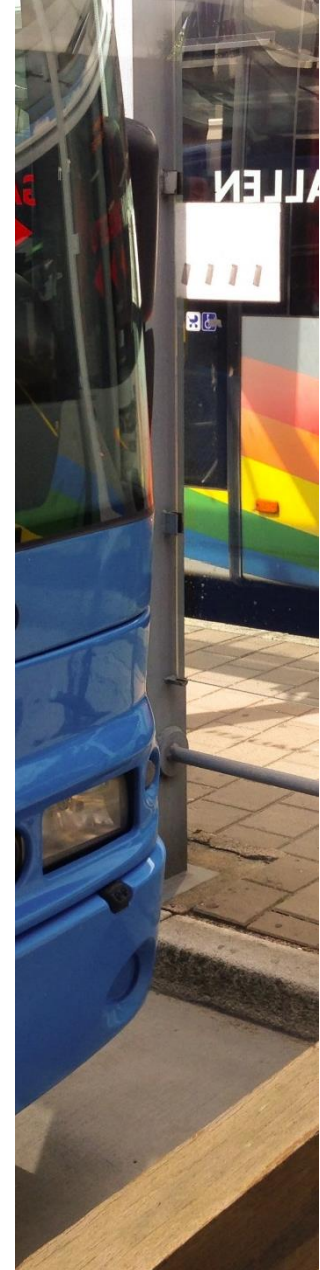


TRAFIK 2015



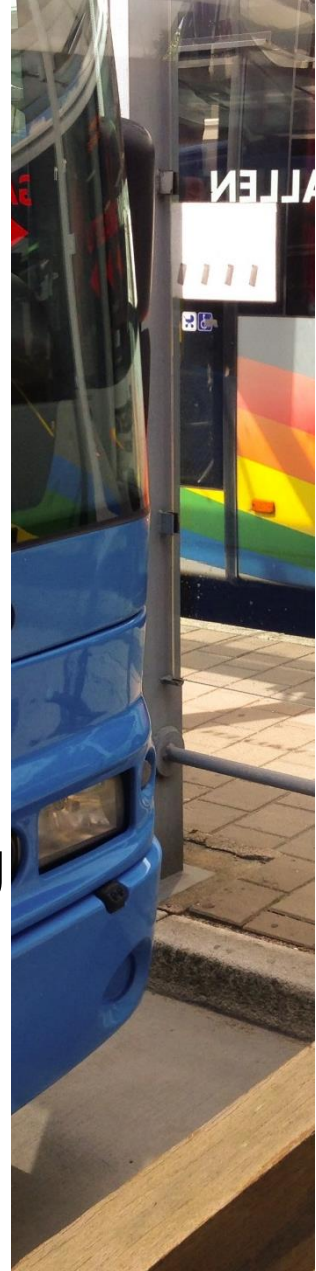
Varför nu?

- Trafikföretagen visade vid SIU intresse för kommersiell trafik i Trafik 2015
- Västtrafik bedömde initialt att delar av trafiken har potential att bedrivas kommersiellt.
- Ingen annan trafik med avtal som upphör före 2018 bedöms potentiellt intressant för kommersiell trafik
- Stark vilja hos RKM och Västtrafik att utveckla trafik och samarbetsformer tillsammans med trafikföretagen
- Transportstyrelsen, Trafikanalys och bussbranschen anser att RKM inte uppfyller lagens intentioner. Kritik att RKM inte tar tillräckliga initiativ



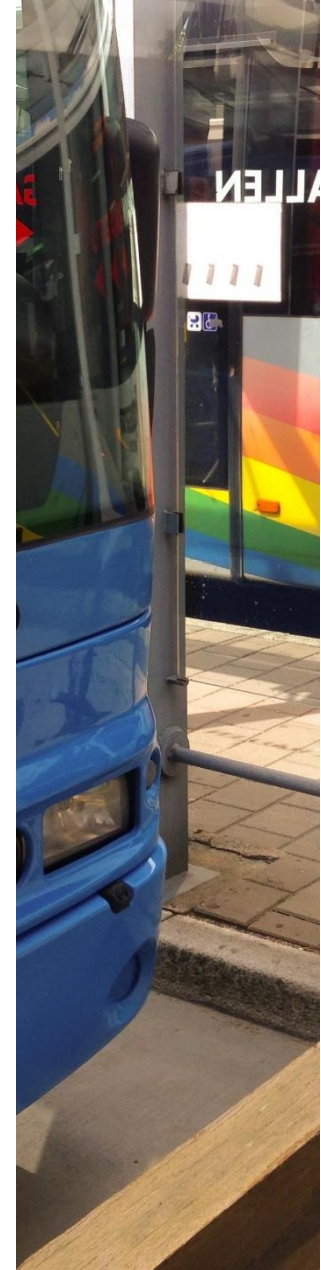
Process

- Augusti 2012 – Förannonsering
- Juni 2013 – Gemensam SIU
- Augusti 2013 – Enskilda SIU
- Januari 2014 – Fördjupade samråd
- Juni 2014 – Slutliga samråd
- Hösten 2014 – Analysarbete inkl. möten trafikföretag
- December 2014 – Beslut avstående trafikplikt/
beslut om trafikplikt



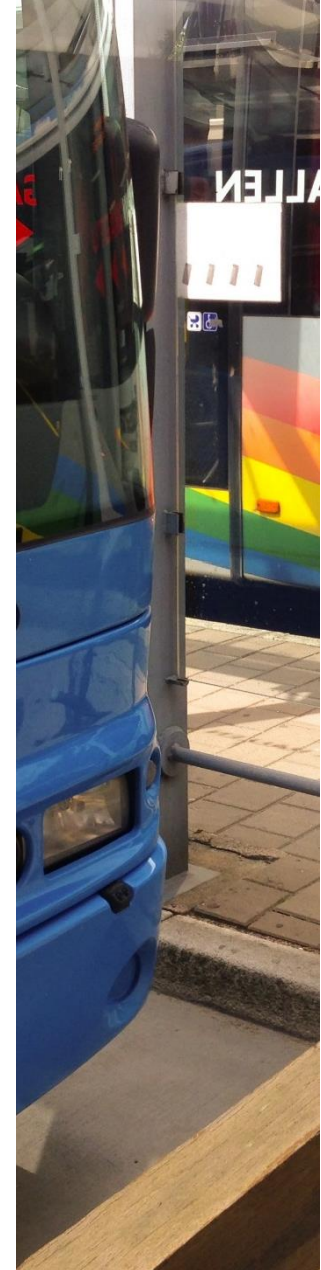
Slutsatser

- Det största hindret för kommersiell trafik är ett beslut om **allmän trafikplikt**.
- Kommersiell trafik kan bidra genom att utföra trafiken med **högre effektivitet**. Om man kan lyfta bort subventioner från någon del av trafikutbudet, kan de användas på andra ställen i systemet.
- Ur myndighetsperspektiv kan den avgörande frågan för att besluta om allmän trafikplikt vara **till vilken nytta** införande av kommersiell trafik sker
- Trafikförsörjningsprogrammets **mål sätter nivån** för det kommersiella tillträdet



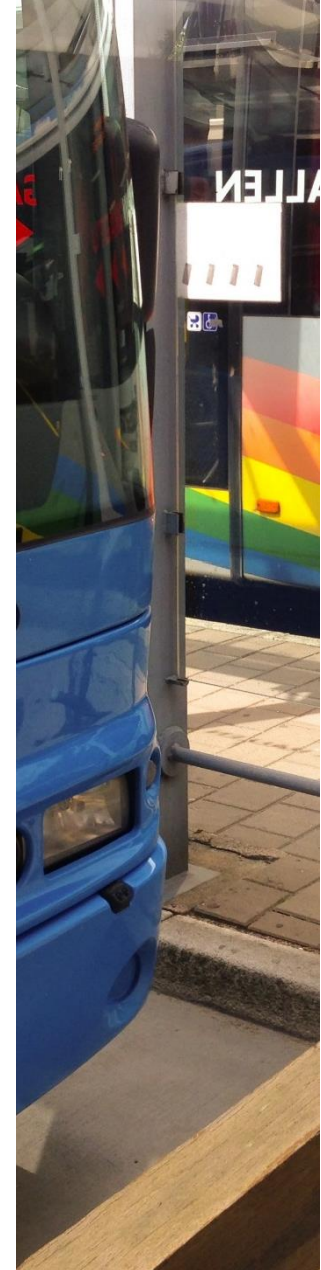
Slutsatser

- Trafikförsörjningsprogrammets mål gäller för hela kollektivtrafiken, såväl upphandlad som kommersiell
- Utredningen pekar på vikten av biljettsamarbete och tillgång till fysisk och virtuell infrastruktur för att attrahera resenärerna
- De nyttigheter som Västtrafik förfogar över är inte fria nyttigheter utan är finansierade av både resenärer och med offentliga medel



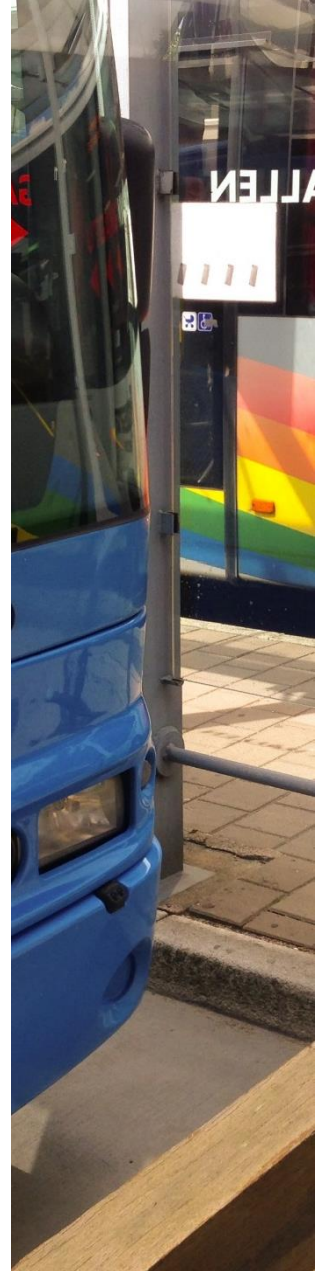
Slutsatser

- RKM, Västtrafik och trafikföretag är inte helt mogna att ta steget fullt ut.
- RMK ser som den största risken att inte trafikförsörjningen säkras långsiktigt
- Trafikföretagen anser att det fulla kommersiella inträdet innebär en för stor kommersiell risk.
- En framgångsfaktor kan vara att utveckla och ingå nya samarbetsformer, t.ex. koncessionsavtal

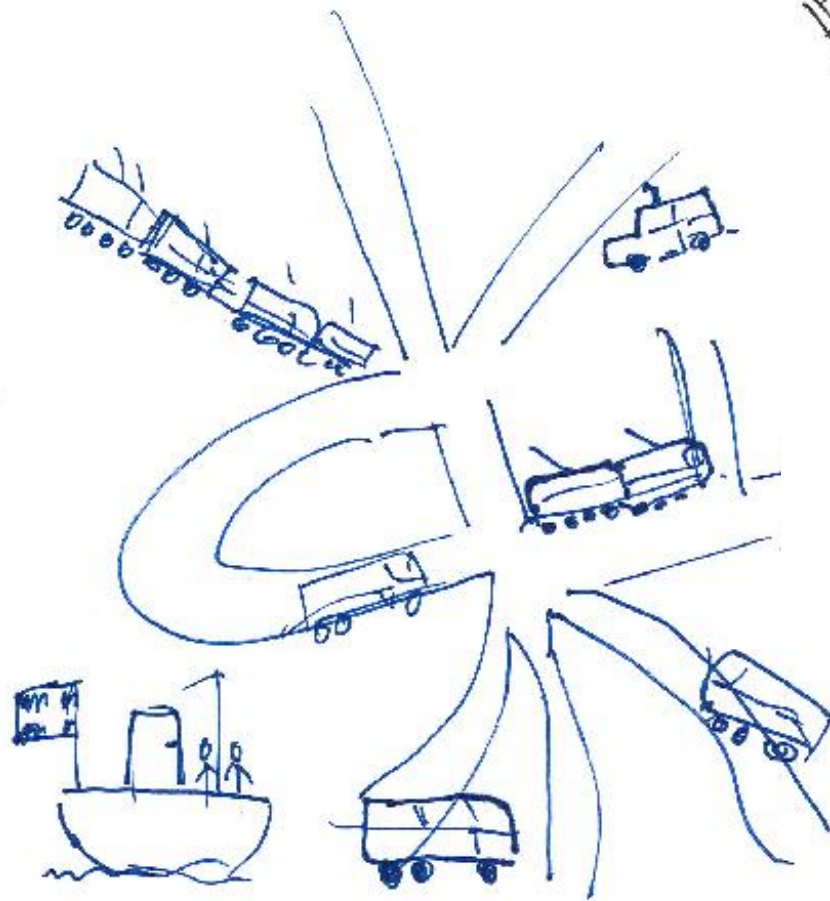


Framgångsfaktorer

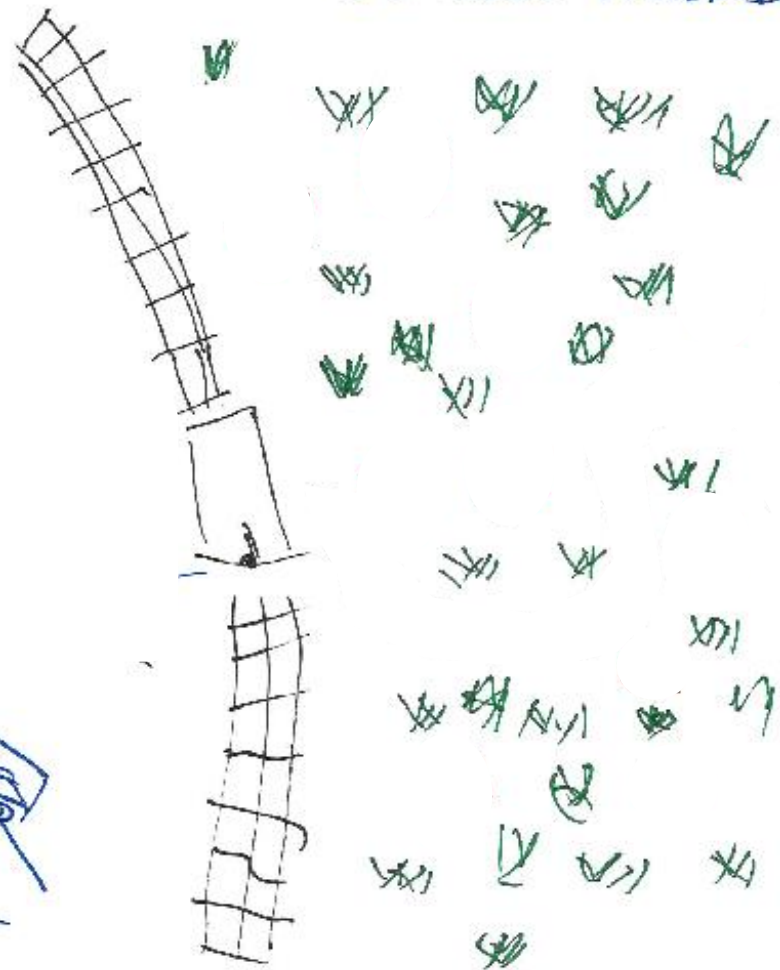
- Rollfördelningen
- Beroende av varandras unika kompetenser
- Ömsesidig omognad, men ett steg framåt
- Partnerskap, gemensamt intresse av ökad kollektivtrafik,
- Förtroendet måste vårdas
- Riskkapital saknas
- Analysunderlag – omfattning – vägledning behöver tas fram inom Partnersamverkan



REGLERAD KOLLEKTIVTRAFIK



KOMMERSIELL MARKNAD



© MATTI LAHTINEN VÄSTTRAFIK