

Handläggare:
Jens Plambeck
08-686 1651

Information avseende arbetet Förstudie inför nya trafikavtal innerstaden buss och Lidingö buss

Bakgrund

Trafiknämnden beslöt i juni 2011 att godkänna "Reviderad plan för buss – och spårtrafikupphandling 2011-2014" (TN 1106-147). I nämnt ärende ligger för upphandling respektive avtalsområde innerstaden buss och Lidingö buss. Dessa båda områden har, enligt plan, tidpunkt då nytt eller nya avtal ska börja gälla satt till augusti 2014.

Med utgångspunkt i Trafiknämndens beslut har SL:s VD gett chef för strategisk utveckling i uppdrag att under 2012 genomföra en förstudie avseende aktuella områden.

En förutsättning för att sedermera kunna upphandla aktuella områden är att den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKTm) fattat beslut om allmän trafikplikt, vilket i sin tur förutsätter beslutat Trafikförsörjningsprogram.

Sammanfattning

I förstudien ingår att identifiera och analysera såväl möjligheter som begränsningar och hur dessa lämpligen bör omhändertas. Målet är att komma fram till rekommendationer till affärsstrategisk inriktning och upphandlingens genomförande.

Fortsatt verksamhet

Arbetet med att färdigställa förstudien pågår. Efter färdigställande fortsätter arbetet med att författa förfrågningsunderlag. Trafiknämnden kommer ytterligare informeras allteftersom resultat faller ut från analysarbetet.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Bilaga

Förstudie inför nya trafikavtal innerstaden buss och Lidingö buss

Datum
2012-05-24

Identitet
SL-2012-01854

Dokumenttyp
PM

Handläggare
Christian Johansson

Informations-
säkerhetsklass
K1(Öppen)

Information avseende arbetet med ”Förstudie inför nya trafikavtal innerstaden buss och Lidingö buss”



Fotograf – Melker Larsson

Postadress
AB Storstockholms Lokaltrafik
105 73 Stockholm
Besöksadress
Lindhagensgatan 100
☐ Thorildsplan/Stadshagen

Leveransadress
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon vx
08-686 1600
Fax
08-686 16 06

E-post
registrator@sl.se
Internet
sl.se

Bankgiro
5215-0364
Plusgiro
5 36 36-7
Org.nr
556013-0683



Bakgrund	3
Fakta om trafiken idag	4
Innerstaden buss	4
Lidingö buss	5
Kundnöjdhet	6
Kostnaden för trafiken i nuvarande avtal	6
Förstudie	7
Utmaningar	7
Framkomlighet.....	7
Spårväg City	8
Utbyggnadsområden	8
Slussen.....	8
Energieffektivisering	8
Miljö och bränsle.....	9
Dubbelledade bussar och påstigning i alla dörrar	9
Ägande och finansiering av fordon	9
Kommersiell trafik	9

Bakgrund

Trafiknämnden beslutade vid sammanträde i juni 2011 att godkänna *Reviderad plan för buss- och spårtrafikupphandling 2011-2014* (TN 1106-147). I den reviderade planen ligger respektive trafikavtal innerstaden buss och Lidingö buss för ikraftträdande nytt eller nya avtal augusti 2014.

Innan uppstart av ett trafikupphandlingsprojekt kan ske har sektion affärsutveckling under avdelningen Strategisk utveckling ett VD uppdrag (SU.21) att genomföra en förstudie inför nya trafikavtal innerstaden buss och Lidingö buss för att se över nuvarande affär, studera förutsättningar för ny affär, analysera alternativa affärsmodeller samt föreslå affärs – och upphandlingsstrategi som inriktning till det kommande trafikupphandlingsprojektet.

Den 3 december 2011 annonserades innerstaden och Lidingö buss i EU:s officiella tidning i enlighet med den nya kollektivtrafiklagen. Därmed kan upphandlingsförfarandet inledas den 3 december 2012, det vill säga ett (1) år efter annonsering. En förutsättning för detta är att regional kollektivtrafikmyndigheten (RKTM) har tagit trafikpliktsbeslut för innerstaden och Lidingö buss.

Föreliggande förstudie har förutom att föreslå en affärsinriktning i uppdrag att

- Förbereda upphandlingens genomförande
- I ett tidigt skede analysera hur SL, i utgångspunkt från strategisk karta och SL:s affärsmodell, bör genomföra nya affärer för de aktuella områdena som driver mot de övergripande målen i strategisk karta, Attraktiv kollektivtrafik och Ekonomisk effektivitet
- Genom en nyutvecklad förstudieprocess, få nyttoeffekter som leder till en bra affärsutveckling för SL genom att i ett tidigt skede analysera förutsättningar, målsättningar, lärdomar samt alternativa lösningar
- Förstudien skall bidra med viktigt strukturkapital för framtida förstudier.

Nedan följer i korthet en beskrivning avseende aktuella avtalsområden idag och de utmaningar som föreligger som information till Trafiknämnden inför hösten då arbetet med förstudien nått en sådan status att det är möjligt att återkomma med förstudierapporten som helhet och rekommendation till inriktning. Därefter kan förfrågningsunderlag framarbetas och sedermera göras tillgänglig för potentiella anbudsgivare.

Syftet med informationen är;

- att ge en bild över hur det ser ut maj 2012 det vill säga korta fakta
- att ge exempel på den komplexitet som föreligger och de utmaningarna som därpå följer
- att i ett tidigt skede informera Trafiknämnden

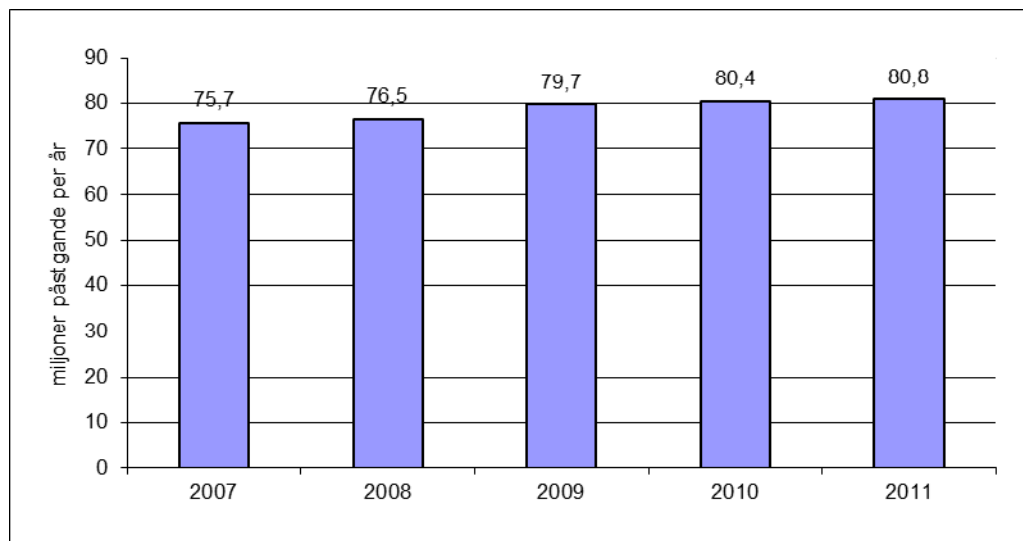
Fakta om trafiken idag

Innerstaden buss

- Antal busslinjer: 27, varav 4 stycken är stomlinjer
- Antal bussar: cirka 310
- Linjelängd km: 241
- Antal hållplatser: 334
- Antal påstigande (vintervardag): 273 000
- Personkilometer/dygn: 581 000
- Medelreslängd dygn: 2,1 km
- Sittplatsutnyttjande dygn: 35 %
- Marknadsandel innerstadssnittet dagtid: 67 %

År 2011 var det 80,8 miljoner påstigande på innerstadsbussarna. Antalet påstigande har ökat med 7 procent sedan 2007.

Av alla påstigande på bussar i Stockholms län står innerstadstrafiken för drygt en fjärdedel.



År 2009, stod de fyra stombussarna för 56 % av det totala resandet med buss i innerstaden. Linje 4 har flest påstigande med nästan 60 000 per vardag, linje 1 har 34 000 påstigande, linje 2 har 24 000 och linje 3 har 34 000. Lågt resande har linje 43, 44, 49, 65, 73 och 77.

Datum

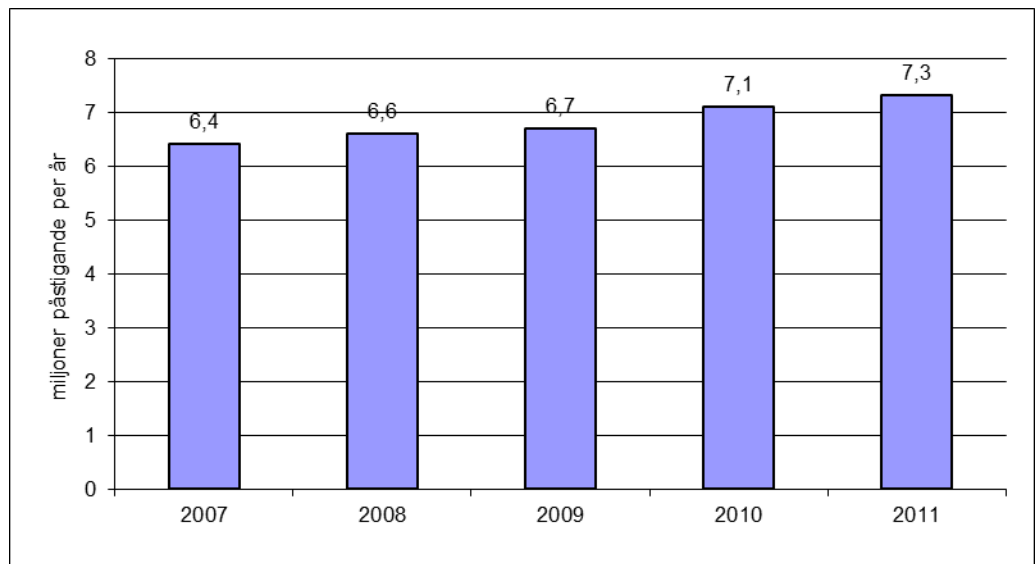
Identitet

Informationssäkerhetsklass

Lidingö buss

- Antal busslinjer: 16
- Antal bussar: cirka 34
- Linjelängd km: 137
- Antal hållplatser: 101
- Antal påstigande vintervardag: 25 000
- Personkm/dygn: 85 000
- Medelreslängd dygn: 3,4 km
- Sittplatsutnyttjande dygn: 35 %

År 2011 var det 7,3 miljoner påstigande på Lidingöbussarna. Antalet påstigande har ökat med 14 procent sedan 2007.



Kundnöjdhet

Hösten 2011 var 72 procent nöjda med SL trafiken, och lika stor andel för busstrafiken. I innerstaden var 72 % nöjda med busstrafiken och även på Lidingö var 72 % nöjda med busstrafiken.

Andel nöjda (%)

	Hela SL-trafiken (buss)	Innerstaden	Lidingö
Turtäthet	64	73	51
Tidhållning	60	58	60
Störningsinfo	42	40	43
Invändig städning	76	74	79
Hållplats städning	67	69	76
Trängsel	52	42	57
Svara på frågor	66	67	67
Förare bemötande	69	65	73
Förare körsätt	72	67	70

På Lidingö är resenärerna mindre nöjda med turtätheten, 51 % jämfört med hela busstrafikens 64 %. Innerstadstrafiken upplevs ha bra turtäthet. Avseende städning ombord och trängsel ombord är det lägre nöjdhet i innerstaden jämfört med Lidingö och genomsnittet. Förarnas bemötande upplevs bättre på Lidingö.

Kostnaden för trafiken i nuvarande avtal

	SL:s kostnad 2011
Lidingö	74 166 662
Innerstaden	771 066 885

I nuvarande avtal för Lidingö buss respektive innerstaden buss är SL:s avtalspart i båda fall trafikutövaren Keolis Sverige. Dessa avtal har handlats upp separat från varandra i olika omgångar. Ovanstående tabell visar på SL:s kostnader för respektive avtalsområde under 2011.

Förstudie

Arbete med förstudie inför nya trafikavtal innerstaden buss och Lidingö buss pågår och kommer så göra fram till hösten i år. Inom ramen för förstudien arbetas det i skrivande stund bland annat med att fastställa förutsättningarna och finna fram vilka begränsande faktorer som föreligger vilka kan påverka nytt eller nya trafikavtal för aktuella områden.

Förstudien tar sin utgångspunkt i SL:s inriktning från de senast genomförda trafikupphandlingarna det vill säga att skapa drivkrafter för ett ökat resande och samtidigt möjliggöra en rationell drift.

För att ge en bild över de utmaningar som förstudien måste förhålla sig till och hantera presenteras nedan ett antal av dem. Långt ifrån en komplett förteckning, men ett begränsat urval av särskilt potenta påverkansfaktorer.

Utmaningar

Innerstaden och Lidingö är två bussområden som kännetecknas av mycket stora förändringar, i såväl när- som omvärld, inom överskådlig tid. Tidsperspektivet att förhålla sig till är bort till runt år 2024 med antagande om avtalstid på cirka 10 år.

Sammantaget gemensamt för dessa utmaningar är att de på något sätt och ofta i betydande omfattning kommer att påverka nytt eller nya trafikavtal. Arbete pågår inom ramen för förstudien med att klarlägga de faktiska förhållandena så långt detta är möjligt. Tvivelsutan kommer det bli en lista med kvarstående punkter där det saknas beslut/besked avseende exakt hur och hur mycket som nytt eller nya avtal kommer att påverkas. Det ligger i sakens natur, verkligheten är föränderlig och kartan ritas ständigt om. Detta går att omhänderta i avtalsskrivningar, men det kan vara nog så viktigt och relevant att lyfta den existerande ofrånkomliga komplexitet som råder och alltjämt fortsatt framdeles kommer att råda.

Framkomlighet

Framkomligheten inte minst i innerstaden är en faktor som starkt påverkar en trafikutövares möjlighet att bedriva en effektiv trafik och för SL och i nästa led resenärerna att få en attraktiv och ekonomiskt effektiv trafik levererad. Dagens trafik i innerstaden uppvisar en jämförelsevis låg medelhastighet. Arbetet pågår gemensamt med Stockholms stad att verka för att öka framkomligheten framdeles. En handlingsplan för de närmaste 4 åren är under framtagande. Hur väl man lyckas att öka framkomligheten påverkar i hög utsträckning trafikutövaren och därmed SL och resenärerna.

Datum

Identitet

Informationssäkerhetsklass

Spårväg City

Samordning med den fortsatta utbyggnaden av Spårväg City och den framtida hopkopplingen med Lidingöbanan.

Utbyggnadsområden

Exempelvis kommande Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden och den trafik som kommer att krävas för att trafikförsörja respektive område. Osäkert i nuläget vilken typ av och omfattning på trafik som kommer behövas samt exakt när i tid det kommer att aktualiseras.

Slussen

Ett av flera projekt med påverkan under avtalstiden. Hänger ihop bland annat med framkomligheten i innerstaden, men kan vara särskilt relevant att lyfta fram på grund omfattningen och den långa tidsperiod som projektet kommer att påverka innerstadens busstrafik. Detta faktum måste vägas in förstudiearbetet och så långt känt omhändertas på lämpligt sätt.

Exempel på andra påverkande projekt är exempelvis; förändrade förutsättningar vid Odenplan samt ombyggnad av bussterminaler vid Gullmarsplan respektive Ropsten.

Energieffektivisering

SLL har satt som mål att reducera energiförbrukningen i landstingets verksamhet. SLL:s skrivelse lyder *"År 2016 ska energianvändningen för värme, el och transporter i landstingsfinansierad verksamhet ha minskat med 10 procent jämfört med år 2011."*

Arbete pågår inom SL för att utröna vad detta innebär och huruvida det är möjligt och i så fall hur att uppnå detta mål. Initial analys visar att potentialen är störst inom busstrafiken då bussar jämfört andra trafikslag är mycket energikrävande. Innerstaden framförallt, men i någon mån sannolikt även Lidingö buss kommer att påverkas. Att realisera en så stor energieffektivisering på relativt sett kort tid kan komma att medföra tillkommande kostnader.

Depåer

Depåer utgör en tillgång av strategisk vikt. Typiskt sett så hyr trafikutövare depå/er av SL. Depåförutsättningar med avseende på geografisk placering, dess kapacitet och hur de är utrustade har betydelse för trafikutövare som ska köra trafik åt SL. Arbete pågår med att klarlägga förutsättningarna för de aktuella områdena samtidigt som nya depåer ligger i pipeline och nu befintliga delvis är under avveckling eller dess vara eller icke vara under utredning. Oklart, i skrivande stund, hur depåkartan kommer se ut under avtalstiden.

Därmed även oklart hur väl det kommer att vara möjligt att beskriva förutsättningarna för potentiella anbudsgivare i förfrågningsunderlag.

Miljö och bränsle

SL har krav på sig från såväl EU som landstinget inom miljöområdet. Dessa krav har påverkan på framtida avtal för aktuella områden. Det finns vidare en tydlig koppling mellan det bränsle en buss drivs med och den miljöpåverkan som därpå följer. I kombination med krav på energieffektiviseringar är detta ett område av uppenbar komplexitet.

Transportstyrelsen har kommit med förslag till förändringar avseende miljözoner. Förslaget skulle potentiellt kunna innebära kraftigt ökade kostnader för SL på upp till 700 miljoner kronor. SL har i skrivelse till Transportstyrelsen redogjort för konsekvenserna med att gå vidare med förslaget.

Dubbelledade bussar och påstigning i alla dörrar

Frågan om dubbelledade bussar och dess framtida vara eller icke vara har betydelse för förstudien. Dubbelledade bussar kan öka kapaciteten i systemet och medföra ett bättre flöde samtidigt som bussarna idag är betydligt dyrare än "vanliga" bussar och det krävs vissa investeringar för att medge trafikering med sådan typ av buss. Samtidigt, för att den större kapaciteten ska vara till gagn för SL och resenärerna är en förutsättning att påstigning kan ske i alla dörrar då hållplatsuppehåll annars riskerar bli alltför långa. I dagsläget är det oklart hur SL i så fall ska säkra att alla reser med giltig biljett. Utredning kommer att påbörjas under 2012. Var detta landar är oklart i skrivande stund, men det är ett område som får stor påverkan på resultatet av förstudiens arbete och rekommendation som lämnas.

Ägande och finansiering av fordon

I respektive avtal innerstaden och Lidingö buss återfinns ett antal bussar, vilka SL genom SL finans har finansierat. I förstudien pågår arbete med att analysera hur dessa bussar mest lämpligen hanteras i förhållande till nytt eller nya avtal samt i förhållande till krav på energieffektiviseringar, dubbelledade bussar, och inte minst Transportstyrelsens förslag på nya regler för miljözoner.

Kommersiell trafik

I och med ikraftträdande av ny kollektivtrafiklagstiftning kan kommersiella kollektivtrafikbusslinjer komma att etableras. Sådana linjer kan trafikera hållplatser och terminaler på allmän platsmark, vilket kan komma att påverka tidhållningen för SL-trafiken.