

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-02-25

Ärende
TN 2020-0407

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman
070-7863904
Fredrik.cavalli-bjorkman@sll.se

Trafiknämnden
2021-03-09, punkt 9

Beslut om nya tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken med anledning av Coronapandemin

Ärendebeskrivning

Kollektivtrafiken i Stockholm har under Coronapandemin haft låga resandevolymer samtidigt som ordinarie trafikvolymer har upprätthållits. Trafiknämnden har sedan tidigare beslutat om interimistiska tilläggsavtal inom buss- och lokalbanetrafiken som gäller till och med den 31 mars 2021 (TN 2020-0407).

Trafiknämnden föreslås godkänna nya interimistiska tilläggsavtal till befintliga trafikavtal för buss- och lokalbanetrafiken. Tilläggsavtalen syftar till att fortsatt upprätthålla och säkerställa ett stabilt trafikutbud under rådande Coronapandemi.

Trafikområden som berörs är E19 Nacka/Värmdö, E19 Huddinge/Botkyrka/Söderort, E19B Norrtälje, E20 Norrort/Roslagsbanan, Solna/Sundbyberg/Sollentuna/Tvärbanan/Nockebybanan/Saltsjöbanan, E21 Spårväg City/Lidingöbanan, E22 Innerstaden/Lidingö, E23 Handen/Tyresö/Nynäshamn, E27 Södertälje, E28 Järfälla/Upplands Bro, E31 Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna och E32 Ekerö.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-02-25Ärende
TN 2020-0407Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden, inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, beslutar följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att teckna tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken, vad avser uppdragsavtalen E19, E19B, E20 block I, E20 block II, E21, E22, E23, E27, E28, E31 och E32.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Bakgrund och överväganden

Under Coronapandemin har antalet resenärer påverkats kraftigt. Från mars 2020 minskade antalet resenärer successivt ned till med drygt 40 procent jämfört med ett normalt år. Från maj 2020 och under sommaren har en viss återhämtning noterats till resandenivåer om ca 50 procent av det normala. Efter sommaren kom en s.k. andra våg i pandemin och som följd även nya restriktioner med tillhörande konsekvenser och antalet resenärer sjönk igen till drygt 40 procent jämfört med 2019-års nivåer.

Trafikförvaltningen har arbetat för att ta fram en lösning att införa skyddsglas på bussar för att möjliggöra så att resenärerna återigen kan gå ombord via framdörrarna samt för att säkra biljettintäkter.

Trots förhållandevis mycket låga resandenivåer har kollektivtrafiken haft utmaningar med att hantera trängsel ombord och i stationsmiljöer på en del avgångar och platser under vissa tider av dygnet. För att möta behovet har trafikförvaltningen satt in 50 000 extra avgångar.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-02-25Ärende
TN 2020-0407Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafiknämnden har att förhålla sig till fortsatta krav och förväntningar från såväl myndigheter som allmänhet på att trafiken körs i den omfattning som behövs för att hålla nere risken för trängsel, och därmed även smittspridningen.

Trafiknämnden godkände under våren 2020 tilläggsavtal till befintliga trafikavtal för buss- och lokalbanetrafiken (TN 2020-0407). Tilläggsavtalen syftar till att kunna upprätthålla och säkerställa ett stabilt trafikutbud under rådande Coronapandemi.

Tilläggsavtalen omfattar följande trafikområden:

- Busstrafikavtal
 - E19 Nacka och Värmdö
 - E19 Huddinge, Botkyrka och Söderort
 - E19B Norrtälje
 - E22 Innerstaden och Lidingö
 - E23 Handen, Tyresö och Nynäshamn
 - E27 Södertälje
 - E28 Järfälla och Upplands Bro
 - E31 Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna
 - E32 Ekerö
- Buss- och spårtrafikavtal
 - E20 block II Buss Norrort samt Roslagsbanan
 - E20 block I Buss Solna, Sundbyberg och Sollentuna samt Tvärbanan, Nockebybanan och Saltsjöbanan
- Spårtrafikavtal
 - E21 Spårväg City och Lidingöbanan

Tilläggsavtalen gäller maximalt 12 månader, dvs. till och med den 31 mars 2021.

Trafikförvaltningen gör bedömningen att det fortsatt, dvs. även efter den 31 mars 2021, kommer att vara utmanade för kollektivtrafiken, utifrån rådande rekommendationer, att hålla avstånd och undvika trängsel för att minska smittspridningen. Mot den bakgrunden bedömer förvaltningen att det i detta läge är motiverat att i huvudsak fortsatt upprätthålla ordinarie trafikvolymen trots låga resandevolymer. När restriktionerna lättar gör förvaltningen bedömningen att det även kommer att behövas en övergångslösning innan ordinarie avtal återigen kan tillämpas.

Trafikförvaltningen föreslår därför att nya tilläggsavtal tecknas med berörda trafikutövare baserat på den utförda produktionen för att säkerställa trafiken och ett krav på intäktssäkring i de busstrafikavtal som normalt innehåller VBP-

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-02-25Ärende
TN 2020-0407Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

ersättning. Tilläggsavtalen föreslås inrymma två faser. När det är lämpligt att övergå till en tredje fas som beskrivs nedan bör trafikförvaltningen om skäl föreligger istället teckna tilläggsavtal till befintliga trafikavtal.

Fas 1: Framdörrarna på bussarna är fortsatt stängda och valideringen fungerar därför inte i praktiken. Denna fas tillämpas endast om yttre omständigheter som trafikutövarna inte har rådighet över orsakar en försening av skyddsglas i bussarna.

I fas 1 gäller villkor motsvarande tidigare tilläggsavtal med tillägg för ett produktionsavdrag och tillkommande vitesnivåer för inställd trafik i överensstämmelse med ursprungligt trafikavtal.

Fas 2: Framdörrarna på bussarna kan åter öppnas och resenärerna kan validera sina biljetter som vanligt igen. Fortsatt gäller dock aktiva uppmaningar att undvika kollektivtrafiken.

Ersättningen är densamma som i fas 1. Målet med fas 2 är att öka valideringsgraden i de trafikavtal som innehåller VBP-ersättning genom att införa ett valideringskrav i de nya tilläggsavtalen.

De nya tilläggsavtalen föreslås gälla från och med den 1 april 2021 till och med den 30 september 2021 med möjlighet att ytterligare förlänga till och med som längst den 31 mars 2022. Beräkningen av månadsersättningen kommer som utgångspunkt vara ersättningen för år 2019. Detta för att kunna bibehålla balansen i upphandlade avtal samt ersätta produktionskostnaden för den utförda trafiken trots att resandet förmodas vara på fortsatt förhållandevis låga nivåer. Avtalskostnaden bedöms rymmas inom budget för kostnaderna för köpt trafik för år 2021.

Fas 3: SL kan uppmana resenärer att åter resa med kollektivtrafiken. När fas 3 inträffar sägs tilläggsavtalen upp och nya tilläggsavtal till befintliga trafikavtal kan vid behov tecknas utifrån då rådande förutsättningar och avtalsvillkor.

Busstrafik specifikt

Målet är att inom en fastställd tidsperiod återgå till trafikavtalens ursprungliga ersättningsmodell. Det bör ske genom en successivt ökad andel VBP. Ökningen av andelen VBP ska kopplas till resandeutvecklingen samtidigt som den garanterade interimersättning¹ reduceras.

¹ Den garanterade interimersättning är den ersättning trafikutövaren får för att köra trafiken baserat på 2019-års kostnadsnivåer för att säkerställa en kostnadstäckning av trafikutövarens produktionskostnader.

Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-02-25Ärende
TN 2020-0407Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

I E19-avtalen, där avsaknad av kvalitetsincitamenten under pandemin gör interimsavtal nödvändiga, sker återgång till ursprungliga avtal i samband med att incitamenten återinförs.

Lokalbanor specifikt

VBP-ersättningen justeras successivt till man kan återgå till normala priser.

Ekonomiska konsekvenser

Ersättningen i de ursprungligen upphandlade trafikavtalen är i delar eller helt baserad på antalet resenärer som reser inom respektive avtalsområde. Denna ersättningsmodell frångås under tilläggsavtalens löptid och ersätts av en modell som ger en fast ersättning baserad på beställd trafikproduktion för år 2021 (T21). Ersättningen bedöms vara i paritet med den ersättning som skulle ha utgått enligt tidigare ersättningsmodell, men vissa merkostnader kan komma att uppstå, bl.a. för beställning av förstärkningstrafik. Kostnaden ryms inom befintlig budget för trafiken.

Konsekvenser för miljön

Inga konsekvenser för miljön har identifierats.

Sociala konsekvenser

Inga sociala konsekvenser har identifierats.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Trafikdirektör