

PROTOKOLL



Datum
2020-03-25

Diariennr
20/00151-2

Camilla Norberg, 070-231 83 20

Protokoll för Förbundsdirectionens sammanträde 2020-03-25

Tid: 14:00 – 16:10
Datum: 2020-03-25
Plats: Distansmöte via Teams

Närvarande ledamöter:
Se Tjänstgöringslistan

Närvarande tjänstemän:
Charlotta Hellhoff Yvonne Öberg under § 28
Camilla Norberg

Övriga närvarande:
Andreas Pettersson
Justerare:
Jan Filipsson (S)

Tid för justering: 2020-03-25
Plats för justering: E-legitimation

Underskrifter
Se sista sidan

ANSLAG/BEVIS

Justering av förbundsdirectionens protokoll har tillkännagivits genom anslag på Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns anslagstavla på www.dintur.se.

Sammanträdesdatum	Anslaget uppsatt den	Anslaget nedtas den
2020-03-25	2020-03-25	2020-04-17

Förvaringsplats för protokollet
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns förvaltning

Camilla Norberg, Nämndadministratör

Direktjustering § 31 och § 32

PROTOKOLL

Medlem Namn	När- varo	Tjg. Ers	Reservation §						Omröstning		Anteckning Justerare Tjänstgör T.o.m. Tjänstgör Fr.o.m.
									Ja	Nej	
Region Västernorrland											
Ordinarie											
Per Wahlberg (M)	X										Ordförande
Henrik Sendelbach (KD)	X										Vice ordförande
Region Västernorrland											
Ersättare											
Sara Nylund (S)											
Lars-Gunnar Hultin (V)											
Örnsköldsvik											
Ordinarie											
Mikael Malmén (S)	X										
Örnsköldsvik											
Ersättare											
Andreas Jansson (C)											
Kramfors											
Ordinarie											
Malin Svanholm (S)											
Kramfors											
Ersättare											
Jon Björkman (V)	X	X									
Härnösand											
Ordinarie											
Knapp Britta Thyr (MP)	X										
Härnösand											
Ersättare											
Christian Wasell (M)											
Sundsvall											
Ordinarie											
Hans Forsberg (C)	X										
Sundsvall											
Ersättare											
Sven Bredberg (M)	X										
Timrå											
Ordinarie											
Stefan Dalin (S)	X										
Timrå											
Ersättare											
Gunnar Grönberg (S)	X										
Ånge											
Ordinarie											
Jan Filipsson (S)	X										Justerare
Ånge											
Ersättare											
Anders Mjårdsjö (M)	X										
Sollefteå											
Ordinarie											
Paul Höglund (C)											
Sollefteå											
Ersättare											
Curt Noppa (S)	X	X									

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.

PROTOKOLL**Protokoll för Förbundsdirektionens sammanträde 2020-03-25****Bilagor****§ 13. Sammanträdets Öppnande****§ 14. Upprop****Förbundsdirektionen beslutar**

att godkänna uppropet av ledamöter.

§ 15. Val av justerare för sammanträdet**Förbundsdirektionen beslutar**

att välja Jan Filipsson (S) till justerare för sammanträdet.

PROTOKOLL

§ 31. Förlängning av trafikavtal med Mittbuss ABFörlängning av
trafikavtal med
Mittbuss AB**Förbundsdirektionen beslutar**

att uppdra till förbundsdirektören att förlänga trafikavtalen med Mittbuss AB i enighet med § 26 *Avtalstid och uppsägning* i trafikavtalen,

att förbundsdirektören ställer villkor för förlängning mot de punkter som anges i bilaga 1,

att direktjustera ärendet förlängning av trafikavtal med Mittbuss AB för att påskynda processen för avtalsförlängning med trafikbolag mot givna villkor i bilaga 1.

att det kan bli förändringar i villkoren och att de medlemmar som berörs får vara med och säga till i uppgörelsen.

Bakgrund

Under våren 2019 så genomförde Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län utvärdering av avtalen som var baserade erfarenheter från upphandlingstiden 2012-13, erfarenheter från avtalstiden 2014-19, jämförelser med upphandlingar i grannlän och dialog med tjänstepersoner från Kommunalförbundets medlemmar. Sammanställningen av för detta arbete finns i Bilaga 2, *Utvärdering: Inför förlängning av trafikavtal för linjelagd trafik* till denna skrivelse. Som fördelar pekade utredningen exempelvis att det finns acceptabla möjligheter för förändringar både trafikalt och rörande fordonbestånd. Avtalen kan justeras med 20 procent ökning/minskning per år och 30 procent ökning/minskning för avtalsperioden. Miljömässigt, då med fokus på koldioxidutsläpp, så har dagens drift med det fossilfira bränslet HVO 100 rimliga utsläppsvärden vilka även får anses acceptabla vid en förlängning. Fordonens tillgänglighet för landsbygd har begränsningar för exempelvis rörelsehindrade och är därvidlag en faktor att iaktta vid förlängning. Samtidigt är de flesta hållplatser i landsbygd inte fullt tillgänglighetsanpassade vilket gör kollektivtrafiksystemet otillräckligt slutet för att totalt nå god tillgänglighet för exempelvis rörelsehindrade. Kommunalförbundet mottar dock få synpunkter rörande tillgänglighet från medborgare. Vidare så har synpunkter inkommit för landsbygdsbussar rörande fordonens funktionalitet, såsom fungerande stoppknappar, säkerhetsbälten mm. Frågan rörande bristande realtid och hållplatsutrop för hela fordonsparken har också framkommit i utvärderingen och särskilt iakttagits inför dialog med trafikföretagen vid avtalsförlängning som finns i villkoren i Bilaga 1. Realtiden bristande funktion är kopplat till dels att nuvarande biljettsystem inte kan leverera funktionell data till realtidssystemet samt att det system som Sundsvalls kommun upphandlade för hade brister. Under hösten 2019 och vintern 2020 så har helt nya lösningar för realtid införts i ett samarbete med trafikföretagen och myndigheten vilket fallit väl ut och utan kostnader utom budgetram.

Utvärderingen pekar även ut upphandlingsläget för kollektivtrafik i Sverige där många stora huvudmän/beställare för kollektivtrafik genomför upphandlingar under perioden 2020-23. Detta skulle kunna betyda att konkurrensen minskar vid en eventuell upphandling under perioden 2020-23 i Västernorrland och därmed ge sämre priser för busstrafik. Myndigheten har under hösten 2019 och vintern 2020 förhandlat avtalen med Mittbuss AB vilka har renderat i de villkor som finns i bilaga 1.

Myndighetens bedömning

Myndigheten rekommenderar förbundsdirektionen att förlänga avtalen så lång tid som möjlighet baserat på de faktorer som nämns i Bilaga 2 och sammanfattat i ovan text. Om de

PROTOKOLL

villkor som anges i Bilaga 1 uppfylls med exempelvis nya fordon och lösningar för realtid och hållplatsutrop så har Kommunalförbundet tillräckligt goda möjligheter att genomföra samhällsbetald kollektivtrafik fram till ny upphandling med trafikstart dec 2024.

Finns det en politisk vilja att efter dec 2022 att öka *eller* minska resurser för kollektivtrafiken i något trafikområde mer än 30 procent i totalen från trafikstart (2014) så avråder myndigheten att förlänga avtalen. Samma gäller om förbundsdirektionen helt önskar ta bort ett trafikavtal med dess trafik.

Slutligen så vill myndigheten belysa stora svårigheter för myndigheten att genomföra en upphandling under 2020-21 kopplat till ett oklart personellt arbetsläge efter besked om uppsägning av samtliga tjänster personalen vid kontoret i Kramfors fick vid 2020-02-27. Tjänster ska senare sökas i en ny organisationsstruktur. Detta påverkar organisationens effektivitet under en tid framöver. Vid ett beslut att *inte* förlänga avtalen som måste upphandling genomföras under 2020-21.

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsdirektör.

Erik Hedlund, trafikchef vid det förberedande mötet 2020-03-13

Beslutsunderlag: Missiv 2020-03-03 Förlängning av trafikavtal med Mittbuss AB

PROTOKOLL

§ 32. Förlängning av trafikavtal med Nobina Sverige AB

Förlängning av
trafikavtal med
Nobina Sverige AB

Förbundsdirektionen beslutar

att uppdra till förbundsdirektören att förlänga trafikavtalen med Nobina Sverige AB i enighet med paragrafen rörande förlängning i trafikavtalen,

att förbundsdirektören ställer villkor för förlängning mot de punkter som anges i bilaga 1,

att direktjustera ärendet förlängning av trafikavtal med Nobina Sverige AB för att påskynda processen för avtalsförlängning med trafikbolag mot givna villkor i bilaga 1.

att det kan bli förändringar i villkoren och att de medlemmar som berörs får vara med i förhandlingen inför uppgörelsen.

Bakgrund

Under våren 2019 så genomförde Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län utvärdering av avtalen som var baserade erfarenheter från upphandlingstiden 2012-13, erfarenheter från avtalstiden 2014-19, jämförelser med upphandlingar i grannlän och dialog med tjänstepersoner från Kommunalförbundets medlemmar. Sammanställningen av för detta arbete finns i Bilaga 2, *Utvärdering: Inför förlängning av trafikavtal för linjelagd trafik* till denna skrivelse. Som fördelar pekade utredningen exempelvis att det finns acceptabla möjligheter för förändringar både trafikalt och rörande fordonbestånd. Avtalen kan justeras med 20 procent ökning/minskning per år och 30 procent ökning/minskning för avtalsperioden. Miljömässigt, då med fokus på koldioxidutsläpp, så har dagens drift med det fossilfira bränslet HVO 100 rimliga utsläppsvärden vilka även får anses acceptabla vid en förlängning.

Fordonens tillgänglighet för stadstrafiken som Nobina primärt trafikerar är bedöms tillräcklig för en resenär med rörelsehinder men behöver bättras för exempelvis resenärer med synskada och/eller hörselskada. Kollektivtrafiksystemets infrastruktur som helhet är i dagsläget inte tillräckligt slutet för att totalt nå god tillgänglighet i *hela* Västernorrland. Däremot så bedöms större hållplatserna och bytespunkterna i Sundsvall och Örnsköldsvik ha relativt god tillgänglighet för resenärer med rörelsehinder. Realtid och hållplatsutrop förbättrar resenärer med synskada eller hörselskadas möjligheter att med Din Tur och detta har särskilt iakttagits i dialogen om förlängning av avtal med Nobina. Här ska dock tilläggas att Kommunalförbundet mottar få synpunkter rörande tillgänglighet från medborgare. Synpunkter rör primärt turtäthet, tidhållning, kundupplevelse och förarens bemötande från resenären.

Realtidens bristande funktion är kopplat till dels att nuvarande biljettsystem inte kan leverera funktionell data till realtidssystemet och dels att det system som Sundsvalls kommun upphandlade 2013 för kollektivtrafiken hade brister. Under hösten 2019 och vintern 2020 så har helt nya lösningar för realtid införts i ett samarbete med trafikföretagen och myndigheten vilket fallit väl ut och utan kostnader utom budgetram. Dialogen som pågått under 2019-20 rörande förlängning av avtal har omfattat realtiden och hållplatsutrop. Realtiden på skyltar har löst sig *utanför* villkoren för avtalsförlängning genom gott samarbete med Nobina men hållplatsutropen finns som en viktig faktor att sätta villkor för och detta kan noteras i Bilaga 1.

Avtalens rörliga resenärsersättning, ofta kallat incitamentsersättning, har försvårats förutsättningarna för Kommunalförbundets dialog med Nobina. Det finns inga avsteg i avtalet för rörlig ersättning till Nobina för de kommunalt valda biljettsubventioneringar som Sundsvall och Örnsköldsviks kommun infört under avtalstiden. Det finns avsteg för

PROTOKOLL

incitamentsersättning för andra grupper såsom seniorer (Sundsvall) och skolkort (Sundsvall och Örnsköldsvik). Resandeökningen under senaste åren i Sundsvall har primärt omfattat resenärgruppen barn och unga då de har haft möjlighet till att åka fritt inom kommunen för 100kr per månad. På vissa turer så har priset generat stora ökningar av dessa resenärer och förstärkningstrafik behövts. Det har även generat troliga utträngningseffekter av vuxna resande och summerat så minskar intäkterna för resenärer i Sundsvall med kombinationen "100-lappen" (minskade intäkter) och utträngningseffekter av fullt betalande vuxna. Nobina har dock ökat sina intäkter primärt baserat på effekter av "100-lappen" vilket kan anses vara fel då företaget inte behövt göra egna insatser för att få ombord dessa resenärer på bussen. I Örnsköldsvik så har ett avgiftsfritt resande för barn och unga pågått sedan 2016. Även här så skedde tydliga kostnadsökningar för finansiärer då resandet ökade dramatiskt för resenärgruppen. I detta avseende förhandlade Kommunalförbundet fram ett tilläggsavtal med förbättrad trafik i Örnsköldsviks tätort som gäller så länge den kommunala biljettsubventionen kvarstår. Kortfattat kan sägas att Nobina återför incitamentsmedel till mer trafik i Örnsköldsviks tätort baserat på intäkter som generats för avgiftsfritt resande. På liknande sätt som för Örnsköldsvik så har Kommunalförbundet diskuterat återförande av incitamentsersättning till mer trafik i Sundsvalls tätort. Här började dialogen med utgångspunkten i "100-lappen" men justerades efter en längre tids förhandlingar till ett utgångsläge till "200-lappen" efter önskemål från trafikens finansiär Sundsvalls kommun. Det är med den utgångspunkten villkoren i Bilaga 1 är grundad.

Vidare, utvärderingen pekar även ut upphandlingsläget för kollektivtrafik i Sverige där många stora huvudmän/beställare för kollektivtrafik genomför upphandlingar under perioden 2020-23. Detta skulle kunna betyda att konkurrensen minskar vid en eventuell upphandling under perioden 2020-23 i Västernorrland och därmed ge sämre priser för busstrafik.

Myndigheten har under hösten 2019 och vintern 2020 diskuterat avtalsförlängning med Nobina Sverige AB. Kommunalförbundet har efter sedermera tagit fram de villkor som bör ställas vid avtalsförlängning. Dessa återfinns i finns i bilaga 1.

Myndighetens bedömning

Myndigheten rekommenderar förbundsdirektionen att förlänga avtalen så lång tid som möjlighet baserat på de faktorer som nämns i Bilaga 2 och sammanfattat i ovan text. Om de villkor som anges i Bilaga 1 uppfylls med exempelvis mer trafik och lösningar för realtid och hållplatsutrop så har Kommunalförbundet tillräckligt goda möjligheter att genomföra samhällsbetald kollektivtrafik fram till ny upphandling med trafikstart dec 2024.

Finns det en politisk vilja att efter dec 2022 att öka *eller* minska resurser för kollektivtrafiken i något trafikområde mer än 30 procent i totalen från trafikstart (2014) så avråder myndigheten att förlänga avtalen. Samma gäller om förbundsdirektionen helt önskar ta bort ett trafikavtal med dess trafik.

Slutligen så vill myndigheten belysa svårigheter för myndigheten att genomföra en upphandling under 2020-21 kopplat till ett oklart personellt arbetsläge efter besked om en eventuell framtida uppsägning av samtliga tjänster för personalen vid kontoret i Kramfors (personalmeddelande 2020-02-27). Tjänster ska senare sökas i en ny organisationsstruktur. Detta påverkar troligen organisationens effektivitet under en tid framöver. Vid ett beslut att *inte* förlänga avtalen som måste upphandling genomföras under 2020-21.

Föredragande:

Charlotta Hellhoff, förbundsdirektör.

PROTOKOLL

Erik Hedlund, trafikchef vid det förberedande mötet 2020-03-13.

Beslutsunderlag: Missiv 2020-03-03 Förlängning av trafikavtal med Nobina Sverige AB.

Handläggare
Erik Hedlund**Datum**
2020-03-06**Diariernr**
20/00214

Mittbuss ABs erbjudande vid förlängning av avtal fram till dec 2024

Utgångsfaktorer för förlängning

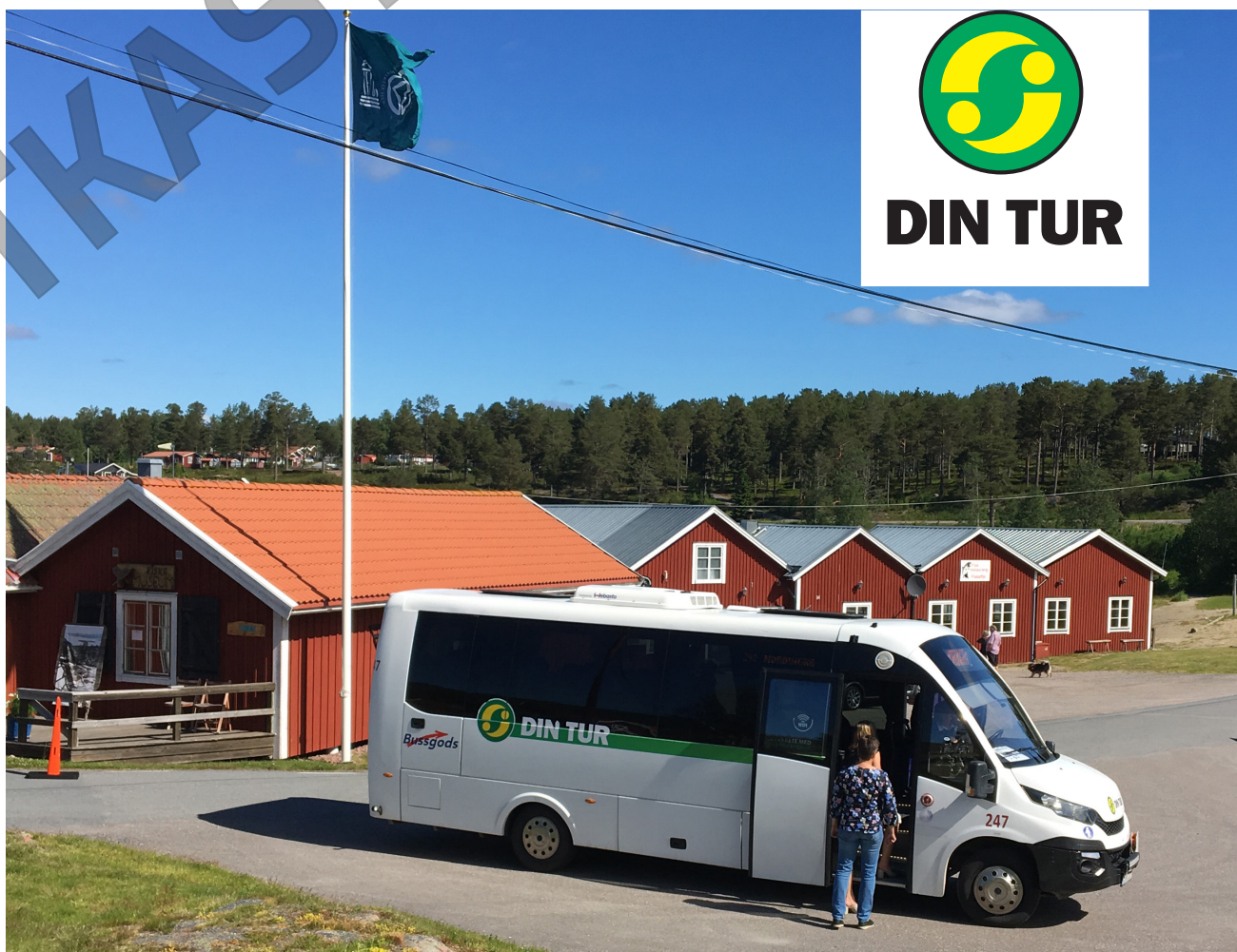
- Avtalen med för område 2, 345, 7, 8, 9,10/22, 16, 20, 23 och S4 L331, S5 L201, gäller i dess nuvarande lydelse. Överenskommelser som ingåtts efter avtalens undertecknande gäller i dess nuvarande lydelse.
- Överenskommelser för förlängningar genomförs med den biljettprisnivå som utgör Din turs normala produktutbud och funktion

Villkor för att Kommunalförbundet förlänger avtal med Mittbuss AB.

1. **Mittbuss AB investerar i 20 nyproducerade** bussar inom 9 månader efter överenskommelse om förlängning tecknats mellan Mittbuss AB och Kommunalförbundet. Kommunalförbundet väljer, i samråd med Mittbuss, var fordonen ska trafikera.
2. **Realtid och hållplatsutrop.** Mittbuss ansvarar för att positionsdata utan kostnad skickas till av huvudmannen anvisad adress enligt den modell som parterna gemensamt dragit upp samt tar kostnader som säkerställa att samtliga fordon i linjetrafik har utrustning som möjliggör denna positionering.
3. **Mittbuss AB fortsätter att köra 100 procent fossilfritt** hela avtalsperioden inklusive optionsåren (om inte beställaren anger annat)
4. **Mittbuss AB och kommunförbundet skall gemensamt arbeta för förbättrat kundbemötande och bättre resandeupplevelser.** Initialt skall detta göras genom att parterna tillsätter en gemensam arbetsgrupp som kartlägger och beslutar om positiva förändringar som vänder sig direkt mot kund. Mittbuss skall delta i denna grupp utan debitering för nedlagd tid.
5. **Mittbuss AB börjar med** utrop säkerhetsbälten på regional och skoltrafik senast 2020-03-31. Förtydligande: På varje enskild tur skall föraren informera om kravet på att använda bälten i enlighet med gällande lag. Mittbuss AB ansvarar för samtliga förare utbildas i enlighet med utbildningsplan för att säkerställa att detta utförs.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors**Besöksadress:**
Viktoriagatan 16**Telefon:** 0612-841 00
Fax: 0612-841 11**Org. nr:**
222000-2923**Webb/e-post:**
registrator@dintur.se
www.dintur.se

**DIN TUR**

Utvärdering

Inför förlängning av trafikavtal för linjelagd kollektivtrafik

Erik Hedlund 2019-07



Tillsammans reser vi smartare

SAMMANFATTNING

Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan Kommunalförbundet) genomförde en upphandling av linjelagd kollektivtrafik med trafikstart december 2014. Avtalstiden är 8 år men beställaren (Kommunalförbundet) och trafikföretaget har möjlighet att komma överens om förlängning med totalt två år. Denna utvärdering avser att sammanfatta ge Kommunalförbundets direktion för- och nackdelar med förlängning av avtalen inför beslut i ärendet under hösten 2019. Beslutar direktionen att ny upphandling av ett, flera eller alla avtal av länets linjelagda kollektivtrafik ska genomföras behöver denna omfattande upphandlingsprocess påbörjas senast hösten 2019.

Utvärderingen vid detta skede kommer belysa några utvalda påverkansfaktorer som direktionens ledamöter kan värdera inför beslutet som fattas i höst. Dessa påverkansfaktorer belyses i denna rapport utan inbördes ordning och kommer att kompletteras inför beredning inför direktionen vid tänkt beslutstillfälle.

Principiellt så bör utvärdering av avtal innehålla en analys av avtalets måluppfyllelse. Här utvärderas om leverantören uppfyllt de krav den har åtagit sig att uppfylla samt om den upphandlande myndigheten har upplevt önskvärda effekter av avtalet. Då ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram har antagits sedan avtalen tecknades så kan detta inte genomföras i helhet. Dagens styrande mål är avsevärt förändrade mot avtalens vision om fördubblad marknadsandel för kollektivt resande.

Resandeökning har skett sedan avtalen slöts men kanske inte i linje med de förhoppningar som finns. Marknadsandelen går möjligen sakta uppåt men förändringen är långsam. Målet med ökad marknadsandel och resande är relaterad till hur avtal ser ut, där exempelvis god fordonskvalité är en bidragande orsak till valet kollektivtrafik istället för egen bil. Men påverkansfaktorerna för en resenär är många och varierar för vilken resa som görs. En del av påverkansfaktorerna kan alltså utvärderas i rådande avtal men många ligger utanför. Här kan nämnas att nuvarande biljett- och betallösning och vissa tillgänglighetsfaktorer som realtid och hållplatsutrop inte vilar i kravställning på trafikföretagen i nuvarande avtal. Sedan finns naturligtvis den stora frågan rörande bra trafikplanering och god trafikering vilket är kanske det som påverkar resenären allra mest i valet av resandesätt. Ansvar för trafikplanering vilar på Kommunalförbundet tillsammans med dess medlemmars möjlighet till finansiering och påverkas bara till en mindre del av trafikföretaget och rådande avtal.

ARBETSSÄTT FÖR UTVÄRDERINGEN

Kommunalförbundet har under våren 2019 träffat tjänstemän från samtliga medlemmar och därigenom fått synpunkter på avtalens funktion inför denna utvärdering. Synpunkterna som inkommit beskrivs och sammanvägs inom de påverkansfaktorer som finns i rapporten. Därutöver så har Kommunalförbundet samlat information från egen avtalsuppföljning, resenärssynpunkter och resultatet från en kundenkät på dintur.se som genomförts under maj och delar av juni 2019. Referenstagande tillkommer också från andra källor såsom statliga Trafikanalys, Svensk kollektivtrafik, uttag av information från fordonsdatabasen FRIDA samt information och jämförelser från andra regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Denna utvärdering kompletteras även med en sk. swot-analys, vilken kommer genomföras i slutet av juni 2019 med medlemmarnas tjänstemän. Swotanalysen finns med som bilaga. Trafikföretagen, som part i avtalen, har getts möjlighet att ge sin syn på avtalen och möjlig förlängning. Inkomna redogörelser, förslag från trafikföretagen kommer redovisas separat som bilaga till denna utvärdering.

All material för denna utvärdering läggs i Kommunalförbundets dokumentmoln, TeamEngine. Dokumentet är att betrakta som utkast fram till dess att kommunalförbundets beredningsmöte inför direktionen då beslut rörande avtalsförlängning tas. Nuvarande inriktningen för beslut i detta ärende är september 2019.

BAKGRUND TILL UPPHANDLING AV NUVARANDE AVTAL

Arbetet med upphandling av trafikavtal påbörjades under 2012. Under denna tid så fanns naturligtvis avtal för busstrafik i länet men dessa var upphandlade innan Lag (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik hade tillkommit. Den linjelagda kollektivtrafiken i Sverige innan 2012 upphandlades primärt med lokal styrning men denna ordning ämnade lagstiftaren ändra med lagen 2010 och tillkomsten av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Med denna bakgrund började upphandlingen genomföras 2012 av Kommunalförbundet. De avtal som sedermera tecknades för trafikstarten 2014 hade föranletts av en omfattande dokumenterad dialog med Kommunalförbundets medlemmar. Dialogen genomfördes både med politiker och tjänstemän från medlemmarna i Kommunalförbundet och dokumentationen tyder på det fanns en övergripande samsyn i upphandlingsdokumentens innehåll utom möjligen frågan rörande fordonens bränsle. I detta avseende fanns önskemål kopplad till lokal produktion av bränsle.

Ovan önskemål möttes inte av Kommunalförbundets direktion utan valet föll på att anbudsgivaren (trafikföretaget) själv fick välja drivlina och bränsle, där ett miljöincitament i avtalet skulle motivera trafikföretaget att driva fordonen mer miljövänligt. Även om vissa avtal villkorade exempelvis att inom några år efter trafikstart skulle vara i minst 50 procentig fossilfri drift (exempelvis O14/15).

Miljöincitament var framgångsrikt och Västernorrland blev en av de första i Sverige med fossilfritt bränsle i linjelagd trafik 2016. Upphandlingen 2014 blev 2015 nominerad till *Anbudspriset*¹ som ges till beställare som genomför bra upphandlingar. Dialogen och arbetet kring upphandlingen finns även omnämnd på Upphandlingsmyndighetens hemsida²

Enligt lagen (SFS 2010:1065) om regional kollektivtrafik så är RKM skyldig besluta om allmän trafikplikt inom länet. Allmän trafikplikt innebär att det inte ska finnas kommersiella intressen att bedriva den trafik som samhället starkt subventionerat går in och driver. Trafikpliktsbeslut för gällande avtal togs i linje med dåvarande trafikförsörjningsprogram på förbundsdirektionens möte 2013-04-29 (protokoll med dnr 13/00142-2, beslutsunderlag 13/00112-2). I trafikpliktsbeslutet så definierades vilka sträckor, tätortstrafik eller stråk i länet som skulle upphandlas och i vilken omfattning och syfte dessa skulle trafikeras. Här definierades även tillgängligheten rörande om fordonet på en sträckning skulle ha normalgolv eller låggolv. Upphandlingen genomfördes huvudsakligen med rådande branschstandard för fordon (Buss 2010) och med dåtidens modellavtal³. Avtalens uppföljning har genomförts under tiden sedan trafikstarten och sker sedan drygt 3 år tillbaka strukturerat tre gånger per år med de två trafikföretagen enskilt. Mittbuss AB har huvudsakligen regional- och landsbygdstrafik samt tätortstrafik-

ken i de mindre kommunerna medan Nobina AB har trafiken i de större tätortsområdena Sundsvall och Örnsköldsvik. Avtalsuppföljningen omfattar avtalens mjukare områden såsom resandeutveckling och marknadsföring och med en viss tyngdpunkt på områden som genererar viten däribland fordonskvalité, hantering av kundsynpunkter och inställda och/eller försenade turer. Stickkontroller genomförs därutöver på hela avtalets omfattning.

PÅVERKANSAKTORER FÖR AVTALET

Miljö och bränsle (regleras i avtalet punkt 13)

Upphandlingen 2014 valde att inte styra mot ett särskilt bränsle utan istället sattes funktionskrav mot branschens dåvarande miljökravsbilaga med miljö- och energiincitament. Här fanns dock variationer, där exempelvis upphandlingen för tätortstrafiken i Sundsvall ställde krav på minst 50 procentig fossilfri drift före 2016. Krav ställdes också på energianvändning där nominella värden inte får överskridas samt att ett energiincitament utgår om trafikföretaget lyckas tydligt sänka sin energianvändning. Efter en initial drift med diesel, dieselhybrid och/eller RME så övergick all trafik under 2016 till den fossilfria biodieseln HVO100 (hydrerad vegetabilisk olja). Som ett av de första länen i Sverige så lyckades Västernorrland att få en närmast 100 procentig fossilfri drift som från källa-till-hjul har lägre koldioxidutsläpp än i princip alla andra bränslen⁴.

Under några år gick Sveriges tusentals dieseldrivna fordon över till detta nya bränsle, HVO100. I ett internationellt perspektiv så är HVO100 inte en etablerad bränslekälla utan något som primärt har vunnit mark i Sverige och är närmast okänt på världsmarknaden. Bränslet tillverkas av slaktavfall men har även i vissa fall haft en stor inblandning av restprodukten PFAD som är en rest från den miljöförstörande produkten palmolja. För att inte bidra till utveckling av odling av palmer ämnade för palmolja, med följderna skövling av regnskogar, så ändrade regeringen nyligen förordningen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen.

Från 1 juli 2019 så träder förordningen i kraft och PFAD med dess tidigare egenskaper faller inte inom ramarna för hållbarhet. Därvidlag ligger en stor utmaning för en del tillverkare av HVO100 att hitta alternativ inblandning som klarar de uppdaterade kraven i Sverige. De tillverkare av HVO100 som inte använt PFAD har använt råvaror från slaktavfall och restprodukter från skogsavverkning. Det är sannolikt material från skogen de flesta tillverkare av HVO100 kommer nyttja i framtiden. Problematiken med att använda skogens resurser är att den är begränsad och ska användas till mycket. Förutom HVO100 så framställs även biodieseln E95 (etanol) för tyngre fordon, och utöver fordonsbränsle ska skogens restprodukter räcka till många andra behov. Följden av fler användningsområden för skogsråvara tillsammans med en stor svensk efterfrågan har genererat att bränsleindex för HVO100 har skjutit iväg det senaste året⁵. Effekterna i Västernorrland likväl som många delar av Sverige har gett högre kostnader för samma trafikutbud. Under de senaste månaderna så har trafikbeställare minskat trafikutbudet med hänvisning till ökade kostnader för bränsle. Länstrafiken i Kalmar län, KLT, gjorde en upphandling för trafik 2017 där 60 procent av driften skulle utgöras av biogas och resterande 40 procent med HVO100. Då biogasen i Kalmar län har begränsningar för tankning har beroendet för att driva trafiken med HVO100 varit viktig för landsbygden. Framtidens indexökningar och ökade kostnader för HVO100 möts med att ta bort eller reducera trafikutbudet⁶.

I Västernorrlands upphandling från 2014 så ställdes som tidigare nämnt inga skallkrav på ett visst bränsle vilket skulle göra en förändring till annan bränsletyp möjlig. Här ligger RME100 (rapsbaserat biodiesel, även kallat FAME) och oljebaserad diesel närmast till hands då de bränslena kan användas på avtalens nuvarande fordon. En återgång till diesel genererar naturligtvis tydligt höjda utsläppsnivåer av koldioxid och motsätter en nödvändig väg mot globalt och nationellt satta klimatmål. RME100 har tidigare haft egenskaper som försvårar drift vid sträng kyla (kallare än -20C), men detta har förbättrats med tiden sedan bränslet introducerades på marknaden. Indexmässigt så har RME100 haft en mer fördelaktig utveckling ur beställarens perspektiv. Det är en tänkbar lösning att i nuvarande avtal alternera mellan RME och HVO för att hålla ned den totala kostnadsökningen kopplat till bränsleindex på

en bättre nivå⁷. Frågan är dock om inte även RME-index succesivt kommer skjuta iväg då efterfrågan för det bränslet sannolikt ökar. Andra bränslen såsom biogas och gasdrift är vanligt förekommande i busstrafiken i Europa. I Sverige fick biogasen en återgång under början av 2010-talet men har återigen blivit vanlig förekommande som skallkrav i de senaste årens upphandlingar. Vid valet biogas så ger ofta beställaren garantier för tillgång och läggs som en förutsättning från beställaren i upphandlingen. I Västernorrlands nuvarande avtal så är biogasdrift inte relevant men intressant att följa hur dess funktion är i olika delar av upphandlad kollektivtrafik i Sverige.

I de större tätorterna i Västernorrland används elhybrider. Dessa fordon kräver ingen laddning och kan köras på el vid lägre farter under en begränsad körsträcka. Det är rimligt att på sikt nå ren eldrift i tätortstrafik och kanske viss närtrafik då detta inte bara ger minimala utsläpp utan även minskat störande buller. Eldrift för bussar växer kraftigt just nu i Sverige. Vid valet av el som huvudsaklig drivlina för bussar så behövs en kartläggning för laddning genomföras för lämplig trafik, exempelvis för tätorts- och närtrafiken i Sundsvall och Örnsköldsvik.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Miljö och bränsle

Fördelar

- Trafikföretagen är trygga i tillgången av HVO100 och RME100 vilket garanterar att Västernorrland kan vidmakthålla klimatmål.
- HVO100 har bland de bästa källa-till-hjul nivåerna för koldioxidutsläpp och ligger i paritet med el.
- Nuvarande fordon får en längre drifttid och förskjuter miljöpåverkande nytillverkning av fordon som en ny upphandling kan generera.

Nackdelar

- Ett bränsleindex som skjuter iväg kan betyda neddragningar av trafikutbud då kostnader inte räcker mot skatteunderlag. Denna nackdel kan dock återfinnas i flera bränsletyper.
- En tyst och helt eldriven trafik i tätorter är inte möjlig med nuvarande avtal, men kan dock utvecklas till viss del i samverkan med trafikföretagen.
- En övergång till andra bränslen (biogas, etanol etc) är inte möjlig att kräva från beställaren i nuvarande avtal.

Trafikförändringar och trafikering (regleras i avtalet punkt 6.4)

Avtalen har relativt stora möjligheter att reglera trafikvolymen inom varje avtalsområde då möjligheten finns att justera trafikutbudet med 20 procents frivolymp per år och 30 procent under avtalstiden. Frivolymberäkningen sker med utgångspunkt av tidtabellskilometer och/eller antalet dimensionerade fordon. Förändringar med minskning av trafik har skett ett antal gånger under avtalstiden. Senast så gjordes minskningar på linje 50 (avtal S6) och 202 (avtal O20) vilka båda föll inom frivolymspunkten i avtalen. Även en del öknings av trafik har genomförts tex. inom område O6 och O18 där mer trafik har tillkommit. Det är svårt att göra ändringar som inte harmonierar mot frivolymen. En förändring uppåt, över 30 procent, kan säkert vara intressant för trafikföretaget men detta kan vara föremål för rättslig prövning mot beställaren av annat trafikföretag då det strider mot anbudsinformationen vid upphandlingen. En minskning över 30 procent är sannolikt inte i linje med trafikföretagets mål och lär ogillas om förslaget tas upp. Ett borttagande av ett helt avtal skulle kunna vara möjlig men bara om det finns enighet mellan parterna beställare och trafikföretag. Det är alltså svårt att helt ta bort trafikområden under avtalstiden. Om framtidens upphandlingar genomförs med stora trafikområden så skulle möjligheten att ta bort enstaka linjer vara mer möjligt då det kan rymmas inom en tänkt frivolymp.

Det finns anledning att resonera kring genomförd trafik, eller vilken leverans trafikföretagen har. Generellt har Mittbuss AB en acceptabel leverans och turena genomförs i tid, även om förbättringar behövs. Brister uppkommer primärt då vägarbeten genomförs som skapar förseningar men har även ibland uppkommit vid personalbrist. Nobina AB har i jämförelse haft större störningar i leveransen, vilket har succesivt förbättrats under avtalstiden. Det råder brist på förare i Sverige och det ger ibland effekter på trafikutförande. Naturligtvis är detta inget som accepteras utifrån ett avtalsmässigt förhållningssätt och bristerna genererar konsekvenser i form viten. Trafiken i Sundsvall har även brustit i tidhållning. De stora infrastrukturella förändringarna i Sundsvall och i vissa delar bristande framkomlighet påverkar tidhållningen och försämrar resenärsupplevelsen. Dessa problem ligger till stora delar utanför avtalets ramar men kan förbättras med att lägga in mer tid för trafikomlopp. Trafiken Nobina AB utför i Sundsvall har även under åren blivit påverkad vid väderomslag under vintern då ledbussars möjlighet att köra på hala vägar är begränsad.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Trafikförändringar och trafikering

Fördelar

- Frivolymen är tillräckligt tilltagen och ger beställaren möjlighet att justera trafikutbudet väl under avtalstiden

Nackdelar

- Vid större förändringar genererad exempelvis från fler resandemöjligheter på ett stråk med tåg (biljettsamverkan med SJ) och därigenom förändrade behov för busstrafiken så kan ett avtal behöva minskas mer än avtalets frivolymp eller helt avslutas. Detta är svårt att genomföra med gällande avtal.
- Det finns orsak att fortsätta arbeta med säkerheten i leveransen för trafikföretagen.

Bussarnas utförande och kvalitet (regleras i avtalet punkt 7.4 och 8.4)

Upphandlingen av standarden gjordes med utgångspunkt i branschstandarden Buss 2010 (idag Nordic buss). Dåvarande trafikförsörjningsprogram och trafikpliktsbeslut från 2013 angav de principiella valen där låggolvsbussar och normalbussar skulle trafikera. Dagens trafik följer dessa politiskt fastställda premisser. Under dialogen med tjänstemän från Kommunalförbundets medlemmar så har synpunkter på fordonens kvalitet och fysiska tillgänglighet lyfts som ett område att utveckla. Fordonens kvalitet berör faktorer såsom fungerande stoppknappar och säkerhetsbälten samt att det ska kännas rent och fräsch ombord. Denna problematik har primärt riktats mot fordon i regional och landsbygdstrafik i länet. Vid en genomgång i fordonsdatabasen FRIDA så är det även i denna trafik som de flesta anmärkningar på fordonen uppmärksammas och bilden samstämmer med den uppfattning som framkommit i dialogen. I Kommunalförbundets enkät som resenärer hade möjlighet att fylla i via appen och på dintur.se så inkommer samma bedömning av fordonens kvalitet. I enkätundersökningen, som hade 155 resenärer som respondenter, pekar resultaten generellt på en rimlig nöjdhet med bussarnas tillgänglighet. Men några saker framkommer tydligt från enkäten och detta behöver förbättras. De främsta faktorerna som resenärerna visar sitt missnöje med rör bussens renhet och den inre luftmiljön i bussarna. En annan allvarlig sak som uppmärksammas är funktionen av säkerhetsbälten där ca 30 procent inte upplever tillräcklig god funktion. Det framkommer även synpunkter rörande förarnas körstil (ryckigt, för fort etc.) medan resenären i allmänhet är nöjd med deras uppförande. Enkätundersökningen ger endast indikativa värden rörande bussarnas beskaffenhet då den endast genomförts under kortare tid och med få respondenter.

Fordonens genomsnittsalder får max vara 10 år och ett fordon få nå en maxålder på 15år. Oavsett om avtalen förlängs eller inte så är det denna genomsnittsalder som gäller. I dagsläget har fordonen i trafikföretagen Mittbuss AB uppnått genomsnittsalder medan Nobina ABs fordon är något yngre i genomsnitt. Det är viktigt för Kommunalförbundet att stärka arbetet med fordonskontroller så att resenärerna får den kvalitet på fordonen som är avtalad och vid brister ska viten utdelas.

Därutöver har även en dialog med medlemmarna förts rörande fordonens tillgänglighet, primärt rörande möjlighet för resenärer som är rullstolsburna, resenärer med barn i vagn och resenärer med rullatorer. Diskussioner har även forts rörande tillgänglighetsfrämjande informationssystem såsom hållplatsutrop, driftstörningsinformation samt realtidsinformation, vilket beskrivs separat senare i rapporten. Den fysiska tillgängligheten i tätortstrafiken i länets låggolvsbussar är relativt god. I regional och landsbygdstrafik så gjordes valet att upphandla normalbussar med dess begränsade fysiska tillgänglighet. Det gäller dock att påminnas att den regionala tågtrafiken har god tillgänglighet och utgångspunkten för resandet bör ses utifrån hela trafiksystemet funktion med bussar, tåg och taxibilar (särskild persontrafik). Länets hållplatser på landsbygden är i huvudsak inte tillgänglighetsanpassade utan det är primärt större bytespunkter, hållplatser och resecenter som har dessa möjligheter. Det finns ingen regional eller landsbygdstrafik där hållplatserna är fullt tillgänglighetsanpassade, även om projektet KOLL2020 tillsammans med andra åtgärder av Trafikverket delvis kommer förbättra tillgängligheten längs Trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk.

Utifrån de resenärssynpunkter som inkommer till Kommunalförbundet så är ärenden rörande fordonskvalité väldigt sällan förekommande. Det har dock inkommit synpunkter från Synskadades riksförbund rörande brister i hållplatsutrop. Det kommer däremot inga eller väldigt få synpunkter från enskilda resenärer rörande fysisk tillgänglighet.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Bussarnas utförande och kvalitet

Fördelar

- Stora delar av trafiken har relativt god tillgänglighet och hela systemet av regional kollektivtrafik med tåg, buss och taxi har en acceptabel nivå för stora delar av länets invånare.

Nackdelar

- Landsbygdstrafiken har allmänt en lägre tillgänglighet och det finns synpunkter på kvalitén och innemiljön på bussar från resande.

Realtid och resandeinformation

Bristande realtidssystem, hållplatsutrop och aktuell trafikstörningsinformation är funktioner som inte varit tillfredställande under gällande upphandling. Huvudsakligen ligger dessa funktioner på beställaren, Kommunalförbundet. Kommunalförbundet ämnade inledningsvis förmedla realtidsinformation till trafikinformationstavlor genom data som biljettsystemet skulle leverera. Efter flera år av försök med nuvarande biljett och betalleverantör så har Kommunalförbundet valt att generera realtidsinformation direkt från bussarnas egen positionering och därigenom få ut data som krävs för fungerande realtid- och hållplatsinformation. Denna nya metod testas under 2019 och kommer succesivt finnas tillgänglig för tavla, app och web. Trafikstörningsinformationen har också förnyats och gamla bristande system har uttrangerats. Trafikstörningsinformation fungerar idag acceptabelt på app och web men kommer även att synas på digitala trafikinformationstavlor på hållplatser under 2019. Därigenom är förhoppningen att de brister som funnits sedan avtalets start snar är åtgärdade. I upphandlingar i framtiden så kommer sannolikt dessa typer av funktioner generellt läggas över till trafikföretaget att lösa.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Realtid och resandeinformation

Fördelar

– Efter flera år av brister för hållplatsutrop, realtid och resandeinformation så ser det ut som en lösning för området kommer realiseras under 2019-20.

Nackdelar

– Dessa funktioner bör i grunden ligga på trafikföretagen och ska hellre upphandlas som funktionskrav då det är en del av bussars moderna nuvarande funktion.

Ekonomi, jmf med andra upphandlingar (avtalets kapitel 6)

Upphandlingen från 2014 genomfördes med några undantag som sk. produktionsavtal. Ett produktionsavtals ekonomiska ersättning är relativ enkel och kan förenklat förklaras med att trafikföretaget lägger anbud på volym (kilometer) och timmar (i produktion). Anbudet som läggs kallas grundersättning. Sedan tillkommer vissa givna faktorer såsom förändringspriser och priser för optioner (exempelvis WiFi). Prismodellen uppfattas i allmänhet som enkel och tydlig i genomförda dialoger. I några fall i Västernorrland så valdes prismodellen med rörlig ersättning (avtal i Sundsvall, Timrå och Örnsköldsviks kommuner samt linje 201). Produktionsavtal med rörlig ersättning brukar kallas incitamentsavtal. Den rörliga ersättningen är ämnad för att trafikföretaget ska bidra till resandeutveckling och få mer ersättning utifrån en överenskommen bas vid trafikstart.

Vissa biljettprodukter var undantagna i avtalen från 2014, exempelvis seniorkortet i Sundsvall och skolkort. Dessa var inte så kallat incitamentsgrundande. Sundsvall, Timrå och Örnsköldsviks kommuner har under avtalstiden för dessa incitamentsavtal introducerat kommunsubventionerade biljettprodukter (avgiftsfria eller reducerade månadskort för barn och unga). Då dessa inte har varit undantagna från avtalet så har trafikföretaget juridiskt korrekt kunnat få ersättning för den resandeökning som dessa subventioner genererat. Detta anses som ett problem av berörda kommuner som fått betala denna rörliga ersättning i avtalet och upplevs skapa en otydlig bild för framtidens kostnader. En uppgörelse har under åren kommit till stånd i Örnsköldsvik där trafikföretaget Nobina AB accepterat att omvandla den rörliga ersättningen till ett större trafikutbud. Avtal med rörlig ersättning var ett utav önskemålet från alla iblandade parter under upphandlingsskedet 2012-13 och fortfarande vanligt förekommande vid dagens upphandlingar, exempelvis den nyligen genomförda upphandlingen för linjetrafik i Gävle tätort. Orsaken till att incitamentsavtal fortfarande är aktuella i dagens upphandlingar kan fortfarande kopplas till att trafikföretaget har ett egenintresse att öka antalet resenärer och att noggrannheten med visering av biljetter ökar. Men finns önskemål från beställaren att i större mån ansvara och styra resenärsatsningar samt att nå större förutsägbarhet i trafikens kostnader är det inget bra alternativ utan då ska produktionsavtal alltid väljas.

Det finns anledning att jämföra anbudspriser på avtal med andra län för att se om priset för kollektivtrafik är bra eller om det har lyckats bättre i våra grannlän. Här är det viktigt att jämföra avtal som ser liknande ut i dess kravställning annars blir bilden missvisande. Kostnader över avtalstiden kan förändras, olika tilläggsköp kanske görs, men att jämföra rena avtalspriser som blev vinnande anbud kan indikera om priset i grunden var bra i jämförelse med liknande förutsättningar för upphandlingen. I Gävleborgs län gjordes en upphandling med trafikstart samtidigt som Västernorrland med ett avtal för hela Hälsinglands trafik, dvs både tätortstrafik i kommunerna Bollnäs, Hudiksvall och Söderhamn och regional trafik i området. I totalen för utbudet för avtalet så fanns 12 procent tätortstrafik och 78 procent landsbygd- och regionaltrafik. En viss jämförelsevis låg rörlig ersättning (resandeincitament) fanns med i avtalet. Avtalet är huvudsakligen upphandlat efter branschstandarden Buss 2010 och kan i de flesta avseende jämföras med flera upphandlade områden i Västernorrland. Vid ett antagande om en 15 procentig resandeökning under första produktionsåret så ersätts trafikföretaget i Hälsingland med genomsnittligen omkring 18kr per tidtabellskilometer, dvs totala kostnaden för avtalet (inkl. viss antagen rörlig ersättning) dividerat med tidtabellkilometer. Då Hälsinglands pris jämförs mot exempelvis Västernorrlands O23 Ljungadalen, O7 Husum och O345 Sollefteå så kan noteras att motsvarande kostnad (alltså pris per tidtabellskilometer) tydligt högre för Västernorrland med ett pris per tidtabellskilometer på 24-29kr. Nu kan trafiken i dessa områden ha vissa förutsättningsmässiga skillnader men sannolikt så är likheterna övervägande. Om pris i upphandlingar av större avtalsområden blir bättre än med mindre är ett avvägande som behövs genomföras in i framtiden, ovan jämförelse indikerar detta men djupare studier behövs göras.

I Gävle så har nyligen en upphandling av tätortstrafiken genomförts. Utbudet av tidtabellskilometer av tätortstrafik i Gävle är jämförbart med Sundsvalls tätortstrafik. I båda dessa fall så har avtal trafikavtal med fast och rörlig ersättning varit rådande. Priser för tidtabellkilometer har varit omkring 34kr för båda städerna men prisbilden idag är högre i Gävle efter rörlig ersättning har adderats. Den högre kostnaden i Gävle bedöms bero på att resandeökningen varit större i Gävle under åren. Den nya upphandlingen i Gävle genererade något lägre priser än tidigare upphandling, kanske beroende på bättre konkurrenssituation än tidigare upphandling.

I jämförelse med Västerbottens upphandlingar under samma tidsperiod så är det ett annat upplägg på upphandlingarnas omfattning. Stora delar av Västerbottens trafik i landsbygd är upphandlad som enskilda linjer. Då anbudspris divideras med tidtabellskilometer för några avtal i Västerbotten med liknande trafikutbud i Västernorrland så visas högre kilometerersättning. Då O23 Ljungadalen och O7 Husum har 26kr/km respektive 24kr/km så har Västerbottens avtal/linje 23, 251, 254, och 204 priser mellan 30-60kr/km. Som nämnt tidigare så indikerar även denna jämförelse mellan Västernorrland och Västerbotten en fördel att genomföra upphandlingar med större avtalsområden.

YTTRE PÅVERKAN INFÖR UPPHANDLING

Upphandlingsläget, marknaden

Upphandling av busstrafik i Sverige påverkas inbördes mellan länen beroende på hur många som ska upphandla. Vid väldigt många upphandlingar pågående samtidigt så kan marknaden mättas och Västernorrlands upphandling kan vid ett visst tillfälle riskera att bli dåligt konkurrensutsatt. Många stora beställare gör upphandlingar med trafikstarter under 2022 medan det är lugnare inför trafikstarter 2023-24⁸. Här ska även poängteras att tendensen i Sverige är att samla tidigare mindre upphandlingsområden till färre större upphandlingsområden. Målsättningen för framförallt mindre beställare (mindre regioner) är även att göra upphandlingar så samlat som möjligt för att trafiken inte ska förlora sin regionala likhet och funktion och att kraftsamla vid ett givet tillfälle. De stora trafikföretagen i Sverige och Europa vill framförallt lägga anbud på större upphandlingar och avtalsområden för att nå bättre driftsekonomi. Vid en jämförelse med andra trafikupphandlare i Sverige så kan man konstatera att anbuden blir fler då trafikvolymen är större. Fler anbud ger normalt bättre pris för upphandlad kollektivtrafik.

Omorganisation av kollektivtrafikmyndigheten

Sättet att organisera kollektivtrafik i Västernorrland har varit under översyn i ca 3,5 år tillbaka. Vid en eventuell omorganisation av verksamhet så påverkas sannolikt organisationens förmåga att leverera resultat under förändringen. Upphandling och trafikplanering av kollektivtrafik är Kommunalförbundets huvuduppgift. En ny upphandling av linjelagd kollektivtrafik i Västernorrland kräver noggrann planering, projektering och resursoptimering från upphandlande organisation. Målformuleringar i strategidokument om hur framtidens trafik ska se ut behöver genereras och baseras på långsiktig politisk samsyn och gemensam inriktning för länet. När ny trafik upphandlas så ska den leverera bra kollektivt resande i 10 år framåt till ett upphandlingsvärde i Västernorrland om ca 6 miljarder kronor.

¹ För mer info se <https://anbudspriset.se>

² https://www.upphandlingsmyndigheten.se/globalassets/publikationer/exempelblad/exempel_kollektivtrafikmynd_vnorrland_skolskjuts_dialog_webb_uppdaterad.pdf

³ Läs om modellavtal på <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--kravbilagor>

⁴ <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-702-2.pdf?issuusl=ignore> från SKL, se sid 35

⁵ Se Indexutveckling HVO100 <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2019/hvo1904.pdf>

⁶ Läs om utvecklingen i Småland på: https://web.archive.org/web/20190613065913/http://www.ost-rasmland.se/kalmar/busslinjer-dras-in-nar-branslet-blir-dyrare/?fbclid=IwAR2jJVKbthUqURW7X-2KxgF9spBIysFLiHwP_NG_aaidkG0JY4Jcb3Q4kVwE

⁷ Se indexutvecklingen RME100 <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2019/rme-index-2019-04-reviderad-juli-dec-2018.pdf>

⁸ Läs om upphandlingsläget på <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/natverk-och-moten/upnat/upphandlingsschema-sverige-rapport-2017-2022.pdf>



DIN TUR



Tillsammans reser vi smartare

Handläggare
Erik Hedlund

Datum
2020-03-06

Diariernr
20/00214

Kommunalförbundets villkor för förlängning av avtal med Nobina

Utgångsfaktorer för förlängning

- Avtalen med för område 6, 14/15, 18, 17/21 och L50 gäller i dess nuvarande lydelse. Överenskommelser som ingåtts efter avtalens undertecknande gäller i dess nuvarande lydelse.
- Överenskommelser för förlängningar genomförs med den biljettprisnivå som utgör Din turs normala produktutbud och funktion
- Överenskommelsen har utöver ovan basen med barnkortet i Sundsvall på en prisnivå om 200kr (2020 års pris). Övriga biljettprodukter enligt rådande produktutbud. Vid nytt produktutbud så ska de nya förutsättningarna generera möjlighet till ny förhandling från parterna i avtalet.

Villkor för Kommunalförbundets förlängande av avtal med Nobina Sverige AB

- 1. Att Nobina förbinder sig att återföra trafik trafikområde O14/15 för delar incitamentintäkter från subventionerade barnkort till en trafik kostnad om 5 till 10 MSEK/år (kostnadsnivå september 2019),**
Trafiken väljs av Kommunalförbundet i samråd med Sundsvalls kommun.
Nobina finansierar utökad produktion i Sundsvall utan att det innebär en merkostnad för Kommunalförbundet.
Återföringen av incitamentet startar i dec 2020 och indexeras enligt avtalet.
Avslutas eller förändras subventioneringen justeras återföringen till avtalets ordinarie nivå.
- 2. Att Nobina garanterar att köra 100 procent fossilfritt** hela avtalsperioden inklusive optionsåren. Nobina utverkar ett förslag på indexlösning som minimerar ökade kostnaderna för fossilfritt drivmedel för Din Tur. Nobina garanterar att enbart köra på fossilfritt bränsle. Genom införande av en indexlösning får Nobina drivkrafter att välja

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Postadress:
Box 114
872 23 Kramfors

Besöksadress:
Viktoriagatan 16

Telefon: 0612-841 00
Fax: 0612-841 11

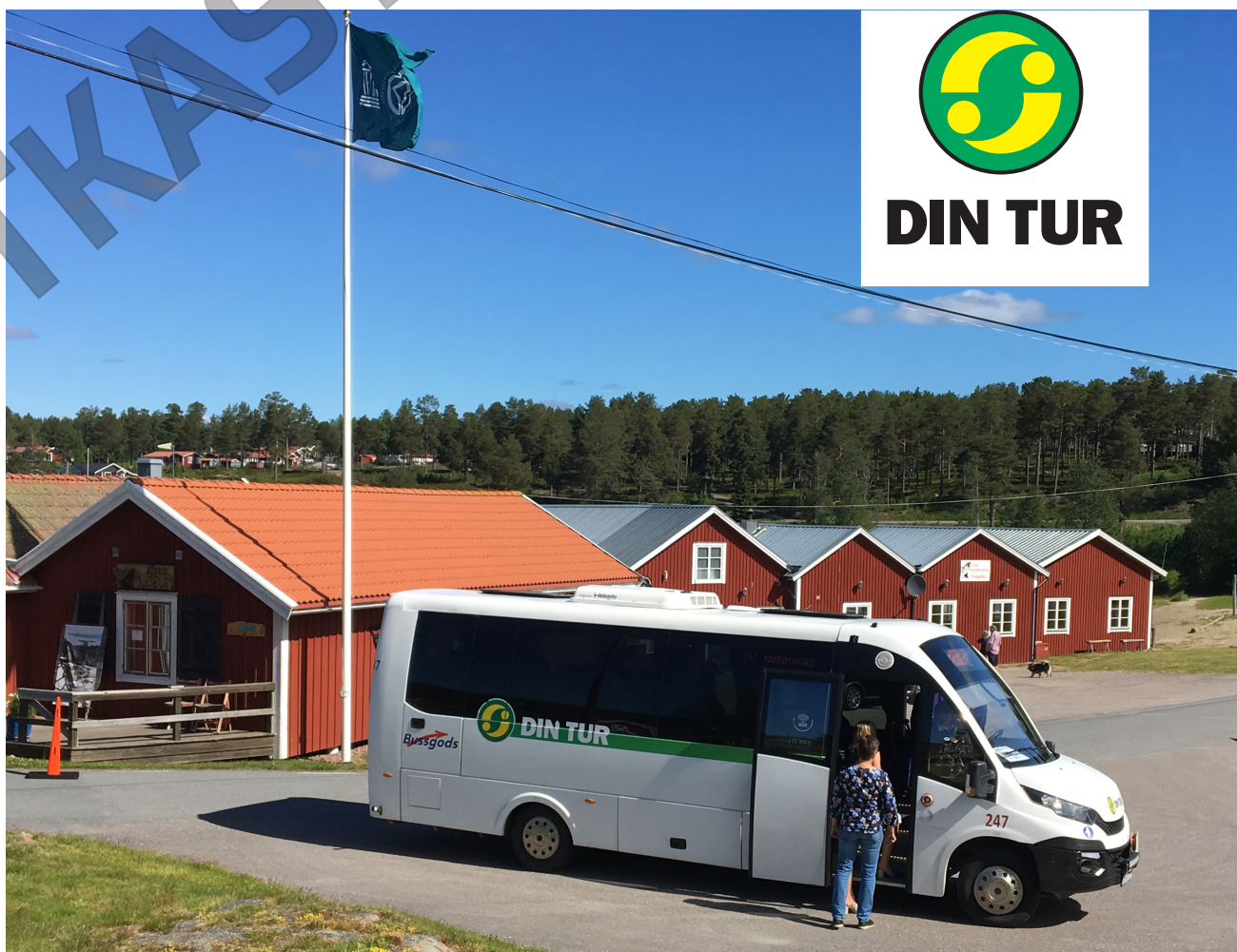
Org. nr:
222000-2923

Webb/e-post:
registrator@dintur.se
www.dintur.se

det billigaste fossilfria drivmedlet och därigenom hålla nere den totala drivmedelskostnaden.

Nobina är idag genom avtalskonstruktionen fullt kompenserade oavsett drivmedel och kan välja drivmedel fritt utan drivkraft att hålla nere kostnaden. Elfordon är också möjliga för framtida trafikering.

3. **Att Nobina implementerar, installerar och driver hållplatsutrop** i alla fordon i avtalsområdena (ca 120 fordon). Kommunalförbundet godkänner funktionalitet för hållplatsutropen. Genomförandet sker i samråd med Kommunalförbundet. Implementering av hållplatsutrop genomförs inom 9 månader efter överenskommelsen fastställs mellan parterna Nobina och Kommunalförbundet
4. **Nobina förbättrar kundbemötande genom att presentera ett arbete som går mot mätbara mål baserat på KOLLBARS årliga resenärsundersökning.**

**DIN TUR**

Utvärdering

Inför förlängning av trafikavtal för linjelagd kollektivtrafik

Erik Hedlund 2019-07



Tillsammans reser vi smartare

SAMMANFATTNING

Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (nedan Kommunalförbundet) genomförde en upphandling av linjelagd kollektivtrafik med trafikstart december 2014. Avtalstiden är 8 år men beställaren (Kommunalförbundet) och trafikföretaget har möjlighet att komma överens om förlängning med totalt två år. Denna utvärdering avser att sammanfatta ge Kommunalförbundets direktion för- och nackdelar med förlängning av avtalen inför beslut i ärendet under hösten 2019. Beslutar direktionen att ny upphandling av ett, flera eller alla avtal av länets linjelagda kollektivtrafik ska genomföras behöver denna omfattande upphandlingsprocess påbörjas senast hösten 2019.

Utvärderingen vid detta skede kommer belysa några utvalda påverkansfaktorer som direktionens ledamöter kan värdera inför beslutet som fattas i höst. Dessa påverkansfaktorer belyses i denna rapport utan inbördes ordning och kommer att kompletteras inför beredning inför direktionen vid tänkt beslutstillfälle.

Principiellt så bör utvärdering av avtal innehålla en analys av avtalets måluppfyllelse. Här utvärderas om leverantören uppfyllt de krav den har åtagit sig att uppfylla samt om den upphandlande myndigheten har upplevt önskvärda effekter av avtalet. Då ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram har antagits sedan avtalen tecknades så kan detta inte genomföras i helhet. Dagens styrande mål är avsevärt förändrade mot avtalens vision om fördubblad marknadsandel för kollektivt resande.

Resandeökning har skett sedan avtalen slöts men kanske inte i linje med de förhoppningar som finns. Marknadsandelen går möjligen sakta uppåt men förändringen är långsam. Målet med ökad marknadsandel och resande är relaterad till hur avtal ser ut, där exempelvis god fordonskvalité är en bidragande orsak till valet kollektivtrafik istället för egen bil. Men påverkansfaktorerna för en resenär är många och varierar för vilken resa som görs. En del av påverkansfaktorerna kan alltså utvärderas i rådande avtal men många ligger utanför. Här kan nämnas att nuvarande biljett- och betallösning och vissa tillgänglighetsfaktorer som realtid och hållplatsutrop inte vilar i kravställning på trafikföretagen i nuvarande avtal. Sedan finns naturligtvis den stora frågan rörande bra trafikplanering och god trafikering vilket är kanske det som påverkar resenären allra mest i valet av resandesätt. Ansvar för trafikplanering vilar på Kommunalförbundet tillsammans med dess medlemmars möjlighet till finansiering och påverkas bara till en mindre del av trafikföretaget och rådande avtal.

ARBETSSÄTT FÖR UTVÄRDERINGEN

Kommunalförbundet har under våren 2019 träffat tjänstemän från samtliga medlemmar och därigenom fått synpunkter på avtalens funktion inför denna utvärdering. Synpunkterna som inkommit beskrivs och sammanvägs inom de påverkansfaktorer som finns i rapporten. Därutöver så har Kommunalförbundet samlat information från egen avtalsuppföljning, resenärssynpunkter och resultatet från en kundenkät på dintur.se som genomförts under maj och delar av juni 2019. Referenstagande tillkommer också från andra källor såsom statliga Trafikanalys, Svensk kollektivtrafik, uttag av information från fordonsdatabasen FRIDA samt information och jämförelser från andra regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Denna utvärdering kompletteras även med en sk. swot-analys, vilken kommer genomfördes i slutet av juni 2019 med medlemmarnas tjänstemän. Swotanalysen finns med som bilaga. Trafikföretagen, som part i avtalen, har getts möjlighet att ge sin syn på avtalen och möjlig förlängning. Inkomna redogörelser, förslag från trafikföretagen kommer redovisas separat som bilaga till denna utvärdering.

All material för denna utvärdering läggs i Kommunalförbundets dokumentmoln, TeamEngine. Dokumentet är att betrakta som utkast fram till dess att kommunalförbundets beredningsmöte inför direktionen då beslut rörande avtalsförlängning tas. Nuvarande inriktningen för beslut i detta ärende är september 2019.

BAKGRUND TILL UPPHANDLING AV NUVARANDE AVTAL

Arbetet med upphandling av trafikavtal påbörjades under 2012. Under denna tid så fanns naturligtvis avtal för busstrafik i länet men dessa var upphandlade innan Lag (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik hade tillkommit. Den linjelagda kollektivtrafiken i Sverige innan 2012 upphandlades primärt med lokal styrning men denna ordning ämnade lagstiftaren ändra med lagen 2010 och tillkomsten av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Med denna bakgrund började upphandlingen genomföras 2012 av Kommunalförbundet. De avtal som sedermera tecknades för trafikstarten 2014 hade föranletts av en omfattande dokumenterad dialog med Kommunalförbundets medlemmar. Dialogen genomfördes både med politiker och tjänstemän från medlemmarna i Kommunalförbundet och dokumentationen tyder på det fanns en övergripande samsyn i upphandlingsdokumentens innehåll utom möjligen frågan rörande fordonens bränsle. I detta avseende fanns önskemål kopplad till lokal produktion av bränsle.

Ovan önskemål möttes inte av Kommunalförbundets direktion utan valet föll på att anbudsgivaren (trafikföretaget) själv fick välja drivlina och bränsle, där ett miljöincitament i avtalet skulle motivera trafikföretaget att driva fordonen mer miljövänligt. Även om vissa avtal villkorade exempelvis att inom några år efter trafikstart skulle vara i minst 50 procentig fossilfri drift (exempelvis O14/15).

Miljöincitament var framgångsrikt och Västernorrland blev en av de första i Sverige med fossilfritt bränsle i linjelagd trafik 2016. Upphandlingen 2014 blev 2015 nominerad till *Anbudspriset*¹ som ges till beställare som genomför bra upphandlingar. Dialogen och arbetet kring upphandlingen finns även omnämnd på Upphandlingsmyndighetens hemsida²

Enligt lagen (SFS 2010:1065) om regional kollektivtrafik så är RKM skyldig besluta om allmän trafikplikt inom länet. Allmän trafikplikt innebär att det inte ska finnas kommersiella intressen att bedriva den trafik som samhället starkt subventionerat går in och driver. Trafikpliktsbeslut för gällande avtal togs i linje med dåvarande trafikförsörjningsprogram på förbundsdirektionens möte 2013-04-29 (protokoll med dnr 13/00142-2, beslutsunderlag 13/00112-2). I trafikpliktsbeslutet så definierades vilka sträckor, tätortstrafik eller stråk i länet som skulle upphandlas och i vilken omfattning och syfte dessa skulle trafikeras. Här definierades även tillgängligheten rörande om fordonet på en sträckning skulle ha normalgolv eller låggolv. Upphandlingen genomfördes huvudsakligen med rådande branschstandard för fordon (Buss 2010) och med dåtidens modellavtal³. Avtalens uppföljning har genomförts under tiden sedan trafikstarten och sker sedan drygt 3 år tillbaka strukturerat tre gånger per år med de två trafikföretagen enskilt. Mittbuss AB har huvudsakligen regional- och landsbygdstrafik samt tätortstrafik-

ken i de mindre kommunerna medan Nobina AB har trafiken i de större tätortsområdena Sundsvall och Örnsköldsvik. Avtalsuppföljningen omfattar avtalens mjukare områden såsom resandeutveckling och marknadsföring och med en viss tyngdpunkt på områden som genererar viten däribland fordonskvalité, hantering av kundsynpunkter och inställda och/eller försenade turer. Stickkontroller genomförs därutöver på hela avtalets omfattning.

PÅVERKANSAKTORER FÖR AVTALET

Miljö och bränsle (regleras i avtalet punkt 13)

Upphandlingen 2014 valde att inte styra mot ett särskilt bränsle utan istället sattes funktionskrav mot branschens dåvarande miljökravsbilaga med miljö- och energiincitament. Här fanns dock variationer, där exempelvis upphandlingen för tätortstrafiken i Sundsvall ställde krav på minst 50 procentig fossilfri drift före 2016. Krav ställdes också på energianvändning där nominella värden inte får överskridas samt att ett energiincitament utgår om trafikföretaget lyckas tydligt sänka sin energianvändning. Efter en initial drift med diesel, dieselhybrid och/eller RME så övergick all trafik under 2016 till den fossilfria biodieseln HVO100 (hydrerad vegetabilisk olja). Som ett av de första länen i Sverige så lyckades Västernorrland att få en närmast 100 procentig fossilfri drift som från källa-till-hjul har lägre koldioxidutsläpp än i princip alla andra bränslen⁴.

Under några år gick Sveriges tusentals dieseldrivna fordon över till detta nya bränsle, HVO100. I ett internationellt perspektiv så är HVO100 inte en etablerad bränslekälla utan något som primärt har vunnit mark i Sverige och är närmast okänt på världsmarknaden. Bränslet tillverkas av slaktavfall men har även i vissa fall haft en stor inblandning av restprodukten PFAD som är en rest från den miljöförstörande produkten palmolja. För att inte bidra till utveckling av odling av palmer ämnade för palmolja, med följderna skövling av regnskogar, så ändrade regeringen nyligen förordningen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen.

Från 1 juli 2019 så träder förordningen i kraft och PFAD med dess tidigare egenskaper faller inte inom ramarna för hållbarhet. Därvidlag ligger en stor utmaning för en del tillverkare av HVO100 att hitta alternativ inblandning som klarar de uppdaterade kraven i Sverige. De tillverkare av HVO100 som inte använt PFAD har använt råvaror från slaktavfall och restprodukter från skogsavverkning. Det är sannolikt material från skogen de flesta tillverkare av HVO100 kommer nyttja i framtiden. Problematiken med att använda skogens resurser är att den är begränsad och ska användas till mycket. Förutom HVO100 så framställs även biodieseln E95 (etanol) för tyngre fordon, och utöver fordonsbränsle ska skogens restprodukter räcka till många andra behov. Följden av fler användningsområden för skogsråvara tillsammans med en stor svensk efterfrågan har genererat att bränsleindex för HVO100 har skjutit iväg det senaste året⁵. Effekterna i Västernorrland likväl som många delar av Sverige har gett högre kostnader för samma trafikutbud. Under de senaste månaderna så har trafikbeställare minskat trafikutbudet med hänvisning till ökade kostnader för bränsle. Länstrafiken i Kalmar län, KLT, gjorde en upphandling för trafik 2017 där 60 procent av driften skulle utgöras av biogas och resterande 40 procent med HVO100. Då biogasen i Kalmar län har begränsningar för tankning har beroendet för att driva trafiken med HVO100 varit viktig för landsbygden. Framtidens indexökningar och ökade kostnader för HVO100 möts med att ta bort eller reducera trafikutbudet⁶.

I Västernorrlands upphandling från 2014 så ställdes som tidigare nämnt inga skallkrav på ett visst bränsle vilket skulle göra en förändring till annan bränsletyp möjlig. Här ligger RME100 (rapsbaserat biodiesel, även kallat FAME) och oljebaserad diesel närmast till hands då de bränslena kan användas på avtalens nuvarande fordon. En återgång till diesel genererar naturligtvis tydligt höjda utsläppsnivåer av koldioxid och motsätter en nödvändig väg mot globalt och nationellt satta klimatmål. RME100 har tidigare haft egenskaper som försvårar drift vid sträng kyla (kallare än -20C), men detta har förbättrats med tiden sedan bränslet introducerades på marknaden. Indexmässigt så har RME100 haft en mer fördelaktig utveckling ur beställarens perspektiv. Det är en tänkbar lösning att i nuvarande avtal alternera mellan RME och HVO för att hålla ned den totala kostnadsökningen kopplat till bränsleindex på

en bättre nivå⁷. Frågan är dock om inte även RME-index succesivt kommer skjuta iväg då efterfrågan för det bränslet sannolikt ökar. Andra bränslen såsom biogas och gasdrift är vanligt förekommande i busstrafiken i Europa. I Sverige fick biogasen en återgång under början av 2010-talet men har återigen blivit vanlig förekommande som skallkrav i de senaste årens upphandlingar. Vid valet biogas så ger ofta beställaren garantier för tillgång och läggs som en förutsättning från beställaren i upphandlingen. I Västernorrlands nuvarande avtal så är biogasdrift inte relevant men intressant att följa hur dess funktion är i olika delar av upphandlad kollektivtrafik i Sverige.

I de större tätorterna i Västernorrland används elhybrider. Dessa fordon kräver ingen laddning och kan köras på el vid lägre farter under en begränsad körsträcka. Det är rimligt att på sikt nå ren eldrift i tätortstrafik och kanske viss närtrafik då detta inte bara ger minimala utsläpp utan även minskat störande buller. Eldrift för bussar växer kraftigt just nu i Sverige. Vid valet av el som huvudsaklig drivlina för bussar så behövs en kartläggning för laddning genomföras för lämplig trafik, exempelvis för tätorts- och närtrafiken i Sundsvall och Örnsköldsvik.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Miljö och bränsle

Fördelar

- Trafikföretagen är trygga i tillgången av HVO100 och RME100 vilket garanterar att Västernorrland kan vidmakthålla klimatmål.
- HVO100 har bland de bästa källa-till-hjul nivåerna för koldioxidutsläpp och ligger i paritet med el.
- Nuvarande fordon får en längre drifttid och förskjuter miljöpåverkande nytillverkning av fordon som en ny upphandling kan generera.

Nackdelar

- Ett bränsleindex som skjuter iväg kan betyda neddragningar av trafikutbud då kostnader inte räcker mot skatteunderlag. Denna nackdel kan dock återfinnas i flera bränsletyper.
- En tyst och helt eldriven trafik i tätorter är inte möjlig med nuvarande avtal, men kan dock utvecklas till viss del i samverkan med trafikföretagen.
- En övergång till andra bränslen (biogas, etanol etc) är inte möjlig att kräva från beställaren i nuvarande avtal.

Trafikförändringar och trafikering (regleras i avtalet punkt 6.4)

Avtalen har relativt stora möjligheter att reglera trafikvolymen inom varje avtalsområde då möjligheten finns att justera trafikutbudet med 20 procents frivolymp per år och 30 procent under avtalstiden. Frivolymberäkningen sker med utgångspunkt av tidtabellskilometer och/eller antalet dimensionerade fordon. Förändringar med minskning av trafik har skett ett antal gånger under avtalstiden. Senast så gjordes minskningar på linje 50 (avtal S6) och 202 (avtal O20) vilka båda föll inom frivolymspunkten i avtalen. Även en del öknings av trafik har genomförts tex. inom område O6 och O18 där mer trafik har tillkommit. Det är svårt att göra ändringar som inte harmonierar mot frivolymen. En förändring uppåt, över 30 procent, kan säkert vara intressant för trafikföretaget men detta kan vara föremål för rättslig prövning mot beställaren av annat trafikföretag då det strider mot anbudsinformationen vid upphandlingen. En minskning över 30 procent är sannolikt inte i linje med trafikföretagets mål och lär ogillas om förslaget tas upp. Ett borttagande av ett helt avtal skulle kunna vara möjlig men bara om det finns enighet mellan parterna beställare och trafikföretag. Det är alltså svårt att helt ta bort trafikområden under avtalstiden. Om framtidens upphandlingar genomförs med stora trafikområden så skulle möjligheten att ta bort enstaka linjer vara mer möjligt då det kan rymmas inom en tänkt frivolymp.

Det finns anledning att resonera kring genomförd trafik, eller vilken leverans trafikföretagen har. Generellt har Mittbuss AB en acceptabel leverans och turerna genomförs i tid, även om förbättringar behövs. Brister uppkommer primärt då vägarbeten genomförs som skapar förseningar men har även ibland uppkommit vid personalbrist. Nobina AB har i jämförelse haft större störningar i leveransen, vilket har succesivt förbättrats under avtalstiden. Det råder brist på förare i Sverige och det ger ibland effekter på trafikutförande. Naturligtvis är detta inget som accepteras utifrån ett avtalsmässigt förhållningssätt och bristerna genererar konsekvenser i form viten. Trafiken i Sundsvall har även brustit i tidhållning. De stora infrastrukturella förändringarna i Sundsvall och i vissa delar bristande framkomlighet påverkar tidhållningen och försämrar resenärsupplevelsen. Dessa problem ligger till stora delar utanför avtalets ramar men kan förbättras med att lägga in mer tid för trafikomlopp. Trafiken Nobina AB utför i Sundsvall har även under åren blivit påverkad vid väderomslag under vintern då ledbussars möjlighet att köra på hala vägar är begränsad.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Trafikförändringar och trafikering

Fördelar

- Frivolymen är tillräckligt tilltagen och ger beställaren möjlighet att justera trafikutbudet väl under avtalstiden

Nackdelar

- Vid större förändringar genererad exempelvis från fler resandemöjligheter på ett stråk med tåg (biljettsamverkan med SJ) och därigenom förändrade behov för busstrafiken så kan ett avtal behöva minskas mer än avtalets frivolymp eller helt avslutas. Detta är svårt att genomföra med gällande avtal.
- Det finns orsak att fortsätta arbeta med säkerheten i leveransen för trafikföretagen.

Bussarnas utförande och kvalitet (regleras i avtalet punkt 7.4 och 8.4)

Upphandlingen av standarden gjordes med utgångspunkt i branschstandarden Buss 2010 (idag Nordic buss). Dåvarande trafikförsörjningsprogram och trafikpliktsbeslut från 2013 angav de principiella valen där låggolvsbussar och normalbussar skulle trafikera. Dagens trafik följer dessa politiskt fastställda premisser. Under dialogen med tjänstemän från Kommunalförbundets medlemmar så har synpunkter på fordonens kvalitet och fysiska tillgänglighet lyfts som ett område att utveckla. Fordonens kvalitet berör faktorer såsom fungerande stoppknappar och säkerhetsbälten samt att det ska kännas rent och fräsch ombord. Denna problematik har primärt riktats mot fordon i regional och landsbygdstrafik i länet. Vid en genomgång i fordonsdatabasen FRIDA så är det även i denna trafik som de flesta anmärkningar på fordonen uppmärksammas och bilden samstämmer med den uppfattning som framkommit i dialogen. I Kommunalförbundets enkät som resenärer hade möjlighet att fylla i via appen och på dintur.se så inkommer samma bedömning av fordonens kvalitet. I enkätundersökningen, som hade 155 resenärer som respondenter, pekar resultaten generellt på en rimlig nöjdhet med bussarnas tillgänglighet. Men några saker framkommer tydligt från enkäten och detta behöver förbättras. De främsta faktorerna som resenärerna visar sitt missnöje med rör bussens renhet och den inre luftmiljön i bussarna. En annan allvarlig sak som uppmärksammas är funktionen av säkerhetsbälten där ca 30 procent inte upplever tillräcklig god funktion. Det framkommer även synpunkter rörande förarnas körstil (ryckigt, för fort etc.) medan resenären i allmänhet är nöjd med deras uppförande. Enkätundersökningen ger endast indikativa värden rörande bussarnas beskaffenhet då den endast genomförts under kortare tid och med få respondenter.

Fordonens genomsnittsalder får max vara 10 år och ett fordon få nå en maxålder på 15år. Oavsett om avtalen förlängs eller inte så är det denna genomsnittsalder som gäller. I dagsläget har fordonen i trafikföretagen Mittbuss AB uppnått genomsnittsalder medan Nobina ABs fordon är något yngre i genomsnitt. Det är viktigt för Kommunalförbundet att stärka arbetet med fordonskontroller så att resenärerna får den kvalitet på fordonen som är avtalad och vid brister ska viten utdelas.

Därutöver har även en dialog med medlemmarna förts rörande fordonens tillgänglighet, primärt rörande möjlighet för resenärer som är rullstolsburna, resenärer med barn i vagn och resenärer med rullatorer. Diskussioner har även forts rörande tillgänglighetsfrämjande informationssystem såsom hållplatsutrop, driftstörningsinformation samt realtidsinformation, vilket beskrivs separat senare i rapporten. Den fysiska tillgängligheten i tätortstrafiken i länets låggolvsbussar är relativt god. I regional och landsbygdstrafik så gjordes valet att upphandla normalbussar med dess begränsade fysiska tillgänglighet. Det gäller dock att påminnas att den regionala tågtrafiken har god tillgänglighet och utgångspunkten för resandet bör ses utifrån hela trafiksystemet funktion med bussar, tåg och taxibilar (särskild persontrafik). Länets hållplatser på landsbygden är i huvudsak inte tillgänglighetsanpassade utan det är primärt större bytespunkter, hållplatser och resecenter som har dessa möjligheter. Det finns ingen regional eller landsbygdstrafik där hållplatserna är fullt tillgänglighetsanpassade, även om projektet KOLL2020 tillsammans med andra åtgärder av Trafikverket delvis kommer förbättra tillgängligheten längs Trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk.

Utifrån de resenärssynpunkter som inkommer till Kommunalförbundet så är ärenden rörande fordonskvalité väldigt sällan förekommande. Det har dock inkommit synpunkter från Synskadades riksförbund rörande brister i hållplatsutrop. Det kommer däremot inga eller väldigt få synpunkter från enskilda resenärer rörande fysisk tillgänglighet.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Bussarnas utförande och kvalitet

Fördelar

- Stora delar av trafiken har relativt god tillgänglighet och hela systemet av regional kollektivtrafik med tåg, buss och taxi har en acceptabel nivå för stora delar av länets invånare.

Nackdelar

- Landsbygdstrafiken har allmänt en lägre tillgänglighet och det finns synpunkter på kvaliteten och innemiljön på bussar från resande.

Realtid och resandeinformation

Bristande realtidssystem, hållplatsutrop och aktuell trafikstörningsinformation är funktioner som inte varit tillfredställande under gällande upphandling. Huvudsakligen ligger dessa funktioner på beställaren, Kommunalförbundet. Kommunalförbundet ämnade inledningsvis förmedla realtidsinformation till trafikinformationstavlor genom data som biljettsystemet skulle leverera. Efter flera år av försök med nuvarande biljett och betalleverantör så har Kommunalförbundet valt att generera realtidsinformation direkt från bussarnas egen positionering och därigenom få ut data som krävs för fungerande realtid- och hållplatsinformation. Denna nya metod testas under 2019 och kommer succesivt finnas tillgänglig för tavla, app och web. Trafikstörningsinformationen har också förnyats och gamla bristande system har uttrangerats. Trafikstörningsinformation fungerar idag acceptabelt på app och web men kommer även att synas på digitala trafikinformationstavlor på hållplatser under 2019. Därigenom är förhoppningen att de brister som funnits sedan avtalets start snar är åtgärdade. I upphandlingar i framtiden så kommer sannolikt dessa typer av funktioner generellt läggas över till trafikföretaget att lösa.

Sammanfattning med nuvarande avtal: Realtid och resandeinformation

Fördelar

– Efter flera år av brister för hållplatsutrop, realtid och resandeinformation så ser det ut som en lösning för området kommer realiseras under 2019-20.

Nackdelar

– Dessa funktioner bör i grunden ligga på trafikföretagen och ska hellre upphandlas som funktionskrav då det är en del av bussars moderna nuvarande funktion.

Ekonomi, jmf med andra upphandlingar (avtalets kapitel 6)

Upphandlingen från 2014 genomfördes med några undantag som sk. produktionsavtal. Ett produktionsavtals ekonomiska ersättning är relativ enkel och kan förenklat förklaras med att trafikföretaget lägger anbud på volym (kilometer) och timmar (i produktion). Anbudet som läggs kallas grundersättning. Sedan tillkommer vissa givna faktorer såsom förändringspriser och priser för optioner (exempelvis WiFi). Prismodellen uppfattas i allmänhet som enkel och tydlig i genomförda dialoger. I några fall i Västernorrland så valdes prismodellen med rörlig ersättning (avtal i Sundsvall, Timrå och Örnsköldsviks kommuner samt linje 201). Produktionsavtal med rörlig ersättning brukar kallas incitamentsavtal. Den rörliga ersättningen är ämnad för att trafikföretaget ska bidra till resandeutveckling och få mer ersättning utifrån en överenskommen bas vid trafikstart.

Vissa biljettprodukter var undantagna i avtalen från 2014, exempelvis seniorkortet i Sundsvall och skolkort. Dessa var inte så kallat incitamentsgrundande. Sundsvall, Timrå och Örnsköldsviks kommuner har under avtalstiden för dessa incitamentsavtal introducerat kommunsubventionerade biljettprodukter (avgiftsfria eller reducerade månadskort för barn och unga). Då dessa inte har varit undantagna från avtalet så har trafikföretaget juridiskt korrekt kunnat få ersättning för den resandeökning som dessa subventioner genererat. Detta anses som ett problem av berörda kommuner som fått betala denna rörliga ersättning i avtalet och upplevs skapa en otydlig bild för framtidens kostnader. En uppgörelse har under åren kommit till stånd i Örnsköldsvik där trafikföretaget Nobina AB accepterat att omvandla den rörliga ersättningen till ett större trafikutbud. Avtal med rörlig ersättning var ett utav önskemålet från alla iblandade parter under upphandlingsskedet 2012-13 och fortfarande vanligt förekommande vid dagens upphandlingar, exempelvis den nyligen genomförda upphandlingen för linjetrafik i Gävle tätort. Orsaken till att incitamentsavtal fortfarande är aktuella i dagens upphandlingar kan fortfarande kopplas till att trafikföretaget har ett egenintresse att öka antalet resenärer och att noggrannheten med visering av biljetter ökar. Men finns önskemål från beställaren att i större mån ansvara och styra resenärsatsningar samt att nå större förutsägbarhet i trafikens kostnader är det inget bra alternativ utan då ska produktionsavtal alltid väljas.

Det finns anledning att jämföra anbudspriser på avtal med andra län för att se om priset för kollektivtrafik är bra eller om det har lyckats bättre i våra grannlän. Här är det viktigt att jämföra avtal som ser liknande ut i dess kravställning annars blir bilden missvisande. Kostnader över avtalstiden kan förändras, olika tilläggsköp kanske görs, men att jämföra rena avtalspriser som blev vinnande anbud kan indikera om priset i grunden var bra i jämförelse med liknande förutsättningar för upphandlingen. I Gävleborgs län gjordes en upphandling med trafikstart samtidigt som Västernorrland med ett avtal för hela Hälsinglands trafik, dvs både tätortstrafik i kommunerna Bollnäs, Hudiksvall och Söderhamn och regional trafik i området. I totalen för utbudet för avtalet så fanns 12 procent tätortstrafik och 78 procent landsbygd- och regionaltrafik. En viss jämförelsevis låg rörlig ersättning (resandeincitament) fanns med i avtalet. Avtalet är huvudsakligen upphandlat efter branschstandarden Buss 2010 och kan i de flesta avseende jämföras med flera upphandlade områden i Västernorrland. Vid ett antagande om en 15 procentig resandeökning under första produktionsåret så ersätts trafikföretaget i Hälsingland med genomsnittligen omkring 18kr per tidtabellskilometer, dvs totala kostnaden för avtalet (inkl. viss antagen rörlig ersättning) dividerat med tidtabellkilometer. Då Hälsinglands pris jämförs mot exempelvis Västernorrlands O23 Ljungadalen, O7 Husum och O345 Sollefteå så kan noteras att motsvarande kostnad (alltså pris per tidtabellskilometer) tydligt högre för Västernorrland med ett pris per tidtabellskilometer på 24-29kr. Nu kan trafiken i dessa områden ha vissa förutsättningsmässiga skillnader men sannolikt så är likheterna övervägande. Om pris i upphandlingar av större avtalsområden blir bättre än med mindre är ett avvägande som behövs genomföras in i framtiden, ovan jämförelse indikerar detta men djupare studier behövs göras.

I Gävle så har nyligen en upphandling av tätortstrafiken genomförts. Utbudet av tidtabellskilometer av tätortstrafik i Gävle är jämförbart med Sundsvalls tätortstrafik. I båda dessa fall så har avtal trafikavtal med fast och rörlig ersättning varit rådande. Priser för tidtabellkilometer har varit omkring 34kr för båda städerna men prisbilden idag är högre i Gävle efter rörlig ersättning har adderats. Den högre kostnaden i Gävle bedöms bero på att resandeökningen varit större i Gävle under åren. Den nya upphandlingen i Gävle genererade något lägre priser än tidigare upphandling, kanske beroende på bättre konkurrenssituation än tidigare upphandling.

I jämförelse med Västerbottens upphandlingar under samma tidsperiod så är det ett annat upplägg på upphandlingarnas omfattning. Stora delar av Västerbottens trafik i landsbygd är upphandlad som enskilda linjer. Då anbudspris divideras med tidtabellskilometer för några avtal i Västerbotten med liknande trafikutbud i Västernorrland så visas högre kilometerersättning. Då O23 Ljungadalen och O7 Husum har 26kr/km respektive 24kr/km så har Västerbottens avtal/linje 23, 251, 254, och 204 priser mellan 30-60kr/km. Som nämnt tidigare så indikerar även denna jämförelse mellan Västernorrland och Västerbotten en fördel att genomföra upphandlingar med större avtalsområden.

YTTRE PÅVERKAN INFÖR UPPHANDLING

Upphandlingsläget, marknaden

Upphandling av busstrafik i Sverige påverkas inbördes mellan länen beroende på hur många som ska upphandla. Vid väldigt många upphandlingar pågående samtidigt så kan marknaden mättas och Västernorrlands upphandling kan vid ett visst tillfälle riskera att bli dåligt konkurrensutsatt. Många stora beställare gör upphandlingar med trafikstarter under 2022 medan det är lugnare inför trafikstarter 2023-24⁸. Här ska även poängteras att tendensen i Sverige är att samla tidigare mindre upphandlingsområden till färre större upphandlingsområden. Målsättningen för framförallt mindre beställare (mindre regioner) är även att göra upphandlingar så samlat som möjligt för att trafiken inte ska förlora sin regionala likhet och funktion och att kraftsamla vid ett givet tillfälle. De stora trafikföretagen i Sverige och Europa vill framförallt lägga anbud på större upphandlingar och avtalsområden för att nå bättre driftsekonomi. Vid en jämförelse med andra trafikupphandlare i Sverige så kan man konstatera att anbuden blir fler då trafikvolymen är större. Fler anbud ger normalt bättre pris för upphandlad kollektivtrafik.

Omorganisation av kollektivtrafiksmyndigheten

Sättet att organisera kollektivtrafik i Västernorrland har varit under översyn i ca 3,5 år tillbaka. Vid en eventuell omorganisation av verksamhet så påverkas sannolikt organisationens förmåga att leverera resultat under förändringen. Upphandling och trafikplanering av kollektivtrafik är Kommunalförbundets huvuduppgift. En ny upphandling av linjelagd kollektivtrafik i Västernorrland kräver noggrann planering, projektering och resursoptimering från upphandlande organisation. Målformuleringar i strategidokument om hur framtidens trafik ska se ut behöver genereras och baseras på långsiktig politisk samsyn och gemensam inriktning för länet. När ny trafik upphandlas så ska den leverera bra kollektivt resande i 10 år framåt till ett upphandlingsvärde i Västernorrland om ca 6 miljarder kronor.

¹ För mer info se <https://anbudspriset.se>

² https://www.upphandlingsmyndigheten.se/globalassets/publikationer/exempelblad/exempel_kollektivtrafikmynd_vnorrland_skolskjuts_dialog_webb_uppdaterad.pdf

³ Läs om modellavtal på <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--kravbilagor>

⁴ <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-702-2.pdf?issuusl=ignore> från SKL, se sid 35

⁵ Se Indexutveckling HVO100 <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2019/hvo1904.pdf>

⁶ Läs om utvecklingen i Småland på: https://web.archive.org/web/20190613065913/http://www.ost-rasmland.se/kalmar/busslinjer-dras-in-nar-branslet-blir-dyrare/?fbclid=IwAR2jJVKbthUqURW7X-2KxgF9spBIysFLiHwP_NG_aaidkG0JY4Jcb3Q4kVwE

⁷ Se indexutvecklingen RME100 <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/index/2019/rme-index-2019-04-reviderad-juli-dec-2018.pdf>

⁸ Läs om upphandlingsläget på <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/natverk-och-moten/upnat/upphandlingsschema-sverige-rapport-2017-2022.pdf>



DIN TUR



Tillsammans reser vi smartare

