

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27Diarienummer
TN 2011-0257Handläggare
Ragna Forslund
08-686 1959
ragna.forslund@sll.seTrafiknämnden
2013-12-10, punkt 6Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Beslut om kortsiktig plan för uppförande av 1000 väderskydd under åren 2013 och 2014

Förvaltningschefen har genom trafiknämndens beslut i ärendet "Nuläge, strategiska överväganden samt inriktning avseende kundmiljö, bussväderskydd och hållplatser samt reklam" (TN1211-0257) den 11 december 2012 fått uppdrag avseende bl.a. bussväderskydd på kort och lång sikt. Genom detta förslag till beslut återkommer förvaltningschefen avseende den kortsiktiga planen för att uppföra 1000 bussväderskydd under åren 2013 och 2014, inklusive väderskydd för pendelbåttrafikens kajplatser. Efter återremiss har till förslaget fogats en promemoria bilaga 1 samt vissa avtalstexter, bilaga 2-3.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 27 november 2013.

Trafiknämnden beslut om återremiss den 1 oktober 2013.

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 10 september 2013.

Trafiknämndens beslut den 11 december 2012 samt förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 16 november 2012 (TN 2011-0257).

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta, med stöd av och inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB SL,

att godkänna planen för etablering av 1 000 nya väderskydd t.o.m. år 2014.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Under 2012 beslutades att öka den tidigare investeringstakten för att upprätthålla och komplettera bussväderskydd från 200 till 300 nyetableringar och reinvesteringar per år. Mot bakgrund av vikten av att erbjuda våra resenärer en trivsamt, trygg och säker miljö att vistas i och det stora behov av såväl upprustning som nyetablering av skydd som kunnat konstateras på många håll i länet beslutade trafiknämnden i december 2012 (TN1211-0257) att uppdraga åt

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

trafikförvaltningen att öka takten ytterligare och uppföra sammanlagt 1 000 väderskydd under åren 2013 och 2014.

Enligt uppdrag från trafiknämnden den 11 december 2012 pågår ett omfattande strategiskt utredningsarbete som ska leda fram till ett förslag i början av år 2014 avseende en samlad och långsiktig inriktning för kundmiljö, bussväderskydd och hållplatser samt reklam. I avvaktan på denna långsiktiga strategi genomförs uppförandet av de 1000 väderskydd som nu är i fråga på det sätt som hittills tillämpats för väderskydd i SL-trafiken.

I etableringen av nya väderskydd kommer primärt prioriteras platser som tidigare inte haft bussväderskydd men där behovet är uttalat, vilket innebär ett lyft av resandemiljön i länets när- och ytterkommuner. Samtidigt finns ett fortsatt behov som också bör tillgodoses av löpande underhåll och i viss mån nyetablering i områden även i Stockholm stad med närförorter.

Bakgrund

Som en följd av trafiknämndens beslut i ärendet "Nuläget, strategiska överväganden samt inriktning avseende kundmiljö, bussväderskydd och hållplatser samt reklam" (TN 1211-0257) har välbehövligt utrymme och tid skapats för att bl.a. slutföra det strategiska utredningsarbetet rörande kundmiljö, trafikinformation och reklam, se mer nedan under avsnittet "Det strategiska utredningsarbetet".

Vidare fick förvaltningschefen i samma ärende bl.a. i uppdrag att återkomma med en kortsiktig plan för att uppföra 1 000 nya väderskydd fram till och med år 2014. Mot bakgrund av vikten av att erbjuda våra resenärer en trivsamt, trygg och säker miljö att vistas i och det ökade behov av såväl upprustning som nyetablering av skydd som kunnat konstateras på många håll i länet ska enligt uppdraget ett högre tempo i reinvesteringar/moderniseringar och nyetableringar vara prioriterat.

Nuläge

SL har i storleksordningen 12 000 stoppställen (busshållplatser) för busstrafiken i Stockholms län. Ca 4 700 av dessa stoppställen är utrustade med väderskydd för att ge SL:s resenärer en tryggare och mer komfortabel resandemiljö.

Beståndet ses över kontinuerligt, och årligen brukar ca 200 nya väderskydd uppföras. Merparten av dessa (ca 75 %) är reinvesteringar/moderniseringar där skadade eller uttjänta väderskydd ersätts med nya. Resterande del (ca 25 %) är rena nyetableringar vid stoppställen där väderskydd inte har funnits tidigare.

Kartan nedan visar översiktligt nuvarande fördelning av väderskydd. Områdena med mörkare grön färg har en lägre fördelning av stoppställen utrustade med väderskydd jämfört med områden med ljusare grön färgskala. Informationen baseras på en inventering av nuläget och bör ses som en fingervisning över hur fördelningen ser ut i länet.

Det finns utrymme för förbättringar i alla kommuner. Trafikförvaltningen ser dock de mörkgröna regionerna i kartan nedan som områden med högre potential för förbättringar. I vissa kommuner, till exempel Norrtälje kommun, där endast 11 % av stoppställena har bussväderskydd, finns det naturliga förklaringar till den lägre fördelningen, då många stoppställen endast trafikeras sommartid eller har mycket få påstigande utanför sommarsemestermånaderna.



Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det strategiska utredningsarbetet

Det strategiska utredningsarbetet ska leda fram till ett förslag avseende en samlad och långsiktig inriktning för kundmiljö, bussväderskydd och hållplatser samt reklam.

Utredningen syftar enligt uppdraget till att åstadkomma ett systematiskt upplägg med maximerad resenärsnytta i kombination med ett ansvarsfullt och optimerat utnyttjande av resurser.

Målsättningen är att kommande förslag till inriktning utifrån för trafikförvaltningen fastställda strategier för infrastruktur, affärer samt hållbar utveckling ska

- garantera en maximerad resenärsnytta, bl.a. genom uppdaterad trafikinformation i realtid,
- erbjuda en kundmiljö som är trivsamt, tryggt, säkert samt miljö- och tillgänglighetsanpassat,
- tydliggöra utvecklingstakt samt prioriteringar avseende väderskydd,
- redovisa hur kompensation för upplåtande av reklamutor kan optimeras och kopplas till resenärnyttor samt
- utifrån marknadsanalys motivera och föreslå affärsmodeller, inkl. finansiering, ansvarsfördelning, ägarskap och avtalstid.

Det omfattande strategiska utredningsarbetet inkluderar analys av befintliga styrande dokument, nulägesanalys (analys av data, workshops och intervjuer), tillvaratagande av sammantagna tidigare erfarenheter samt marknadsdialog och benchmarking såväl nationellt som internationellt. Förvaltningschefen avser att i början av år 2014, i god tid innan de avtal som reglerar nyttjanderätten av reklamutor på väderskydd löper ut, återkomma till trafiknämnden med resultatet av denna utredning samt förslag till beslut om framtida inriktning.

Kortsiktig plan för satsning på 1 000 nya väderskydd åren 2013-2014

Allmänt om planen

Genomförandet inom angiven tid av denna standardhöjning av det totala beståndet utöver den normala utbytesnivån ställer mycket höga krav på arbetstakten både inom trafikförvaltningen, hos våra leverantörer och hos kommuner och andra berörda parter. Nödvändiga avstämningar med berörda parter och arbeten t.ex. med behovsinventering, bygglov och markförberedelser sker därför successivt i högsta möjliga takt.

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förvaltningschefen säkerställer uppförandet av de 1000 väderskydden genom sedvanligt användande av ramavtal för material, entreprenader respektive projektresurser i en kombination av avrop från befintliga ramavtal, nyupphandlade ramavtal samt ramavtal under upphandling. Samtliga upphandlingar görs i konkurrens enligt LUF (lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster).

Säkerställandet av detta förslag till kortsiktig plan har inneburit följande olika beslut, i nödvändig omfattning villkorade av trafiknämndens godkännande av planen. Trafikförvaltningen räknar därmed med att klara såväl den löpande förvaltningens behov som den extra satsningen fram till dess att trafiknämnden i början av år 2014 kan ta ställning till kommande affärsmodell.

1. Anskaffningsbeslut upphandling av material (1 000 väderskydd, 41 mnkr)
 - a. Lagakraftvunnet tilldelningsbeslut, leverantör Veksö
2. Genomförandebeslut investering 300 väderskydd 2013, 41 mnkr
 - a. Avrop från befintligt ramavtal entreprenader, leverantör Entevor
3. Genomförandebeslut investering 300 väderskydd 2014, 49 mnkr
4. Genomförandebeslut investering extra satsning 400 väderskydd 2014, 49,5 mnkr
5. Anskaffningsbeslut entreprenadupphandling (för totalt 700 väderskydd, påbörjad, 35,3 mnkr)

Andra alternativ har övervägts men har i nuläget befunnits inte genomförbara, se mer nedan under avsnittet "Andra övervägda förslag".

Närmare om genomförandet

För att etablera 1 000 nya väderskydd under åren 2013-2014 genomför trafikförvaltningen en behovsinventering i samråd med kommunerna, Trafikverket respektive trafikutövarna för att få fram prioriterade placeringar.

För närvarande planeras följande fördelning¹:

Totalt antal nya väderskydd fram t.o.m. år 2014	1 000 st.
– varav rena nyetableringar, landsbygd samt när- och ytterkommuner	ca 600 st.
– varav rena nyetableringar, innerstad samt innerförort	ca 50 st.
– varav re-investeringar, modernisering och utbyten av skadade och uttjänta	ca 300 st.
– varav kajplatser (pendelbåtstrafik i länet):	ca 50 st.

¹ Denna fördelning är baserad på antaganden gjorda före genomförd behovsinventering.

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)*Prioriterade områden och behov*

Enligt uppdraget från trafiknämnden ska valet av plats för nya skydd vara behovsstyrt så att de platser som har störst behov blir prioriterade. Mot bakgrund av ovan redovisat nuläge utgår trafikförvaltningen från följande prioriteringar.

De nu aktuella väderskydden ger en väsentligt ökad andel väderskydd längs framförallt SL-trafikens busslinjer. Ökningen kommer primärt reserveras för helt nya väderskydd (d.v.s. på stoppställen där sådana inte har funnits tidigare). I första hand sker då ett lyft av resandemiljön i länets när- och ytterkommuner, då dessa har en betydligt större andel stoppställen som saknar väderskydd jämfört med de mer centrala kommunerna. Samtidigt finns ett fortsatt behov som också bör tillgodoses av löpande underhåll och i viss mån nyetablering i områden även i Stockholm stad med närförorter.

Att kundmiljöerna upplevs som trygga och tillgängliga är avgörande för att hela resan ska upplevas på ett positivt sätt. Belysning är en viktig del i trafikförvaltningens trygghetsarbete och ambitionen är att ca en tredjedel av de nya väderskydden ska förses med belysning.

Strömförsörjning skapar även förutsättningar för installation av digitala skyltar med realtidsinformation för trafik, samhällsinformation och reklam. Detta ökar såväl resenärsnyttan som skapar utökade möjligheter vad gäller intäkter. Väderskydden förbereds i möjligaste mån för att kunna förses med den sortens utrustning och det kan i sammanhanget noteras att trafikförvaltningen även har för avsikt att investera i ca 200 digitala realtidsskyltar. På vissa ställen saknas dock möjlighet till traditionell strömförsörjning, då trafikförvaltningen istället kommer att utvärdera andra lösningar för att i framtiden kunna erbjuda belysning i bussväderskydden, t.ex. solcellslösningar.

Väderskyddssatsningen i ytterkommunerna kommer också att avspegla sig i fördelningen av vilken sorts väderskydd som nyetableras, där ytterkommuner och mer landsbygdslik miljö har möjlighet att få väderskydd som är bättre anpassade till omgivningen och miljön. Vilken sorts väderskydd som kan bli aktuell inom olika delar av länet är något som diskuteras med kommunerna.

Typiska platser och miljöer där stoppställen föreslås utrustas med bussväderskydd är till exempel vid:

- ändhållplatser
- skolor och daghem
- äldreboenden
- vårdcentraler
- handelsplatser, mindre köpcentrum eller livsmedelsbutiker
- knutpunkter, till exempel där flera busslinjer möts
- exploatering av nya områden med nya busslinjedragningar

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tidigare använda kriterier för prioritering, såsom antal påstigande resenärer per dygn, kommer även fortsättningsvis vara vägledande även om andra parametrar också kan komma att vägas in. Vilka dessa andra parametrar kan vara diskuteras löpande med kommunerna.

På vissa ställen finns yttre omständigheter som ger omotiverat höga kostnader eller rent av omöjliggör uppförande av väderskydd även om stoppstället egentligen är kvalificerat för ett väderskydd. Sådana omständigheter kan till exempel vara alltför smala trottoarer eller privat mark där markägaren motsätter sig nyetablering av väderskydd.

Samarbete med kommuner och övriga aktörer

För att ytterligare fördjupa samarbetet med kommunerna genomförs enskilda möten med kommunerna för att diskutera resandemiljön kring SL-trafikens stoppställen, inkluderat hur uppförande av väderskydd kan göras så effektivt och framgångsrikt som möjligt inom respektive kommun.

Mötena med kommunerna behandlar i huvudsak följande:

- Hur ett effektivt arbete kan säkerställas för att skapa förutsättningar som gynnar inblandade parter
- Gemensam behovsinventering
- Kriterier för geografisk placering av väderskydd
- Kommunens kapacitet att hantera den ökade administration som ett ökat antal bygglovsansökningar ger upphov till
- Kommunens ekonomiska förutsättningar att bekosta anläggningsarbete i samband med nyetablering av ett större antal väderskydd
- Säkerhetsaspekter för en tryggare resandemiljö
- Hantering av strömförsörjning där elanslutning krävs

I nuläget har trafikförvaltningen en pågående dialog med samtliga kommuner varav en konkret dialog om 400 platser. Över 600 platsbesök har genomförts och 170 bygglov är redan beviljade.

Andra aktörer som berörs är t.ex. Trafikverket, privata markägare, Stockholms Hamnar och andra brygghållare för Stockholms pendelbåtstrafik samt befintliga avtalspartners. Även dessa parter kontaktas för att säkerställa ett bra samarbete.

Risker under genomförandet

Det bör noteras att genomförandet av denna kortsiktiga strategi för den extra satsningen på väderskydd tidsmässigt är beroende av ett lyckosamt utfall av flera samverkande omvärldsfaktorer, framför allt i form av beviljade bygglov.

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Andra övervägda förslag

Trafikförvaltningen har efter olika initiativ från främst reklammarknadens aktörer övervägt om det redan på kort sikt skulle vara fördelaktigt att föreslå trafiknämnden att förändra befintlig affärsmodell avseende just dessa 1 000 väderskydd (eller någon del därav) vad gäller finansiering och ägande av väderskydd mot upplåtelse av reklamrättigheter.

Av trafikförvaltningens översiktliga analys framkommer att fördelen av att undkomma föreliggande investeringsutgift och kostnader i samband med etablering av just dessa väderskydd inte överstiger identifierade nackdelar vad gäller t.ex. erforderlig tid för förarbete inför konkurrensutsättning, otydliga ansvarsförhållanden och effektiv avtalsförvaltning.

Val av affärsinriktning ska enligt den fastställda affärsstrategin baseras på ett antal olika ställningstaganden avseende affärskonstruktion efter att affärsrisker identifierats och värderats för att kunna se vilka krav som ska ställas vid en konkurrensutsättning i syfte att säkerställa att affären blir långsiktigt attraktiv för både trafikförvaltningen och t.ex. en koncessionshavare. Detta arbete omfattas av den ovan nämnda strategiska utredningen vars resultat kommer att föreläggas trafiknämnden i början av år 2014.

Ekonomiska konsekvenser

Den extra satsning som uppförandet av de 1000 väderskydden innebär jämfört med tidigare planerad reinvesteringsnivå ryms inom trafikförvaltningens budget, såväl investering som drift.

Trafikförvaltningens ambition är att i enlighet med befintliga avtal erbjuda nuvarande reklamföretag möjligheten att reklambestycka nya väderskydd. Relevansen av reklamsättning kommer att bedömas för varje enskild hållplats utifrån potentiell reklamintäkt och involverade kommuners preferenser. Det bör noteras att majoriteten av väderskydden förslås placeras i ytterområden, där marknadsvärdet är mer osäkert.

I syfte att ytterligare utveckla reklamaffären i stort kommer trafikförvaltningen dessutom i samband med investeringen att se över möjligheten att reklambestycka redan befintliga elanslutna väderskydd som idag saknar reklam.

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning

De väderskydd som sätts upp i SL-trafiken innebär inga särskilda konsekvenser för personer med funktionsnedsättningar.

Miljökonsekvenser

I aktuella ramavtal ställs krav på miljöcertifiering eller motsvarande system där leverantören tar ett helhetsansvar vad gäller miljöpåverkan vid aktiviteter så som resor, hantering av avfall, lackering m.m.

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Ragna Forslund
Trafikdirektör

Projekt och Upphandling
Sektion Projekt

PM
2013-10-25
Version
1.4

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Ragna Forslund
08-686 1959

Besvarande PM rörande kortsiktig plan för uppförande av 1 000 nya bussväderskydd

Bakgrund

Trafikförvaltningen har sedan december 2012 fått i uppdrag av Trafiknämnden att inkomma med en kortsiktig plan för att uppföra 1 000 nya bussväderskydd under åren 2013 och 2014. Denna levererade kortsiktiga plan har under trafiknämndsmötet som hölls 2013-10-01 återremitterats (TN2-2013-01015) till trafikförvaltningen.

Syfte

Detta PM har till syfte att besvara uppkomna frågeställningar i samband med återremissen. Frågeställningarna är fördelade enligt följande:

1. Mer information angående vilka ökade driftskostnader och investeringskostnader som kommer att påföras förvaltningen i samband med att dessa nya väderskydd uppförs.
2. Mer information angående vilka intäkter de nya reklambärande skydden kommer att innebära för förvaltningen.
3. Redovisning av nuvarande leverantörsavtal och kontraktsvillkor.
4. En detaljerad redogörelse till varför trafikförvaltningen inte övervägt andra koncept för uppförande av dessa väderskydd och varför trafikförvaltningen då valt att se upphandlingen som den framkomliga vägen. Framtagande av ett förslag på tjänstekoncessionslösning som alternativ för nämnden att ta ställning till.
5. Redogörelse av relevanta jämförelsealternativ gällande investeringar, totalkostnad för drift- och underhåll samt reklamintäkter för länets befintliga och tillkommande bussväderskydd de närmaste åren.
6. Framtagande av ett förslag där cykel är en del av ett nytänk. Det kan antingen handla om att införa cykelinfartsparkeringar vid större knutpunkter, låsbara cykelställ i anslutning till hållplatser eller lånecykelsystem som är reklamfinansierade av andra aktörer än landstinget. Trafikförvaltningen ska även redogöra förutsättningar att kombinera cykel och kollektivtrafik.

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Projekt och Upphandling
 Sektion Projekt

 PM
 2013-10-25
 Version 1.4

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

1. Drift- och investeringskostnader

De ökade drift- och investeringskostnader som kan komma att påföras förvaltningen i samband med att dessa nya väderskydd uppförs estimeras enligt följande.

1.1 Driftkostnader

Årliga kostnader	Schablonkostnad per väderskydd och år	400 nya bussväderskydd	1 000 nya bussväderskydd
Driftkostnader	8750 kr	3 500 000 kr per år	8 750 000 kr per år

En genomsnittlig driftkostnad per bussväderskydd är 8 750 kr per år. Denna genomsnittliga kostnad baseras på drift- och underhållskostnader för samtliga typer av väderskydd, inklusive elförbrukning för elanslutna väderskydd. För de tillkommande 400 väderskydden uppgår den ökade årliga driftkostnaden, enligt ovanstående tabell, således till 3 500 000 kr.

1.2 Investeringskostnader

De investeringskostnader som beräknas uppstå i samband med uppförande av 1 000 nya bussväderskydd under åren 2013-2014 framgår i tabellen nedan.

Budget för 1000 nya bussväderskydd (300+300+400) 2013-2014

Ledning och styrning	42 099 225 kr
Materialanskaffning	41 221 000 kr
Byggentreprenadkostnader	21 400 000 kr
Elanslutning 1/3 av väderskydden	28 500 000 kr
Bygglovsavgifter	6 250 000 kr
Total budget:	139 470 225 kr

Projekt och Upphandling
Sektion Projekt

PM
2013-10-25
Version 1.4

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Utbrutet ur ovanstående framgår i tabellen nedan de investeringskostnader som beräknas uppstå i samband med uppförande av 400 nya bussväderskydd under 2014.

Budget för 400 nya bussväderskydd 2014

Ledning och styrning	13 438 600 kr
Materialanskaffning	16 447 100 kr
Byggentreprenadkostnader	7 490 000 kr
Elanslutning 1/3 av bvs	9 937 500 kr
Bygglovsavgifter	2 187 500 kr
Total budget:	49 500 700 kr

2. Intäkter

Initialt räknade trafikförvaltningen med att den nuvarande reklamentreprenören skulle ha ett intresse för reklam avseende dessa tillkommande väderskydd och utifrån det skulle reklamintäkterna efter avdrag för drift- och underhållskostnader ge ett positivt netto. Även om stor osäkerhet rådde räknade förvaltningen då avseende de tillkommande 400 skydden med ett worst case-scenario med en årlig nettointäkt om drygt 900.000 kr samt med ett best case-scenario uppgående till en årlig nettointäkt om drygt fyra miljoner kr.

Vid senare avstämning med nuvarande reklamentreprenör Clear Channel (2013-10-08) har det dock pekats på att reklammarknaden har förändrat sig till det sämre och att denna vikande marknad gör att trafikförvaltningen i nuläget inte bör påräkna ytterligare reklamintäkter avseende de tillkommande skydden. Vidare analys pågår.

3. Leverantörsavtal med tillhörande kontraktsvillkor

Trafikförvaltningen/SL har ett flertal avtal vilka omfattar nyinvestering, reinvestering samt drift- och underhåll av befintligt bestånd av anläggningarna. Generellt för verksamheten gäller, enligt fastslagna styrande dokument (Rutin för upphandling och inköp på SL, 2011-06222-1), att;

”Om det finns ett gällande ramavtal som täcker SL:s behov måste det utnyttjas i första hand, d.v.s. SL har då inte rätt att genomföra en ny upphandling som resulterar i ett parallellt avtal.”

Projekt och Upphandling
Sektion Projekt

PM
2013-10-25
Version 1.4

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I de fall där SL:s/SLL:s ramavtal inte täcker in behovet ska upphandling i konkurrens ske för att tillgodose behovet. Nedan under punkt 3.1 - 3.6 listas de leverantörsavtal som har koppling till SL:s bussväderskydd.

3.1 Ramavtal för anskaffning av bussväderskydd, betongplattor samt tillbehör

Avtalet gäller från och med 2013-08-28 till och med 2015-08-28. Anskaffningsbeslut om 41 mnkr är fattat. Detta ramavtal omfattar 10 olika typer av bussväderskydd.¹

3.2 Upphandling av ramavtal för entreprenad av bussväderskydd

Avtalet kommer att tecknas 2014-01-15 och gäller till och med 2018-01-15. Anskaffningsbeslut om sammanlagt 49 mnkr är fattat. Förfrågningsunderlaget är ännu inte publicerat, varför upphandlingssekretess avseende bl.a. avtalsvillkor ännu råder. Ramavtalet möjliggör framtida avrop men innehåller inga volymgarantier, varför det inte hindrar att beslut om ny affärsmodell kan fattas. För pågående arbeten har avrop i ett tidigare skede kunnat ske från äldre ramavtal avseende entreprenader.

3.3 Reklamavtal

befintligt avtal avseende väderskydd gäller till och med december 2015 med option för förlängning upp till två år.²

3.4 Eldistributionsavtal

avser olika elnätägare inom hela Stockholms län. Då olika elnätägare har olika distributionsområden, så som till exempel Fortum som har koncession inom Stockholms stad, är det svårt att redogöra samtliga kontraktsvillkor på ett enkelt och avgränsande sätt.

3.5 Trafikavtal med trafikutövare

SL har i dagsläget fjorton olika trafikavtal upphandlade under olika perioder (etapper, ”E”), med olika avtalstider och löper till och med 2014 respektive 2021. Nedan beskrivs avtalsvillkoren för de senaste nio avtalen i stora drag.

För samtliga Trafikavtal gäller:

SL står för investeringskostnad och installation av tillkommande hållplatser och hållplatsutrustning. SL står även för underhåll och drift av DTS (informationsskyltar). I samtliga trafikavtal ansvarar trafikutövaren för nedanstående delar varpå uppföljning sker via kundsynpunkter, MSS samt INSTA-800:

¹ Avtal SL-2013-00141 bifogas

² Avtal SL-2010-24723 bifogas

Projekt och Upphandling
Sektion Projekt

PM
2013-10-25
Version 1.4

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Felanmälan på armatur, DTS (informationsskyltar) och klottersanering
- Tillsyn, drift, underhåll och belysning
- I respektive avtal är inställetid för klotter och andra skador samt fel som omfattas av trafikutövarens ansvar reglerad

3.5.1 Äldre avtal

I de äldre trafikavtalen som E13/E15/E16 (Södertälje, Järfälla/Upplands Bro, , Nynäshamn, Ekerö och Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna) har SL och Trafikutövaren tagit fram ett tilläggsavtal där i ansvaret delas mellan SL och trafikutövare enligt följande.

Trafikutövaren ansvarar för tillsyn, drift, skötsel och underhåll av samtliga hållplatser.

Ersättningen för dessa områden med nuvarande volym är ca 3 500 000 kr.

SL ansvarar för:

- Ombesörjande, anskaffning och utbyte av hållplatsutrustning
- Ansvar för och bekostande av eventuella reservdelslager

3.5.2 Nya avtal

I E19, (Huddinge/Botkyrka/Söderort, Nacka/Värmdö) har SL beställt hållplatsskötsel via tilläggsavtal av Keolis och 19B (Norrköping) av Nobina. För att täcka in ett större helhetsansvar för samtliga hållplatser jämfört med tidigare avtal så har SL tecknat tilläggsavtal som bland annat omfattar:

- Tillsyn, drift, skötsel och underhåll av eventuell elservis, elanslutning och elanläggning i väderskydd och eller hållplatsstolpe samt eventuella ljusarmaturer
- Ombesörjande, anskaffning och utbyte av hållplatsutrustning
- Ansvar för och bekostande av eventuella reservdelslager

Ersättningen för hållplatsskötsel med nuvarande volym är för E19 ca 15 000 000 kr och för E19B ca 6 000 000 kr.

I E20, (Bromma, Solna/Sundbyberg, Sollentuna och Norrort) ingår motsvarande hållplatsskötsel i grundpriset för trafikavtalen.

Ersättningen för hållplatsskötsel uppskattas grovt till ca 20 000 000 kr.

Även tillkommande hållplatser och hållplatsutrustning omfattas av trafikutövarens ansvar för tillsyn, drift, skötsel och underhåll.

Projekt och Upphandling
Sektion Projekt

PM
2013-10-25
Version 1.4

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4. Affärsmodell och -koncept samt tjänstekoncession

I samband med uppstart av förvaltningsorganisationens uppdrag att uppföra 1 000 nya bussväderskydd under åren 2013-2014 har ett antal affärsinriktningar diskuterats. Dessa inriktningar har - förutom applicering av befintlig affärsinriktning - varit:

- Tjänstekoncession – uppförande, drift och underhåll av 1 000 nya bussväderskydd – kort avtal
- Tjänstekoncession - uppförande, drift och underhåll av 1 000 nya bussväderskydd – 13-15 år
- Koppling till utredning rörande långsiktning inriktning kundmiljö bussväderskydd och hållplatser samt reklam

4.1 Tjänstekoncession – uppförande, drift och underhåll av 1 000 nya bussväderskydd – kort avtal

För att en affär skall vara långsiktigt attraktiv för trafikförvaltningen krävs att ett stort antal risker kan överföras på det privata och eventuella driftsbidrag hållas till ett minimum.

För koncessionshavaren är avtalstiden mycket viktig. Avtalet skall vara tillräckligt långt för att täcka investeringskostnader och möjliggöra sidoaffärer. I detta fall och med en avskrivningstid på 10 år för väderskydd borde en koncession rimligen ligga på runt 13-15 år för att vara tillräckligt attraktiv för leverantörer.

Ett kort avtal skulle sannolikt - för att överhuvudtaget locka marknaden att lägga anbud – kräva ett betydande driftsbidrag för att få kalkylen att gå ihop och innebära alltför stora kostnader för trafikförvaltningen vid ett övertagande.

4.2 Tjänstekoncession - uppförande, drift och underhåll av 1 000 nya bussväderskydd – 13-15 år

4.2.1 Tydlig ekonomisk risk

Ett koncessionsupplägg förutsätter att leverantören tar en tydlig ekonomisk risk. Detta innebär att leverantören inte kan garanteras intäkter för utfört uppdrag som är så höga att intäkterna från användandet inte är nödvändiga för att täcka leverantörens kostnader. Ett alltför stort driftsbidrag är således inte möjligt.

Projekt och Upphandling
Sektion Projekt

PM
2013-10-25
Version 1.4

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I detta ärende har Trafiknämnden uttryckt ett önskemål om att väderskydden skall placeras på platser med störst behov av väderskydd d.v.s. att resenärsbehovet skall vara styrande. En inventering har visat att resenärsbehovet av attraktiva väderskydd främst förekommer i länets när- och ytterkommuner.

Att helt basera en koncession på reklamintäkter från dessa områden utan så kallade "premium-reklamlagen" inom Stockholms stad skulle för leverantören innebära en större risk. Detta skulle sannolikt även göra affären mindre attraktiv vid en konkurrensutsättning.

Detta talar för en applicering av befintlig affärsinriktning på detta nya bestånd samtidigt som denna utveckling av infrastrukturen möjliggör bättre räckvidd i framtida konkurrensutsättningar där nyttjanderätter av reklamator ingår.

4.2.2 Konkurrensutsättning

Det är legalt möjligt för trafikförvaltningen att erbjuda marknaden en koncession för dessa 1000 nya väderskydd (som en separat affär) istället för sedvanligt trafikområdesavtal där drift och underhåll av väderskydd inkluderas. Trafikförvaltningen måste dock alltid beakta EG-fördragets grundläggande regler om icke-diskriminering, likabehandling, proportionalitet och principen om öppenhet.

Detta innebär att även koncessionsupplägg ska konkurrensutsättas. En normal förstudie- samt upphandlingsprocess bör likaledes appliceras. (Se utförlig information om förstudie- och upphandlingsprocess under punkt 4.2.3- 4.2.4 nedan.) Tidsaspekten har i detta avseende varit avgörande varför trafikförvaltningen valt att applicera befintlig affärsinriktning på detta uppdrag.

4.2.3 Förstudie- och upphandlingsprocess

Trafikförvaltningens affärsstrategi (beslutad av Trafiknämnden den 12 mars 2013) ska stödja utformningen av alla affärer och säkerställa att det finns en god affärsmässighet från planering av affärerna till hur de konstrueras, genomförs och följs upp ur ett strategiskt perspektiv.

Affärsstrategin fastställer en inriktning för trafikförvaltningens affärer i syfte att nå målen i det regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Strategin har utformats med utgångspunkt från resenärens, leverantörsmarknadens och trafikförvaltningens perspektiv. Affärer ska utformas så att mer kollektivtrafik för investerade medel säkerställs samtidigt som förutsättningar skapas för en väl fungerande leverantörsmarknad, vilken möjliggör en leverans av attraktiv kollektivtrafik till

Projekt och Upphandling
Sektion Projekt

PM
2013-10-25
Version 1.4

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

resenären. Affärsmodellen är ramverket som visar strukturen i de affärer som planeras, genomförs och följs upp av Trafiknämnden genom trafikförvaltningen. Affärsmodellen visar samtliga perspektiv som trafikförvaltningen behöver ta hänsyn till i affärerna. Affärsmodellen ska tillämpas genom affärens livscykel; från tidiga skeden med strategisk planering inför en affär till senare delar av livscykeln med förvaltning och erfarenhetsåterföring.

En ny affär börjar alltid i en idéstudie där nedan moment ingår:

- Inarbetning av erfarenhet från befintlig affär/er och/eller andra likvärdiga affärer
- Målformulering
- Analys av förutsättningar för affären
- Applicering av potentiell affärsmodell
- Analys av finansieringsformer
- Analys av risker och möjligheter
- Marknadsanalys och dialog med marknaden

Slutprodukten är affärsprinciper som ligger till grund för förstudien. I förstudien görs en fördjupad utredning av affärsupplägg. Ytterligare dialog med marknadsaktörer kan även bli aktuella. Arbetet mynnar sedan ut i en rekommendation av affärsinriktning som därefter kräver antingen ett anskaffnings- och/eller genomförandebeslut för att upphandlingsprocessen skall kunna ta vid för slutligt genomförande.

Trafikförvaltningen har i detta uppdrag bedömt att tidplanen varit alltför begränsad för att ge möjlighet till att på ett rättvisande sätt och med utgångspunkt från affärsstrategins ambition genomföra en idé- och förstudie. Därmed har trafikförvaltningen rekommenderat att beslutad befintlig och redan inarbetad affärsform applicerats även för uppförande av dessa 1 000 nya väderskydd i enlighet med Trafiknämndens beslut.

4.2.4 Risk- och ansvarsfördelning

Vid en eventuell koncession är risk- och ansvarsfördelningen mycket viktig. I detta fall handlar det om var nya väderskydd ska placeras, samt uppförande och drift och underhåll av dessa.

Risk- och ansvarsfördelningen mellan aktörer måste övervägas för en rad områden, bland annat

- Äganderätter, nyttjanderätter och utköpsrättigheter
- Garantier och försäkringsfrågor
- Informations- och kommunikationsfrågor

Projekt och Upphandling
Sektion Projekt

PM
2013-10-25
Version 1.4

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Hantering av framtida investeringar (beslut, finansiering, utköp etc.)
- Bygglov, säkerhets-, miljö- och andra tillstånd
- Påverkan på nuvarande affärer/avtal t.ex. trafikavtalen, dess ansvar, incitament, etc.
- Ansvar för verksamhetens eventuella störningar enligt miljöbalken
- Relationer med sakägare (kommuner, väghållare, trafikentreprenörer, näringsidkare, etc.)
- Relationer med intresseorganisationer
- Strategiska frågor kring hur ytan bör nyttjas, i form av reklam, resenärsnytta, miljö, etc.
- Geografisk placering
- Utformning av väderskydd

Ovan behandlas grundligt inom ramen för en idé- och förstudieanalys varvid den slutliga fördelningen av risk, ansvar och möjligheter på respektive beställare och utförare kan fastställas inför en konkurrensutsättning av affären.

Denna process kräver som redan benämnt att en idé- och förstudieanalys genomförs och i enlighet med punkt 4.2.3 ovan har trafikförvaltningen bedömt att den snäva tidplanen inte skapat möjligheter för detta arbete.

4.3 Koppling till utredning rörande långsiktning inriktning kundmiljö bussväderskydd och hållplatser samt reklam

Trafiknämnden har även önskat att i god tid innan de avtal som nu reglerar reklam och väderskydd löper ut kunna ta del av förslag på alternativa långsiktiga inriktningar för kundmiljö, bussväderskydd och hållplatser samt reklam. Önskan förelåg även att när nuvarande avtal löper ut år 2015 ska ett systematiskt upplägg, som ger maximerad resenärsnytta kombinerat med ett ansvarsfullt och optimerat utnyttjande av resurser, finnas på plats.

Trafikförvaltningen ämnar att inom ramen för detta uppdrag utreda och ge förslag på en långsiktig inriktning avseende etablering, drift och underhåll av samtlig busshållplatsinfrastruktur och kundmiljö.

Utredningen kommer att ta avstamp i en utvärdering av befintlig affärsform där drift och underhåll av hållplatsinfrastruktur ingår som en integrerad del av trafikaffären. Trafikentreprenörernas tjänsteleverans samt påverkan på ansvar och incitament vid en eventuell förändring av inriktning kommer att behandlas.

Projekt och Upphandling
Sektion Projekt

PM
2013-10-25
Version 1.4

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Affärsstrategins principer och affärsmodellens struktur (som beskrivs under punkt 4.2.3) kommer att appliceras på utredningen. Olika ägar- och driftsformer kommer att utvärderas och risker identifieras, värderas och fördelas (se även punkt 4.2.4). En bred dialog med marknaden för att få en representativ bild över vilka intressenter som finns, deras tankar kring, erfarenheter av och intresse för olika affärsupplägg o.s.v. kommer även att inkluderas.

Kundmiljöerna har en nyckelroll för att hela resan ska upplevas på ett positivt sätt. Ambitionen är att kundmiljöerna skall upplevas som trygga, tillgängliga och organiserade så att resenärerna känner igen sig och på ett naturligt sätt kan orientera sig, hitta rätt och få information. Utredningens ambition är även att tydliggöra hur kundmiljön ska planeras och förändras på sikt vilket bland annat kan komma att innefatta identifikation och genomförande av utvecklingsprojekt och åtgärder med anledning av omvärldsförändringar eller på grund av brister i dagens miljöer.

En bra service till resenärer kräver relevant, korrekt och uppdaterad information i realtid. I den långsiktiga inriktningen kommer tillgången till trafikinformation kopplat till hållplatsinfrastruktur att beaktas. Samverkan med kommuner, bryggghållare samt övriga berörda parter rörande frågor om väderskydd i anslutning till pendelbåtstrafik samt möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik för en mer sammanhållen och komplett resa kommer också att behandlas närmare.

Trafikförvaltningen avser att i början av år 2014 återkomma med resultatet från denna utredning samt innehållande förslag till beslut om inriktning för Trafiknämnden att ta ställning till.

5. Relevanta jämförelsealternativ

Utöver de olika alternativ som utvärderats under år 2013 och som presenteras under kapitel 4 ovan påbörjade trafikförvaltningen (SL) under åren 2009-2010 en koncessionsupphandling avseende samtliga väderskydd ("Tjänstekoncessionsupphandling busshållplatsskötsel"). Denna upphandling avbröts då upplägget och affärsmodellen inte var förenlig med marknadens förutsättningar.

Projekt och Upphandling
Sektion Projekt

PM
2013-10-25
Version 1.4

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6. Cykel och kollektivtrafik

En regional cykelplan är under framtagande³ som i sin tur ska färdigställas kring årsskiftet 2013-2014. Det är en plan som regionens aktörer har tagit fram gemensamt under en treårsperiod och trafikförvaltningen deltar som en av regionens aktörer.

Planen innefattar en policy för kombinationsresor avseende cykel och kollektivtrafik däribland cykelparkeringar, hyrcykelsystem och medtagande av cykel på kollektivtrafik.

Redan nu pågår ett projekt där trafikförvaltningen tittar närmare på säkerhetsaspekter med att ta med cykel på kollektivtrafik, framförallt tåg. Trafikförvaltningen har även ett uppdrag att titta på SLL:s trafikpolitik kring cykel som troligvis till stor del kommer att baseras på den regionala cykelplanen. Detta är en övergripande inriktning.

³ <http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-lan/Stockholm/Regional-cykelstrategi/>