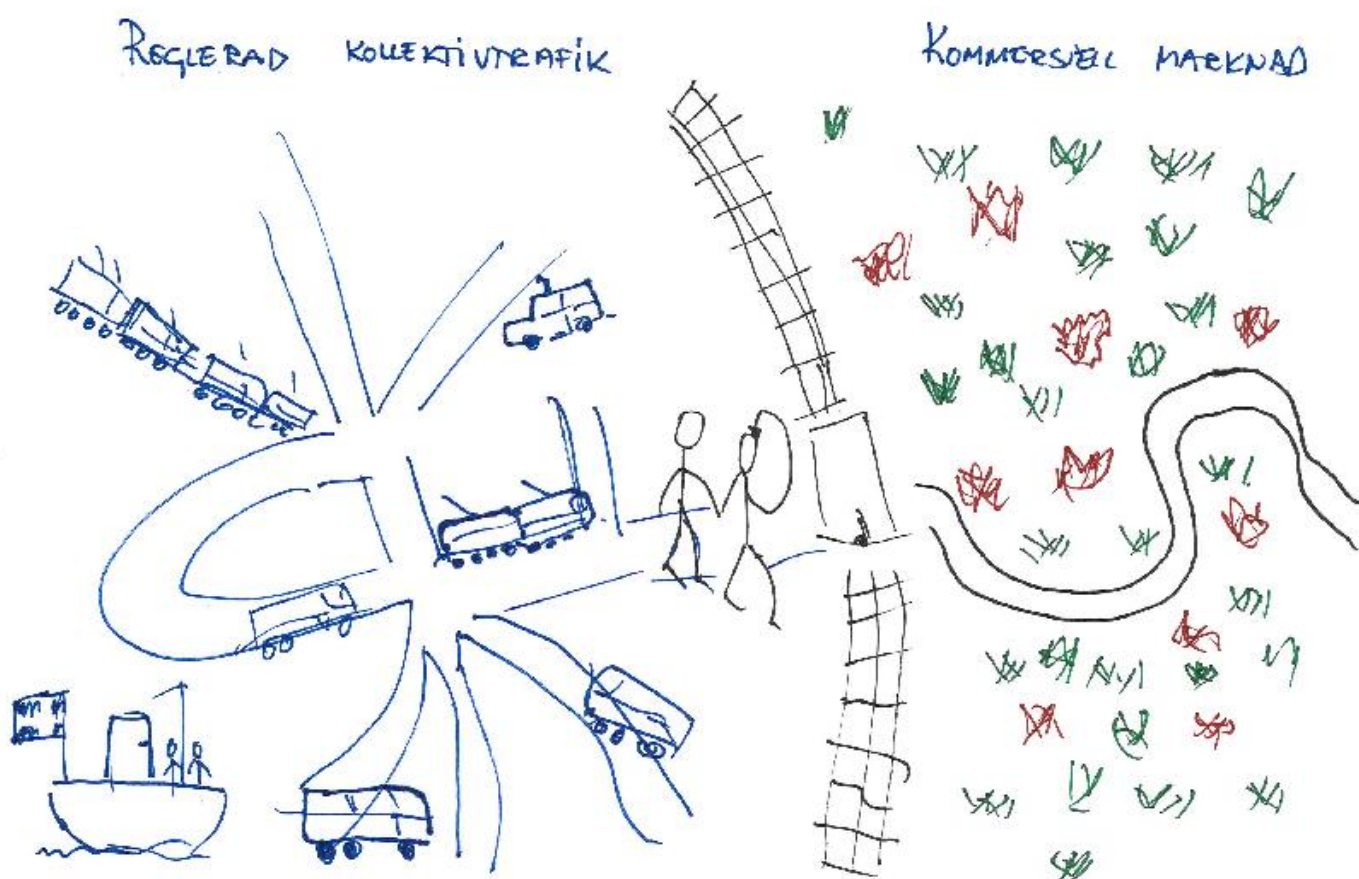


RAPPORT FRÅN VÄSTRA GÖTALAND: KOMMERSIELL KOLLEKTIVTRAFIK



1	INLEDNING	4
2	BAKGRUND	5
2.1	KOLLEKTIVTRAFIKLAG 2012.....	5
2.2	KOLLEKTIVTRAFIKENS ORGANISATION I VÄSTRA GÖTALAND	5
2.3	TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM	5
2.4	ALLMÄN TRAFIKPLIKT	6
3	PROCESS FÖR REKOMMENDATION OM ALLMÄN TRAFIKPLIKT.....	8
3.1	FÖRBEREDELSE INFÖR SAMRÅD.....	8
3.2	SAMRÅD INFÖR UPPHANDLING (SIU)	9
3.3	FÖRDJUPAT SAMRÅD- SAMRÅD SOM EJ BERÖR UPPHANDLING.....	9
3.4	MARKNADSANALYS FÖR KOMMERSELL TRAFIK	9
3.5	KRITERIER FÖR ALLMÄN TRAFIKPLIKT	10
3.6	REKOMMENDATION OM BESLUT OM ALLMÄN TRAFIKPLIKT	10
4	INTRESSENTPUNKTER KRING KOMMERSELL KOLLEKTIVTRAFIK	12
4.1	BRANSCHORGANEN OCH MYNDIGHETER PÅ NATIONELL NIVÅ.....	12
4.2	BRANSCHORGAN OCH MYNDIGHETER PÅ REGIONALNIVÅ	13
5	VÄSTTRAFIK OCH KOMMERSELL TRAFIK.....	14
5.1	ALLMÄNNA NYTTIGHETER	14
5.2	UTTRÄDE	14
5.3	KOMMERSELL TRAFIK – KOMPLEMENT TILL UPPHANDLAD TRAFIK	14
5.4	VARFÖR KOMMERSELL TRAFIK NU?	16
6	BESKRIVNING AV TRAFIK 2015:2	19
6.1	BEFINTLIG TRAFIK.....	19
6.2	FRAMTIDA TRAFIK	19
7	PROCESS FÖR TRAFIK 2015:2	23
7.1	TIDSPLAN	23
7.2	SIU	23
7.3	FÖRDJUPADE SAMRÅD	23
8	RESULTAT FRÅN FÖRDJUPADE SAMRÅD	27
8.1	KOMMERSELLT INTRESSE	27
8.2	HINDER FÖR KOMMERSELLT MARKNADSTILLTRÄDE	27
8.3	VILKA FÖRUTSÄTTNINGAR KRÄVS	27
8.4	ANSVAR VID UTTRÄDE	28
8.5	UPPFYLLANDE AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMETS MÅL	28
8.6	GENOMFÖRANDE AV ANALYS	28
8.7	AVTALSFORMER VID TRAFIKPLIKT	28

9	SLUTLIGA SAMRÅD OCH TRAFIKERINGSFÖRSLAG.....	30
10	TRAFIK 2015:2 ANALYS OCH REKOMMENDATION TILL KOLLEKTIVTRAFIKNÄMNDEN.....	31
11	SAMMANFATTNING	32
12	SLUTSATSER.....	34
13	REFERENSER	36
14	DEFINITIONER	36
15	FOTNOTER.....	37

1 Inledning

1 januari 2012 infördes en ny kollektivtrafiklag i Sverige, med syfte att underlätta för kommersiellt inträdet inom kollektivtrafiken. Inför införandet av lagen fanns det förhoppningar från myndigheter och branschorgan att det skulle uppstå mer kommersiell kollektivtrafik som bidrog till ett ökat resande.

Kollektivtrafiklagen föreskriver ett regionalt ansvar och organisation för kollektivtrafiken. Ansvaret för kollektivtrafiken delas av landstinget och kommunerna inom ett län. För detta ändamål ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

I Västra Götaland är det Västra Götalandsregionen, RKM, som är kollektivtrafikmyndighet.

Strategierna och besluten tas i regionala kollektivtrafiknämnden, RKN, som till sin hjälp har tjänstemännen på kollektivtrafiksekretariatet. Västtrafik är ett av regionen ägt bolag och har uppdraget att planera och handla upp kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Två och ett halvt år efter lagens införande har det inte tillkommit speciellt mycket kommersiell kollektivtrafik. Åsikterna varför det blivit så går isär emellan de myndigheter som har till uppgift att följa upp lagen, trafikföretagens branschorgan och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

I förberedelserna och analyserna inför upphandling av det som kom att kallas Trafik 2015, framkom i Västtrafiks initiala marknadsanalys att några av grundförutsättningarna för kommersiell kollektivtrafik fanns inom delar av trafiken. På de inledande samråden visades intresse från några av trafikföretagen för att köra delar av trafiken kommersiellt.

I syfte att klargöra förutsättningarna för att avstå beslut om allmän trafikplikt vilket skulle leda till bättre förutsättningar för kommersiell trafik, startade Västtrafik och RKM en utredning inom ramen för Trafik 2015. Utredningen tog sin början i samband med de fördjupade samråden och har bland annat lett till att roller och processer i framtagna beslutsunderlag kring beslut om allmän trafikplikt för framtiden har etablerats mellan RKM och Västtrafik.

Utredningen har genomförts av en gemensam gruppering från RKM i Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Gruppen har bestått av Matti Lahtinen, Ann Strandberg och Michael Stjernberg från Västtrafik, Leif Magnusson och Calle Blomberg från RKM samt Stefan Johansson från Prospero.

Rapporten är gjord med utgångspunkt från att kollektivtrafikmyndigheten ska underlätta det kommersiella tillträdet och redogör för utredningen som Västtrafik och RKM har genomfört.

Utredningen har följt Västtrafiks process inför ett nytt trafikavtal med samråd inför upphandling. Utredningen har analyserat frågor kring allmän trafikplikt och vilka frågeställningar som finns hos de olika aktörerna.

2 Bakgrund

2.1 Kollektivtrafiklag 2012

Den 1 januari 2012 trädde en ny kollektivtrafiklag i kraft. Lagen innebär att kollektivtrafikföretag såväl regionalt som interregionalt fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana. Den 1 augusti 2012 utökades kollektivtrafiklagens tillämpningsområde till att även omfatta kollektivtrafik på vatten. Reglerna har moderniserats och är anpassade till EU:s regelverk.

Ett av syften med lagen var att ansvaret för kollektivtrafiken organiseras på ett sätt så att det politiska inflytandet ökar. I varje län/region finns en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som ska fatta strategiska beslut, som till exempel att fastställa trafikförsörjningsprogram som beskriver behovet av kollektivtrafiken inom länet. Den tidigare länsgränsrestriktionen är avskaffad vilket underlättar för RKM att organisera trafik över länsgränser.

Marknaden för kommersiell busstrafik inom länen har öppnats genom att *Skadlighetsprövningen* har tagits bort. Därmed är det möjligt för kommersiella bussföretag att starta trafik var som helst.

Lagen innebär också att det införts generella krav för alla kollektivtrafikföretag. Detta handlar bland annat om anmälningsskyldighet när kollektivtrafik börjar eller slutar och om skyldighet att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt nationellt system för trafikantinformation.

2.2 Kollektivtrafikens organisation i Västra Götaland

I enlighet med den nya lagstiftningen är kollektivtrafiken i Sverige organiserad med regionala kollektivtrafikmyndigheter. I Västra Götalands län är det Västra Götalandsregionen som är kollektivtrafikmyndighet (RKM). Till sin hjälp har politikerna i nämnden tjänstemännen på kollektivtrafiksekretariatet. Kollektivtrafiksekretariatet tar fram trafikförsörjningsprogram för hur kollektivtrafiken ska utvecklas på medellång och lång sikt, 4 år och längre.

Västtrafik är ett av regionen ägt aktiebolag som är upphandlande enhet för kollektivtrafik i regionen. Västtrafik arbetar med operativa frågor på kortare sikt, 1-4 år, och har i uppdrag att handla upp den trafik och genomföra de åtgärder som ger störst måluppfyllelse inom den ekonomiska ram som kollektivtrafiknämnden beslutar om.

2.3 Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas på medellång och lång sikt och har följande två syften:

- att beskriva kollektivtrafikens strategiska inriktning
- att vara vägledande för kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik

Trafikförsörjningsprogrammet utgör därmed ett centralt styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet upprättas vart fjärde år och däremellan gör RKM varje år en uppföljning av programmet.

I trafikförsörjningsprogrammet finns fyra delmål för att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region.

- *Delmål 1: Resandet med kollektivtrafiken 2025 ska fördubblas i förhållande till 2006*

- *Delmål 2: Minst 85–90 procent av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken*
- *Delmål 3: Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärgruppers behov. Det ska finnas ett utpekat kollektivtrafiknät som är tillgänglighetsanpassat.*
- *Delmål 4: Kollektivtrafiken ska utvecklas så att den både minskar transportsektorns miljöpåverkan och sin egen miljöpåverkan till 2025.*

I trafikförsörjningsprogrammet är kravet på ett trafiknät som ligger till grund för allmän trafikplikt att det ska karakteriseras på följande sätt:

- *Den allmänna kollektivtrafiken ska garantera länsinvånarna förbindelser till viktiga målpunkter, som regioncentrum, kommuncentrum och regionala stadskärnor. Därutöver ska länsinvånarna erbjudas väl fungerande förbindelser till viktiga samhällsfunktioner.*
- *Kollektivtrafiken ska ha ett minsta turutbud i dess olika delar. Avsteg kan dock behöva ske beroende på lokala förutsättningar och tillgängliga resurser.*
- *Den allra största delen av kollektivtrafiksystemet ska kunna nyttjas i ett och samma taxesystem. Därmed garanteras huvuddelen av länsinvånarna att kunna nå samtliga länets kommuner i en "obruten resa".*

Den trafik som bör omfattas av allmän trafikplikt bör baseras på länsinvånarnas och samhällets behov av kollektivtrafik – utifrån målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Inför varje trafikavtal som löper ut ska myndigheten pröva och överväga om trafiken ska upphandlas på nytt.

Utifrån målen i trafikförsörjningsprogrammet bedöms hur trafikförsörjningen, i de avtal som löper ut inom ramen för innevarande trafikförsörjningsprogram, ska upprätthållas även på lång sikt. Västtrafik kommer att genomföra särskilda analyser angående trafikens förutsättningar, omfattning och behov i god tid innan avtal löper ut. I ett senare skede, efter att samråd genomförts med trafikföretagen, ska myndigheten fatta beslut om allmän trafikplikt eller beslut om avstående av trafikplikt.

2.4 Allmän trafikplikt

RKM har, enligt kollektivtrafiklagen, som ett av sina huvuduppdrag att med utgångspunkt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om.

Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de 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 att bedriva utan att få ersättning eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Beslutet om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av intentionerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. På engelska heter allmän trafikplikt "Public Service Obligation". En direkt översättning blir "offentligt serviceåtagande". Det innebär alltså att myndigheten genom sitt beslut om allmän trafikplikt också tar ansvar gentemot sina invånare för att tillhandahålla den beslutade tjänsten.

Det innebär bland annat att ett beslut om allmän trafikplikt inte bör "ligga vilande". RKTU eller den som myndigheten överlämnat befogenheten till ska tillhandahålla eller genom avtal se till att trafiken kommer till stånd så snart som möjligt efter beslutet. Om myndigheten av någon anledning inte längre anser att avtal behöver upprättas för att trafiken ska komma till stånd enligt de ambitioner och mål som ställs av trafikförsörjningsprogrammet, ska beslutet om allmän trafikplikt upphävas genom ett nytt beslut.¹

Det vill säga att om kollektivtrafikmyndigheten bedömer att trafikförsörjningsprogrammets ambitioner och mål kan uppfyllas utan att det behöver upprättas avtal med en trafikutövare, så skall kollektivtrafikmyndigheten ta beslut om att avstå allmän trafikplikt.

RKM bör inleda sitt arbete med beslut om allmän trafikplikt cirka 3 år innan befintligt trafikavtal löper ut beroende på omfattning och komplexitet. Beslut om allmän trafikplikt ska finnas innan avtal tecknas.

3 Process för rekommendation om allmän trafikplikt

3.1 Förberedelse inför samråd

Vid behov av ny trafik eller inför att ett befintligt avtal om allmän trafik löper ut förannonserar Västtrafik om den kommande upphandlingen. Förannonseringen sker senast tolv månader innan Västtrafik avser påbörja upphandlingen. Annonsen innehåller uppgifter om vilka befintliga trafikavtal som upphandlingen omfattar samt preliminära uppgifter om trafikeringsvolym och geografisk omfattning. Därutöver finns information om planerade samråd som hålls ca sex månader innan upphandlingen påbörjas.

Västtrafik gör en initial marknadsanalys för att bedöma potentialen för kommersiell trafik. Det kan bli aktuellt med två typer av samråd avhängigt av resultatet i analysen, antingen blir det:

- Samråd inför upphandling (SIU) - för den trafik som är aktuell att upphandlas
- Fördjupade samråd - för den trafik som är potentiell att bedrivas kommersiellt

I samband med förannonsering och inför samråden genomför Västtrafik ett antal förberedande aktiviteter.

- Västtrafik analyserar befintlig trafik och beskriver vad som eventuellt behöver förändras för att uppnå mål i trafikförsörjningsprogrammet.
- Västtrafik gör en initial marknadsanalys för att bedöma potentialen att bedriva kommersiell kollektivtrafik på aktuella linjer, stråk och områden. Analysen sker med utgångspunkt från tre grundläggande principer för kommersiell trafik:
 - att det finns betalningsvilja hos resenärerna att betala hela kostnaden för den nyttjade tjänsten
 - att den kommersiella trafiken baseras på kommersiella grunder och förutsätter inte subventioner från samhället
 - att det finns någon som är beredd att investera i trafiken och utsätta sig för full konkurrens och marknadens nycker

Innan samråden hålls skickar Västtrafik ut bakgrundsinformation till trafikföretagen avseende:

- beskrivning av innevarande avtal
- mål för aktuell trafik
- resande- och produktionsstatistik för aktuell trafik
- kommunala planer
- trafikförsörjningsprogrammet
- officiell kommunfakta
- resvaneundersökningar
- etc.

Västtrafik bearbetar och analyserar inte den bifogade statistiken.

Västtrafik inbjuder till SIU-samråden i publika upphandlingsorgan ca åtta månader innan upphandlingen påbörjas. Därutöver informeras trafikföretag via branschorgan.

Om Västtrafik finner att potentialen för kommersiell trafik finns erbjuds intresserade trafikföretag att delta i fördjupade samråd kring detta.

Trafikföretagen kan utifrån sina egna analyser finna potential för annan kommersiell trafik än den myndigheten funnit. Dessa blir föremål för fördjupade samråd på trafikföretagets initiativ.

3.2 Samråd inför upphandling (SIU)

Initialt i SIU-samråden ställer Västtrafik frågan om det inte finns något intresse från något trafikföretag att bedriva den planerat upphandlade trafiken kommersiellt i egen regi.

Om det inte finns något intresse från något trafikföretag att bedriva kommersiell trafik påbörjar Västtrafik upphandlingsprocessen som bl.a. innebär att Västtrafik tar fram en rekommendation till RKM att fatta beslut om allmän trafikplikt för aktuell trafik.

Syftet med SIU är för Västtrafik att få in trafikföretagens synpunkter inför kommande upphandling och genomförs i enlighet med vad som anges i den branschgemensamma Avtalsprocessen. Ämnen som berörs är:

- Mål och utveckling för trafiken
- Avtalsform, avtalslängd och ersättningsformer
- Samverkansformer och ansvarsfördelning
- Möjligheter och risker
- Avtalskrav
- Upphandlingsförutsättningar

3.3 Fördjupat samråd- samråd som ej berör upphandling

Syftet med de fördjupade samråden är att bilda en uppfattning om det finns intresse att utföra trafiken, eller delar av trafiken, inom avsett område kommersiellt i egen regi.

Fördjupat samråd kan komma till stånd på två sätt

- Västtrafik eller RKM har i den initiala marknadsanalysen identifierat potentiell kommersiell trafik som man önskar samråda kring
- Trafikföretaget aviserar vid SIU-samråden intresse att bedriva kommersiell trafik inom den trafik som planerats att upphandla

De fördjupade samråden förs med tre parter där RKM representerar myndighetsutövandet, Västtrafik har RKM uppdrag att förverkliga trafiken och trafikföretaget att utföra trafiken. Till de fördjupade samråden ansvarar respektive trafikföretaget för dagordning för att säkerställa att just deras villkor och frågeställningar för kommersiell trafik belyses.

Under de fördjupade samråden förs en dialog avseende kommersiell trafik. Trafikföretagen ges möjlighet att presentera sitt förslag till område för trafikering i kommersiell regi samt ett eventuellt trafikupplägg.

De fördjupade samråden kan ske på flera möten för att säkra att båda parterna får tillräcklig information om trafiken och vilka förutsättningar som gäller.

Om trafikföretaget efter de fördjupade samråden fortsatt har intresse av att bedriva kommersiell trafik inom aktuellt område efterfrågar Västtrafik en avsiktsförklaring som beskriver hur trafikföretaget avser utföra trafiken och med vilken uthållighet.

3.4 Marknadsanalys för kommersiell trafik

Myndigheten ansvarar för att göra en initial marknadsanalys för att bedöma potentialen för kommersiell trafik.

Det åvilar trafikföretaget att göra den slutliga marknadsanalysen med utgångspunkt från trafikföretagets egna förutsättningar, analyser och slutsatser att bedriva den aktuella trafiken kommersiellt i egen regi.

3.5 Kriterier för allmän trafikplikt

Den föreslagna kommersiella trafiken analyseras efter hur de sammantagna effekterna av den kommersiella trafiken tillsammans med den upphandlade trafiken bidrar till att uppfylla målen i trafikförsörjningsprogrammet.

RKM kan inte ställa krav på den kommersiella trafiken att uppnå samma enskilda mål som den upphandlade trafiken. För att aktivt avstå från att fatta beslut om allmän trafikplikt ska RKM säkerställa att även den kommersiella trafiken, direkt eller indirekt gemensamt med den upphandlade trafiken, bidrar till att målen uppfylls.

Västtrafik har i uppdrag att som underlag för sin rekommendation för beslut om allmän trafikplikt göra en riskanalys och bedömning av hur målen i trafikförsörjningsprogrammet uppfylls.

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, uttryckt i
 - resandevolym, resandeutveckling
 - förändring av restider
 - förändring av priser
 - förändring av utbud
- 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.

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.

Riskanalysen ska, vid en rekommendation om avstående av trafikplikt, även innehålla en plan för hur trafikförsörjningen ska säkerställas om den kommersiella trafiken upphör.

3.6 Rekommendation om beslut om allmän trafikplikt

Beroende på utfallet av utvärderingen utformar Västtrafik en rekommendation till kollektivtrafikmyndigheten om allmän trafikplikt. Rekommendationen innehåller motivering varför Västtrafik rekommenderar kollektivtrafikmyndigheten att fatta beslut om allmän trafikplikt eller fatta beslut om avstående av trafikplikt.

Under förutsättning att beslut om allmän trafikplikt fattas uppdrar kollektivtrafikmyndigheten åt Västtrafik att genomföra upphandling av trafiken. För upphandlad trafik kommer Västtrafik att aktualisera framtida beslut om allmän trafikplikt.

Om beslut tas om att avstå allmän trafikplikt åvilar det kollektivtrafikmyndigheten, genom kollektivtrafiksekretariatets försorg, att följa upp och analysera den kommersiella trafiken. För kommersiell trafik som kan komma att bli föremål för framtida upphandling bevakar kollektivtrafiksekretariatet behov av att ompröva framtida beslut om allmän trafikplikt.

4 Intressentsynpunkter kring kommersiell kollektivtrafik

I följande kapitel redogörs för hur olika intressenter inom kollektivtrafiken ställer sig till olika områden inom kommersiell kollektivtrafik. Informationen från intressenterna kommer antingen från intervjuer eller från publikationer från intressenter. Eftersom frågeställningen aktualiserats i samband med upphandling av busstrafik i Trafik 2015:2, har främst representanter för busstrafik medverkat i utredningen. Resultatet av utredningen är dock allmängiltigt för alla trafikslag.

4.1 Branschorganen och myndigheter på nationell nivå

4.1.1 Trafikanalys

Intentionerna i Kollektivtrafiklagen som trädde i kraft 1 januari 2012 är att mer kollektivtrafik ska drivas kommersiellt. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och Trafikanalys har i uppdrag att följa upp uppfyllandet av lagens intentioner. De båda myndigheterna har kritiserat de upphandlande enheterna för att man inte tar tillräckliga initiativ för att möjliggöra det kommersiella tillträdet.

Trafikanalys skriver i sin rapport "Utvärderingar av marknadsöppningar av kollektivtrafiken" att den handlingsfrihet som lagen skapat utnyttjas dåligt. Enligt rapporten beskriver tjänstemän på RKM ett bristande intresse hos regionala politiker att överväga hur och var kommersiell trafik skulle kunna bidra i trafikförsörjningen. Det finns ett behov av att finna nya lösningar då kostnaderna för dagens subventionerade trafik ökar och utbud och resor blir allt dyrare. Bättre uppföljning och friare avtalsformer skulle enligt Trafikanalys rapport kunna bidra till högre effektivitet.

4.1.2 X2 AB

X2 AB är en samverkansarena i kollektivtrafikbranschen och ägs av kollektivtrafikmyndigheter/länstrafikbolag och trafikföretag, totalt 10 ägare. X2 AB driver utvecklingsprojekt i syfte att snabbare utveckla kollektivtrafiken mot fördubblingsmålet. X2 pekar på att marknadsöppningen av den regionala kollektivtrafiken inte fått det genomslag många hoppats på. Några problem lyfts fram:

Trafikavtalen sträcker sig över många år och det tar därför lång tid innan upphandlad trafik kan ersättas av kommersiell trafik. RKM vill se hur trafiken utvecklas på de nya kommersiella linjerna och hur uthållig trafiken är innan de tar nästa steg. X2 AB tror att myndigheterna efter en tid i större utsträckning kommer att avstå från att upphandla trafik. X2 AB lyfter fram Skånetrafikens arbete tillsammans med Region Skåne där man gått ut med ett samlat erbjudande om att samarbeta kring att utveckla den kommersiella trafiken tillsammans med trafikföretagen som ett gott exempel.

4.1.3 Sveriges Bussföretag

Sveriges Bussföretag är ett gemensamt förbund för busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver alla former av yrkesmässig busstrafik och anordnar bussresor inom och utanför landets gränser. Inom Sveriges Bussföretag ryms såväl arbetsgivarfrågor som branschfrågor.

Sveriges Bussföretag pekar också på att det hänt för lite under den tid den nya lagen gällt. De viktigaste orsakerna enligt Sveriges Bussföretag är:

- All trafik är redan upphandlad och dessutom för lång tid framåt.
- Där trafiken är upphandlad ska det kommersiella trafikföretaget konkurrera med en verksamhet som till 50 % är subventionerad av skattemedel.
- På många ställen runt om i landet försöker man bromsa tillgången till de terminaler och hållplatser som resenärerna vill resa ifrån.
- De kommersiella trafikföretagen släpps inte in i de offentligt finansierade informationssystemen.
- De kommersiella trafikföretagen släpps inte in i de offentligt subventionerade betalsystemen.

4.2 Branschorgan och myndigheter på regionalnivå

4.2.1 VSBF

VSBF (Västra Sveriges Bussbranschförening) är en regional sammanslutning av ca 65 företag av skiftande storlek. Inom VSBF finns företag som enbart driver upphandlad trafik och det finns företag som enbart driver kommersiell trafik. VSBF har inte frågan om kommersiell kollektivtrafik på agendan, men ställer sig bakom Sveriges Bussföretag, som man är en del av.

4.2.2 RKM

RKM ansvarar för övergripande strategier och beslutar om allmän trafikplikt. Trafikförsörjningsprogrammet fastslås av politikerna i kollektivtrafiknämnden och anger vilka strategier som kollektivtrafiken ska följa i Västra Götaland.

RKM utgår från fastställda mål och strategier och ser kommersiell trafik som en möjlig del för att nå målen.

Det korta utträdet på 3 veckor gör det svårt för RKM att säkra att kraven och målen i trafikförsörjningsprogrammet uppfylls. RKM har ansvar för att länets trafikförsörjning fungerar väl och har en hög grad av förutsägbarhet. Att låta "viktig" trafik enbart köras av kommersiell trafik (dvs. avstå från beslut om allmän trafikplikt), då utträdet i sådan trafik kan ske med tre veckors förvarning, kan vara en för stor risk för att RKM ska avstå från att besluta om allmän trafikplikt.

Kravet att den allra största delen av kollektivtrafiksystemet ska kunna nyttjas i ett och samma taxesystem sätter ingen gräns på hur stor andel som får vara utanför taxesystemet. En tolkning är att ingen "viktig" trafik får vara utanför systemet.

Likabehandlingsprincipen är viktig för myndigheten. Att boende i någon del av regionen skulle få sämre villkor för sin kollektivtrafik på grund av införande av kommersiell trafik kan vara orsak nog att inte avstå från beslut om allmän trafikplikt.

5 Västtrafik och kommersiell trafik

Västtrafik har till uppgift att upphandla trafiken som svarar mot de beslut om allmän trafikplikt som kollektivtrafiknämnden tar. Lagen kräver att alla trafikpliktsbeslut ska kunna härledas ur trafikförsörjningsprogrammet. Västtrafik har i uppdrag att uppfylla målen i trafikförsörjningsprogrammet för den upphandlade trafiken. Nedan redovisas Västtrafiks ståndpunkter kring de viktigaste förutsättningarna för kommersiell regional trafik.

5.1 Allmänna nyttigheter

Vad gäller biljettsamarbete, tillgång till realtidssystem, reseplanerare och tillgång till terminaler och andra av Västtrafik förvaltade system anser Västtrafik att de inte är en fri tillgång för kommersiella aktörer. Investering i samt utveckling, drift och underhåll av dessa system finansieras av Västtrafiks resenärer och är därmed bara subventionerade till hälften. Västtrafik anser att kostnaden för tillgång till dessa system skall motsvaras av nyttan för respektive part. I vissa fall kan den ömsesidiga nyttan av t.ex. biljettsamarbete vara sådan att man kvittar giltigheten på varandras biljetter.

Västtrafik ser inga principiella hinder att upplåta infrastrukturen även till kommersiell trafik. Hållplatser tillhör i allmänhet väghållaren eller kommunen. Här ansvarar Västtrafik för informationen på hållplats. Att låta ett kommersiellt trafikföretag få sätta upp sin tidtabellsinformation kan utan svårigheter samordnas med Västtrafik.

5.2 Utträde

Västtrafik ansvarar för den upphandlade trafiken. Om beslut tagits om att avstå från allmän trafikplikt och all kommersiell trafik senare upphör på berörd sträcka, så kommer det bli Västtrafiks ansvar att skyndsamt säkerställa trafikförsörjningen. Västtrafik behöver därmed till viss del vara förberedd på att genomföra upphandlingar för sträckor utan allmän trafikplikt där risk föreligger att den kommersiella trafiken upphör.

Det finns en begränsad erfarenhet av kommersiella aktörer idag inom Västra Götaland, men de erfarenheter man har inte varit helt positiva ur Västtrafiks perspektiv. I ett fall innebar den nystartade helt kommersiella trafiken att allt samarbete med Västtrafik först upphörde, vilket kom att drabba både Västtrafik och resenärerna negativt, inte minst kostnadsmässigt. Idag samarbetar man igen på helt kommersiella grunder och uppfyller resenärernas behov. Det finns därför en skepsis mot att en kommersiell aktör som inte får lönsamhet i sin trafik verkligen tar ansvar för resenärerna och avvecklar trafiken på ett sätt som är bra för resenärerna. I ett fall avslutades den nystartade kommersiella busstrafiken omedelbart utan anmälan till RKM.

5.3 Kommersiell trafik – komplement till upphandlad trafik

I propositionen till kollektivtrafiklagen anges att genom att ta bort begränsningarna för kommersiell trafik ökas dynamiken på kollektivtrafikmarknaden vilket kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik och ökat resande. Detta förväntas ske genom att resenärerna kommer att erbjudas ett större antal resealternativ och ökad valfrihet.

Västtrafiks uppdrag att uppfylla målen i trafikförsörjningsprogrammet för den upphandlade trafiken. För att utföra detta har Västtrafik en bestämd budget. Dagens trafik är subventionerad till i genomsnitt ca 50 % sett över hela verksamheten. Västtrafik anser att det inte enbart är genom att erbjuda ny trafik som kommersiella aktörer kan bidra till att uppnå

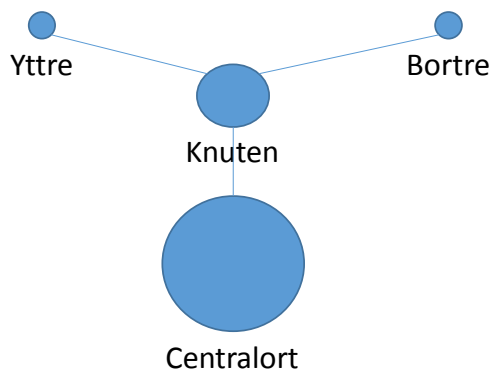
målen. Den kommersiella trafiken kan även utgöra ett viktigt komplement till den befintliga upphandlade trafiken.

Om delar av den idag upphandlade trafiken kan drivas kommersiellt, så kan Västtrafik frigöra medel och resurser till att förbättra servicenivån på annat håll inom den upphandlade trafiken. Därmed kan den kommersiella trafiken även indirekt bidra till fördubblingsmålet.

Nedan presenteras två exempel på hur den kommersiella trafiken kan bidra till att uppnå målen i den befintliga trafiken.

5.3.1 Frigöra resurser

I nedanstående exempel trafikerar upphandlad trafik sträckorna Bortre till Centralort via Knuten, samt Yttre till Centralort via Knuten.



Kostnader och intäkter för trafiken fördelar sig idag enligt:

Sträcka	Kostnad	Intäkt	Nettokostnad
Knuten till Centralort	60 MSEK	50 MSEK	10 MSEK
Knuten till Yttre + Knuten till Bortre	40 MSEK	20 MSEK	20 MSEK
Totalt	100 MSEK	70 MSEK	30 MSEK

Samhällets kostnad för att bedriva trafiken är således 30 MSEK/år med en kostnadstäckningsgrad motsvarande 70 %.

En kommersiell aktör vill trafikera Knuten till Centralort på helt kommersiella grunder, dvs. samhället kommer inte ha varken intäkt eller kostnad för trafikering av den sträckan. Trafikeringen mellan Yttre respektive Bortre och Knuten antas ske på motsvarande vis som tidigare och bli en utgöra matning till den kommersiella linjen Knuten till Centralort.

Kalkylen för samhället ändras och blir följande

Sträcka	Kostnad	Intäkt	Nettokostnad
Totalt = Knuten till Yttre + Knuten till Bortre	40 MSEK	20 MSEK	20 MSEK

Samhällets kostnad för att bedriva trafiken är således 20 MSEK/år medan kostnadstäckningsgrad har sjunkit till 50 %.

Även om kostnadstäckningsgraden sjunkit så har det frigjorts 10 MSEK som kan användas till att uppnå målen i Trafikförsörjningsprogrammet. Exempel på sådana åtgärder är samarbete

med den kommersiella trafiken om biljettsamverkan, miljöarbete, matning till det angränsande trafik, förbättrad infrastruktur, ökad servicenivå, kompletteringstrafik eller ökat lokalt utbud kring Knuten etc.

För resenären så kan detta leda till såväl positiva som negativa effekter.

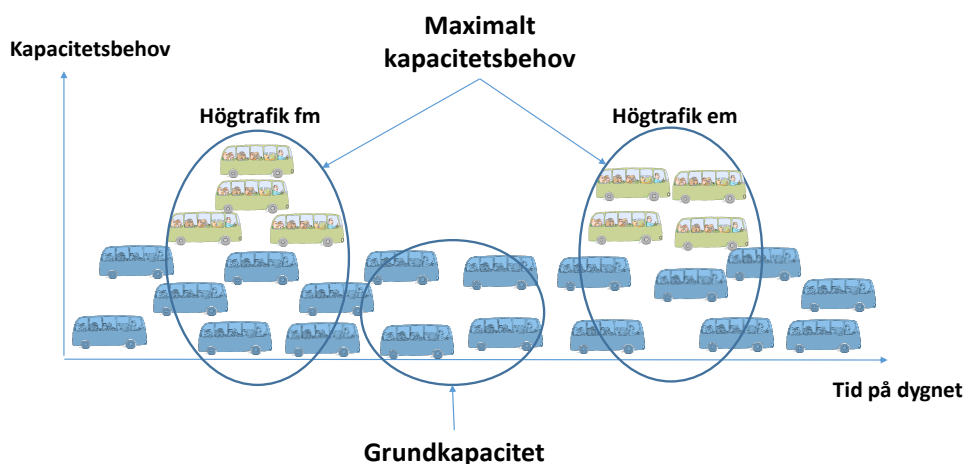
Möjliga positiva effekter som kan uppstå är t.ex. fler resmöjligheter och kortare restider från Knuten till Centralort och ökat fokus på det lokala resandet.

Negativa effekter kan vara att det blir fler byten, sämre miljöprestanda och sämre anpassning till trafik i Centralort. De frigjorda 10 MSEK kan användas för att motverka dessa negativa effekter

5.3.2 Avlastning i högtrafik

Västtrafik ser att om den kommersiella trafiken tar hand om ökningen vid högtrafik då kapacitetsbehovet är som störst, så blir den upphandlade trafiken mer effektiv då det inte blir outnyttjad kapacitet under lågtrafik.

Exempel: i ett trafikavtal där det är stor skillnad i resande mellan hög- och lågtrafik måste trafikföretaget dimensionera sina resurser efter det maximala kapacitetsbehovet. Ett trafikavtal som har jämnare kapacitetsbehov kan drivas med mindre resurser.



Om ett kommersiellt trafikföretag har möjlighet att ta hand om ökningarna i högtrafiken, kan Västtrafik frigöra resurser till annan trafik. De kommersiella trafikföretagen kan ha bättre förutsättningar att driva trafiken i högtrafik till lägre kostnader än vad upphandlad trafik kan, t.ex. genom merutnyttjande av resurser från annan kommersiell verksamhet, såsom interregional busstrafik och beställningstrafik utanför högtrafik.

5.4 Varför kommersiell trafik nu?

Västtrafiks vilja att i samband med upphandlingen av Trafik 2015 skapa förutsättningar för att bedriva delar av den tidigare upphandlade trafiken grundar sig på ett antal olika faktorer.

Av dessa anledningar är trafiken i Trafik 2015:2 extra intressant ur perspektivet att avstå allmän trafikplikt och bana väg för den kommersiella trafiken.

5.4.1 Resultat av initial marknadsanalys

I Västtrafiks initiala marknadsanalys av Trafik 2015 konstaterades att det fanns kommersiella möjligheter bland den trafik vars avtal skulle löpa ut. Detta baserades på resultaten av analysen:

- Många dagliga enkelbiljettskunder indikerar en betalningsvilja hos resenärerna
- Det finns ett säsongsbetonat resande med enkelbiljetter
- Analys av resandet indikerar att trafiken kan vara lönsam utan subventioner
- Det finns trafikföretag som idag bedriver parallell trafik i egen regi som skulle kunna vara intresserade av den aktuella trafiken
- Det finns trafikala synergier med annan icke-upphandlad verksamhet

5.4.2 Kommande upphandlingar

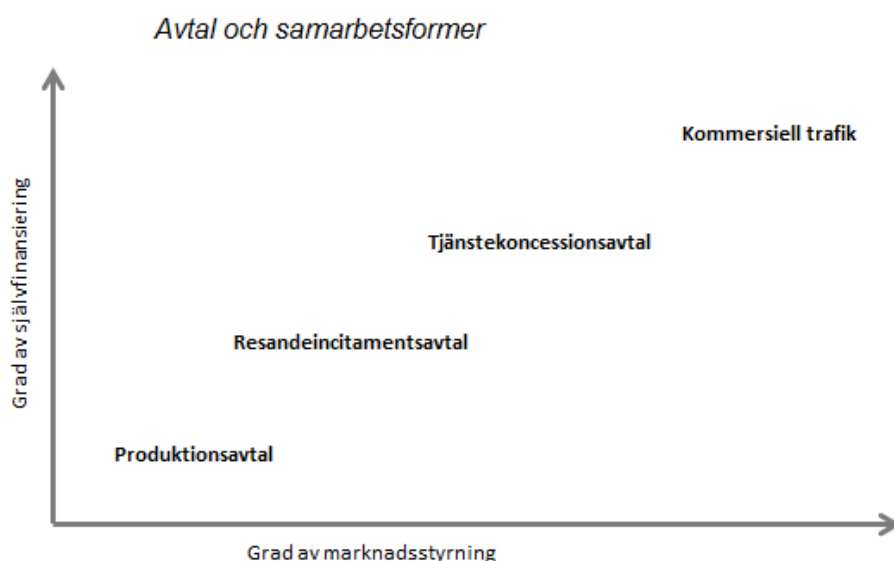
I Västtrafiks upphandlingsplan för de kommande fyra åren bedöms trafiken i Trafik 2015:2 ha störst potential att bedrivas som kommersiell trafik. De efterföljande upphandlingarna, Kungsbacka och anropstyrd trafik år med trafikstart 2017, samt Lysekil, Sotenäs, Munkedal och Ale år 2018, bedöms i dagsläget inte ha samma potential att bedrivas i kommersiell regi.

5.4.3 Trafikföretagens intresse

Under de enskilda samråden för upphandlingen Trafik 2015 framkom att flera trafikföretag ansåg att det fanns potential att bedriva delar av trafiken kommersiellt och att trafiken därmed inte behöver upphandlas. Tio trafikföretag visade intresse för att fortsätta diskussionerna kring förutsättningarna för kommersiell trafik i den aktuella trafiken.

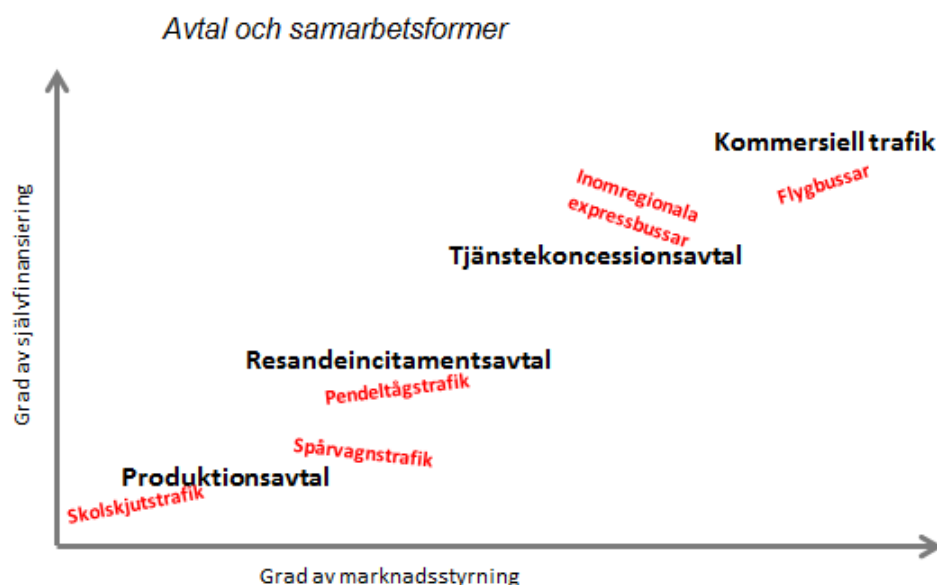
5.4.4 Utveckling av samarbetsformer och avtal

Västtrafik utvecklar kontinuerligt sina avtalsformer. Huvudparten av Västtrafiks trafikavtal är resandeincitamentsavtal eller produktionsavtalⁱⁱ. Delar av den upphandlade trafiken är av sådan karaktär att den fortsatt troligen kommer drivas med produktionsavtal, t.ex. skoltrafik i mindre kommuner. Västtrafiks avtalsutveckling följer intentionerna i den branschgemensamma Avtalsprocessen, i vilken utvecklingen går mot att öka ansvaret för trafiken hos trafikföretagen. Detta medför fortsatt utvecklande av resandeincitamentsavtal och koncessionsavtal.



Figuren ovan visar avtalsformerna relativt självfinansiering respektive marknadsstyrning. En högre grad av självfinansiering innebär att trafiken i större utsträckning finansieras av resenärerna och subventioneras mindre av skattemedel. Högre grad av marknadsstyrning innebär att utbudet i högre grad styrs av marknaden genom trafikföretagen än av myndigheten.

I sin analys av kommande trafikupphandlingar använder Västtrafik diagrammet för att identifiera var den aktuella trafiken befinner sig relaterat till självfinansierings- och marknadsstyrningsgrad. I nedanstående exempel finns några trafikslag inplacerade.



5.4.5 Extern påverkan

Intentionerna i Kollektivtrafiklagen som trädde i kraft 1 januari 2012 är att mer kollektivtrafik ska bedrivas kommersiellt. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och Trafikanalys har i uppdrag att följa upp uppfyllandet av lagens intentioner. De båda myndigheterna kritiserar kollektivtrafikmyndigheterna och de upphandlande enheterna för att man inte tar tillräckliga initiativ för att möjliggöra det kommersiella tillträdet.

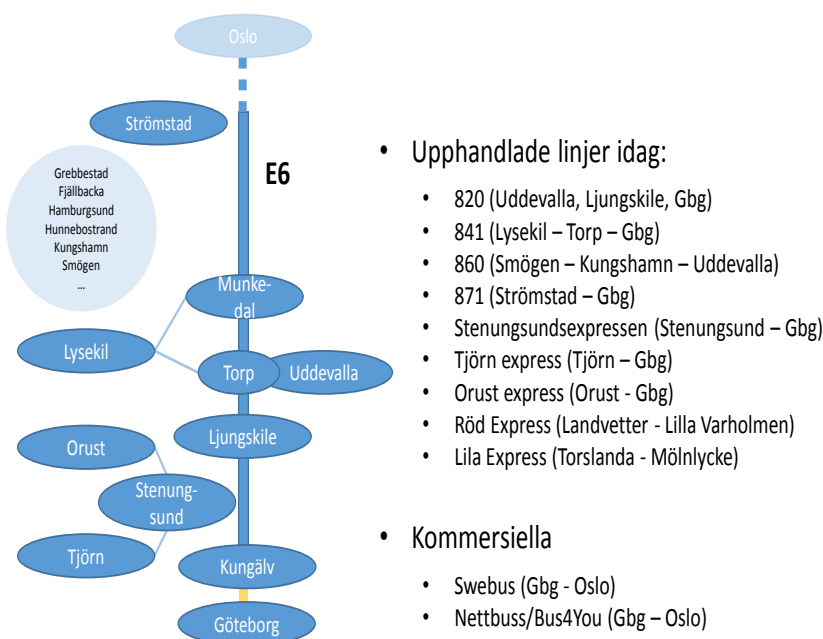
Även trafikföretagens branschorgan har påtalat att intentionerna i lagen inte efterlevs fullt ut och att mer initiativ krävs från kollektivtrafikmyndigheterna för att möjliggöra för kommersiell trafik.

6 Beskrivning av Trafik 2015:2

I kommande kapitel beskrivs bakgrunden, arbetsgången och resultat i processen med Trafik 2015:2.

6.1 Befintlig trafik

Trafik 2015:2 omfattar expressbusslinjer och linjer i Fyrstadsregionen. I figuren nedan listas linjerna vid sidan om kartan tillsammans med de två redan existerande kommersiella linjerna.



E6 mellan Göteborg och Oslo utgör navet för trafiken till Bohuslän.

Röd och Lila express går mellan västra Hisingen på två alternativa sträckningar genom Göteborg till Landvetter/Härryda öster om staden. Trafiken är integrerad med annan kollektivtrafik på olika delsträckor.

Analysen av trafikområdet är främst fokuserad mot trafiken mellan mellersta Bohuslän och Göteborg, då det är i detta område som det visats störst intresse för och där Västtrafik bedömt att den största potentialen finns för kommersiell trafik.

Nettbuss Express och Swebus bedriver kommersiell expressbussverksamhet på sträckan Göteborg till Oslo. Utbudet på trafiken varierar beroende på resebehovet, trafiken är som mest intensiv på fredag och söndag med sammantaget drygt tjugo dubbelturer.

6.2 Framtida trafik

Kollektivtrafiknämnden har i Trafikförsörjningsprogrammet fastställt riktlinjer för hur trafiken ska utvecklas för att uppsatta mål ska uppfyllas. I programmet finns en målbild framtagen för trafiken i Bohuslän med ett tänkt utbud uttryckt i antal turer mellan olika relationer.

Tågtrafiken ska utgöra ryggraden i den utveckling av trafiken som förväntas varför ett särskilt program för tågtrafiken tagits fram, Målbild Tåg 2035.

E6/Bohusbanan finns med som prioriterade stråk i Trafikförsörjningsprogrammet.

I trafikförsörjningsprogrammet presenteras hur en fördelning mellan buss och tåg är tänkt i den framtida trafiken för aktuella reserelationer.

Önskvärd turtäthet inom Fyrbodal (tur/timme):

Sträcka	Buss högtrafik	Buss dagtid	Tåg högtrafik	Tåg dagtid
Munkedal – Strömstad/Halden	2	1	2	0,5
Uddevalla – Munkedal	4	2	2	1
Uddevalla – Göteborg	4	2	2	1

Turtäthet inom Göteborgsregionen (tur/timme):

Sträcka	Buss högtrafik	Buss dagtid	Tåg högtrafik	Tåg dagtid
Göteborg – Stenungsund	6	3	8	4

I Målbild Tåg 2035 har målen för turtäthet på Bohusbanan kvantifierats som antal dubbelturer per dag.

Dubbelturer med tåg, målbild för upphandlad tågtrafik

Sträcka	2010	2020	2028	2035
Göteborg – Stenungsund	23	28	35	54
Stenungsund – Uddevalla	18	22	25	25
Uddevalla – Munkedal	5	7	14	18
Munkedal – Strömstad	5	7	10	10

Möjliga restider har angetts (minuter)

Sträcka	2010	2035
Göteborg – Stenungsund	35	30
Göteborg – Uddevalla	70	55
Göteborg – Strömstad		120

I målbild tåg 2035 har följande strategi formulerats för berört område:

- Norra Bohusbanan: Busstrafik matar till tågen i större omfattning än idag
- Södra Bohusbanan: En del busstrafik Orust/Tjörn/Stenungsund ersätts med tåg.

Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att beskriva kollektivtrafikens strategiska inriktning i regionen samt att vara vägledande för Västtrafiks uppdrag.

Myndighetens utgångspunkt är att kommersiell trafik ska ses som en tillgång och som ytterligare en möjlighet att möta nya resbehov hos invånarna, när den kompletterar den samhällsköpta trafiken så att resenärerna gynnas totalt sett. En förutsättning för att fullt ut

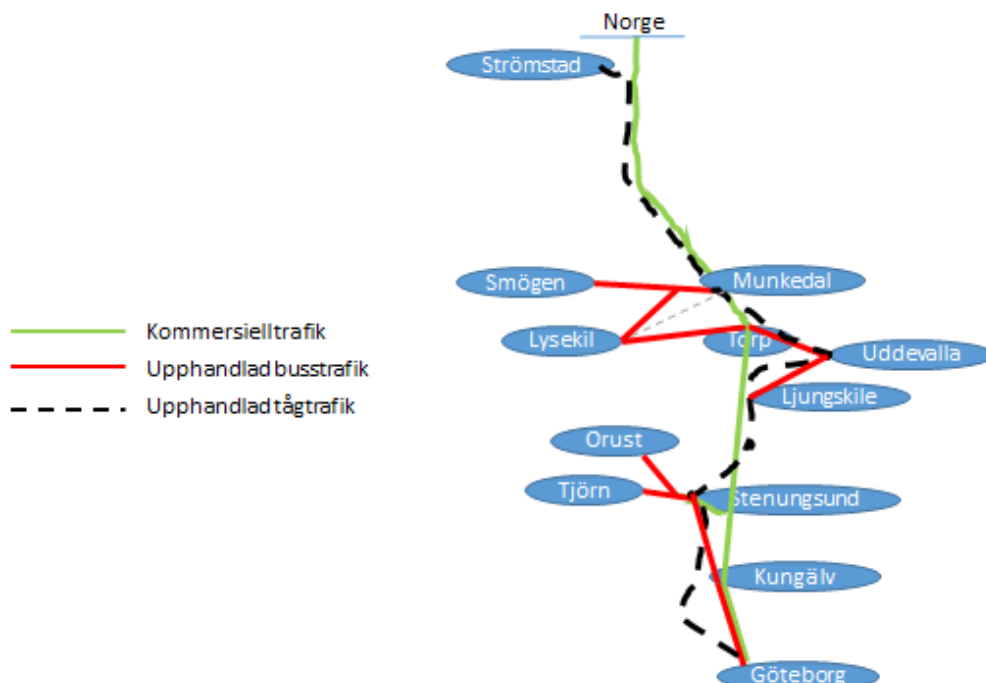
kunna utnyttja denna potential är dock att den allmänna och den kommersiella trafiken ges förutsättningar att samverka på ett sätt som inte skapar hinder för resenärerna.

6.2.1 Skapandet av en kommersiell korridor

Västtrafiks ansats är att möjliggöra ett effektivt nyttjande av samhällsresurser samtidigt som den framtida trafikförsörjningen och trafikutvecklingen från mellersta Bohuslän och söderut mot Göteborg tryggas. Detta kan ske i en kombination av kommersiell och upphandlad trafik genom att en kommersiell korridor skapas på E6.

Genom en kommersiell korridor i det aktuella stråket avser Västtrafik att skapa möjligheter för kommersiell och upphandlad trafik att samverka i enlighet med strategin i trafikförsörjningsprogrammet och Målbild Tåg 2035.

Bilden nedan visar ett sådant upplägg på en karta över sträckan Göteborg – Norge längs med E6.



Korridoren bygger på följande förutsättningar

- Tågtrafiken på Bohusbanan är upphandlad trafik
- Kommersiell busstrafik på E6 från norska gränsen till Kungälv som tillsammans med tåget försörjer det regionala behovet
- Upphandlad trafik försörjer det lokala resebehovet samt matar till Bohusbanan och vissa knutpunkter på E6
- Ingen trafikeringsmed upphandlad trafiken i den kommersiella korridoren
- Ett beslut att avstå allmän trafikplikt på sträckan från norska gränsen till Kungälvsmotet

Förslaget till trafikeringsförutsättningar har använts för analys av hela trafiken, som internt underlag för framtagande av frågeställningar inför de fördjupade samråden och har dessutom varit föremål för diskussion under samråden.

7 Process för Trafik 2015:2

7.1 Tidsplan

Processen har fortlöpt enligt:

- Förannonsering av upphandlingen 31 augusti 2012
- Gemensamt samråd 5 juni 2013
- Enskilda samråd mellan 3 och 18 september 2013
- Fördjupade samråd mellan 15 och 24 januari 2014.
- Ytterligare fördjupade samråd juni 2014
- Avstämningar med trafikföretag hösten 2014
- Beslut om trafikplikt december 2014

7.2 SIU

Under de enskilda samråden för upphandlingen Trafik 2015 framkom att flera trafikföretag ansåg att det finns potential att bedriva delar av trafiken kommersiellt och att trafiken därmed inte behöver upphandlas. Detta resulterade i att Trafik 2015 delades upp i två delar, där den senare, Trafik 2015-2, har blivit föremål för fördjupat samråd.

För trafik 2015-1 bedömdes att det inte fanns något intresse från trafikföretagen att bedriva trafiken kommersiellt. Västtrafik rekommenderade därför kollektivtrafiknämnden att fatta beslut om allmän trafikplikt. Därmed har Västtrafik fortsatt upphandling av trafiken i Trafik 2015-1.

7.3 Fördjupade samråd

Västtrafik och kollektivtrafiksekretariatet genomförde de fördjupade samråden gemensamt. I inbjudan ombads trafikföretagen att återkomma med en agenda med sina frågeställningar kring kommersiell trafik, trafikplikt och Trafik 2015-2. Trafikföretagen har fått styra agendan för mötena. Mötena fördes utan protokoll, vardera parten förde sina egna anteckningar. Detta för att säkra en öppen och förtroendeskapande dialog mellan berörda parter kring berörd trafik.

De företag som deltog på SIU inbjöds att delta på fördjupade samråd. Av 16 inbjudna trafikföretag valde 10 att anmäla sitt intresse för fördjupade samråd kring Trafik 2015-2.

Åtta trafikföretag deltog i de fördjupade samråden. Nedan ges en kort presentation av företagen

- **Buss i Väst ab** – samverkansbolag med 35 delägare och 700 bussar. Delägarna utför trafiken som underentreprenörer. Kör framförallt landsbygds, region- och skoltrafik samt stadstrafiken i Uddevalla åt Västtrafik. Befintlig trafikutövare av Bohusexpresserna, Regiontrafik Fyrstad.
- **Ellös Buss AB** – familjeägt bolag med 55 bussar i fordonsflottan. Sedan 2013 kör man skol- och linjetrafiken i Stenungsund genom avtal med Västtrafik. Har dessutom turistbussverksamhet i Stenungsund och Göteborg.
- **Keolis Sverige AB** – ägs av franska kollektivtrafikkoncernen Keolis. 2 000 bussar i Sverige med fokus på framförallt upphandlad stadstrafik. Kör drygt hälften av stadstrafiken med buss i Göteborg samt trafiken i Mölndal, Partille och Härryda kommuner på uppdrag för Västtrafik.
- **Ljungkile Buss AB** – mindre familjeägt bussbolag, ca 10 bussar, med framförallt turisttrafik i Göteborg och Uddevalla/Ljungkile. Ingen verksamhet åt Västtrafik,

tidigare utförare av skol- och linjetrafik i Uddevalla kommun som underentreprenör åt Buss i Väst AB.

- **Majvallen AB** – främsta verksamhet är specialtransporter med anpassade fordon för kommun och region. Uppdragsgivare är Göteborgs kommun och Västtrafik samt Kungälv kommun och Härryda kommun.
- **Nettbuss AB** – ägs av norska statliga järnvägsbolaget NSB genom dotterbolaget Nettbuss AS. Ca 500 bussar i upphandlad trafik i Sverige. Befintlig trafikutövare av Orange Express och Stenungsundsexpressen. Kör dessutom bl.a. linje 100 och regiontrafik i Sjuhärad åt Västtrafik. Systerbolaget Nettbuss express kör läns- och landsgränsöverskridande expressbusstrafik på kommersiell basis bl.a. på sträckan Oslo-Göteborg-Köpenhamn.
- **Nobina Sverige AB** – ingår i en koncern som ägs av ett flertal ägare som huvudsakligen utgörs av investeringsfonder. Nordens största bussbolag med ca 2 500 bussar i upphandlad trafik i Sverige. Kör trafik åt Västtrafik i Tvåstad, Göteborgsområdet och Skaraborg. Befintlig trafikutövare av Lila Express. Systerbolaget Swebus kör läns- och landsgränsöverskridande expressbusstrafik på kommersiell basis bl.a. på sträckan Oslo-Göteborg-Köpenhamn.
- **Veolia Transport Sverige AB** – ägt av franska transport- och miljökoncernen Transdev. Kör buss-, tåg-, spårvagns- och båttrafik för trafikhuvudmän i landet. Busstrafikuppdrag åt Västtrafik i Göteborg och Sjuhärad. Kommersiell trafik på tåg- och bussidan.

I sammanställningen nedan har Västtrafiks och kollektivtrafiksekretariatets anteckningar från de fördjupade samråden sammanställts under olika områden. Varje trafikföretag har ansvarat för agendan på sina respektive möten, varför frågeställningarna inte varit exakt lika på de olika samråden. Svaren är presenterade under gemensamma sammanfattande rubriker.

I tabellerna nedan är företagsnamnen kodade med en siffra för att påvisa att det fanns olika uppfattningar bland de olika trafikföretagen. Siffrorna är olika för de olika tabellerna, dvs. man kan inte följa ett enskilt trafikföretags åsikter.

Trafikföretag	Vilken trafik är av kommersiellt intresse för er?
1	Intresserad av delar av trafiken Stenungsund – Göteborg, med nyttjande av tillgängliga resurser
2	Huvudsakligen inriktade på upphandlad trafik och har ett svagt intresse för kommersiell drift av aktuell trafik
3	Intresserad av befintlig trafik mellan Stenungsund – Göteborg, Intresserade av Torp – Göteborg men är frågande till möjligheten att få lönsamhet i trafiken.
4	Intresserad av delar av trafiken Stenungsund – Göteborg. Funderingar kring trafik vid knutpunkter i Göteborg, från vilka man skulle kunna köra till målpunkter i mindre anpassade fordon
5	Inget kommersiellt intresse för Trafik 2015:2. Intresserade av kommande upphandlingar av Stadstrafik i Göteborg.
6	Intresserad av delar av trafiken Torp – Göteborg, via Stenungsund. Är även intresserad att ingå i annat Trafikföretags trafik.
7	Intresserad av befintlig trafik på nuvarande Röd express. Det är resandevolymer som väckt intresse.
8	Inget kommersiellt intresse

Vilka generella hinder uppfattar ni för att etablera kommersiell trafik

Trafikföretag	
1, 2, 4	Har inte framfört att man ser några hinder
3	Tillgång till terminaler, biljettsystem, informationssystem och realtidssystem
5	Det är inte lönsamt idag, det behöver förberedas med omfattande marknadsundersökningar, till vilka få trafikföretag har resurser.
6	De flesta behoven är redan uppfyllda av nuvarande upphandlade system. Svårt att konkurrera med upphandlad trafik
7	Man är beroende av ömsesidigt biljettsamarbete.
8	Svårt att konkurrera med biljettpiserna på den upphandlade trafiken Det finns inga färdiga relationer avseende biljetter, reseplanerare och terminaler

Trafikföretag Vilka förutsättningar behöver vara uppfyllda för att ni ska starta kommersiell trafik i den aktuella trafiken

1	Har inget intresse av kommersiell trafik i aktuell trafik och har därmed inte tagit ställning.
2	Biljettsamarbete – ömsesidig giltighet med VT:s system Ingen konkurrens från annan kommersiell trafik
3	Hållplatser, reseplanerare och på sikt biljettsamarbete
4,8	Framför inga förutsättningar
5	Biljettsamarbete, terminaler och reseplanerare
6	Samverkan kring biljetter Tillgång till och tydlig prissättning för Nils Ericssonterminalen och hållplatser Tillgång till VT:s informationssystem Ingen trafikplikt på de stråk trafiken ligger nu Kopplingar till övrig trafik via reseplanerare är bra
7	Ingen konkurrens från upphandlad trafik Tillgång till terminaler och bytespunkter Ingå i reseplanerare och realtidssystem Biljettsamarbete

Trafikföretag Åtagande vid utträde ur kommersiell trafik

1, 3, 4, 5, 7	Har inte framfört några synpunkter avseende åtaganden
2	Om man startar ska det vara ett bestående ansvar
6	Kommer ta frivilligt ansvar, tre veckor är för kort tid
8	Beredd att avge ensidig avsiktsförklaring

Trafikföretag Uppfyllande av mål i trafikförsörjningsprogram

1, 2, 4, 5, 7, 8	Framför inga synpunkter
3	Man bidrar till att uppfylla målen genom sin produktion
6	Följer branschöverenskommelserna, men de kommersiella intressena överväger målen. Ambition att kunna ta med rullstol.

Trafikföretag	Har trafikföretaget genomfört analys
1, 4, 5	Anser sig inte vara mogna kommersiell trafik i aktuell trafik och har därmed inte gjort någon analys
2	Befintlig operatör som har god kunskap för den delen av trafiken. Har analyserat Västtrafiks statistik för andra sträckningar.
3	Har gjort analys baserad på Västtrafiks resandestatistik. Ser ingen möjlighet att etablera helt självfinansierade lösningar som uppfyller dagens behov.
6	Har gjort egen analys av Västtrafiks statistik på mindre delar av trafiken.
7	Har analyserat resandestatistik från VT och gjort kalkyler för att beräkna trafikupplägg.
8	Befintlig operatör som har god kunskap för den delen av trafiken. Har analyserat Västtrafiks statistik för vissa stråk.

Trafikföretag	Erbjudande till resenärerna
1	Trafik från knutpunkter till målpunkter i mindre bussar.
2, 8	Inte intresserade av aktuell trafik
3, 4	Erbjuder nuvarande trafik
5	Klarar inte 7-dagars trafik
6	Pendlingstrafik i peak-tid under höst-vinter-vår, ingen trafik på sommaren. I första skedet till centrala Göteborg, i andra skedet mot måldestinationer som Volvo och Sahlgrenska
7	Turistbussar med högre komfort, möjligt att arbeta på bussen. Högre hastighet än nuvarande

Trafikföretag	Om trafikplikt, vilka avtalsformer
1	Trafiken är inte inom fokusområdet
2	Koncessionsliknande avtalsformer
3	Avtalsformer som balanserar riskerna och stimulerar till kundfokus med lönsamhet. Branschgemensamma avtalsformer.
4	Semikommersiellt, där grundtrafiken handlas upp. Tjänstekoncession. Bilda bolag med Västtrafik
5	Koncessionsavtal
6	Diskuterade inte alternativ
7	Ett kortare koncessionsavtal (2-3 år) som förbereder inför kommersiell trafik
8	Kan komma köra på kommersiell grund oavsett trafikplikt eller inte. Tjänstekoncession. Ser gärna linjevis upphandling, t.ex. Bohusexpressen. Önskar att upphandlingen inte bara riktar sig till stora leverantörer

Trafikföretag	Övrigt
1	I samband med samråd presenterades ett företag ett möjligt kommersiellt upplägg för reserelationer som inte ingår inom trafik 2015:2 och som inte täcks av Västra trafikens utbud idag. Detta hanteras fortsatt vid sidan om Trafik 2015:2

8 Resultat från fördjupade samråd

8.1 Kommersiellt intresse

Trafikföretagens intresse för den kommersiella trafiken kan sammanfattas enligt:

- Trafikföretagen har studerat den befintliga trafiken och Västtrafiks befintliga linjer, inte resebehov eller stråk etc.
- Endast ett företag har direkt intresse av att köra trafiken mellan Bohuslän och Göteborg, och då endast delar av den
- Det finns intresse för att bedriva kommersiell trafik i stråket Stenungsund – Göteborg
 - o Ett företag ansåg sig kunna köra hela nuvarande sträckan i egen regi
 - o Två företag uttrycker intresse för delar av trafiken
 - o Efter genomfört fördjupat samråd meddelade ett av de i samråden intresserade företagen att de inte har intresse att bedriva kommersiell trafik i aktuellt område.
 - o Ett företag kan tänka sig köra delar av trafiken oavsett trafikpliktsbeslut
- Ett företag har intresse att köra nuvarande Röd express i egen regi

Slutsats:

Fem av trafikföretagen meddelade i samband med eller i direkt anslutning till de fördjupade samråden att de inte längre var intresserade att bedriva någon del av den aktuella trafiken kommersiellt i egen regi.

Tre trafikföretag meddelade att de hade för avsikt att bedriva delar av trafiken kommersiellt. Detta föranledde ett behov av att ha ytterligare samråd med berörda Trafikföretag, se vidare kapitel 9.

8.2 Hinder för kommersiellt marknadstillträde

Trafikföretagens syn på generella hinder kan sammanfattas med att trafikföretagens synpunkter överensstämmer med branschens aktörer inom ramen för Kolla. Det brister i tillgång till terminaler, informationssystem och biljettsystem; myndigheterna tillhandahåller inte tillräckliga underlag, det går inte att konkurrera med upphandlad trafik och det mesta är redan upphandlat.

Slutsats:

Frågan med hinder behöver ses över och arbete pågår med detta tillsammans mellan branschens aktörer. Konkurrensneutral tillgång till offentligt ägd infrastruktur ingår som förutsättning i trafikförsörjningsprogrammet, och utveckling sker för närvarande i samverkan med företrädare för Jernhusen, Sveriges Bussföretag, VSBF (Västra Sveriges bussbranschförening), Göteborgs stad, Västtrafik och Kollektivtrafiksekretariatet.

8.3 Vilka förutsättningar krävs

Trafikföretagens krav på förutsättningar från samhället för att möjliggöra kommersiell trafik kan sammanfattas enligt:

- Hälften av företagen framförde inga krav
- Biljettsamverkan är en viktig förutsättning för trafikföretagen
- Tillgång till samhällsbetald infrastruktur och informationssystem underlättar
- Flera av trafikföretagen framför att kommersiell trafik inte kan bedrivas parallellt med upphandlad trafik

- Vissa trafikföretag förutsätter att deras kommersiella trafik inte utsätts för konkurrens av annan trafik (med gällande lagstiftning kan den förutsättningen inte garanteras)

Slutsats:

Frågan kring förutsättningar för den aktuella trafiken måste analyseras mer i detalj för varje enskilt trafikeringsförslag. Överenskommelse mellan parterna ska vila på bilaterala nyttor och förpliktelser uttryckt i kommersiella villkor.

8.4 Ansvar vid utträde

Trafikföretagens ansvar för utträde kan sammanfattas enligt:

- Tre företag kommunicerade ett behov av att ta ansvar som sträcker sig utanför lagen

Slutsats:

Trafikföretagens utfästelser är inte legalt bindande. Någon analys av trafikupplägg bör ingå i beslutsunderlaget för rekommendation av allmän trafikplikt där risken för ett snabbt avslut av trafiken övervägs.

8.5 Uppfyllande av trafikförsörjningsprogrammets mål

Trafikföretagens syn på ansvar att uppfylla trafikförsörjningsprogrammets mål kan **sammanfattas** enligt:

- Två företag framför att de är beredda att bidra till målen
- Övriga företag har inte framfört sina synpunkter

Slutsats:

Kriterierna för bedömning av huruvida kommersiell trafik bidrar till uppfyllnad av Trafikförsörjningsprogrammets mål behöver fastställas.

Trafikföretagen har inte påvisat att de tar hänsyn till målen i trafikförsörjningsprogrammet i deras marknadsanalyser.

8.6 Genomförande av analys

Trafikföretagens genomförande av analys av trafiken kan sammanfattas enligt:

- Tre företag har inte gjort någon analys
- Fyra trafikföretag har gjort övergripande analyser av Västtrafiks statistik
- Ett trafikföretag har gjort mer detaljerad analys av en mindre del av trafiken
- Några trafikföretag efterfrågar mer detaljerad information från Västtrafik

Slutsats:

Trafikföretagen förlitar sig på dagens aggregerade statistik, levererad av Västtrafik.

Trafikföretagen utgår från Västtrafiks upphandlade linjestruktur och sträckor i stället för egna marknadsundersökningar av resebehov.

8.7 Avtalsformer vid trafikplikt

Trafikföretagens syn på avtalsformer vid trafikplikt sammanfattas enligt:

- Merparten ser ett behov av att trafiken eller delar av trafiken upphandlas i någon form av tjänstekoncession eller annat avtal som vidareutvecklar partnerskapet

Slutsats:

Västtrafik utvecklar avtalsformen tjänstekoncession i samklang med branschens arbete.

9 Slutliga samråd och trafikeringsförslag

Efter genomförda fördjupade samråd visade tre Trafikföretag fortsatt intresse av att bedriva delar av trafiken kommersiellt i egen regi.

För att kunna genomföra analysen av kriterieuppfyllnad för beslut om att avstå från trafikplikt efter fördjupade samråd behövde Västtrafik ytterligare och mer detaljerad information om trafikeringen. Trafikföretagen ombads därför att presentera trafikeringsförslag avseende den aktuella trafiken.

Två av företagen hade konkret uttryckt vilken trafik som de avsåg, medan det tredje företaget inte konkretiserade detta. Västtrafik valde därför att inbjuda de två förstnämnda Trafikföretagen till slutliga samråd. Det tredje trafikföretaget inbjöds inte till slutligt samråd då ingen konkret trafik fanns att diskutera.

Det första av de två kvarvarande trafikföretagen meddelade i samband med det slutliga samrådet att det ej längre var aktuellt för deras del att bedriva någon del av trafiken kommersiellt.

Det sista kvarvarande trafikföretaget lämnade i augusti 2014 övergripande trafikeringsförslag avseende trafik på två delstråk:

- Stenungsund – Göteborg, enligt nuvarande sträckning och nuvarande omfattning för Stenungsundsexpressen.
- Torp köpcentrum – Göteborg, halvtimmestrafik något förtätad i peaktid.

10 Trafik 2015:2 Analys och rekommendation till kollektivtrafiknämnden

Med utgångspunkt från trafikföretagets trafikeringsförslag analyserar Västtrafik hur förslagen bidrar till att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet med beaktande av kriterierna i kapitel 3.5 ovan.

Trafikeringsförslagen 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 fullvärdigt kunna bedöma de ekonomiska effekterna.

Trafikföretaget deklarerar att deras trafikeringsförslag inte är en utfästelse för att man skulle starta trafiken, detta utgör en försvårande omständighet för ett beslut om avstående av allmän trafikplikt då trafikföretaget gjorde denna deklaration utan anmaning från Västtrafik.

Stenungsundsexpressen är i dag en del av ett integrerat system av trafik i samt till och från stråket där de olika linjerna och trafiklagen är beroende av varandra. En kommersiell trafik som förutsätter ett beslut om avstående av trafikpliktsbeslut försvårar och fördyrar den totala trafikförsörjningen för området. 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.

För stråket Torp – Göteborg bedöms den föreslagna kommersiella trafikens bidrag till den totala måluppfyllnaden enligt trafikförsörjningsprogrammet som i det närmaste likvärdig med enbart upphandlad trafik. Svårigheten att med hjälp av den översiktliga beskrivningen kalkylera och bedöma de enskilda riskerna samt risken för att inte långsiktigt kunna säkerställa trafikförsörjningen är de faktorer som blir avgörande för Västtrafiks rekommendation.

Västtrafiks styrelse beslutar i oktober 2014 att rekommendera kollektivtrafiknämnden att fatta beslut om allmän trafikplikt för den aktuella trafiken.

Kollektivtrafiknämnden beslutar i ärendet i december 2014.

11 Sammanfattning

Processen för arbetet kring rapporten och arbetet med Trafik 2015:2 påbörjades i och med att den kommande upphandlingen förannonserades i augusti 2012. Den drygt två år långa processen har präglats av samråd och delaktighet från parterna. Samråden har skett i en positiv anda där samtliga aktivt arbetat med att identifiera hinder men framförallt att söka möjligheter att undvika hindren och öppna upp för kommersiell trafik.

Utredningen har lett till ett antal iakttagelser vilka sammanfattas nedan:

Kostnaderna för den upphandlade trafiken ökar idag snabbare än resandet. Av denna anledning vill RKM och Västtrafik undersöka alla positiva bidrag till att uppnå fördubblingsmålet. Om man kan lyfta bort subventioner från någon del av trafikutbudet, kan subventionerna användas på andra ställen inom systemet. Kommersiell trafik kan bidra genom att utföra trafiken med högre effektivitet, differentierad prissättning och/eller genom att kunna merutnyttja sina resurser.

Utredningen visar att trafikföretagen uppfattar ett beslut om allmän trafikplikt som det största hindret för kommersiellt marknadstillträde, eftersom ett sådant beslut innebär någon form av upphandlad trafik vilket trafikföretagen inte anser det går att konkurrera med.

Lagens intentioner är att möjliggöra inträdet av kommersiell kollektivtrafik. Skapandet av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna genomfördes för att öka den politiska insynen i kollektivtrafiken. RKM har därigenom uppdraget att skapa förutsättningar för ökat kommersiellt inträde i kollektivtrafiken, men genom sitt arbete med Trafikförsörjningsprogrammet blir RKM mer styrande och kontrollerande vilket kan motverka införande av kommersiell kollektivtrafik.

Ur myndighetsperspektiv kan den avgörande frågan för att besluta om allmän trafikplikt vara, till vilken nytta införande av kommersiell trafik sker? Frågor som likabehandling för alla invånare och betydelsen av att regionen skall ha ett sammanhängande system kan överväga viljan att införa kommersiell trafik.

Avståendet från allmän trafikplikt skall basera sig på en analys, där den kommersiella trafiken bedöms bära sig själv utan subventioner från samhället.

Utredningen pekar på vikten av biljettsamarbete och tillgång till fysisk och virtuell infrastruktur såsom hållplatser och terminaler, realtidssystem och reseplanerare för att attrahera resenärerna. De nyttigheter som Västtrafik förfogar över är inte fria nyttigheter utan är finansierade av både resenärer och med offentliga medel. Västtrafik har RKMs uppdrag att tillse att all kollektivtrafik skall erbjudas möjlighet att få tillgång till dem på rättvisa grunder.

Lagstiftarna och lagens intentioner för kollektivtrafiken var att öka den kommersiella närvaron. Samråden med trafikföretagen har resulterat i en bild av att varken trafikföretagen eller myndigheten är mogna att ta steget fullt ut till kommersiell kollektivtrafik.

- Trafikföretagens kommersiella "nyfikenhet" som föranlett samråden verkar i allmänhet inte backats upp av marknadsundersökningar eller analyser. Trafikföretagens intresse för att i egen regi utföra kommersiell kollektivtrafik på den idag upphandlade kollektivtrafiken utgår främst från Västtrafiks befintliga linjer. Trafikföretagen har inte visat upp någon analys baserad på resenärernas resebehov och har inte presenterat trafikförslag som uppfyller dessa behov.
- Trafikföretagen tycks i sina analyser ha utgått från att den upphandlade trafiken är den enda konkurrenten till den egna trafiken och bortsett från att det kommersiella inträdet innebär konkurrens från andra kommersiella aktörer.

Trafikföretagen anser att det fulla kommersiella inträdet innebär en för stor kommersiell risk.

- Myndigheterna ser som den största risken att inte trafikförsörjningen säkras. Det finns även en skepsis både hos RKM och Västtrafik att den kommersiella trafiken verkligen bidrar positivt till att öka resandet.
- Myndigheterna uppfattar även att det är risk att det sammanhängande systemet av kollektivtrafik som erbjuds medborgarna försvinner.
- Kollektivtrafiken är en lågmarginalbransch som kräver ansevliga investeringar i framförallt fordon och det är svårt att få snabb avkastning på insatt kapital. Långa avtalstider i upphandlad trafik skapar trygghet hos såväl beställare som utförare.

Marknaden, såväl beställare som utförare, efterfrågar en successiv övergång till ökad kommersiell närvaro för att uppfylla lagens intentioner. En framgångsfaktor kan vara att, som alternativ till konventionell upphandling, utveckla och ingå nya samarbetsformer, såsom koncessionsavtal, som med tid kan övergå till kommersiell trafik.

Genom en under avtalstiden successiv anpassning av roller och ansvarsfördelningen i befintliga löpande avtal är ett alternativt till att möjliggöra för ökat kommersiellt tillträde.

Då Avtalsprocessen tog fram avtalsformen koncessionsavtal, var reaktionerna att ingen kommer att våga ingå ett sådant avtal för risken att en kommersiell aktör konkurrerar ut den upphandlade trafiken. Med den utveckling som skett har nu istället insikten i branschen blivit att konkurrenssituationen tvärtom är sådan att det blir svårt för en kommersiell aktör att konkurrera med trafik med koncessionsavtal.

Med utgångspunkt från kundernas resebehov är kollektivtrafiken uppbyggd i ett sammanhängande system bestående av linjer, linjesträckningar och stråk som helt eller delvis kan vara parallella och ha gemensamma hållplatser och knutpunkter. Speciellt inom stadstrafik kan en linje ha gemensam linjesträckning med ett antal andra linjer på olika delar av sin hela linjesträckning. Linjens unika uppdrag är att försörja det resebehov som finns för mål- och knutpunkter längs sträckningen. Ett avstående från trafikplikt innebär inte att ett trafikföretag för en enskild linje ges ensamrätt eller koncession till trafikeringen av linje/sträcka/stråk eller hållplats, utan det råder konkurrens om resenärerna vid varje hållplats. För linje/sträck/stråk och hållplats som inte omfattas av allmän trafikplikt är det fri konkurrens mellan kommersiella aktörer.

Oavsett vilket beslut som fattas kring allmän trafikplikt i december 2014 så kvarstår Trafikföretagens möjlighet att bedriva kommersiell trafik på aktuella linjer/stråk och områden.

12 Slutsatser

Utredningen har kommit fram till följande slutsatser:

- Det största hindret för kommersiell trafik är ett beslut om allmän trafikplikt. I processen för beslut om allmän trafik plikt eller inte skall kollektivtrafikmyndigheten göra övervägande om trafikförsörjningsprogrammets ambitioner och mål kan uppfyllas utan att det behöver upprättas avtal med en trafikutövare. Om man gör denna bedömning så skall kollektivtrafikmyndigheten ta beslut om att avstå från att besluta om allmän trafikplikt, i annat fall beslutar kollektivtrafikmyndigheten om allmän trafik plikt. Slutsatsen av detta är att de politiska ambitioner och mål som avspeglas i trafikförsörjningsprogrammet sätter den nivå som den kommersiella trafiken måste uppfylla för att kollektivtrafikmyndigheten ska avstå från att ta beslut om allmän trafik plikt. I regioner med höga ambitioner och mål, t.ex. storstadsregionerna kan det därmed bli svårt för den kommersiella trafiken att få tillträde.
- Förutsättningarna för att bedriva kommersiell kollektivtrafik kan komma till stånd genom två olika tillvägagångssätt.
 - Marknaden uppstår genom att Trafikföretaget har identifierat en potentiell marknad och anmäler till kollektivtrafikmyndigheten att man avser att starta upp och bedriva trafik i egen regi.
 - Kollektivtrafikmyndigheten skapar förutsättningar för marknaden genom att ta beslut om att avstå från att besluta om allmän trafikplikt för tidigare upphandlad trafik. Detta möjliggör för kommersiell trafik utan konkurrens från upphandlad trafik.
- För kollektivtrafikmyndighetens bedömning av möjligheten att bedriva kommersiell kollektivtrafik finns tre grundläggande principer:
 - Det finns betalningsvilja hos resenärerna att betala hela kostnaden för den nyttjade tjänsten.
 - Den kommersiella trafiken baseras på kommersiella grunder och förutsätter inte subventioner från samhället.
 - Det finns någon som är beredd att investera i trafiken och utsätta sig för full konkurrens och marknadens nycker.
- Kollektivtrafikmyndigheten skall enligt kollektivtrafiklagen och avtalsprocessen göra en marknadsanalys, både vid framtagande av trafikförsörjningsprogram och inför avtalsprocessen om nya avtal. Det finns idag olika tolkningar hur omfattande och med vilket syfte denna analys skall göras. Utredningen drar slutsatsen att kollektivtrafikmyndighetens marknadsanalys skall omfatta frågorna om betalningsvilja, kommersiella grunder och marknadens investeringsvilja. Kollektivtrafikmyndigheten bidrar även med öppen obehandlad information om den resandestatistik och de demografiska fakta som finns tillgänglig. Övriga marknadsanalyser ska trafikföretagen själva ta fram. Det måste ligga på den kommersiella aktörens ansvar att själv genomföra den analys på vilken den kommersiella aktören fattar sitt beslut om kommersiellt inträde.
- Lagstiftarna och lagens intentioner för kollektivtrafiken var att öka den kommersiella närvaron. Dock verkar det som om såväl myndigheter som trafikföretag inte är mogna att ta steget fullt ut. Myndigheterna ser som den största risken att inte trafikförsörjningen säkras, samtidigt som trafikföretagen anser att det fulla kommersiella inträdet innebär en för stor kommersiell risk.

- Den svenska modellen, med upphandlad kollektivtrafik sedan slutet av 1980-talet, har skapat en kultur och struktur inom kollektivtrafikbranschen där parterna i långa affärsavtal har tydliga roller och en klar ansvarsfördelning som beställare och utförare. Detta har skapat en långsiktig trygghet för parterna. I en kommersiell marknad ska parterna snabbare reagera och agera på marknadens signaler utan reglering i avtal och även göra avkall på tryggheten. Såväl trafikföretag som kollektivtrafikmyndighet anser det svårt att göra denna omedelbara kulturrevolution utan förordar en succesiv och kontrollerad övergång.
- En framgångsfaktor för en succesiv övergång kan vara att inför kommande upphandlingar utveckla och ingå nya samarbetsformer, såsom koncessionsavtal, som med tiden kan övergå till kommersiell trafik.
- Motsvarande övergång skulle kunna skapas i befintliga löpande trafikavtal. Genom att identifiera potentiella kommersiella marknader och gemensamt utveckla roller och ansvarsfördelningen inom ramen för avtalet möjliggöra för ökat kommersiellt tillträde.
- Varken kollektivtrafikmyndigheten eller trafikföretagen har inom ramen för denna utredning varit mogna att införa kommersiell kollektivtrafik i någon större omfattning.

13 Referenser

"Lag (2010:1065) om kollektivtrafik"

"Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland"; VGR september 2012

"Målbild tåg 2035 – utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland"; VGR juni 2013

"Allmän trafikplikt - En vägledning"; Svensk kollektivtrafik juli 2011

"Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2013"; Trafikanalys 2013:13

"Marknadsöppningsdagen 2013"; Trafikanalys (Presentationer)

Intervjuer utöver mötena med trafikföretagen har genomförts med: Roger Vahnberg och Mikael Olsson, båda Västtrafik; Jan Efraimsson, RKM; Lars Annerberg, Sveriges bussföretag; Charlotte Wäreborn Schultz, Svensk kollektivtrafik; Matts Hildebrandt VSBF; Ulrika Frick, Västra Götalandsregionen.

14 Definitioner

Allmän trafik	Avtalsreglerad trafik som RKM tar ansvar för genom tecknat avtal med trafikföretag eller utför i egen regi och som står till allmänhetens förfogande med gällande färdbevis.
Avtalsreglerad trafik	Trafik som RKM tar ansvar för genom avtal med ett eller flera trafikföretag. Efter den 1 januari 2012 har avtalsupprättandet föregåtts av RKMs beslut om allmän trafikplikt. Avtalsreglerad trafik kan vara både lönsam och olönsam.
Kommersiell trafik	Trafik som inte regleras genom avtal med offentliga organ. Kommersiell trafik bedrivs av ett trafikföretag utifrån rent marknadsmässiga bedömningar.
Lönsam trafik	Trafik vars kostnader täcks av trafikens egna biljettintäkter.
Myndigheterna	Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götaland
Olönsam trafik	Trafik vars kostnader inte täcks av trafikens egna biljettintäkter.
Regional trafik	Kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.
RKM	Regionala kollektivtrafikmyndigheten, då de avses specifikt, se även myndigheterna
Trafik	Med trafik avses kollektivtrafik.

15 Fotnoter

ⁱ Allmän trafikplikt – en vägledning, Svensk kollektivtrafik 2012

ⁱⁱ Se Avtalsprocessen, Svensk kollektivtrafik