Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-02-17

Ärende
SL 2013-5341SL
2013-5341

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman
08-686 3904
fredrik.cavalli-bjorkman@sll.se

Trafiknämnden
2020-03-17, punkt 8

Förslag till förlängning av busstrafikavtal E22 – Innerstaden och Lidingö

Ärendebeskrivning

Trafikavtal E22 gäller till augusti 2022 med möjlighet att förlänga avtalet för en period om fyra (4) år ytterligare, det vill säga till augusti 2026.

En strategisk avtalsutvärdering av E22 genomfördes av trafikförvaltningen under 2019. Resultatet av utvärderingen presenterades för och godkändes av förvaltningschefen juni 2019. Slutsatsen av utvärderingen var att det finns skäl till att förlänga gällande avtal, men att slutligt ställningstagande bör tas efter en förhandling med Keolis där villkoren för sådan förlängning klarlagts.

Aktuellt ärende inrymmer, baserat på utvärderingen samt förhandling med Keolis, en rekommendation till förlängning inklusive tillhörande ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Bilaga – Ekonomiska konsekvenser [innehållet bedöms i sin helhet omfattas av sekretess enligt 19 kap 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)]

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-02-17

Ärende
SL 2013-5341

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Förvaltningen ges i uppdrag att i enlighet med rekommendation i aktuellt ärende slutförhandla villkoren för förlängningen av E22-avtalet med Keolis Sverige AB inklusive att teckna kontrakt om förlängning.

Förslag och motivering

Bakgrund

Trafikavtal E22 gäller till augusti 2022 med möjlighet att förlänga avtalet för en period om fyra (4) år ytterligare, det vill säga till augusti 2026.

En strategisk avtalsutvärdering av E22 genomfördes under 2019. Den huvudsakliga frågeställningen i utvärderingen syftade till att komma fram till huruvida

1. avtalets möjlighet till förlängning till augusti 2026 ska nyttjas alternativt
2. nytt avtal för busstrafiken i innerstaden och på Lidingö ska upphandlas till trafikstart augusti 2022.

Inom ramen för förvaltningsuppdraget genomfördes en utvärdering som beslutades av förvaltningschefen juni 2019. Därefter, under resterande del av 2019 och början 2020 har en dialog löpande förts med Keolis Sverige AB gällande villkoren för en sådan eventuell förlängning.

Avsiktsförklaring mellan Region Stockholm och Stockholms stad

Parallellt med trafikförvaltningens arbete med att utvärdera och förhandla E22-avtalet har Region Stockholm och Stockholms Stad identifierat möjligheten att tillsammans skapa förutsättningar för att utveckla staden och kollektivtrafiken i riktning mot en än mer hållbar och modern stadsmiljö. Detta arbete resulterade i en avsiktsförklaring som undertecknades i december 2019 av Region Stockholm genom miljö- och kollektivtrafikråd Tomas Eriksson samt Stockholms stad genom trafikborgarråd Daniel Helldén. Målbilden för arbetet enligt avsiktsförklaringen är att till år 2022 minst ha genomfört lämpliga åtgärder längs Hornsgatan och Odengatan samt att senast år 2026 nå minst 20 km/h i genomsnittlig hastighet inklusive hållplatsstopp på stombusslinje 4.

Respektive part åtar sig genom avsiktsförklaringen att genomföra vissa åtgärder för att realisera målbilden. Avsiktsförklaringen skapar tydlighet och gemensam målbild mellan regionen och staden. Det krävs samtidigt att trafikförvaltningen och Keolis genom tilläggsavtalet konkretiserar respektive parts ansvar för att fullt ut realisera målbilden.

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningens utvärdering av gällande avtal samt den förhandling som genomförts med Keolis Sverige AB visar sammantaget att det finns skäl att förlänga gällande avtal och i samband med det fastställa vissa villkor som syftar till att utveckla verksamheten även under återstående avtalstid till augusti 2026.

Utvärderingen visar i korthet och sammanvägt att

- Avtalet i allt väsentligt fungerar väl och leder mot målen på ett kostnadseffektivt sätt.
- Avtalet och relationen med Keolis fungerar förvaltningsmässigt bra och trafikutövaren agerar för att nå målen och utveckla verksamheten.
- Resenärerna är sammantaget nöjda vilket kan ses i den övergripande kundnöjdheten där utfallet överträffat avtalsmålet om 75 % samtliga år sedan avtalet startade 2014.

Elbussar

Sedan trafikstarten 2014 har det bland annat skett en teknisk utveckling. Elbussar är ett allt mer vanligt förekommande inslag i busstrafiken. I februari 2019 fattade trafiknämnden beslut om inriktning för elektrifiering av busstrafiken (TN 2017-1727). En central slutsats i underlag till inriktning var att en elektrifiering bör ske stegvis och elektrifiering av större omfattning är lämpligt att genomföra först i samband med upphandling av ny trafikaffär. Detta för att kunna elektrifiera på ett kostnads- och resurseffektivt sätt.

I gällande E22-avtal finns krav på fordonsflottans max- och medelålder (i nyare avtal används endast maxålderskrav). Genom att endast tillämpa maxålderskravet fortsättningsvis är det möjligt att på ett mer kostnadseffektivt sätt införa 15 stycken depåladdade elfordon av typen ledbuss i E22 i samband med en avtalsförlängning.

Teknisk lösning för ökad regularitet och förbättrad trafikinformation

Oavsett vilket bränsle fordonen drivs på är framkomligheten avgörande för att kunna bedriva busstrafik på ett kostnads- och resurseffektivt sätt. Bristande framkomlighet är den enskilt största utmaningen i innerstaden. Det har blivit särskilt påtagligt i samband med att Stockholm växer och det krävs ny- och ombyggnationer som innebär trafikpåverkande arbeten i gatumiljön. Bristande framkomlighet innebär att det krävs fler fordon och förare för att erbjuda ett visst trafikutbud jämfört med en situation med mer gynnsam framkomlighet.

Nuvarande teknisk lösning i bussfordonen (så kallad Buss-PC) är föråldrad och kan inte längre utvecklas på ett sätt som fullt ut stödjer fortsatt arbete med att förbättra regulariteten i busstrafiken samt möjliggöra bättre trafikinformation till resenärerna. Därav har även frågan om ny teknisk utrustning i bussfordonen i E22 diskuterats tillsammans med Keolis. Konklusionen av dialogen är att Keolis kan ansvara för att införa ett modernt IT-stöd i samtliga bussfordon.

Rekommendationen är att denna nya tekniska lösning implementeras i alla bussfordon i E22 som del i överenskommelsen i samband med förlängning. På så sätt skapas rätt förutsättningar att under återstoden av avtalstiden fram till augusti 2026 fortsätta arbetet med att förbättra framkomlighet, regularitet och trafikinformation till resenärerna.

Ekonomiska konsekvenser
Se separat underlag Bilaga – Ekonomiska konsekvenser.

De ekonomiska konsekvenserna av en förlängning av gällande avtal återfinns i bilagan till aktuellt TJUT. Innehållet bedöms i sin helhet omfattas av sekretess enligt 19 kap 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Riskbedömning
En förlängning av nuvarande avtal med föreslagna tillägg innebär att trafikförvaltningen tillsammans med Stockholms stad behöver säkerställa att åtgärder i enlighet med avsiktsförklaringen mellan regionen och staden genomförs och resulterar i en förbättrad framkomlighet i innerstaden. Uteblivna åtgärder eller utebliven effekt av faktiskt genomförda åtgärder innebär en risk för tillkommande trafikkostnader i E22-avtalet.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-02-17

Ärende
SL 2013-5341

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Konsekvenser för miljön
Miljönyttorna med att införa ett antal eldrivna bussfordon är framförallt minskad energianvändning och lokalt lägre buller och utsläpp. Bussarna förutsätts drivas med förnybar el. En positiv klimateffekt är även att en minskad biodrivmedelsförbrukning i busstrafiken kan frigöra sådant bränsle för andra aktörer.

En bättre framkomlighet innebär en ökad resurseffektivitet och ökad miljönytta.

Sociala konsekvenser
Elbusstrafik har lokalt positiva sociala konsekvenser. Ett område eller en gata med tysta och rena bussar blir mer attraktiv för människor. Genom att satsa på eldrift kombinerat med framkomlighet kan attraktiviteten öka. Eldrift är även positivt för bussförare som får en betydligt bättre arbetsmiljö. Det finns risker kopplade till batteriproduktion som bidrar till negativa sociala konsekvenser vid gruvbrytningen. Därmed viktigt med krav på social hållbarhet, exempelvis att mineraler i leverantörskedjorna ska vara spårbara.

Sara Catoni
Tf. förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Chef trafikavdelningen