Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-04-09

Ärende
TN 2020-0407

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman

Trafiknämnden
2020-04-21, punkt 6

Beslut om tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken med anledning av Coronapandemin

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden föreslås godkänna tilläggsavtal till befintliga trafikavtal för buss- och lokalbanetrafiken. Tilläggsavtalen syftar till att kunna upprätthålla och säkerställa ett stabilt trafikutbud under rådande Coronapandemi.

Trafikområdena som berörs är E19 Nacka/Värmdö, Huddinge/Botkyrka/Söderort, E19B Norrtälje, E20 Norrort/Roslagsbanan, Solna/Sundbyberg/Sollentuna/Tvärbanan/Nockebybanan/Saltsjöbanan, E21 Spårväg City/Lidingöbanan, E22 Innerstaden/Lidingö, E23 Handen/Tyresö/Nynäshamn, E27 Södertälje, E28 Järfälla/Upplands Bro, E31 Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna och E32 Ekerö.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 9 april 2020

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden, med stöd av nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, beslutar följande.

1. Förvaltningschefen ges i uppdrag att teckna interimistiska tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken, vad avser

uppdragsavtal E19, E19B, E20, E21, E22, E23, E27, E28, E31 och E32, i enlighet med vad som anges i detta tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Bakgrund

Trafikavtalen gällande buss- och lokalbanor inom regionen innehåller olika typer av incitament som innebär att trafikutövares ersättning i stora delar är beroende av det antal resenärer som reser med kollektivtrafiken. Trafikavtalen och de upphandlingar som föregått avtalen utgår härvid ifrån ett stabilt resenärsunderlag som trafikutövarna, till följd av incitamentet, har ett intresse av att öka. Avsikten med incitamentet är att allt fler ska åka kollektivt.

Under rådande Coronapandemi har förutsättningarna ändrats. Resenärsunderlaget har sjunkit dramatiskt och Folkhälsomyndigheten har meddelat råd som innebär att alla onödiga resor med kollektivtrafiken ska undvikas. Samtidigt ska kollektivtrafikens samhällskritiska funktion upprätthållas.

Kollektivtrafiken är i rådande läge en del i samhällets totala beredskap att hantera krisen. Kollektivtrafiken ska fungera och bidra till att minska spridningen av Coronaviruset. Vid behov behöver kollektivtrafiken snabbt kunna ställa om för att uppnå detta. Det inkluderar bl.a. aktiv samverkan med relevanta myndigheter. Instruktioner och riktlinjer från sådana myndigheter ska snabbt kunna verkställas. Som en följd därav kan trafikförvaltningen behöva göra prioriteringar och med kort varsel fatta beslut som påverkar utförandet av kollektivtrafiken.

För uppdragsavtal inom buss- och lokalbanetrafiken medför Coronapandemin en väsentlig påverkan på drifts- och affärsförutsättningar som inte kan hanteras inom ramen för ingångna avtal. Vissa centrala delar av avtalen har satts ur spel eller är olämpliga att tillämpa under rådande krissituation. Det innebär ett behov av att teckna interimistiska tilläggsavtal som reglerar centrala drifts- och ersättningsfrågor under den tid som pandemin pågår.

Överväganden och motivering

Kollektivtrafik är en samhällsviktig funktion. Trafikförvaltningen har uppdraget att säkerställa kollektivtrafiken. Under rådande omständigheter fungerar inte den avtalade ersättningsmodellen för nu aktuella trafikutövare då stora delar av trafikutövarnas intäkter uteblir i takt med att resandet i samhället begränsas. Trafikförvaltningen och trafikutövarna behöver därmed skapa en ny ersättningsmodell och lösning som stödjer berörda trafikutövare för att säkerställa trafikproduktion under den tid som uppdraget påverkas av pandemirestriktioner. Tilläggsavtalet föreslås gälla i sex (6) månader med möjlighet till en förlängning om ytterligare sex (6) månader (nedan benämnd som interimsperiod).

Principer i tilläggsavtalen

Tilläggsavtalen baseras på de förutsättningar (med inneboende osäkerheter) som gäller vid dess ikraftträdande. Om dessa förutsättningar väsentligen förändras under interimsperioden kan förändringar behöver göras. Sådana förändrade förutsättningar skulle t.ex. kunna avse en situation där svenska myndigheter ålägger invånarna mer långtgående restriktioner kring rörlighet i samhället, vilket kan påverka kollektivtrafiken, eller beslutar om restriktioner/rekommendationer specifikt för kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken ska bidra till att begränsa spridningen av Coronaviruset, t.ex. genom att säkerställa att trafik utförs i sådan omfattning att trängsel på färdmedlen (fordon), stationer, hållplatser och övriga resenärsmiljöer kan undvikas i största möjligaste mån. Föreslagna tilläggsavtal innebär att trafikförvaltningen planerar och beställer trafiken. Trafikbeställningen ska vara utformad för att uppnå ovan angivet mål.

Ersättningsfrågor

Ersättningsmodellen för tilläggsavtalen syftar till att vara enkel, rättvis och transparent där ingen part gynnas eller missgynnas av rådande situation. Trafikutövarna föreslås erhålla ersättning för trafiken utifrån en modell som beaktar den negativa påverkan som uppkommer som en följd av spridningen av Coronaviruset, samtidigt som reducerade kostnader för trafikutövaren vid

utförande av trafiken under interimsperioden, t.ex. till följd av begränsningar i trafikproduktionen, ska komma trafikförvaltningen till godo. Likaså kommer avdrag att göras för eventuella ekonomiska stödpaket från staten.

En övergripande utgångspunkt vid utformning av ersättningsmodellen för interimsperioden är att säkerställa att förutsättningar skapas för att trafikförvaltningen kan göra prioriteringar och besluta om trafiken och dess utformning utan att trafikutövaren bär den ekonomiska risken för kostnader som uppstår vid snabba förändringar. Trafikutövaren ska under interimsperioden utföra trafiken baserat på trafikförvaltningens beslut. Om trafikutövaren behöver hyra in tillfällig personal i form av bussförare, t.ex. på grund av hög sjukfrånvaro med anledning av Corona, ska trafikutövaren erhålla ersättning för utbildning av sådana bussförare.

Under interimsperioden, och med början 1 april 2020, ska den incitamentsmodell som anges i uppdragsavtalen inte tillämpas då flertalet incitament har satts ur spel i sin helhet. Kravnivåer för kvalitet kvarstår. Eftersom det är av stor vikt att säkerställa utförande av trafiken i enlighet med trafikbeställningen kvarstår viten för inställd trafik från och med den 1 maj 2020, dock med ett vitestak på 2 % på grundersättningen per månad.

Reglering av perioden som föregått tilläggsavtalen

Innan tilläggsavtalen ingicks, och mot bakgrund av den akuta situation som uppkom under mars månad 2020, har ersättning för utförande av vissa delar av uppdragen för mars månad 2020 inte reglerats. Genom tilläggsavtalen regleras denna ersättning för mars månad 2020 på så sätt att trafikutövarna ersätts i enlighet med den ersättning som utgick för mars 2019.

Ekonomiska konsekvenser

Ersättningen i gällande trafikavtal är, som ovan anförts, i delar eller helt baserad på antalet resenärer som reser inom respektive avtalsområde. Denna ersättningsmodell frångås under interimsperioden och ersätts av en modell som ger en fast ersättning baserad på beställd trafikproduktion för år 2020 (T20). Ersättningen bedöms vara i paritet med den ersättning som skulle ha utgått enligt tidigare ersättningsmodell, men givet de extraordinära omständigheter som för närvarande råder kan inte bortses ifrån att merkostnader kan komma att uppstå. Som utgångspunkt ska dock kostnaden för trafiken rymmas inom

befintlig budget för T20. Vid trafikbeställningar utöver T20, t.ex. för extra trafik vid rusningstrafik, kommer merkostnader att uppstå.

Riskbedömning
Bonus och viten enligt gällande trafikavtal tillämpas inte till lika stor del under interimsperioden då flertalet inte kan mätas under rådande omständigheter. Det medför att kvaliteten på den utförda trafiken kan bli lägre under tiden som de tillfälliga avtalen gäller. Viten för inställd trafik kvarstår.

Konsekvenser för miljön
Inga konsekvenser att redovisa.

Sociala konsekvenser
Inga konsekvenser att redovisa.

Sara Catoni
Tf förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Trafikdirektör