

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2018-06-11

Ärende  
TN 2018-0731

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

Trafiknämnden  
2018-06-19, punkt 26

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Beslut om inledande av upphandling avseende pendelbåtstrafik linje 80**

### **Ärendebeskrivning**

Upphandling av pendelbåtstrafik linje 80

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Beslut om allmän trafikplikt TN 2018-0694, Trafiknämnd 2018-06-19
- E30 – förstudie och programstudie inför ny trafikaffär pendelbåtar TN 2015-0554
- Utredning av ett modernt pendelbåtstonnage samt strategiskt skärgårdstonnage SL 2014-2746

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* inleda upphandling av pendelbåtstrafik linje 80

*att* uppdra åt förvaltningschefen att upprätta och fastställa upphandlingsdokument, genomföra upphandlingen inklusive att fatta tilldelningsbeslut för linje 80 i enlighet med i detta tjänsteutlåtande angivna förutsättningar, teckna upphandlingskontrakt i anslutning till upphandlingen samt, efter att kontraktet överlåtits till AB Storstockholms Lokaltrafik, inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende bolaget förvalta kontraktet, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontraktet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning.

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2018-06-11

Ärende  
TN 2018-0731

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Förslag och motivering**

### **Sammanfattning**

Nuvarande avtal avseende pendelbåtlinje 80 löper ut den 31 december 2019, avtalet kan inte förlängas och föreslagen upphandling ersätter detta avtal. Det nya avtalet beräknas träda i kraft under 2019 och trafikstart beräknas ske 1 januari 2020.

Linje 80 föreslås upphandlas med en förlängd linjesträckning som sträcker sig från Nybroplan till Mor Annas Brygga, den förlängda linjesträckningen sträcker sig över nuvarande linje 81:s trafikområde. Norra Djurgårdsstaden kommer att byggas under avtalstiden och i samband med detta kommer linjen få nya målpunkter vid Loudden och Södra Värtan. Den idag hårt belagda kopplingen Nacka – Nybroplan föreslås få en utökad turtäthet redan från trafikstart medan turtätheten på sträckan Nacka – Mor Annas Brygga föreslås vara lägre under inledningen tills att nya målpunkter vid Norra Djurgårdstaden finns. Öarna Tranholmen och Storholmen föreslås få utökad turtäthet och kollektivtrafik året runt jämfört med nuläget, hållplatserna Storholmen Östra, Storholmen Norra och Frösвик föreslås endast ha ett fåtal avgångar per dag utanför dygnets rusningstrafik.

Avtalet föreslås löpa som längst till 31 december 2026, den föreslagna avtalstiden är planerad att ge möjlighet att i framtiden harmonisera befintliga pendelbåtavtal i saltsjön, samt att harmonisera med införskaffandet av ett landstingsägt pendelbåtstonnage.

### **Bakgrund**

Sedan april 2013 så har det bedrivits trafik på pendelbåtlinje 80, nuvarande avtal löper ut 31 december 2019. Avtalet kan inte förlängas och ska ersättas av den föreslagna upphandlingen.

### **Överväganden och motivering**

#### *Övergripande mål med affären*

Målsättningen med upphandlingen av pendelbåtlinje 80 är bibehållen kundnöjdhet, ökad ekonomisk effektivitet, öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna, och en ökad andel förnybart drivmedel i pendelbåtstrafiken.

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2018-06-11Ärende  
TN 2018-0731Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Nedanstående tabell summerar ett antal åtgärder i upphandlingsdokumentationen som ska stödja upphandlingens övergripande mål.

Övergripande mål	Åtgärd i upphandlingsdokument
Bibehållen kundnöjdhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utvärderingsmodell med utvärdering av pris och kvalitet kopplat till måluppfyllelse.</li> <li>• Högre kravställning avseende tillgänglighet, kundmiljöer, och miljö.</li> <li>• Incitamentsmodell med vite och bonus kopplade till kvalitetsparametrar.</li> </ul>
Ökad ekonomisk effektivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effektivare förvaltning – krav och avtalsstruktur harmoniserad med andra trafikslag med fokus på en renare beställarroll.</li> <li>• Ökad flexibilitet i avtalet då trafikutbudet baserar sig på kommande bebyggelse längst med linjesträckningen.</li> </ul>
Öka andelen förnybart drivmedel i pendelbåtstrafiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krav som följer de uppsatta målen i trafikförsörjningsprogrammet.</li> </ul>
Öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättrad restid för resenärer mellan nya målpunkter jämfört med nuläget, restidskvoten mellan kollektivtrafiken och bil minskar</li> <li>• Möjliggöra att trafikutövare har möjlighet till att genomföra lokal marknadsföring.</li> <li>• Trafikutbud som följer trafikförvaltningens riktlinjer planering av kollektivtrafiken i Stockholms län.</li> </ul>

### *Förlängd linjesträckning*

Trafikförvaltningen har inom den strategiska pendelbåtsutredningen (TN 2017-1363) analyserat befintliga linjer 80 och 81 och en framtida linjedragning i samband med att Norra Djurgårdsstaden växer fram. Inför arbetet med att nya trafikavtal ska upphandlas har en ny linjesträckning studerats.

Föreslagen inriktning på linjesträckning och turtäthet för linje 80 bygger på principer från trafikförvaltningens trafikstrategi samt rekommendationer från trafikförvaltningens riktlinjer "Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län". Bilder nedan visar på nuläge och föreslaget läge. I det föreslagna läget förlängs linje 80 och kopplas därmed ihop med linje 81. Framväxandet av Norra Djurgårdsstaden (NDS) med 12 000 nya bostäder och 35 000 nya arbetsplatser och konkurrenskraftiga restider för resenärer på sträckorna Nacka Strand–Loudden (NDS) på 11 minuter och Djursholms torg–Ropsten (NDS) på 15 minuter och Djursholms torg–Nacka Strand på 38 minuter motiverar en linjeändring till att inkludera dessa målpunkter under kommande trafikavtal.



**Bild 5. Nuläge linje 80 och 81**



**Bild 6. Föreslagen linjesträckning för linje 80**

I samband med att Norra Djurgårdsstaden växer fram kommer linjen att få nya målpunkter. Norra Djurgårdsstaden är för närvarande under produktion och byggs etappvis. Stadsdelen förväntas vara helt klar år 2029.

Den inriktning som analyserats i studien kommer att stärka den idag hårt belagda kopplingen Nacka–Nybroplan med ökad turtäthet samt ha koppling

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2018-06-11Ärende  
TN 2018-0731Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

mot Norra Djurgårdsstaden och Djursholms torg. Genom att utöka turtätheten på sträckan Nacka Strand–Blockhusudden–Kvarnholmen–Finnboda–Saltsjöqvarn–Allmänna Gränd–Nybroplan avlastas bytespunkten Slussen. Redan idag sker över 800 000 påstigningar på linjen och trafikprognoser indikerar på att antalet resenärer kommer att öka på denna sträcka. Behovet av turtäthet på sträckan Nacka–Mor Annas Brygga är mindre under inledningen av kommande avtalsperiod med anledning av att Norra Djurgårdsstaden inte är färdigställd. Under avtalsperioden kommer nya målpunkter att färdigställas och då kan turtätheten succesivt utökas efter behov.

Öarna Tranholmen och Storholmen får i det studerade alternativet utökad turtäthet och kollektivtrafik året runt jämfört med nuläget – där det inte är någon trafik alls under perioden början av januari till mitten av april. I det studerade alternativet är linjens start- och slutpunkt Nybroplan respektive Mor Annas Brygga på Lidingö, denna brygga bedöms vara av stor vikt för boende på Storholmen i och med att där finns in- och utfartsparkeringar för boende på ön. Hållplatserna Storholmen Östra och Storholmen Norra är inte med i det studerade alternativet. Storholmen har ca 200 bofasta och en hållplats bedöms klara av det upptagningsområdet. Likaså är hållplatsen Frösvik inte med i det studerade alternativet då det är för få antal resenärer som nyttjar denna hållplats för att motivera dagens turtäthet samt att utförda resor dit främst syftar till rekreation då det där finns ett naturområde. I det fall kommande trafikavtal ska inkludera hållplatserna Storholmen Östra, Storholmen Norra och Frösvik bör dessa endast ha ett fåtal avgångar per dag utanför dygnets rusningstrafik då omloppstiden annars medför ett ökat behov av ytterligare fartyg för att klara turtätheten på linjen jämfört med det studerade alternativet.

Genomförd samhällsnyttoberäkning resulterar i en positiv nettonuvärdeskvot (NNKidu nedan) på föreslagen inriktning på linjen (Nybroplan–Lidingö). Det vill säga att nyttan överstiger kostnaden för att förlänga linje 80 från år 2020. I takt med att Norra Djurgårdsstaden färdigställs ökar samhällsnyttan än mer.

Linjespecifikt nuläge för linje 80 (2017)

Antal påstigande: ~825 000

Faktiskt antal påstigande maxtimme septembervardag (0730-0830): 425

Kostnad för linje: 54 mnkr

Resandeutveckling för linje under 2014–2017: 110 %

Kostnadsutveckling för linje under 2014–2017: 38 %

Upplevd kvalitét nöjdhet på linjen: 98 %

Upplevd kvalitét nöjdhet med trygghet: 97 %

Upplevd kvalitét nöjdhet med trängsel: 76 %

Upplevd Kvalité nöjdhet med turtäthet: 39 %

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2018-06-11

Ärende  
TN 2018-0731

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Linjespecifikt nuläge för linje 81 (2017)

Antal påstigande: ~50 000

Antal påstigande under maxtimme septembervardag: 40

Kostnad för linje: 5,6 mnkr

Resandeutveckling för linje under 2014–2017: 20 %

Kostnadsutveckling för linje under 2014–2017: -10 %

Upplevd kvalitét nöjdhet på linjen: 95 %

Upplevd kvalitét nöjdhet med trygghet: 97 %

Upplevd kvalitét nöjdhet med trängsel: 93 %

Upplevd Kvalité nöjdhet med turtäthet: 41 %

#### Prognosdata från analyser

Antal resenärer med 2014 års markanvändningsområde och med 15–60 minuters turtäthet under maxtimme vardag på linje 80 Nybroplan–Mor Annas Brygga (Lidingö): 523

Antal resenärer med 2030 års markanvändningsområde och med 15–60 minuters turtäthet under maxtimme vardag på linje 80 Nybroplan–Mor Annas Brygga (Lidingö): 762

Antal påstigande totalt per år (bedömning).

2020 – 1 200 000

2025 – 1 600 000

#### Sammantagen analys

Nuläget visar på hög resandeökning på linje 80 under perioden 2014–2017 och under 2018 har tendensen med resandeökning fortsatt. Resenärer är generellt nöjda med trafiken dock mindre nöjda med turtäthet och trängsel.

Belägningsgraden är hög på fartygen och resenärer nekas att resa med under återkommande fall. Idag är det 20 minuters turtäthet på linjen och i analyser har 15 minuters turtäthet studerats. På linjen Nybroplan–Mor Annas Brygga finns olika behov kopplat till turtäthet från år 2020. Störst behov finns på sträckan Nacka Strand–Nybroplan. De trafikanalyser som genomförts visar på att resandeökningen kommer att fortsätta. Samhällsnyttoberäkningar visar på att föreslaget alternativ är neutralt år 2020 och positivt år 2030 (NNKidu 0,62) i jämförelse med nuläget.

#### *Varumärke*

Pendelbåtstrafiken bedrivs med SL-taxa, detta innebär att det är SL:s varumärke som ska vara avsändare av kommunikation rörande pendelbåtar.



Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2018-06-11

Ärende  
TN 2018-0731

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

### *Avtalsperiod*

Trafikstart för avtalet beräknas ske 1 januari 2020, avtalet föreslås löpa till som längst 2026-12-31 med möjlighet att säga upp avtalet till förtida upphörande 2024-12-31. Den föreslagna avtalstiden är planerad att ge möjlighet att i framtiden harmonisera befintliga pendelbåtsavtal i saltsjön, samt att harmonisera avtal med ett framtida landstingsägt pendelbåtstonnage.

### *Upphandlingsformalia och strategi*

Vid upphandlingen tillämpas enligt bestämmelser i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik vissa förfaranderegler som anges i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK).

Utvärderingsmodellen för upphandlingen utformas så att den leverantör tilldelas kontrakt vars anbud är det ekonomiskt mest fördelaktiga med hänsyn till det bästa förhållandet mellan pris och kvalitet.

### *Ekonomiska konsekvenser*

Kostnadsanalysen för den framtida trafikaffären utgör en separat bilaga (bilaga 1). Bilagan omfattas av sekretess enligt 19 kap 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen. Kostnaderna kommer att inarbetas i budgeten för 2019 och framåt.

### *Riskbedömning*

Nedanstående risk bedöms ligga på risknivå medium på trafikförvaltningens sexgradiga skala.

Trafiken kommer att genomföras med leverantörsägda fartyg, då linjesträckningen blir längre och antalet utbudstimmar ökar så betyder detta att antalet fartyg på linjen även kommer att behöva utökas jämfört med nuläget. En risk kopplad till detta är en potentiellt begränsad konkurrens på marknaden, vilket kan föranleda högre avtalskostnader.

För att hantera ovanstående risk är ambitionen att marknaden ska få lång tid att inkomma med anbud, samt att förberedelseperioden efter avtalsskrivning ska vara minst sex månader. För att detta ska vara görbart så föreslås Trafiknämnden att uppdra åt förvaltningschefen att upprätta och fastställa upphandlingsdokument, genomföra upphandling, samt fatta tilldelningsbeslut

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2018-06-11

Ärende  
TN 2018-0731

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

för linje 80. Detta för att minska ledtider kopplade till beslut och i sin tur även bidra till utökade ledtider för potentiella anbudsgivare att säkerställa tonnage.

En utvecklad riskanalys kommer att tas fram till beslut om fastställande av upphandlingsdokumentation.

#### *Konsekvenser för miljön*

Miljökraven utgår från målen i det nya trafikförsörjningsprogrammet och landstingets miljöpolitiska program för 2017-2021 samt "Riktlinjer för miljö". Miljökraven leder till att miljöpåverkan från pendelbåtslinje 80 kommer att minska i jämförelse med tidigare trafik på linjen. Kravställningen omfattar bl.a. ett strukturerat miljöarbete, förnybara drivmedel, effektivare energianvändning, högre miljökrav på fartygsmotorer och därav lägre utsläpp av lokala emissioner.

#### *Sociala konsekvenser*

Trafikförvaltningens "Riktlinjer för tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning" (RiTill) inarbetas i kravställningen. Då trafiken kommer att bedrivas med leverantörsägda fartyg, samt det faktum att bryggor/kajer har olika utformning så kommer det fortsättningsvis även finnas behov av att arbeta med ökad tillgänglighet, i synnerhet vad avser landgångens lutning.

Trafikutövare ska följa Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer och regelbundet ge personalen utbildning för att kunna ge korrekt service till personer med funktionsnedsättning på ett korrekt sätt.

Under kommande avtalsperiod om trafik på sträckan Nybroplan-Storholmen kommer resenärerna erbjudas ett generellt sett utökat trafikutbud och nya kopplingar (t.ex. Norra Djurgårdsstaden och Djursholms torg). Resande till/från Tranholmen och Storholmen kommer därutöver att erhålla året-runt-trafik från och med år 2020.

Då den föreslagna framtida linjesträckning upphandlas som SL pendelbåtstrafik kommer SL-taxa att gälla på hela sträckan. Enligt en undersökning genomförd under 2016 bland boende på Tranholmen och Storholmen var cirka sju av tio positiva till en övergång från dagens WÅAB-taxa till SL-taxa. Därtill är bedömningen att merparten av resande från/till nämnda öar redan idag har SL-kort, då de kommer med eller reser vidare med SL-trafiken. Framgent innebär förändringen en möjlighet att resa hela vägen med SL-biljett.



Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2018-06-11

Ärende  
TN 2018-0731

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Tranholmen och Storholmen definieras, enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050), inte som skärgårdsöar. Detta innebär att det så kallade Ö-kortet framöver inte kommer att kunna erbjudas för dem som är skrivna på nämnda öar. Ö-kortet är till för de som är skrivna på en ö utan broförbindelse eller statlig färja till fastlandet inom Waxholmsbolagets trafikområde. Aktuella öar är inom pendelbåtsområde och därmed SL-trafik och inte skärgårdstrafik inom Waxholmsbolagets taxesystem.

Caroline Ottosson  
Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman  
Chef Trafikavdelningen