Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-04-08

Trafiknämnden
2020-05-26, punkt 6

Ärende
TN 2015-0554

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslut om affärsinriktning samt inleda upphandling av trafikavtal avseende pendelbåtstrafikens linje 82 (E30)

Ärendebeskrivning
Förslag till beslut om affärsinriktning samt beslut om inledande av upphandling.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Kostnadskalkyl L82 (omfattas av sekretess enligt 19 kap 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och utsändes enbart till trafiknämndens ledamöter), bilaga 1
- E30 – förstudie och programstudie inför ny trafikaffär pendelbåtar TN 2015-0554, bilaga 2

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att utskottet för sjötrafik beslutar följande.

1. Nämnden godkänner affärsinriktning för upphandlingen av pendelbåtstrafikens linje 82 (E30) i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande.

2. Förvaltningschefen uppdras att i enlighet med i detta tjänsteutlåtande angivna förutsättningar inleda och genomföra upphandling av

pendelbåtstrafikens linje 82 (E30), innefattande att fastställa slutgiltig upphandlingsdokumentation, fatta beslut om tilldelning, teckna upphandlingskontrakt samt därefter överlåta kontraktet till AB Storstockholms Lokaltrafik.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Nuvarande trafikavtal för pendelbåtslinje 82 (Djurgårdslinjen) löper som längst till och med 2022-04-17.

Nytt avtal föreslås med trafikstart under första kvartalet 2022. Upphandling av nytt trafikavtal omfattar utöver att bedriva trafiken även behovsanpassad bemanning för kundservice och trygghet i resenärsmiljö vid Allmänna gränd och Slussen. Tilldelningsbeslut planeras kunna fattas under andra kvartalet 2021. Föreslagen kontraktstid är som längst till 2027-12-31 det vill säga knappt 6 år.

Bakgrund

Nuvarande avtal omfattar driften av pendelbåtstrafiken på linje 82 med sträckningen Slussen-Skeppsholmen-Allmänna gränd.

Tidigare utredningsarbete E30 (2015-0554) och tillhörande fattade beslut har varit utgångspunkt för aktuellt ärende. Ärendet är sista pusselbiten som slutför inriktning enligt principerna fastlagda i E30. Ärendet utgör affärsinriktningen för kommande upphandling av trafikaffären för pendelbåtslinje 82.

Kommande avtal för trafiken på linje 82 kommer genom flexibilitet i avtalstiden i en framtid att möjliggöra en annan avtalsindelning med eventuell sammanslagning och kombination av flera idag separata avtal och linjer, befintliga eller kommande, om så senare skulle bedömas ändamålsenligt att genomföra.

Överväganden och motivering

Kommande trafikavtal för linje 82 ska i huvudsak leverera en trafik av hög kvalitet som därigenom skapar förutsättningar i linje med målet om ökad marknadsandel. Avtalet kommer inrymma att hantera ny terminal i Slussen och kommer samtidigt möjliggöra en annan avtalsområdesindelning längre fram i tid när förutsättningar så som t.ex. tillskott av nytt pendelbåtstonnage är klarlagda.

Inom arbetet med E30 och linje 82 kommer mål och krav löpande att kalibreras mot kostnad och effekt under framtagandet av upphandlingsdokumentationen.

Linje 82 idag



Figur 1 - sträckning linje 82

Nuvarande avtal hade trafikstart 2014-04-17 och gäller som längst till 2022-04-17. Parterna i avtalet är Waxholms Ångfartygs AB och UNT Skeppsholmen Färjetrafik AB, vilket senare ändrade namn till Djurgårdens Färjetrafik AB.

Tillsammans med spårvägslinje 7 och viss busstrafik (t.ex. linje 67) har pendelbåtslinje 82 en viktig roll i att ta resenärer till och från Djurgården och de evenemang, nöjen och möjlighet till rekreation som erbjuds där.
Resandet har en påtaglig säsongsbetoning och korrelerar starkt med högsäsong för Gröna Lund, Skansen m.fl. De stora reseströmmarna är huvudsakligen koncentrerade till perioden maj till september.

Nuvarande avtal för linje 82 är ett åtagande där leveransen i stort är av god kvalité och effektivitet. Kundnöjdheten är generellt mycket hög med ett sammanfattande betyg på över 96 % de senaste tre åren.

Utgångspunkt för utformningen av affärsinriktning för kommande trafikaffär har varit att utveckla nuvarande avtal och förädla och förtydliga samt förändra där det anses behövligt, men bibehålla så mycket som möjligt av det som fungerat väl.

Trafikutbud
Trafikutövaren utför idag trafik med regionens fyra (4) Djurgårdsfärjor. Utbud enligt fastställd tidtabell där trafikutövaren utför förstärknings- samt ersättningstrafik vid behov.

Trafikförvaltningen har det övergripande och strategiska ansvaret för trafikplaneringen och utformningen av linjenätet, medan trafikutövaren årligen ska planera trafiken och inkomma med tidtabellsförslag som ska godkännas av beställaren.

Trafikinformation
Att verka för förbättrad trafikinformation är centralt för trafikförvaltningen. Drivkraftanalyser visar att störningsinformation är ett område med stor påverkan på kundnöjdheten. Det är också ett av de områdena med lägst kundnöjdhet för SL totalt sett, nivå om 65 % (2019), även om siffran för L82 ligger klart över på 81 % (2019) något som fortsatt behöver prioriteras.

Trafikinformation är ett brett område som omfattar såväl digital som analog information och som berör trafikförvaltningens hela kanalutbud i den allmänna kollektivtrafiken. Genom ändamålsenlig trafikinformation kan trafikförvaltningen behålla och attrahera nya resenärer. För aktuell trafik finns det utrymme att ytterligare förbättra trafikinformationen för att bättre kunna

nyttja kapaciteten som finns för resande till och från Djurgården. Det handlar t.ex. om att visa på fler alternativ i reseplaneraren.

Tonnage
Drift och underhåll av tonnage ingår i uppdraget.

Nuvarande flotta om fyra (4) stycken Djurgårdsfärjor har livstidsförlängts för att tekniskt sett kunna nyttjas till cirka 2028. I dagsläget är det oklart hur tonnagefrågan på sikt kommer lösas, men aktuell flotta kommer att täcka åtminstone avtalsperioden för kommande trafikaffär på linje 82.

Hållplatser
Det finns för närvarande 3 hållplatser för aktuell linje.

- Slussen
    - Ny terminal planeras i drift från cirka år 2023.
- Skeppsholmen
    - Ny brygga kan bli aktuell.
- Allmänna gränd
    - I dagsläget oförändrat. Gröna Lunds expansionsplaner kan komma att påverka framledes.

Möjligheter och utmaningar i L82 – övergripande affärsinriktning

Kommande trafikavtal behöver hantera vissa förändringar och nya förutsättningar. Större förändringar ligger dock utanför ramen för kommande avtal och blir aktuellt först tills nästkommande trafikavtal, t.ex. nytt tonnage och möjlighet att slå ihop flera linjer i samma avtal. Avtalet kommer framförallt ställa höga krav på hög kvalitet på trafikleveransen, flexibilitet att hantera säsongsvariationer i resandet och samverkan vid exempelvis tillblivelsen och ibruktagandet av ny terminal vid Slussen.

Affären medför begränsad riskexponering och i linje med trafikförvaltningens modell för riskfördelning har affären konstruerats för att den part som har bäst möjligheter att beräkna och påverka, alternativt omhänderta konsekvenserna av riskutfall i största möjliga mån även ska bära risken.

Affären och ersättningsmodellen har designats för att på bästa sätt svara mot de behovet av en robust och jämn levererad kvalitet på utförd tjänst. Aktuell affär

L82 kommer även ställa krav på trafikförvaltningen när det gäller samordning, samverkan, planering och förvaltning av såväl trafikavtalet som närliggande avtal och projekt.

Fokusområden
Avtalets utmaningar och möjligheter avspeglar sig i de under behovsanalysen framtagna fokusområdena, som genomsyrar såväl affären som den kommande kravställningen:

- *Kvalitet på utförd tjänst*: ett stort fokus är att trafiken som beställs ska levereras enligt överenskommen kvalitet. Om grundleveransen är god finns förutsättningar att kunna bidra till trafikförvaltningens övergripande mål om ökad marknadsandel.

- *Trygghet*: det finns en generell utmaning inom trygghetsområdet, och problembilden förändras över tid i takt med samhällets utveckling. Trafikförvaltningen har högt ställda mål inom trygghetsområdet, och arbetet behöver stärkas ytterligare för att nå dessa mål framöver. Trafikförvaltningen ansvarar fortsatt för trygghetsresurser i form av exempelvis ordningsvakter och trygghetsvärdar, men trafikutövaren förväntas arbeta trygghetsskapande med sin bemanning, samverkan och egna insatser i huvudsak vid Slussen, Allmänna gränd och ombord på djurgårdsfärjorna.

- *Trafikinformation*: för att kunna hantera förändringar och störningar i trafiken, styra resenärsflöden samt öka den av resenärerna upplevda kvaliteten, kommer stort fokus att läggas på arbetet med att tillhandahålla tillgänglig och uppdaterad trafik- och störningsinformation i rätt kanal. Trafikutövaren förväntas bli en viktig del av detta arbete genom bland annat personalens kundservice, hänvisningar och utrop. Det kräver även betydande insatser av trafikförvaltningen i form av exempelvis tillhandahållande av adekvata digitala system samt utvecklingen av dessa.

Mål för trafikaffären
Baserat på en analys av de målsatta indikatorerna i trafikförsörjningsprogrammet (TFP), trafikförvaltningens uppdrag och mål samt med utgångspunkt från trafikförvaltningens strategier, identifierades åtta mål som möjliga och relevanta för en trafikaffär under arbetet med trafikaffärerna E34-E38. Dessa mål fastslogs som relevanta även för kommande

trafikaffärer, och kommer således att användas även för L82. Några av målen har emellertid anpassats något för att spegla aktuell linjes förutsättningar och komplexitet samt de fokusområden för affären som beskrivs ovan.

Mål	Övergripande motivering
Kollektivtrafikens marknadsandel	Att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är ett mål i TFP och även en uttalad del av trafikförvaltningens kärnuppdrag. Linje 82 har dock ett till antalet förhållandevis litet resenärsunderlag samt begränsade möjligheter att kunna påverka marknadsandelen annat än genom att leverera en trafik av hög kvalitet. Resandet korrelerar påtagligt med vilka evenemang och attraktiviteter som finns på djurgården och är i huvudsak koncentrerat till perioden maj-sept. Bidraget till marknadsandelsmålet är således att leverera robust trafik på linje 82 med god regularitet och anpassning till efterfrågan vid behov.
Årlig kostnadsutveckling	En långsiktigt hållbar ekonomi är ett prioriterat mål inom regionen. Kostnaderna för kollektivtrafiken tenderar att öka framöver och i TFP anges att den årliga kostnadsutvecklingen inte ska överstiga utvecklingen av index plus resandeutvecklingen. Här handlar det om att för trafikförvaltningen löpande följa kostnadsutvecklingen och verka för att öka densamma.
Andel nöjda resenärer	Andel nöjda resenärer avser befintliga resenärer och är viktigt för att bibehålla nuvarande marknadsandel. Nöjda resenärer kan även bidra till ett bibehållet gott rykte för pendelbåtstrafiken och kollektivtrafiken, och kan därmed även ha potential att attrahera nya resenärer och att göra ett redan attraktivt system ännu bättre utnyttjat.
Andel trygga resenärer	Andel trygga resenärer avser befintliga resenärer och mäter andel resenärer som känner sig trygga när de reser ensam under kvällar och nätter. Kollektivtrafiken ska upplevas som så trygg att människor vill och vågar åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet.
Kvalitet på utförd trafik och övriga tjänster	Avser faktiska, objektiva kvalitetsmått och omfattar exempelvis regularitet, kundservice, trafikinformation etc.
Förvaltning och utveckling av SL-tillgångar	Regionen äger tonnaget i aktuell pendelbåtstrafik. Tillgångarnas funktion har en direkt inverkan på trafikleveransens kvalitet och robusthet. Bristande förvaltning och utveckling påverkar prestanda och funktion

	och kan förkorta tillgångarnas livslängd och leda till ökade kostnader samt att verksamheten blir händelsestyrd.
Intäktssäkring	En hög intäktssäkring är viktig för trafikförvaltningens ekonomi samt av rättviseskäl. Alla resenärer förväntas betala för sin resa och måste därför få möjligheter att göra det på ett enkelt sätt. Det innefattar bland annat tillgång till information om gällande villkor och att kunna validera sin biljett.
Hållbar kollektivtrafik	Hållbar kollektivtrafik omfattar såväl miljömässig som social hållbarhet (ekonomisk hållbarhet omhändertas av målet om Årlig kostnadsutveckling) och omfattar områden som exempelvis effektiv energianvändning, användning av miljöanpassade material och förbrukningsvaror, certifiering av ledningssystem, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn samt social konsekvensanalys vid förändringar.

Ersättningsmodell och drivkrafter

Ersättningsmodellen för L82 är utformad för att omhänderta de förutsättningar, möjligheter och utmaningar som ingår i nästa avtalsperiod, bland annat:

- Ett helhetsansvar med funktionsinriktning för trafikdrift, fordonsunderhåll, kundservice och kundmiljöer, där trafikförvaltningen kravställer och trafikutövaren utarbetar lösningar
- En robust trafikproduktion med flexibilitet att hantera tillfälliga toppar samt säsongsvariationer i resandet

Ersättningsmodell
Grundersättningen består av ersättning för trafikproduktion dvs per utbudstimme.

Förändringspriser
Förändringspriser för trafikproduktionen tillämpas för att reglera förändringar från grundersättningen vid exempelvis utbudsförändringar, trafikavvikelser eller prisavdrag för ej utförd trafikproduktion.

Ytterligare förändringspriser tillämpas för hantering av förändringar och avvikelser relaterade till bemanning.

Incitament
Grundersättningsmodellen kompletteras med ekonomiska incitament, bonus och viten kopplat till bl.a. kvalitet på utförd tjänst samt kundnöjdhet. Drivkrafter finns även för exempelvis väl genomförd uppstart och effektivt avslut.

Avtalstid
Den totala avtalstiden föreslås uppgå till sex (6) år. Trafikstart för avtalet beräknas ske kvartal 1 2022, avtalet föreslås löpa till som längst 2027-12-31 med möjlighet att säga upp avtalet till förtida upphörande i syfte att möjliggöra att i framtiden harmonisera befintliga pendelbåtsavtal i saltsjön, samt att harmonisera avtal med nytt framtida pendelbåtstonnage.

Upphandlingsstrategi
För genomförande av upphandling tillämpas enligt bestämmelser i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik vissa förfaranderegler som anges i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK). Förfarande kommer innefatta flera steg däribland kvalificering av anbudssökande, anbudsgivning samt förhandling. Anbudsinbjudan kommer att annonseras i Tendsign och i EU:s gemensamma annonsdatabas Tenders Electronic Daily (TED).

För att säkerställa rätt förmåga för att kunna utföra uppdraget så kommer krav på teknisk och yrkesmässig kapacitet samt ekonomiska krav att ställas på ansökanden. Förhandling ska genomföras i syfte att säkra en bra konkurrens.

Tilldelningsgrund för upphandlingen är det ekonomisk mest fördelaktiga anbudet, där bedömningen kommer att ta hänsyn till pris och kvalitét.

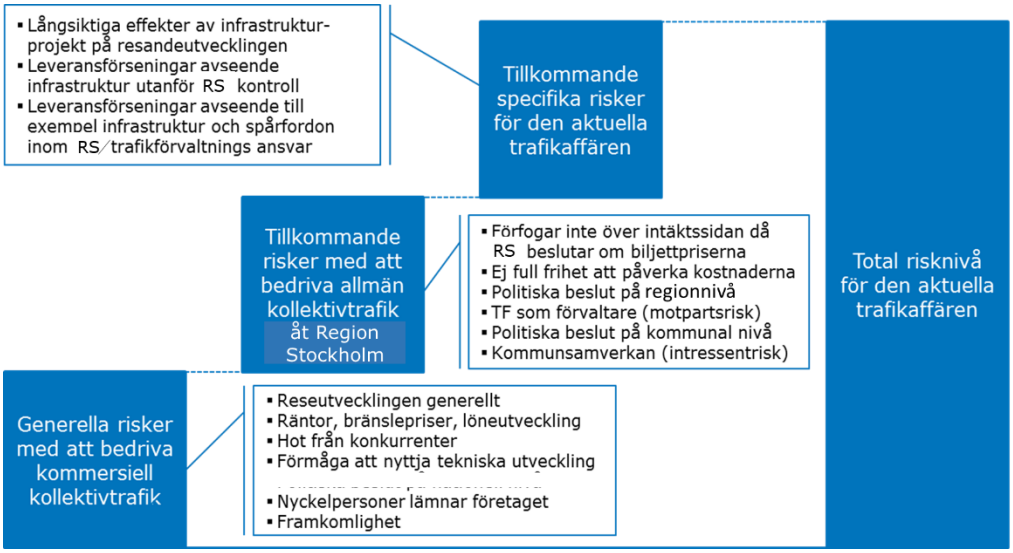
Ett förhandsmeddelande för upphandlingen offentliggjordes i TED den 12 mars 2019 och anbudsinbjudan till upphandlingen planeras att annonseras preliminärt under september 2020.

Ekonomiska konsekvenser
Föreslagen kontraktstid är maximalt knappt 6 år. Kostnadskalkylen är belagd med sekretess och återfinns i bilaga 1.

Riskhantering
Essensen av riskhanteringen ligger i trafikförvaltningens affärsstrategi och att *”trafikförvaltningen ska fördela risker i varje specifik affär på den part som*

bäst kan förutse, förebygga och hantera risken, i syfte att minska kostnader”. En viktig aktivitet är att succesivt förfina och förtydliga riskerna, under framtagandet av upphandlingsdokumentationen.

Risker för en trafikutövare i en trafikaffär med Region Stockholm kan delas upp i tre övergripande komponenter: generella kommersiella risker att utföra kollektivtrafik, omvärldsrisker samt specifika risker för den aktuella trafikaffären (se figuren nedan).



Figur: Risker för en trafikutövare delas upp i tre övergripande komponenter

Det är viktigt att risker som läggs på trafikutövaren verkligen kan prissättas, förebyggas och hanteras av trafikutövaren. Annars kommer anbudspriset att beläggas med en extra riskpremie och kalkylförutsättningarna blir generellt otydliga, vilket är negativt för båda parter både i själva upphandlingsskedet och under förvaltningsfasen. Observera att det i vissa fall är trafikförvaltningen som bäst kan *påverka utfallet*, medan trafikutövaren bäst kan *hantera konsekvenserna* om risken infaller.

Risker för affären som bedöms ha en icke obetydlig påverkan är:

- Fordon
- Resandeutveckling
- Förseningar och tidplaner (t.ex. ny terminal vid Slussen)
- Brister i trafikförvaltningens tillhandahållna IT-stöd

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-04-08

Ärende
TN 2015-0554

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Konsekvenser för miljön
Bränslet till aktuellt tonnage kommer kravställas i enlighet med trafikförvaltningens miljökrav och ambitioner.

Sociala konsekvenser
Ett av målen med kollektivtrafiken är att den ska vara tillgänglig för alla och stora insatser har gjorts de senaste åren för att tillgänglighetsanpassa trafiken. För kommande trafikavtal behöver dessa aspekter integreras som en del av kravbilden för att säkerställa vidare utveckling mot tillgänglig trafik.

I samband med kravställning i den kommande upphandlingen ska det tas hänsyn till krav i enlighet med Riktlinjer Social hållbarhet (RiSoc).

Upphandlingen ska även beakta frågor avseende övergång av verksamhet som medför skyldighet enligt lagen (1982:80) om anställningsskydd för trafikutövaren att överta den personal som hör till sådan verksamhet.

Sara Catoni
Tf. förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling