

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-25

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0554

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2016-05-31, punkt 7

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Utrednings- och planeringsstudie inför nya trafikaffärer pendelbåtar – E30 övergripande principer samt anskaffningsbeslut för linje 81

Ärendebeskrivning

Nuvarande tre trafikavtal avseende pendelbåtstrafik i Stockholms län går ut under perioden 2017-2022. Med anledning av att dessa avtal löper ut startade under 2015 en utrednings- och planeringsstudie inför nya trafikaffärer gällande pendelbåtstrafiken. Ärendet omfattar dels förslag till beslut om övergripande principer som inriktning inför nya trafikaffärer för pendelbåtar och dels affärsinriktning samt förslag till anskaffningsbeslut för ny trafikaffär för linje 81 (Ropsten-Tranholmen-Storholmen).

Beslutsunderlag

- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 25 april 2016 TN 2015-0554
- Utrednings- och planeringsstudie inför nya trafikaffärer E30 övergripande principer 20 april 2016 TN 2015-0554
 - Bilaga 1 Ekonomi – E30 övergripande principer 20 april 2016 TN 2015-0554 (HEMLIG enligt 19 kap 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400))
 - Bilaga 2 Riskanalys 20 april 2016 TN 2015-0554
- Utrednings- och planeringsstudie inför nya trafikaffärer E30 A 20 april 2016 TN 2015-0554
 - Bilaga 1 Ekonomi – E30A 20 april 2016 TN 2015-0554
- Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 25 januari 2016, TN 2015-0554
- Informationsärende vid trafiknämndens sammanträde 2 juni 2015, TN 2015-0554

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås *dels* besluta

- att* godkänna utrednings- och planeringsstudie inför nya trafikaffärer E30 övergripande principer enligt förslag i underlag
- att* godkänna utrednings- och planeringsstudie inför nya trafikaffärer E30A och dess affärsinriktning som grund för anskaffningsbeslut för linje 81 Ropsten-Tranholmen-Storholmen
- att* fatta anskaffningsbeslut och genomföra upphandling av ett kortare trafikavtal för linje 81 för perioden 2017-2019 samt option om ytterligare 1-2 år i enlighet med Bilaga 1 Ekonomi – E30A

dels besluta att uppdra åt förvaltningschefen

- att* upprätta förfrågningsunderlag, genomföra upphandling av trafikaffär samt fatta tilldelningsbeslut för linje 81 i enlighet med i detta tjänsteutlåtandes angivna förutsättningar, teckna upphandlingskontrakt i anslutning till upphandlingen samt att, efter att kontraktet överlåtits till AB Storstockholms Lokaltrafik, inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende bolaget förvalta kontraktet, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontraktet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning
- att* i övrigt fatta de beslut, ingå de överenskommelser och vidta de åtgärder som krävs för att genomföra upphandlingen
- att* förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Målet med studien är att utreda, analysera och föreslå en affärsinriktning för samtliga pendelbåtlinjer genom att ta ett helhetsgrepp. Studien E30 kommer i sin helhet att föreslå en affärsinriktning för nuvarande pendelbåtstrafik för linje 80, 81 och 82. En del i studien är också att följa utvärderingen av de försökslinjer som trafiknämnden beslutat om i förhållande till vilka behov av upphandling som finns framöver. Ett viktigt beroende är studien om ett

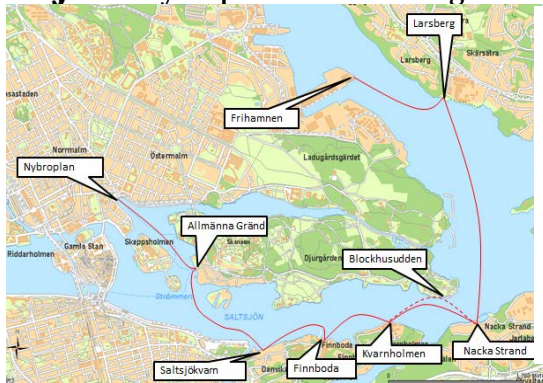
modernt pendelbåtstonnage då en central del i affärsförutsättningar för pendelbåtsaffärer, i likhet med andra trafikaffärer, är ägarskap och egenskaper hos tonnaget. För att omhänderta komplexiteten i de förutsättningar som råder och påverkar studiearbetet delas studien in i flera delar varav föreliggande ärende utgör den första delrapporten av beslutsunderlag, E30 övergripande principer respektive E30A. E30 övergripande principer föreslår i huvudsak avtalsområdesindelning, avtalstid och ersättningsmodell för nya trafikaffärer pendelbåtar.

I E30 A föreslås, som en konsekvens av förslag enligt E30 principer, att ny trafikaffär för linje 81 upphandlas för att täcka perioden fram till dess att nya trafikaffärer för samtliga ingående linjer kan upphandlas. Perioden för sådant avtal är från och med april 2017 till och med december 2019 med möjlighet till förlängning i syfte att omhänderta eventuella tidsförskjutningar.

Bakgrund

Nuvarande pendelbåtstrafik, under gällande avtal, är linjerna nummer 80,81,82. Avtalen för dessa linjer löper ut under perioden 2017-2022 och är i behov av en studie inför upphandling. Studien kommer att ta fram förslag på affärsinriktning för kommande nya trafikaffärer för linjerna.

Linje 80 Nybroplan-Nacka-Lidingö-Frihamnen

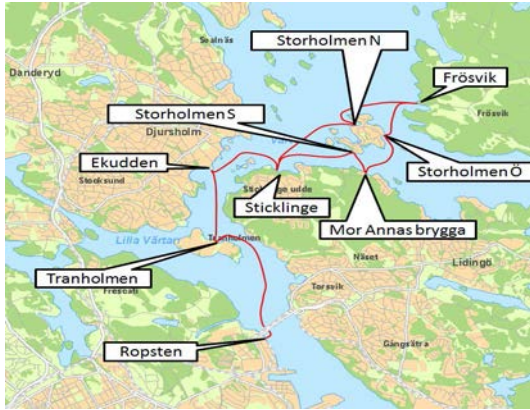


Antal resenärer per år (2015): ~519 000

Timmar i trafik (2015): ~ 12 140

Antal fartyg för att upprätthålla trafiken: 4
(varav 3 är i daglig drift)

Linje 81 Ropsten-Tranholmen-Storholmen



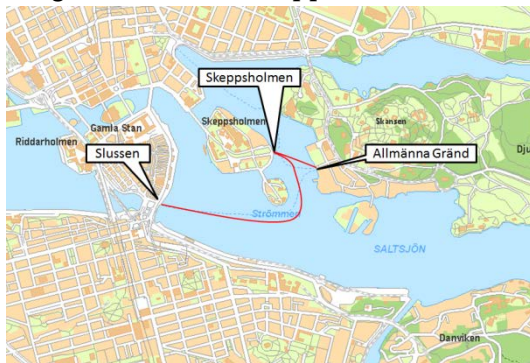
Antal resenärer per år (2015): ~45 000

Timmar i trafik (2015): ~1 950

Antal fartyg för att upprätthålla trafiken: 1

Linjespecifikt: WÅAB-taxa idag. Vinter-uppehåll cirka januari-april.

Linje 82 Slussen-Skeppsholmen-Allmänna gränd



Antal resenärer per år (2015): ~2 905 000

Timmar i trafik (2015): ~9 668

Antal fartyg för att upprätthålla trafiken: 4
(varav 2 respektive 3 är i daglig drift)

Linjespecifikt: Flest antal resenärer under perioden maj–september.

Ett viktigt beroende föreligger mellan aktuell studie och separat studie SL 2014-2746 rubricerad "Utredning om ett modernt pendelbåtstonnage samt strategiskt skärgårdstonnage" (nedan kallad "tonnagestudien"). Information om tonnagestudien lämnades vid trafiknämnden sammanträde 2015-06-02 (TN 2014-2746). Pågående tonnagestudie ska svara på frågan huruvida landstinget bör äga fartyg eller om fartyg ska ingå som del av leverantörs trafikåtagande framöver. En frågeställning vars svar har betydelse för utformningen av affärsinriktningen för framtida trafikaffärer, vilket vill säga för aktuell studies förslag till beslut. Alternativet investering i eget tonnage är avhängt SLL budgetbeslut i juni 2016. I dagsläget saknas medel för att kunna genomföra en investering i eget tonnage. Arbetet pågår med investeringsplan inom ramen för budgetprocessen. Först efter att budget beslutats är förutsättningarna klargjorda för det fortsatta utredningsarbetet avseende framtida trafikaffärer. E30 övergripande principer (aktuell studie) innehåller därför olika scenarios beroende på vilken part som äger tonnaget. Alternativerna finns med för att hålla

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-25

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

tonnagefrågan öppen till slutlig budget är fastställd samt för att underlätta beslut i föreliggande ärende.

De 3 olika scenarier som ingår är följande:

- 1) landstingsäkt nytt tonnage enligt krav i trafikförsörjningsprogrammet (TFP)
- 2) leverantörsäkt nytt tonnage enligt krav i TFP och 3) samma leverantörsäkt tonnage som idag (uppfyller i dagsläget ej TFP krav)

Överväganden

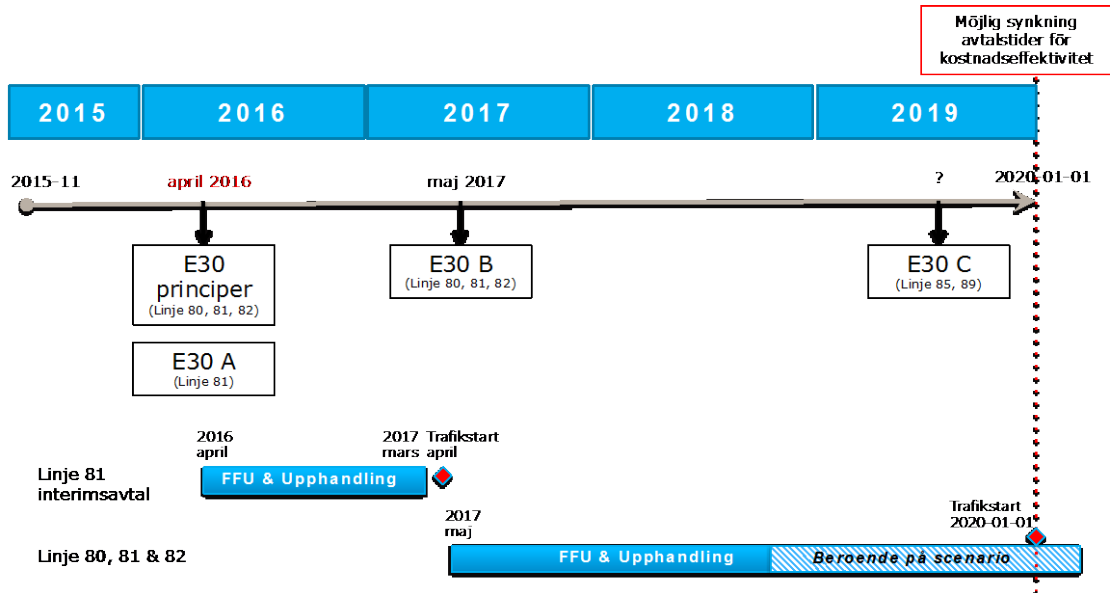
Syftet med denna studie är att ta ett helhetsgrepp över kollektivtrafiken med pendelbåtar ur ett affärsperspektiv. Den samlade bedömningen är att utredningen ska pågå till dess att alla avtal för linjerna 80, 81 och 82 kan harmoniseras och optimeras för en attraktiv, hållbar och kostnadseffektiv pendelbåtstrafik.

År 2020 är första möjliga harmoniseringsdatum för alla linjer och det innebär att för linje 81 (Ropsten-Tranholmen-Storholmen) måste en upphandling av ett interimsavtal ske och gälla för perioden 2017-04 t o m 2019-12. Då avtalet är av mindre omfattning föreslås att genomförande av upphandling samt tilldelningsbeslut delegeras till förvaltningschefen.

Studien visar på komplexiteten och beroendet till tonnagestudien och att beslutet om ägande kommer att påverka affärsinriktningen.

Aktuell studie genomförs i enlighet med trafikförvaltningens affärsprocess och på samma sätt som för övriga studier inför nya trafikaffärer exempelvis E29 (skärgårdstrafik).

Utredningens fasindelning och övergripande tidplan enligt nedan.



Figur - Fasindelad studie

Beskrivning av respektive ingående fas;

E30 övergripande principer

Övergripande principer, för framtida trafikaffärer på linje 80, 81 och 82 med möjligt synkroniseringsdatum 2020, i huvudsak avseende;

- Avtalsindelning
- Avtalstid
- Ersättningsmodell

E30 A

Som en konsekvens av de övergripande principerna och till följd av att avtalstiderna i nuvarande avtal inte är synkroniserade kommer linje 81 (Ropsten – Tranholmen – Storholmen) behöva upphandlas med en kortare avtalstid gällande fram till dess att det är möjligt att realisera annan avtalsområdesindelning än idag.

E30 A inrymmer en mer detaljerad inriktning för utformningen av nytt trafikavtal för linje 81. Med anledning av den förhållandevis ringa avtalskostnaden och i syfte att få till en enklare administrativ hantering föreslås

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-25

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

trafiknämnden uppdra åt förvaltningschefen att upphandla trafiken och fatta tilldelningsbeslut i enlighet med förslag i beslutsunderlag (studierapport).

E30 B

Med anledning av att avtalstiderna inte är synkroniserade idag och med ledning av förslag enligt E30 övergripande principer samt till följd av att förutsättningarna kring ägande av tonnage först måste klarna så kommer detta ärende att föreslå en mer detaljerad utformning av framtida nya trafikaffärer för pendelbåtar. Samtliga tre linjer kommer adresseras och ett förslag till affärsinriktning presenteras för trafiknämnden att besluta om.

E30 C

Under tiden fram till möjligt synkroniseringsdatum 2020 för nya trafikavtal med de nuvarande pendelbåtlinjerna kommer de försökslinjer som trafiknämnden beslutat genomföra att vara driftsatta och sannolikt utvärderade. Sista delen av utrednings- och planeringsstudien, E30C, kommer därmed att utreda och se över trafikaffären för dessa linjer i det fall att beslut fattas av trafiknämnden att dessa skall bli permanenta. E30C blir sista delen och säkrar att helhetsgreppet och komplexiteten i alla delar inte går förlorad och en tydlig affärsinriktning säkras inom pendelbåtstrafiken i Stockholms län.

Beslut enligt förslag i detta ärende samt beslut om allmän trafikplikt ger trafikförvaltningen en inriktning inför kommande studier E30B och E30C samt förutsättningar att inleda upphandlingen inklusive att ta fram förfrågningsunderlag för ett kortare avtal för linje 81.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Analysen, se vidare i bilaga 1- ekonomi – E30 övergripande principer, visar att en resandeökning de kommande åren i pendelbåtstrafiken är realistisk. Ägandet av tonnaget är en viktig faktor när lönsamheten analyseras och förutsättningarna samt valt alternativ behöver finnas på plats innan upphandlingen av E30B påbörjas 2017. Kostnadsanalysen visar vidare på effektivitet genom samverkan om alla linjer kan ingå i ett avtal. Subventioneringsgraden minskar därmed.

För E30A föreslås att anskaffningsbeslut fattas. Den ekonomiska omfattningen av E30A är beräknad och framgår av bilaga 1 Ekonomi – E30A. Med enambitionsökning baserat på trafikförsörjningsprogrammets mål beräknas kostnaderna öka i och med att trafiken utökas i omfattning.

Sociala konsekvenser

Studien tar utgångspunkt i de mål och krav som återfinns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt i strategier och riktlinjer. Enkätundersökning har genomförts avseende linje 81. Resultatet av denna har beaktats och inarbetats i E30A.

Konsekvenser för miljön

Utgångspunkt är mål och krav enligt trafikförsörjningsprogrammet samt gällande strategier och riktlinjer. För det fall externt leverantörsägt tonnage skall användas kan trafikförvaltningen behöva föreslå göra avkall på de övergripande målen om miljö alternativt föreslå en betydligt högre livscykelkostnad för trafikaffären. Detsamma gäller för krav på tillgänglighet.

Riskbedömning

Den komplexa situation som råder i dagsläget när flera faktorer är okända eller ej beslutade gör det svårt att i dagsläget kunna rekommendera en affärsinriktning som ska vara vägledande för kommande trafikaffärer. Att dela upp utredningen i olika delar över tiden från 2016 fram till 2020 när de nya avtalen kan harmoniseras, är den bästa möjligheten framåt för inte tappa helhetsgreppet över pendelbåtstrafiken i Stockholms län.

Avtalsindelningen kan riskera att påverka konkurrensen vilket kan fördyra pendelbåtstrafiken. Andra faktorer som är av vikt för att möjliggöra kostnadseffektivitet är samverkan mellan linjer som minskar administration och sårbarhet samt ökar flexibiliteten genom möjlighet till snabb omställning vid optimering av turtäthet och förändrad linjesträckning. En sammanslagning av flera linjer är det mest kostnadseffektiva.

Avtalstidens längd ska gynna både landstinget såväl som leverantör i att kunna leverera hög kvalitet i pendelbåtstrafiken genom erfarenhet vilket gynnar en effektivitet och besparingar långsiktigt. I det fall leverantör får investeringsbehov i det externa tonnaget på grund av trafikavtalets omfattning eller kravställning från landstinget riskerar detta att fördyra trafikavtalet kraftigt vid normal avtalstid om 10 år. Däremot minskar risken för ökade kostnader om landstinget, genom egen investering, äger det nya tonnaget.

Tydlig kommunikation att SL-biljetter gäller i pendelbåtstrafiken kommer säkra ett ökat och attraktivt resande. Att inte tydligt kommunicera SL:s varumärke på de pendelbåtlinjer som har SL-taxa kommer att påverka resandet negativt och komplicera för resenären att kunna förstå att även dessa båtar ingår i SL-biljetter.

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-25

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0554

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ersättningsmodell är viktig för att skapa lönsammare affärer där incitament för ständiga förbättringar och besparingar möjliggörs. Under avtalstiden finns en önskan att kunna öka trafiken men risken är stor ifall produktionsersättningen inkluderar fasta avgifter att kostnadsbilden ökar proportionellt. Föreslagen inriktning vad gäller ersättning för produktion, bränsle, kaj och administration är utbrutna med fokus på att minska risken.

Att det finns möjlighet i avtalet för leverantör att kunna påverka ökat resande och därmed lönsamhet är viktigt. I nuläget pågår fler projekt inom trafikförvaltningen som ser över intäkterna inom kollektivtrafiken. VBP (Verifierad Betalande Påstigande) som alternativ ersättningsmodell för pendelbåtstrafiken i syfte att öka resandet samt intäktssäkringen kommer att utredas vidare i E30B. Därigenom kan hänsyn tas till resultatet av övrigt utredningsarbete.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling