

# MÄLAB

Mälardalstrafik AB

## Affärsmodell för genomförande av storregionalt stomnät



## Bakgrund

Landstingen i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Östergötland och Örebro län samt Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet ingick i november 2012 en avsiktsförklaring om utveckling av den regionala tågtrafiken i regionen.

I avsiktsförklaringen anges att det inför genomförandebeslut behöver göras bedömningar om lämpliga affärsmodeller. MÄLAB har därför gjort en förstudie om affärsmodeller inklusive en SIU mot marknadens aktörer.

I detta PM redovisas MÄLAB:s tänkta affärsmodell och upphandlingsstrategi. MÄLAB:s styrelse har fastställt modellen som planeringsinriktning i avvaktan på kommande genomförandebeslut.

De i affärsmodellen redovisade tidpunkterna bygger på antagandet att den nya trafiken gentemot kund etableras i december 2016 genom införande av nya trafikavtal och nytt varumärke. December 2016 är valt utifrån att flera av MÄLAB:s avtal med SJ då löper ut, bland annat TiM III, men ska inte ses som absolut. Utökningen av trafikutbudet och införandet av nya fordon förväntas dock ske under en flerårsperiod.

## Affärsmodellens utgångspunkt

Affärsmodellen ska bidra till att avtal skapas som gör att regionalstågtrafiken fyller sin avsedda funktion i regionens transportsystem, uttryckt i form av *funktionella krav* på trafiken. De funktionella kraven refereras i avsiktsförklaringen.

- (5.1) *Utformningen av trafiksystemets övergripande funktioner har utgått från länsvisa behovsbeskrivningar och de gemensamma regionala målen för transportsystemet i Stockholm – Mälardalenregionen. Dessa ställer krav på trafikeringen, men också på att trafiken bedrivs inom avtal som säkerställer stabilitet över tiden, hög grad av integration med övrig regional kollektivtrafik och att trafiken oavsett entreprenör eller avtalsform omfattas av ett för trafiksystemet sammanhängande prissystem med gemensamma resevillkor.*
- (5.2) *Övergripande planeringsprinciper för det storregionala stornätet är att trafiken ska bedrivas som stomtrafik med fasta linjesträckningar, styva tidtabeller och enhetligt uppehållsmönster. Linjenätet bör, förutsatt att det efter Citybanans öppnande bedöms ekonomiskt och kvalitetsmässigt möjligt, i större utsträckning vara genomgående i Stockholm. En turtäthet bör eftersträvas med timmestrafik vardagar 06-23 (ca 18 avgångar per riktning) och därutöver insatståg morgon/kväll på vissa sträckor. Lördag/söndag/helgdag eftersträvas avgångar varannan timme.*

I avsiktsförklaringen finns också andra avgränsningar, som att trafiken i första hand är ämnad för arbets- och vardagsresande och att fordonsanskaffning i första hand ska ske via Transitio. Därutöver måste trafiken bedrivas inom randvillkor avseende ekonomisk effektivitet och styrning.

## Påverkan på trafiken med hänsyn till de funktionella kraven

Synen på behovet av påverkan på trafiken är central för utformningen av upphandlingar och avtal. Om inga krav ställs på påverkan finns av naturliga skäl ingen anledning att fatta beslut om *allmän trafikplikt*. Nedan de områden där MÅLAB behöver ställa krav.

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Fordonsförsörjning             | <p>Den långsiktiga fordonsförsörjningen, såväl avseende förnyelse som utökning till följd av ökat resande, måste vara tryggad.</p> <p>Fordonen behöver ha tekniska prestanda som gör att de klarar att hålla styva tidtabeller. Trafikplan 2017 förutsätter att trafiken bedrivs med motorvagnståg med maxhastighet om 200 km/h.</p> <p>Fordonen ska omfattas av samma nivå av tillgänglighet för funktionshindrade som gäller för den länsvisa kollektivtrafiken.</p> <p>MÅLAB ska tillhandahålla fordon för linjer där MÅLAB betalar ut ersättning (utöver periodkortsersättning).</p>  |
| Trafikdrift                    | <p>Oavsett om linjen förväntas vara företagsekonomiskt lönsam eller inte ska MÅLAB eftersträva avtal som reglerar att de funktionella kraven uppfylls. Avtalstiderna ska vara så långa att MÅLAB kan parera en situation där en operatör säger upp avtalet, utan att riskera att trafiken upphör.</p> <p>Utbudet i stomtrafiken ska vara reglerat över tid. Sannolikt har MÅLAB ramavtal om kapacitet som gör att trafiken måste bedrivas inom vissa givna kanaler, eller så finns motsvarande praktiska begränsningar genom trångsektorplan. Även insatståg bör planeras ihop med stomtrafiken för att skapa jämn halvtimmestrafik.</p> <p>Trafikplanering, information och störningshantering ska ske samordnat för alla linjer i stomnätet och med övrig regional kollektivtrafik.</p> |
| Marknadsföring och försäljning | <p>Övergripande marknadsföring behöver vara knuten till trafiksystemet snarare än till för tillfället verksam operatör och vara sammanlänkad med övrig regional kollektivtrafik. Försäljningskanaler och produkter måste vara utformade så att de passar med den regionala kollektivtrafiken.</p> <p>Prissystemet behöver vara gemensamt för alla linjer i det storregionala stomnätet och det ska vara möjligt att göra anslutningsresor och parallellresor med samma färdbevis. 30-dagarskort ska utfärdas av MÅLAB eller länen.</p>  |

## Avtalens utformning

Erfarenhetsmässigt finns ett värde i att beställaren har så få avtalsmässiga gränssnitt som möjligt, medan å andra sidan alltför komplexa affärer kan minska antalet potentiella leverantörer och leda till försämrade konkurrens på kort och/eller lång sikt.

Den önskade styrningen av trafiken sätter upp begränsningar för hur tjänsterna kan paketeras. Fordonsanskaffning förutsätts åtminstone till del ske via avrop från Transitio, vilket innebär att MÄLAB kommer tillhandahålla fordon för en del av trafiken.

Marknadsföring och försäljning ska till del vara gemensam för hela trafiksystemet och dessutom vara beständig över tid för operatörbyten. Detta talar för att dessa tjänster bör organiseras separat, framförallt i ett läge där det finns flera trafikoperatörer.

### *Avtalsområden*

På linje som kan komma att vara företagsekonomiskt lönsamma ser MÄLAB det som affärsmässigt lämpligt pröva upphandling av trafik från operatörer som tillhandahåller egna fordon. Den eller dessa linjer bör handlas upp separat från linjer där MÄLAB tillhandahåller fordon. För att kunna nyttja stordriftsfördelar avseende fordonsreserv, depå mm bör de linjer där MÄLAB tillhandahåller fordon hållas ihop i ett avtalsområde.

Bilden nedan illustrerar ett trafiksystem med två avtalsområden för linjer där operatör respektive MÄLAB tillhandahåller fordon samt därutöver periodkortsavtal med fristående kollektivtrafik.

| <b>”Mälardalstrafiken”</b>   |  |   |
|--|--|---|
| För trafiksystemet gemensamt av MÄLAB ägt gränssnitt gentemot resenärerna  |  |   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Varumärke</li><li>• Försäljningssystem (automater, ombud, appar)</li><li>• MÄLAB:s 30-dagarskort (”MÄLAB-taxan”)</li><li>• Hemsida med reseplanerare</li><li>• Ev kundtjänstfunktion</li></ul> |  |   |
| <b>Avtalsområde 1</b><br>Linje/linjer för vilka operatören långsiktigt tillhandahåller fordon<br><i>(kan vara flera avtalsområden)</i>   | <b>Avtalsområde 2</b><br>Linjer för vilka MÄLAB anskaffat fordon | <b>Periodkortsavtal</b><br>Annan trafik som genom avtal ingår i MÄLAB-taxan <ul style="list-style-type: none"><li>• Regional snabbtågstrafik</li><li>• Fjärrtågstrafik i vissa relationer</li><li>• Ev busstrafik</li></ul> |

### Avtalsstruktur

Nedan redovisas den tänkta avtalsstrukturen för linjer där MÄLAB respektive operatören tillhandahåller fordon. I båda modellerna förutsätts trafikoperatören vara primär avtalspart gentemot MÄLAB och ta ett stort ansvar för trafiken inklusive möjlighet till egen marknadskommunikation, viss försäljning av egna färdbevis och påverkan på trafikutbudet.

- **Där trafikoperatören tillhandahåller fordon** så förutsätts trafikoperatören MÄLAB ha ett helhetsåtagande som omfattar alla delar inklusive underhåll och depåer. Undantaget är systemgemensam marknadskommunikation och försäljning av systemgemensamma färdbevis. Detta liknar till stor del den avtalsmässiga relation som SJ idag har med MÄLAB.
- **Där MÄLAB tillhandahåller fordon** kan det komma att vara nödvändigt att MÄLAB också garanterar viss depåkapacitet genom separat upphandling. Trafikoperatören bör få ansvaret för att organisera fordonsunderhåll. Denna kan i sin tur välja att teckna underhållsavtal med fordonsleverantören.

|                                   | Biljett-försäljning, distribution kundservice | Trafik-produktion dagligt underhåll | Periodiskt och felavhjälpanne underhåll av fordon | Leverantör av fordon               | Depåjänster |
|-----------------------------------|---|-------------------------------------|---|------------------------------------|-------------|
| Operatören tillhandahåller fordon | ”Mälardalstrafiken”                           | Avtal med trafikoperatör            |   |                                    |             |
| MÄLAB tillhandahåller fordon      |   | Avtal med trafikoperatör            | Avtal med fordonsleverantör                       | Vakansgaranti gentemot depåföretag |             |

## Avtalsformer

Regionaltågstrafiken i MÅLAB:s område bedrivs idag med stora kommersiella inslag och MÅLAB och RKTM ser det som positivt att även framöver låta trafikoperatörerna påverka såväl prissättning av vissa produkter som delar av trafikutbudet. Detta gör att tjänstekoncessionsavtal är den önskade avtalsformen, oavsett om trafiken bedrivs med operatörens eller av MÅLAB tillhandahållna fordon.

Det faktum att operatören i en tjänstekoncession förutsätts ta en stor del av risken ställer särskilda krav på både beställaren och de leverantörer som deltar i upphandlingen. För att budgivarna ska kunna uppskatta den framtida intäktsutvecklingen behöver beställaren kunna presentera mer detaljerad information inte bara om produktionen, utan också om resandet. Budgivare också kan ha olika förutsättningar att t ex nyttja stordriftsfördelar med anslutande trafik.

MÅLAB har idag begränsad information om dagens trafik att förmedla till marknaden. Framförallt finns stora osäkerheter kring storlek och fördelning av intäkter. Samtidigt har den befintliga operatören full insyn i den egna trafiken och ekonomin.

För trafiken i Trafikplan 2017 finns också osäkerheter som alla budgivare kan tvingas ta höjd för i anbudet.

- Resande och intäkter, framförallt för de delar av trafiken som blir väsentligt annorlunda mot idag. Osäkerheter finns också i vilken mån kommersiella aktörer avser bedriva parallell trafik och om den kompletterar eller konkurrerar med MÅLAB:s trafik.
- Exakt vilket utbud som ska bedrivas, eftersom detta sannolikt kommer vara beroende av hur resande och intäkter utvecklas.
- Kostnaden för fordonsunderhåll är osäker eftersom beslut om depåplacering samt vilka fordon som ska nyttjas för trafiken inte är fattade och fordonstypen dessutom kommer vara ny.
- För tiden fram till dess MÅLAB:s fordon är levererade kommer operatören i likhet med idag behöva tillhandahålla egna, tillfälliga fordon. Detta gör att affären de första åren blir väsentligt annorlunda jämfört med när trafiken bedrivs med MÅLAB:s fordon.

MÅLAB bedömer det därför som olämpligt att direkt göra en upphandling av ett långsiktigt tjänstekoncessionsavtal. Istället planeras för att upphandlingen tidsmässigt delas in i två perioder; ett kortare övergångsavtal och ett därpå följande långsiktigt tjänstekoncessionsavtal. I det inledande övergångsavtalet kan operatören avlastas från vissa av de osäkerheter som är förknippade med övergång från dagens trafik och uppbyggnad av det nya trafiksystemet. MÅLAB kan då också säkerställa full insyn i trafiken och ekonomin för att i nästa skede kunna förmedla denna information till anbudsgivarna i kommande upphandling. I det inledande övergångsavtalet ska också ingå krav på att operatören

tillhandahåller egna fordon som under avtalstiden växlas ut mot MÅLAB:s fordon i takt med att dessa levereras.

Upphandling av det första kortare övergångsavtalet bör inledas efter att genomförandebeslut om den nya trafiken har fattats, med trafikstart i december 2016 när MÅLAB:s nuvarande avtal för Svealandsbanan löper ut.

Från ca 2019-2020 skulle ett renare tjänstekoncessionsavtal enligt den önskade modellen vara möjligt och lämpligt. MÅLAB:s fordon bör då vara beprövade och de största osäkerheterna kring kostnader, utbud och resande undanröjda. Upphandling av detta andra avtal bör inledas ca 2016.

### ***Upphandling av linje där operatören långsiktigt tillhandahåller fordon***

För linje där MÅLAB bedömt det kan vara fördelaktigt att överlåta åt operatören att tillhandahålla fordon finns inte samma problem med osäkerheter kopplat till genomförande. Upphandling av dessa bör därför kunna ske utan att gå omvägen via ett övergångsavtal och göras för en trafikstart i december 2016 när nuvarande samverkansavtal med SJ (TiM III) löper ut. En tidig upphandling gör också att MÅLAB, om förutsättningarna för att handla upp trafik av operatör med egna fordon av någon anledning skulle ha missbedömts, skyndsamt kan avropa egna fordon även för denna/dessa linjer.

Bilden nedan illustrerar en möjlig och grov tidplan för kommande trafikupphandlingar och avtal.

