

Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt
Upphandling Trafik 2016

2014-10-22

Innehållsförteckning

Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt	3
1. Allmänt	3
2. Beskrivning av nuvarande trafik och resandet.....	5
2.1 Bohusexpresserna	5
2.2 Regiontrafik Fyrstad	6
2.3 Stenungsundsexpressen	6
2.4 Röd Express	6
2.5 Lila Express	7
3. Framtida trafik	8
4. Resultat av genomförda samråd inför upphandling	9
5. Västtrafiks rekommendation.....	11

Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt

1. Allmänt

Västtrafik förannonserade 31 augusti 2012 i Europeiska Unionens Tidning (TED) att man har för avsikt att under 2013/14 upphandla kollektivtrafik inom Västra Götalandsregionen som omfattas av Lag (2010:1065) om kollektivtrafik. De kommande trafikavtalen planerades att ha trafikstart i juni 2015 och omfatta nuvarande trafik enligt nedan

- Expressbuss- och regiontrafik i Bohuslän och i Fyrstad
- Expressbusstrafik i Göteborgsområdet – Lila Express, Röd Express och Stenungsundsexpressen
- Busstrafik i Orust och Tjörns kommuner
- Busstrafik i Lerum och Alingsås kommuner

Upphandlingen planerades att omfatta ca 200 fordon

I annonsen angavs att områden, innehåll och omfattning i de planerade upphandlingarna kunde komma att avvika gentemot de ovan angivna områdena och volymerna samt att denna upphandling skulle kunna komma att samordnas med andra trafikupphandlingar.

Västtrafik inbjöd under våren 2013 trafikföretag att delta på Samråd Inför Upphandling. Sammantaget arton trafikföretag anmälde sitt intresse att delta. Den 5 juni 2013 genomfördes ett gemensamt samråd med samtliga trafikföretag. Trafikföretagen gavs möjlighet att vid det gemensamma samrådet anmäla sig till enskilda samråd. Samtliga trafikföretag, utom ett, önskade ha enskilda samråd, två av företagen arbetar i en gemensam samarbetsform och önskade därför delta på samma enskilda samråd. Sammanlagt sexton enskilda samråd hölls under veckorna 36-38 2013.

Vid samråden ställdes frågan till trafikföretagen huruvida de ansåg att någon del av den utannonserade trafiken skulle kunna utföras helt på kommersiell grund.

Några trafikföretag framförde att det fanns möjlighet att delar av trafiken skulle kunna vara av intresse att köra kommersiellt i egen regi. Ytterligare några trafikföretag ansåg att delar av trafiken skulle kunna köras i en avtalsform som förbereder för en eventuell kommersiell verksamhet eller omfattas av tjänstekoncessionsavtal. Trafikföretagen ansåg att för att de skulle kunna ta slutgiltig ställning till om kommersiell trafik var ett alternativ behövdes bl a:

- ytterligare information om trafiken
- klargöranden kring ett antal frågeställningar kring förutsättningarna för kommersiell trafik i förhållande till upphandlad trafik

- vetenskap om vad som krävs för att Kollektivtrafikmyndigheten ska avstå från beslut om allmän trafikplikt
- förtydliganden om samverkan och gränsdragningar mellan kommersiell och upphandlad trafik
- förutsättningar i infrastruktur och offentlig finansierade system inom kollektivtrafiken för den kommersiella trafiken

Någon praxis för dessa problemställningar finns inte utarbetad efter Kollektivtrafiklagens införande inom Regionala Kollektivtrafikmyndigheten eller Västtrafik. Branschgemensamma rekommendationer eller rikstäckande myndighetsdirektiv saknas också. Då frågeställningarna var komplexa behövde detta utredas ytterligare.

Som en följd av uppkomna synpunkter och för att möjliggöra en utredning, prolongerades vissa avtal med ett stort resande och en hög tillväxtpotential. Dessa avtal bedömdes kunna bli aktuella för kommersiell trafik. De nuvarande avtalen som prolongerades ett år och som senare kommer att ingå upphandling av Trafik 2016 är:

- Regiontrafik Fyrstad
- Express Bohuslän,
- Lila Express,
- Röd Express och
- Stenungsundsexpressen

Det avtal som omfattar del av Blå Express och som ingick i förannonseringen samt samråd har omförhandlats och införlivats med avtal för övrig trafik på Blå Express. Trafiken på Orange Express, som också ingick i förannonseringen, införlivades med annan trafik till/från Lerum och ingick i upphandlingen av Trafik 2015.

2. Beskrivning av nuvarande trafik och resandet

Västtrafik önskar att Kollektivtrafiknämndens beslut om allmän trafikplikt skall omfatta trafik inom de områden som funnits beskrivna i förannsöningen och som har avhandlats under samråden.

Trafiken är till sin karaktär främst ämnad för att tillgodose resenärernas dagliga behov av utbildnings- och arbetsresor samt annat vardagsresande inom området. Därutöver har trafiken stor betydelse för turism- och besöksnäringen i regionen genom att öka tillgängligheten till olika besöks- och turistmål.

Nedan beskrivs trafiken i fem nuvarande trafikavtalen. De nuvarande avtalen har resandeincitament av varierande storlek.

2.1 Express Bohuslän (Bohusexpresserna)

Trafiken utförs idag av Buss i Väst AB och avtalet omfattar 33 bussar, 7 linjer och 4 000 000 kilometer/år.

Trafiken går genom Bohuslän till Göteborg och omfattar följande linjer:

- 673 Uddevalla – Norra Älvsborgs Sjukhus (NÄL)
- 820 Uddevalla – Göteborg
- 840 Lysekil – Torp – Uddevalla
- 841 Lysekil – Torp – Göteborg
- 860 Smögen – Torp – Uddevalla – Trollhättan
- 861 Smögen – Torp – Göteborg
- 870 Strömstad – Torp – Uddevalla - Göteborg
- 871 Strömstad – Torp – Göteborg

Linje 673 har trafikala synergier med trafiken i Regiontrafik Fyrstad men har av avtalstekniska skäl varit en del av Bohusexpresserna

Under 2009 utökades tågtrafiken på Bohusbanan vilket medförde att hälften av busstrafiken på sträckan Uddevalla – Göteborg togs bort. Behovet av expressbusstrafik som ett komplement till tågtrafiken har sedan dess ökat markant, då kapaciteten på Bohusbanan begränsar utökningen av tågtrafik i takt med utvecklingen av resebehovet.

Torp köpcentrum utgör navet för trafiken med Göteborg som målpunkt i söder och olika orter i Bohuslän utgör målpunkter i norr. Trafiken är ett viktigt komplement till tågtrafiken för arbets- och utbildningspendling från Bohuslän till Göteborg. Samtidigt förbinder den de olika kommunerna i länsdelen med varandra och möjliggör för daglig pendling med kollektivtrafiken.

De 1 360 000 resorna som gjordes i trafiken 2013 fördelade sig på linjerna enligt nedan:

- | | |
|----------------------------|---------|
| • 673 Uddevalla – NÄL | 50 000 |
| • 820 Uddevalla – Göteborg | 220 000 |
| • 840 Lysekil – Uddevalla | 20 000 |
| • 841 Lysekil– Göteborg | 350 000 |

• 860 Smögen – Trollhättan	560 000
• 861 Smögen – Göteborg	5 000
• 870 Strömstad - Uddevalla – Göteborg	85 000
• 871 Strömstad – Torp – Göteborg	75 000

Under 2014 har det varit en viss ökning av resandet framförallt på linje 871 mellan Strömstad och Göteborg.

2.2 Regiontrafik Fyrstad

Regiontrafiken Fyrstad är upphandlad samtidigt som Bohusexpresserna och verksamheterna har i stora delar varit beroende av varandra för att möta utvecklingen av trafiken i området, se även ovan angående linje 673. Trafiken körs av Buss i Väst AB och avtalet omfattar 8 bussar, 4 linjer och 400 000 kilometer/år.

Trafiken sker i första hand mellan Uddevalla och Trollhättan/Vänersborg och följande linjer ingår:

Linje Sträckning	Antal resor/år
• 670 Trollhättan – NÄL - Uddevalla	50 000
• 679 Uddevalla – Stallbacka - Trollhättan	15 000
• 680 Uddevalla – Trestad Center - Vänersborg	25 000
• 681 Uddevalla – Vänersborg	55 000

En stor del av resandet är arbetsplatspendling och målpunkterna utgörs huvudsakligen av större arbetsplatser i respektive kommun. Utvecklingen av resandet har därför också präglats av utvecklingen inom t ex bilindustrin.

2.3 Stenungsundsexpressen

Nettbuss AB är trafikutövare för Stenungsundsexpressen och trafiken omfattar 10 bussar och 1 600 000 kilometer/år.

Trafiken är i huvudsak riktad från Stenungsund för arbets- och utbildningspendling till Göteborg samt Kungälv.

Trafiken utgör även ett komplement till tågtrafiken på Bohusbanan.

Trafiken utgjorde tidigare en del av Röd Express, men i samband med införandet av trängselskatter i Göteborg 2013 omdanades expressbusstrafiken i Göteborgsområdet och Stenungsundsexpressen blev ett eget avtal.

Totalt gjordes 2013 ca 860 000 resor i trafiken.

2.4 Röd Express

Nettbuss AB är trafikutövare för Röd Express som omfattar 20 bussar och 2 000 000 kilometer/år.

I samband med införandet av trängselskatter i Göteborg omdanades expressbusstrafiken i Göteborgsområdet och Röd express fick sin nuvarande utformning.

Torslanda i västra Göteborg till Landvetter i öster utgör linjesträckningen som passerar Volvo samt centrala staden. Den långa tvärgående sträckning medför att linjen har ett antal olika trafikförsörjningar och reserelationer, där Volvo utgör den viktigaste målpunkten. Resorna sker huvudsakligen med periodkort och avser resor till och från arbete och utbildning.

Totalt gjordes 2013 ca 1 700 000 resor i trafiken.

2.5 Lila Express

I samband med införandet av trängselskatter i Göteborg fick Lila Express sin nuvarande sträckning som är från Torslanda till Mölnlycke via Västra Frölunda och Mölndal.

Nobina Sverige AB kör trafiken som omfattar 1 000 000 kilometer/år och 12 fordon.

I likhet med Röd Express så medför linjens sträckning att ett antal olika målpunkter finns på linjen. Resorna sker huvudsakligen med periodkort och avser resor till och från arbete och utbildning.

Antalet resor i trafiken 2013 var ca 700 000.

3. Framtida trafik

I Trafikförsörjningsprogrammet anges att tågtrafiken och busstrafik i prioriterade stråk ska utgöra basen för att förverkliga resandeökningen.

När det gäller busstrafik så ska snabba regionala förbindelser med hög turtäthet trafikera i tunga stråk in mot Göteborg samt snabba och frekventa tvärgående förbindelser genom staden bidra till resandeutvecklingen. Den aktuella trafiken är av den karaktären.

Inför den kommande upphandlingen kommer en översyn av linjerna att göras för att utröna om det finns synergier mellan avtalen eller med andra trafikavtal. För att uppnå attraktivare och effektivare trafik kan därför vissa avtal komma att slås ihop.

Inför trängselskatternas införande i januari 2013 skapades ett antal nya expressbusslinjer i Göteborgsområde, bl a Röd och Lila. Trafiken har nu bedrivits i två år varför en översyn görs av resandet och de befintliga linjesträckningarna, vilket kan komma att få till följd att delar av trafiken förändras.

Stenungsundsexpressen och Bohusexpresserna trafikerar i delar ett gemensamt stråk norrifrån in mot Göteborg. Det är av intresse att undersöka eventuella synergier mellan avtalen samt även beakta på vilket sätt som busstrafiken än mer kan komplettera tågtrafiken på den hårt ansträngda Bohusbanan.

4. Resultat av genomförda samråd inför upphandling

Efter det gemensamma samrådet i juni 2013 och de enskilda samråden i augusti/september 2013 prolangerades trafikavtalen som redovisas i kapitel 3 ovan då dessa kunde bli aktuella för kommersiell trafik. De nuvarande avtalen prolangerades ett år för att senare kunna bli aktuella att ingå upphandling av Trafik 2016.

Västtrafik erbjöd samtliga sexton trafikföretag som deltog i de enskilda samråden att även delta i fördjupade samråd kring den trafik som skulle kunna vara av intresse att bedrivas kommersiellt. Tio trafikföretag visade intresse av att fortsätta samråden. För att säkerställa att respektive trafikföretags intressen tillgodosågs ansvarade trafikföretaget för agendan på samråden. I januari 2014 genomfördes fördjupade samråd med åtta trafikföretag kring förutsättningarna att bedriva delar av den aktuella trafiken kommersiellt i egen regi. Två av de tidigare intresserade trafikföretagen valde att inte delta.

I samband med eller i snar anslutning till de fördjupade samråden aviserade fem av trafikföretagen att de ej längre hade intresse av att bedriva trafiken kommersiellt.

Västtrafik uppmanade de tre kvarvarande trafikföretagen att konkretisera vilken trafik de övervägde att bedriva kommersiellt samt även presentera ett trafikupplägg för att Västtrafik skulle kunna analysera hur den kommersiella trafiken skulle bidra till målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Västtrafik utarbetade under våren 2014 tillsammans med Kollektivtrafiksekretariatet kriterier för beslut om allmän trafikplikt. Dessa kriterier utgör förutsättningarna för Västtrafiks riskanalys och bedömning av hur målen i trafikförsörjningsprogrammet kan uppfyllas.

Västtrafiks analys ska särskilt belysa hur måluppfyllelsen påverkas vid ett aktivt avstående av trafikpliktsbeslut för hela eller delar av trafiken. Bedömningen ska 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

Två av trafikföretagen deklarerade vilken trafik som var aktuell för deras del och inbjöds av Västtrafik att delta i ytterligare samråd. Det tredje trafikföretaget konkretiserade inte sitt intresse varför Västtrafik valde att inte fortsätta samråden med dem.

Som inledning till samrådet förklarade ett av de två inbjudna trafikföretagen att de inte längre var intresserade att bedriva trafiken kommersiellt.

Det sista trafikföretaget anförde att de fortsatt var intresserade av att bedriva trafiken mellan Torp och Göteborg samt Stenungsund och Göteborg kommersiellt i egen regi.

Västtrafik ombad företaget att komma visa på ett mer konkretiserat trafikeringsupplägg för att möjliggöra analysen om hur trafiken skulle bidra till att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Efter sommaren återkom trafikföretaget med en 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 halvtimmestrafik 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.

Trafikeringsuppläggets övergripande nivå försvårar för Västtrafik att bedöma alla effekter i detalj. Analysen presenteras i bifogat dokument, *Bilaga Riskanalys beslut om allmän trafikplikt*.

Resultatet av analysen är att effekterna i trafikeringsförslagen, i relation till Trafikförsörjningsprogrammets mål, bedöms vara negativa för sträckan Stenungsund – Göteborg respektive i det närmaste likvärdig för sträckan Torp – Göteborg.

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 ansevärd 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

En slutsats av de genomförda samråden är att det finns behov av att vidareutveckla samarbets- och avtalsformerna med trafikföretagen och därigenom skapa utökade förutsättningar för att få ut största nyttan av de insatser som samhället bidrar med i trafiken. Av den anledningen kan det bli aktuellt att i upphandlingen av Trafik 2016 införa tjänstekoncessionsavtal.

5. Västtrafiks rekommendation

Med åberopande av vad ovan anförts avseende trafikens syfte, vilket överensstämmer med Trafikförsörjningsprogrammets mål och strategier, samt att det intresse som visats för att utföra trafiken i kommersiell regi inte bedöms bidra till uppfyllandet av Trafikförsörjningsprogrammets mål i jämförelse med upphandlad trafik, utan till viss del bedöms ha negativa effekter rekommenderar Västtrafik Kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland att fatta beslut om allmän trafikplikt för följande trafik inom Västra Götalands län:

- Expressbusstrafik mellan orter i Bohuslän och Göteborg, där Torp och Uddevalla är viktiga trafiknav.
- Regiontrafik Fyrstad som förbinder Tvåstadsområdet med Uddevalla och Bohuskusten.
- Expressbusstrafik mellan Stenungsund och Göteborg.
- Expressbusstrafik mellan Västra Hisingen och Landvetter/Härryda dels genom centrala Göteborg och dels via Västra Frölunda och Mölndal.
- Trafikering på E6 på sträckan Stora Högamotet och Kungälvsmotet. I trafikpliktsbeslut för upphandlingen Trafik 2015 undantogs trafikering på E6 på sträckan Stora Högamotet – Kungälvsmotet från trafikpliktsbeslutet för att möjliggöra för kommersiell trafik. Efter genomförda samråd är förhållandena förändrade varför ett beslut för sträckan behöver tas.

Trafikpliktsbesluten utgår i princip från nuvarande trafik, men omfattar också möjlighet till utökad och förändrad trafik på längre sikt i enlighet med Regionala Kollektivtrafikmyndighetens Trafikförsörjningsprogram.

Göteborg 2014-10-22

Ann Strandberg

Michael Stjernberg

Matti Lahtinen