

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2018-09-04

Ärende
TN 2017-1727

Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2018-09-25, punkt 16

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Information om trafikaffärer spår (E34) och buss (E35-E38)

Ärendebeskrivning

Med start under 2017 och ökad intensitet under 2018 har behovsanalys inför trafikaffärer genomförts och sedermera efter färdigställande godkänts av förvaltningschefen under juni 2018. Aktuellt ärende utgör information till trafiknämnden avseende genomfört arbete, återstående utredningsarbete samt plan för fortsatt arbete mot nya trafikavtal för respektive Roslagsbanan och busstrafik i områdena Huddinge, Botkyrka och Söderort, Nacka och Värmdö, Norrtälje samt Norrort (Täby, Vaxholm, Österåker, Danderyd, Vallentuna)

Trafikaffärerna i fråga benämns enligt följande:

- E34 (Spår) Roslagsbanan
- E35 (Buss) Norrort (Täby, Vaxholm, Åkersberga, Danderyd, Vallentuna)
- E36 (Buss) Nacka och Värmdö
- E37 (Buss) Huddinge, Botkyrka och Söderort
- E38 (Buss) Norrtälje

Bakgrund

Nuvarande trafikavtal för Roslagsbanan samt busstrafiken i respektive Norrort^[1], Norrtälje, Nacka och Värmdö samt Huddinge, Botkyrka och Söderort löper ut i april, juni och augusti 2021 och kommer därför att upphandlas på nytt.

Övergripande och förenklat utgörs trafikaffärsprocessen av faserna utredning, upphandling, uppstart och förvaltning. Utredningsfasen är i sin tur uppdelad i behovsanalys respektive planeringsstudie. Syftet med behovsanalysen är att utarbeta preliminära affärsprinciper inför kommande upphandlingar. Behovsanalysen utgör grundarbetet för att åstadkomma en kostnadseffektiv och förvaltningsbar buss- respektive spårverksamhet som svarar mot resenärernas behov genom en affär som är attraktiv under hela kontraktperioden. Under planeringsstudien fördjupas utredningsarbetet och inriktningen från behovsanalysen kompletteras för att efter färdigställande kunna fastställas av trafiknämnden. Under planeringsstudien tas även preliminär upphandlingsdokumentation fram, och skickas ut till leverantörsmarknaden i samband med att planeringsstudien godkänns. Under upphandlingsfas tar affären form i enlighet med upphandlingslagstiftningens alla regler och när tilldelning skett, beslutet vunnit laga kraft och avtal tecknats följer en uppstartsperiod innan trafiken startar och förvaltningsfasen inleds.

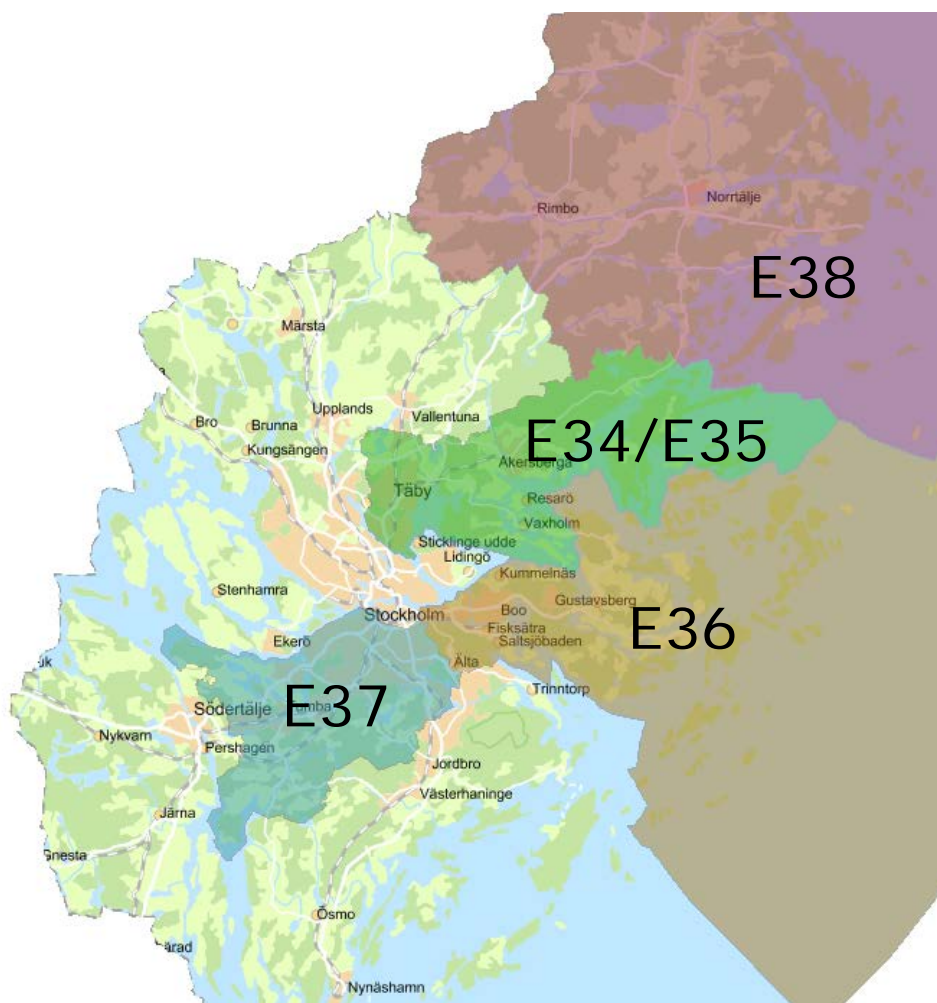
Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (TFP) utgör tillsammans med trafikförvaltningens strategiska karta de viktigaste styrande måldokumenterna för trafikaffärerna ur ett långsiktigt perspektiv. Utöver dessa ska följande effekter säkerställas i trafikaffärerna:

- Säkra resor för alla
- Säkra styrning av trafikförändringar
- Säkra styrning av ekonomin
- Säkra bra trafikstarter
- Säkra innovation och utveckling

Analys görs av nuläge, mål för kollektivtrafiken i Stockholms län, resenärernas behov och marknadens förutsättningar. Under planeringsstudien fördjupas, detaljeras och vid behov justeras analysen inför kommande upphandling.

^[1] I nuvarande avtal E20 block II är Norrort samlingsnamn för Täby, Vaxholm, Åkersberga.

Danderyd har lagts till för att reflektera all ingående trafik. Åkersberga har ändrats till Österåker, vilken är den kommun Åkersberga är centralort i.



E34 – Roslagsbanan

E35 – Buss Norrort (Samlingsnamn för trafik i kommunerna Täby, Vaxholm, Österåker, Danderyd, Vallentuna)

E36 – Buss Nacka och Värmdö

E37 – Buss Huddinge, Botkyrka och Söderort

E38 – Buss Norrtälje

Resande och trafik

Busstrafiken

SL-trafiken som helhet uppvisade för helåret 2017 en kundnöjdhet om 82 % att jmf med målnivån 75 %. För busstrafiken totalt sett så landade nöjdheten på 79% jmf målnivån 74%. Nöjdheten i aktuella busstrafikområden låg på 82% för Huddinge, Botkyrka och Söderort respektive Nacka och Värmdö. Norrtälje låg på 86% och Norrort på 73%. Generellt för dessa områden är resenärerna minst nöjda med störningsinformation, tidhållning och trängsel. Undantaget är Norrtälje som överlag uppvisar en högre kundnöjdhet på de underliggande kvalitetsfaktorerna. I aktuella områden planeras större förändringar i form av utbyggd spårtrafik (framförallt i NV och Norrort), ny eller ombyggd annan infrastruktur (t.ex. Slussen, Förbifarten och Gullmarsplan) samt att resandet generellt förväntas öka i takt med prognoser för befolkningsutveckling och kommunala bebyggelseplaner. Därtill kan trafiken förväntas öka när åtgärder sätts in syftandes till att öka kollektivtrafikens marknadsandel och sänka restidskvoten för vissa reserelationer i enlighet med mål i TFP.

Spårtrafiken

Idag reser cirka 48 000 resenärer med Roslagsbanan vilket motsvarar cirka 5 procent av resandet i länet. Resandet hämtar sig från tidigare perioder av avstängningar med ersättningstrafik, och förväntas fortsätta öka under den kommande avtalsperioden. Större ökning kommer möjliggöras av pågående och planerad utbyggnad. Nöjdheten på Roslagsbanan är cirka 85 procent, vilket är i linje med andra lokalbanor. Punktligheten pendlar runt 95 procent, och har tidvis påverkats av driftstörningar och banutbyggnader. Roslagsbanan är på grund av sin utformning med flertalet enkelspårsträckor känsligare för driftstörningar än andra lokalbanor.

Infrastruktur och fordon

Busstrafiken

Infrastrukturen för kollektivtrafiken i aktuella områden kännetecknas av större satsningar på spårtrafiken i form av utbyggd tunnelbana och Roslagsbana samt på sikt tillblivelsen av Spårväg syd. För busstrafiken utgör depåer och terminaler viktig infrastruktur för att kunna leverera ett effektivt väl fungerande kollektivtrafiksystem. I dagsläget är kapaciteten i dessa objekt generellt sett ansträngd för områdena ifråga. Flertalet objekt är mer eller mindre fullbelagda och framtida tillkommande investeringar är sannolikt nödvändiga, men exakt tidpunkt är fortsatt under utredning. Gällande fordon pågår en utveckling på

området med införande av nya bränslen, längre fordon och generell teknikutveckling med autonomi och anropsstyrd trafik inom räckhåll. Typ av fordon och antal fordon är i sig dimensionerande för infrastrukturen varför sambandet och säkerställandet av en utveckling i takt är avgörande för möjligheten att resurseffektivt kunna erbjuda bästa möjliga busstrafik. Därtill är framkomligheten och prioritet för kollektivtrafiken i vägnätet avgörande för att kunna bedriva en attraktiv och effektiv busstrafik.

Spårtrafiken

Roslagsbanan genomgår för tillfället ett stort uppgraderingsprogram inkluderande dubbelspårsutbyggnad, en ny depå, en ny station och nya fordon. Roslagsbanan påverkas därmed inför och under avtalsperioden av stora förändringar med syfte att åstadkomma en rad kapacitets- och kvalitetshöjande effekter, inkluderande bland annat punktlighet, säkerhet, buller och miljö. Implementeringen av dessa förändringar medför samtidigt utmaningar för den löpande verksamheten, och de kommer därför ges särskild uppmärksamhet både i förberedande studier, under upphandling, samt inför och efter trafikstart.

Nuvarande avtal och förvaltning

Busstrafiken

I behovsanalysen har erfarenheter både från nuvarande trafikavtal och från andra aktuella avtal för buss- och spårtrafik inventerats. Områden där justeringar är motiverade respektive områden där ytterligare utredning krävs har identifierats. Ytterligare erfarenheter från senast busstrafikuphandlingarna kommer nu efter avslutad upphandling inhämtas och i tillämpliga delar omsättas under planeringsstudien.

Spårtrafiken

Inventeringar av erfarenheter har genomförts både från det nuvarande trafikavtalet för Roslagsbanan (E20 Block 2) samt från trafikavtalen för pendeltågen (E24) och tunnelbanan (E17). Dessa erfarenheter är beaktade i studiens analyser, och är således närvarande i studiens slutsatser och rekommendationer. Det nuvarande trafikavtalet för Roslagsbanan har både delar som fungerat bra, och delar som kan förbättras. Exempelvis har synergier och positiva effekter från det gemensamma spår- och busstrafikavtalet i stora stycken uteblivit.

Marknadssituation

En löpande dialog och samverkan med marknadens aktörer är avgörande för att få till en för alla parter attraktiv långsiktigt hållbar affär, vilket skapar rätt förutsättningar för en i slutänden kostnadseffektiv leverans med hög tjänstekvalitet och resenären i fokus. För aktuella trafikaffärer har första delen av dialogen genomförts under behovsanalysen och fortsättning följer under planeringsstudien därefter i upphandlingsfas enligt konstens alla regler. I korthet kan dialogen under behovsanalysen sammanfattas som följer.

Busstrafiken

Främst baserat på marknadsdialogen bedöms intresset för de kommande avtalen som god och konkurrenssituationen inför kommande upphandlingar bedöms som, i dagsläget, tillfredsställande. Givet flera parallella busstrafikaffärer är det angeläget att under planeringsstudien genomföra ytterligare marknadsdialog. Framöver med ökad tydlighet gentemot leverantörsmarknaden avseende upplägg och tidplan för fortsatt arbete i utrednings- och sedermera upphandlingsfas. Därtill att marknadsföra kommande trafikaffärer för att om möjligt öka intresset hos marknadens aktörer då det under aktuell period utöver upphandling av SL-trafik pågår ett flertal upphandlingar av liknande dignitet i Norden i övrigt.

Spårtrafiken

Främst baserat på marknadsdialogen bedöms att marknadsintresset för det kommande avtalet är betydande, och att konkurrenssituationen inför den kommande upphandlingen därmed bedöms vara god.

Sammanfattade slutsatser

Gemensamt

Inriktning är att övertagande av personal bör ingå som en förutsättning i avtalet. Detta kommer att möjliggöras genom en verksamhetsövergång.

Busstrafiken

Behovsanalysen har resulterat i följande preliminära slutsatser:

- Busstrafiken i Norrort bör separeras från spårtrafiken på Roslagsbanan i övriga E20-paketet för att därmed utgöra en separat trafikaffär, då det nuvarande avtalet över två trafikslag inte realiserat förväntade positiva effekter och synergier. Modellen har också visat sig utmanande att förvalta.

- Generell målmodell för samtliga busstrafikområden har tagits fram baserat på mål i TFP. Målen om kollektivtrafikens marknadsandel och årlig kostnadsutveckling betraktas som övergripande, eftersom de representerar det som ytterst ska uppnås och samtidigt inbördes måste balanseras, då marknadsandelar kräver insatser i form av ett bättre och större utbud av kollektivtrafik, vilket i sin tur är förknippat med kostnader.
- De stödjande målen avser trygga resenärer, nöjda resenärer, kvalitet på utförd trafikleverans, vidmakthållande av tillgångar, intäktssäkring och hållbarhet. Dessa är viktiga att målsätta då prestationen inom respektive har en direkt inverkan på de övergripande målen och möjligheten att nå dessa.
- Grundersättning bestående, som utgångspunkt, av en kombination av produktionsersättning och ersättning baserad på Verifierad Betalande påstigande (VBP¹) är att föredra i samtliga busstrafikaffärer. Fortsatt arbete i planeringsstudien kommer ge svar på den exakta fördelningen mellan fast och rörlig grundersättning för respektive avtalsområde samt detaljerna kring utformning av incitament och riskfördelning.
- Sett per enskild trafikaffär (E35-E38) har hittills inget framkommit som föranleder avsteg från riktlinjer trafikaffärer² där det rekommenderas en avtalslängd om 8-10 år. Inriktning framarbetas och fastslås under planeringsstudien.
- Busstrafiken bör i största möjliga utsträckning mata till spår där så tillämpligt. Huvudfokus ska vara att säkerställa maximalt kapacitetsutnyttjande av gjorda investeringar i spårtrafik för att därigenom åstadkomma en hög kostnadseffektivitet. Då skapas samtidigt utrymme för att satsa resurser i busstrafiken för att behålla nuvarande resenärer samt locka nya resenärer i enlighet med mål om ökad kollektivtrafikandel av de motoriserade resorna.
- Delar av aktuella områden kommer under avtalsperioden genomgå mycket stora förändringar (t.ex. utbyggnaden av tunnelbana till Nacka, Förbifarten, Slussen osv.), vilket kommer medföra betydande systemrisker. Hantering av större risker bör därför ges särskild uppmärksamhet både i fortsatt utredningsarbete, under upphandling, samt inför och efter trafikstart.

¹ Verifierad Betalande Påstigande innebär att en trafikentreprenör får betalt varje gång en resenär validerar sin biljett i samband med att man t.ex. kliver på bussen. Därvid verifieras det att resenär har en giltig biljett.

² Riktlinjer Trafikaffärer SL-S-419772

Spårtrafiken

Behovsanalysen har resulterat i följande preliminära slutsatser:

- För att Roslagsbanan ska bidra maximalt till TFP-målen rörande marknadsandel och kostnadseffektivitet samt få en hög avkastning på de kapacitetshöjande investeringarna, blir de viktigaste målen för E34 att optimera kapacitetsutnyttjandet och vidmakthålla funktion och värde på spårfordon och fastigheter. För att undvika att E34 utslutande får ett produktionsfokus bör möjligheterna att införa resandeincitament undersökas, vilket skulle kunna tillämpas när programmet Roslagsbanans utbyggnad och de kapacitetshöjande åtgärderna är fullt implementerade.
- En avtalslängd på 10-15 år förordas som;
 - beaktar andra avtalslängder för att undvika framtida anhopningar av upphandlingar
 - ger trafikförvaltningen manöverutrymme för att kunna hantera Roslagsbanans förlängning till T-Centralen, samt
 - ger trafikutövaren utrymme för en period av drift utan stora förändringar.
- Ersättningsformen bör ändras från VBP till produktionsersättning, då VBP inte kommer att fungera med hänsyn till bland annat valideringssituationen och det nuvarande kapacitetsutnyttjandet på Roslagsbanan.
- Produktionsersättningen föreslås kompletteras med specifika incitament som styr mot affärens mål. Huvudfokus bör vara att säkerställa högt kapacitetsutnyttjande för att åstadkomma en hög kostnadseffektivitet.
- Trafikutövaren bör få ansvar för planering av ersättningstrafik för buss. Den ekonomiska risken för planerad ersättningstrafik bör åligga trafikförvaltningen, medan risken för oplanerad ersättningstrafik bör åligga trafikutövaren när denna orsakat störningen.
- Ett ökat fokus på värdebevarandet av trafikförvaltningens tillgångar bör säkerställas, inkluderande fordon, bananläggningstillgångar samt fastighetsrelaterade anläggningstillgångar, exempelvis depåanläggningar, stationer, hållplatser, väderskydd samt paus- och rastlokaler. Ett sådant anslag ställer krav på trafikförvaltningens förutsättningar att förvalta tillgångar, inklusive en förvaltningsmodell och systemstöd inom respektive tillgångsslag.
- Vidare bör följande analyseras vidare under planeringsstudien och presenteras som beslutsunderlag i form av en välbalanserad sammanhållen affärs- och ersättningsmodell.
 - Riskhantering

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2018-09-04Ärende
TN 2017-1727Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Detaljering av affärsinriktning inklusive ersättnings- och incitamentsmodell samt
- Samspelet mellan upplevd kvalitet och faktisk kvalitet.

Tidplan för trafikaffärerna

Övergripande process inför nya trafikaffär ser enl. plan ut som följer.

1. Behovsanalyserna fastställdes av trafikförvaltningen, juni 2018.
2. Planeringsstudierna har inletts och slutförs under kvartal ett, 2019.
3. Planeringsstudien, inklusive affärsmodell, fastställs av trafiknämnden kvartal ett, 2019.
4. Upphandlingarna annonseras under kvartal ett, 2019.
5. Preliminär upphandlingsdokumentation (PUD) annonseras under kvartal ett eller två, 2019.
6. Tildelningsbeslut planeras under kvartal två, 2020.
7. Trafikavtalen har trafikstart under april, juni och augusti, 2021, med uppstartsperiod både innan och efter trafikstarten.

Översikt trafik i aktuella bussområden

Aktuella busstrafikområden och korta fakta kring dessa återfinns i tabell nedan. Vid utgången av 2017 trafikerade över 900 bussfordon i aktuella områden av totalt 2167³ stycken i hela SL-trafiken. Detta motsvarar drygt 40% av den totala bussfordonsflottan i länet. Knappt 500 av dessa fordon är finansierade via SL finans och ägs därmed av SL, varav knappt 270 stycken har rätt skick och beskaffenhet för att kunna nyttjas även i framtida avtal och kommer därför överföras till kommande avtal. Fördelningen av fordon mellan områdena fastställs under planeringsstudien.

Beteckning	Område	Linjer	Fordon	Produktion(Km)	Resande/år
E19	Huddinge, Botkyrka och Söderort	72	326	17 614 980	44 944 184
E19	Nacka och Värmdö	55	235	14 044 12	25 816 110
E20 Block II	Norrort	43	252	12 985 416	19 377 447
E19B	Norrtälje	32	104	9 292 332	4 352 171

³ Ur fordonsdatabas FRIDA

Huddinge, Botkyrka och Söderort



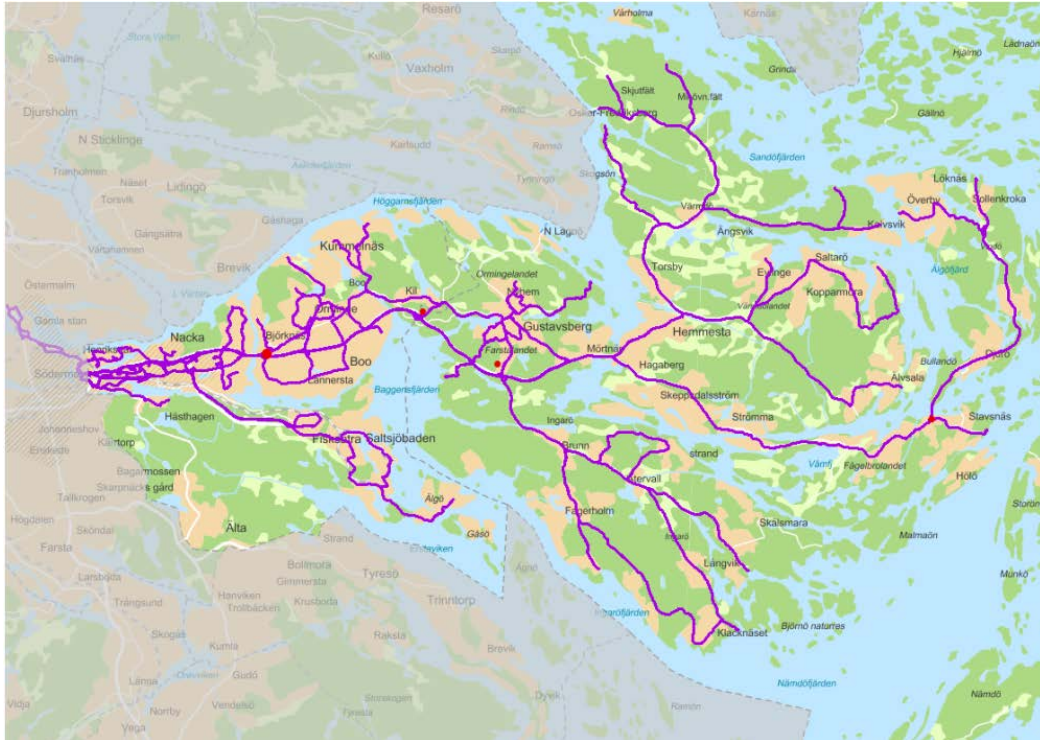
Övergripande karta för trafiken i Huddinge/Botkyrka/Söderort.

Avtalsområdet Huddinge/Botkyrka/Söderort (E19) omfattar busstrafik i kommunerna Huddinge, Botkyrka, Salem samt Stockholms kommun söder om Mälaren. Regionala kärnor i avtalsområdet utgörs av Kungens Kurva-Skarholmen samt Flemingsberg där många nya bostäder planeras byggas.

Nyckeltal	Utfall 2017
Kostnad köpt trafik	923 miljoner
Beläggingsgrad	30%
Punktlighet ⁴	82%
Upplevd kvalitet övergripande betyg	82%
Koll.andel av motoriserade resor ; restidskvot koll/bil	Huddinge: 38 % ; 1,9 Botkyrka: 35 % ; 2 Söderort: 55 % ; 1,6

⁴ medelvärden av månatliga värden för avgångs- och ankomstpunktighet. Källa - Vera

Nacka och Värmdö



Övergripande karta för trafiken i Nacka/Värmdö

Avtalsområdet Nacka och Värmdö (E19) omfattar busstrafik i kommunerna Värmdö och Nacka, med undantag för Ålta i södra Nacka kommun. Undantaget Saltsjöbanan sker kollektivtrafikresandet i området idag med buss. I ett framtida läge när tunnelbana till Nacka byggts ut (möjlig trafikstart 2026) kommer förutsättningarna för kollektivtrafiken ändras. Ett förslag till bussupplägg för Nacka och Värmdö efter tunnelbanans färdigställande finns framtaget. Principen är att linjer i Nacka matar till tunnelbanan i Nacka och linjer i Värmdö trafikerar som idag med många linjer till Slussen via en motorväghallplats i anslutning till tunnelbanan i Nacka.

Nyckeltal	Utfall 2017
Kostnad köpt trafik	644 miljoner
Beläggingsgrad	38%
Punktlighet ⁵	85%
Upplevd kvalitet övergripande betyg	83%
Koll.andel av motoriserade resor ; restidskvot koll/bil	Nacka: 43 % ; 1,8 Värmdö: 30 % ; 2,1

Norrort⁶



Övergripande karta över trafiken i Norrort.

Avtalsområdet omfattar busstrafik i följande kommuner: Danderyd, Täby, Vaxholm och Österåker (E20 block II). Vallentuna ingår idag i E31, men övergår till Norrort i samband med avtalsstart 2021. Regional stadskärna i Norrort utgörs av Täby-Arninge. Roslagsbanan är och kommer än mer framgent vara det trafikslag som busstrafiken matar till och ska samordnas med. Framförallt

⁵ Ibid

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2018-09-04Ärende
TN 2017-1727Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

när nya investeringar görs i spårinfrastrukturen är det viktigt att busstrafiken anpassas för att maximalt nyttja gjorda investeringar och samtidigt fördela och nyttja resurserna i busstrafiken på bästa sätt.

Nyckeltal	Utfall 2017
Kostnad köpt trafik	566 miljoner
Beläggningsgrad	28%
Punktlighet ⁷	81%
Upplevd kvalitet övergripande betyg	73%
Koll.andel av motoriserade resor ; restidskvot koll/bil	Täby: 28 % ; 2,2 Vaxholm: 34 % ; 2,2 Danderyd: 38 % ; 2,1 Österåker: 22 % ; 2

⁷ Ibid

Nyckeltal	Utfall 2017
Kostnad köpt trafik	361 miljoner
Beläggingsgrad	33%
Punktlighet ⁸	85%
Upplevd kvalitet övergripande betyg	89%
Koll.andel av motoriserade resor ; restidskvot koll/bil	17 % ; 2,3

Roslagsbanan



Karta över Roslagsbanan.

⁸ Ibid

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2018-09-04Ärende
TN 2017-1727Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Roslagsbanan utgår från Stockholms Östra station och delar sig i tre grenar mot Kårsta, Österskär och Näsbypark genom sex kommuner: Vallentuna, Täby, Österåker, Danderyd, Solna (utan stopp) samt Stockholm.

Banan omfattar idag 38 stationer och två depåer. En ny depå (Molnby) och en ny station (Arninge) planeras att tas i drift år 2020/2021. Den totala linjelängden idag är 65 kilometer varav drygt 36 km kommer att utgöras av dubbelspår från år 2020.

Gren	Längd	Antal stationer
Stockholms Östra – Kårsta	ca 42 km	22
Roslags Näsby – Österskär	ca 18,5 km	10
Djursholms Ösby - Näsby Park	ca 5 km	6

Roslagsbanans grenar

Som ett resultat av Sverigeförhandlingen från mars 2017 planeras att Roslagsbanan ska förlängas cirka 4 km i en tunnel från Universitetet till city via Odenplan, samt att Stockholms Östra avvecklas. Preliminär projektstart är 2026 med trafikstart 2038, men ett tidigareläggande har diskuterats. Projektet har påverkan, möjligen betydande sådan, på det kommande trafikavtalet.

Nyckeltal	Utfall 2017
Beläggningsgrad	Data saknas
Punktlighet	95 %
Upplevd kvalitet övergripande betyg	85 %
Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ; Restidskvot kollektivt/bil	Täby: 28 % ; 2,2 Vaxholm: 34 % ; 2,2 Danderyd: 38 % ; 2,1 Österåker: 22 % ; 2

Målmodell för trafikaffärerna E35-E38 (Buss)

Avsikten är att ha gemensamma mål i trafikaffär E35-E38. Målnivåerna bör anpassas till respektive enskilt avtalsområdes specifika förutsättningar, vilket kommer att ske under planeringsstudien.

Generellt trafikaffärsmål	Resulterande övergripande mål för E35-E38
Marknadsandel	<p>Resandeutveckling i relation till befolkningsutveckling:</p> <p>Trafikförvaltningen har ett tydligt uppdrag att öka kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna. Någon form av mål på resandeutvecklingen måste därför finnas i varje trafikaffär, men för att möjliggöra uppföljning behöver målet uttryckas troligen formuleras som resandeutveckling relativt befolkningsökningen per avtalsområde.</p>
Årlig kostnadsutveckling	<p>Kostnad per producerat utbud:</p> <p>Påverkas främst genom att säkerställa en upphandling som ger ett konkurrenskraftigt anbudspris, men även genom att skapa en tydlig affär som inte leder till förhandlingar och tilläggsavtal under avtalsperioden. Beroende på möjligheten att hitta en mekanism för att under avtalsperioden få del av löpande effektiviseringar kan det hända att det är bättre att betrakta kostnad per producerat utbud som en indikator istället för ett mål för själva trafikaffären som inkluderas i trafikavtalet. Kostnaden för trafikförvaltningen beror även på antal resenärer via VBP-komponenten i grundersättningen.</p>

Generellt trafikaffärsområde	Resultaterande stödande mål för E35-E38
Andel nöjda resenärer	Andel nöjda resenärer bör följas som en indikator och nöjdhet per utvalda kvalitetsområden bör kopplas till incitament (främst bonus, men eventuellt också vite).
Andel trygga resenärer	Andel trygga resenärer bör följas som en indikator och kan även kopplas till incitament på motsvarande sätt som andra kvalitetsområden som ingår i nöjd-kundmätningen
Kvalitet på utförd trafik	Kvalitet på utförd trafik utgör en grundstomme i tjänsteleveransen och bör kopplas till incitament (främst viten då bonus föreslås för specifika områden inom upplevd kvalitet) för olika mätbara områden som definierar faktiskt kvalitet: <ul style="list-style-type: none"> • Inställda turer • Punktlighet
Vidmakthållande av depåer terminaler och andra fastigheter	Reprenterar mycket stora värden och behöver målsättas även om det är ett komplext område, där trafikförvaltningen själv har en stor förbättringspotential. Målet är inte av karaktären att det går att hitta en enkel kvantitativ målnivå, utan det handlar mer om att identifiera och kravställa aktiviteter som sammantaget skapar möjligheter till styrning av fastighetsaffären och ger kunskap om anläggningarnas funktionella status och livscykelkostnad, för att kunna fatta rätt underhållsbeslut.
Intäktssäkring	Intäktssäkring är ett område för vilket trafikentreprenören ska ha starka incitament att upprätthålla en hög jämn nivå, vilket typiskt åstadkoms genom att ha VBP-inslag i grundersättningen.
Hållbar kollektivtrafik	Hållbar kollektivtrafik uppnås främst genom att ställa tydliga krav på effektiv energianvändning vilket kan hanteras via kravställningen i enlighet med riktlinjer inom energi- och miljöområdet. Lagstadgade energikartläggningar (EKL) och krav på sänkt medieförbrukning utgör också möjliga verktyg. Detsamma gäller social hållbarhet, det vill säga krav bör ställas i enlighet med de riktlinjer trafikförvaltningen tillämpar inom området.

Förslag på mål för trafikaffär E34 (Spår)

Generellt trafikaffärsmål	Resultterande övergripande mål för E34
Marknadsandel	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalt kapacitetsutnyttjande: Förslagsvis definierat som personkilometer per sittplatskilometer, vilket bör verifieras under planeringsstudien. Roslagsbanans kapacitet ska utnyttjas optimalt, då det är det bästa sättet att bidra maximalt till en hög marknadsandel för kollektivtrafiken. Ett högt kapacitetsutnyttjande driver också mot en hög kostnadseffektivitet. • Påstigande relativt befolkningsökningen: För att undvika att trafikaffären ses som ett rent produktionsuppdrag är det önskvärt att följa resandeutvecklingen som en indikator från avtalsstart. När trafikkonceptet med 4 stopptåg⁹ och 4 snabbtåg är infört bör möjlighet finnas att inkluderas någon form av påstigandeincitament i ersättningsmodellen för att skapa drivkrafter för kundfokus och lokal marknadsföring av Roslagsbanan. Om och hur det kan ske behöver utredas under planeringsstudien.
Årlig kostnadsutveckling	<ul style="list-style-type: none"> • Kostnad per producerat utbud: Påverkas främst genom att säkerställa en upphandling som ger ett konkurrenskraftigt anbudspris, men även genom att skapa en tydlig affär som inte leder till förhandlingar och tilläggsavtal under avtalsperioden. Möjligheten att hitta en mekanism för att under avtalsperioden få del av löpande effektiviseringar behöver utredas under planeringsstudien.

⁹ År 2024 planeras utbyggnader och fordonsleveranser ha möjliggjort att ett trafikupplägg som innebär en blandning av korta stopptåg som stannar på samtliga stationer på respektive gren, och långa snabbtåg som endast stannar på de större stationerna.

Generellt trafikaffärs mål	Resultaterande stödjande mål för E34
Andel nöjda resenärer	<ul style="list-style-type: none"> • Andel nöjda resenärer bör följas som en indikator och nöjdhet per utvalda kvalitetsområden bör kopplas till incitament (bonus).
Andel trygga resenärer	<ul style="list-style-type: none"> • Andel trygga resenärer bör följas som en indikator och kan även kopplas till incitament (bonus).
Kvalitet på utförd trafikleverans	Mål med tillhörande incitament för: <ul style="list-style-type: none"> • Punktlighet (endast påverkbara faktorer) • Ej utförd produktion (utbudskilometer och/eller utbudstimmar) • Ej utförd produktion (trafikering med för korta tåg)
Vidmakthållande av SL-tillgångar	<ul style="list-style-type: none"> • Vidmakthållande av spårfordon: Representerar mycket stora värden och behöver målsättas även om det är ett komplext område. Utmaningarna är delvis olika för X10p och X15p. • Vidmakthållande av fastigheter: Representerar mycket stora värden och behöver målsättas även om det är ett komplext område.
Intäktssäkring	<ul style="list-style-type: none"> • Intäktssäkring kan inte utgöra ett mål i E34, se ovan.
Hållbar kollektivtrafik	<ul style="list-style-type: none"> • Hanteras vid aktuell kravställning inom området. Möjligheten till energieffektivisering inom fastigheter behöver utredas närmare i planeringsstudien.

Riskhantering

Busstrafiken i aktuella områden spelar en central roll för många människor som behöver resa i regionen. Samtidigt skapas nya förutsättningar för resande bland annat i takt med att gjorda investeringar i spårtrafiken tas i drift. I samband med det behöver busstrafiken anpassas för att säkerställa maximalt nyttjande av gjorda investeringar i spårinfrastruktur samtidigt som busstrafiken ska bidra till övergripande mål enligt trafikförsörjningsprogrammet och detta på ett så effektivt sätt som möjligt. De stora pågående och förestående förändringar som

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2018-09-04

Ärende
TN 2017-1727

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

påverkar busstrafiken är nödvändiga och i många fall redan beslutade. Det gör att de implicita riskerna måste hanteras dels genom aktiv och prioriterad mitigering, samt genom en genomtänkt riskfördelning mellan berörda parter.

Inför och under den kommande avtalsperioden går Roslagsbanan igenom mycket stora förändringar, vilka syftar till att ge en rad kapacitets- och kvalitetshöjande effekter. Förändringarna medför också betydande systemrisker. E34 gynnas samtidigt av att förändringarna föregåtts av och föranlett andra studier som utrett Roslagsbanans situation. Goda förutsättningar bedöms därför finnas för att hantera riskerna.

Genomföranderisker

Som nämnts på flera andra platser i rapporten är genomförandet av affären behäftat med risker, och då flera vitala delar är under förändring finns en förhöjd risk för systempåverkan. Då de större riskerna kan påverka trafikdriften bör mitigering av dessa ges en särskild prioritet under fortsatt utredningsarbete, under upphandlingen samt inför och under det nya trafikavtalet. Affärsmässigt ligger en mycket central framgångsfaktor i trafikförvaltningens förmåga att fördela riskerna så att trafikutövaren i huvudsak bär risker som trafikutövaren kan påverka sannolikheten eller utfallseffekterna av.

Fortsatt arbete

Trafikförvaltningen kommer att återkomma med ett förslag till beslut kring dessa trafikaffärer i samband med att planeringsstudien framläggs till trafiknämnden under första kvartalet 2019.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling