

Analys av kollektivtrafiknämndens investeringsbudget 2022-2024

Bakgrund och uppdrag

Regionstyrelsen har gett kollektivtrafiknämnden i uppdrag att senast den 25 februari återkomma till regionstyrelsens arbetsutskott (RSAU) med en analys gällande förutsättningarna att senarelägga planerade strategiska investeringar. Kollektivtrafiknämnden har genomfört analysen genom att undersöka möjligheterna och eventuella konsekvenser av förskjutna investeringar och återrapporterar härmed till RSAU.

Berörda investeringar samt från regionstyrelsen erhållna riktlinjer för analysen

De investeringar som berörs är följande (investeringsbeloppet):

- Bussdepåer i Malmö och Lund (total investering enligt senaste budget 1 099 Mkr, varav 853 Mkr under planperioden 2022-2024)
- ERTMS - European Rail Traffic Management System (total investering enligt senaste budget 438 Mkr, varav 288 Mkr under planperioden 2022-2024)
- Upprustning Öresundståg (total investering enligt senaste budget 51 Mkr, varav 12 Mkr under planperioden 2022-2024), därefter är investeringen genomförd)
- Passagerarinformationssystem Öresundståg (total investering enligt senaste budget 95 Mkr, varav 89 mkr under planperioden 2022-2024)
- System 3 (total investering enligt senaste budget 2 361 Mkr, varav 1 646 Mkr under planperioden 2022-2024)
- Kollektivtrafiknämndens pott (40 Mkr årligen löpande)

Kollektivtrafiknämnden redovisar i sammanhanget ytterligare tre objekt som för närvarande inte ingår i investeringsplanen, men där nämnden ser ett uppenbart investeringsbehov:

- Förvärv av 10 st tåg av typen X31 från DSB (redovisas under objekt nr 5)
- Digitalisering av serviceresor (redovisas som objekt nr 7)
- Fordonsplattform (redovisas som objekt 8)

Enligt givna instruktioner ska analysen innehålla:

1. En nulägesbeskrivning av respektive strategisk investering avseende vilka delar och till vilket värde Region Skåne är juridiskt bunden i avtal om genomförande,
2. En beskrivning av vilka delar som inte är uppbundna i avtal, samt en risk- och konsekvensbeskrivning (RoK) avseende att skjuta dessa framåt tidsmässigt med huvuddelen av utfallet efter innevarande planperiod (d.v.s. 2025 och framåt). RoK ska beskriva effekterna på beslutade mål om en tidsmässig förskjutning genomförs,
3. Förslag på åtgärder och förskjutningar av icke strategiska objekt, kompletterade med RoK för dessa förslag. Konsekvensbeskrivningarna ska ta särskild hänsyn till förmodade effekter och lärdomar av pandemin när det gäller kapacitetsplanering och kapacitetsbehov.

Respektive investeringsobjekt analyseras enligt ovanstående instruktioner och anvisningar på härefter kommande sidor.

Objekt nr 1: Bussdepåer i Malmö och Lund

Sammanfattning

Kollektivtrafiknämnden förordar att investeringen ligger kvar enligt nuvarande plan. Kravet för genomförande är dock att avsedd budgetram inte överskrids.

Investeringsobjektet

Investeringen i bussdepåer i Malmö och Lund omfattar tre olika geografiska lägen som översiktligt beskrivs nedan:

Malmö Sturkögatan

1. Nulägesbeskrivning

Centralt, på Sturkögatan i Malmö, har fastigheten "Kullen 7" förvärvats. I övrigt finns det just nu inga juridiskt bindande avtal avseende tomtens projektering eller bebyggelse. Depån avses i huvudsak nyttjas för stadsbusstrafiken. Det finns ett upprättat samarbete med Malmö stad avseende frågor som detaljplaner, eventuella markföreningar mm. Tomtförvärv är genomfört. I övrigt finns det inga delar av investeringen som är uppbundna via avtal.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Med tomtförvärvet genomfört återstår projektering och uppförande av en depåbyggnad på tomten. Framfarten i projektet är kopplat till trafikavtalen i Malmö.

RoK visar att en förskjutning av uppförandet av depån innebär att kontrakterade trafikföretag behöver anvisas en annan depå, alternativt själva anskaffa depå inom ramen för trafikavtalet. Med tanke på trafikavtalens löptid, på normalt 8 år, skulle en senareläggning av investeringen vara ogynnsam. Alternativet att trafikföretagen själv anskaffar en depå är fortfarande öppet, men innebär att Region Skåne har en för tillfället outnyttjad tomt på ett centralt läge i Malmö. Att avyttra tomten bedöms medföra en risk genom att en annan tomt med motsvarande strategiska läge och storlek kan vara svår att uppbringa vid ett senare tillfälle. Av den anledningen förordar Skånetrafiken att avsätta investeringsmedel ligger kvar enligt plan.

Malmö Lockarp

1. Nulägesbeskrivning

Projektet arbetar för tillfället med att säkerställa en tomt på Lockarpsområdet i Malmö. Ägare till den utpekade ytan är Malmö stad. I likhet med Sturkögatan är depån i huvudsak avsedd för stadsbussar. Även här finns ett samarbete upprättat med Malmö stad. Inga bindande avtal är upprättade. Nedlagda projekteringskostnader hos Regionfastigheter uppskattas hittills till ca 9 miljoner kronor.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Fastigheten i anslutning till Lockarp bedöms i nuläget vara förknippad med risker både ur ett tidsmässigt- och ett kostnadsperspektiv. De tidsmässiga aspekterna kan kopplas till överklagande av detaljplanen och arkeologiska utgrävningar. De kostnadsmässiga aspekterna är kopplade till tomtpriiset samt en omfattande projektering av både depåområdet samt tillkommande vägar samt infrastruktur för el, vatten och avlopp. Projektet befinner sig i dessutom i ett tidigt skede, vilket skapar visst utrymme att skjuta denna investering på framtiden. Projektet kommer under februari 2021 lägga fram en rapport och plan för vidare hantering av hur behoven av depåkapacitet tillgodoses inom den budgetram som finns.

Med tanke på rådande pandemi och osäkerheter avseende framtida behov av fordonskapacitet finns det alternativ för projektet i Lockarp. Alternativen är tre:

- a) Att skjuta hela investeringen på framtiden och överlåta uppdraget att hålla med depå till marknaden,
- b) Att genomföra förvärvet av marken och stegvis bygga ut depån.
- c) Att genomföra förvärv samt projektering av hela området.

Den uppskattade kostnadsbilden för Lockarp är för närvarande inte gynnsam. Förordandet av alternativ a) ligger därför nära till hands. Mot alternativ a) talar Region Skånes övergripande strategi - att genom ägande av depåer på strategiska lägen kunna få in fler och bättre anbud eftersom ingen anbudsgivare blir förfördelad pga att man inte har en depå. Ett förordande av alternativ a) skulle, med tanke på trafikavtalens löptider, innebära att förverkligandet av strategin kan bli aktuell först runt 2030.

Skånetrafiken är i behov av att ytterligare analysera kapacitetsbehoven, men framförallt behöver åtgärder vidtas avseende förvärvs- och projekteringskostnader i syfte att komma ner i anvisad ekonomisk ram. Tills att den analysen är genomförd förordas än så länge alternativ c), vilket innebär att investeringen ligger kvar enligt nuvarande plan.

Lund Gastelyckan

1. Nulägesbeskrivning

Avsikten är att en regionägd framtida depå ska anskaffas genom förvärv av den av Transdev ägda depån på Gastelyckan. Depån är i huvudsak anpassad för att hantera regionbussar. Från och med augusti 2023 behövs ytterligare yta i form av en närliggande tomt på Gastelyckan i syfte att hantera stadsbusstrafiken.

I enlighet med energieffektivitetsmålen i Skånetrafikens miljö- och hållbarhetsprogram arbetas kontinuerligt med en omställning till förnybar eldrift i stadsbusstrafiken. Av den anledningen planeras en elektrifiering av stadsbussflottan, vilket förutsätter möjligheter till laddning på depåerna. Både teknikutvecklingen och önskemålen från de skånska städerna leder Skånetrafiken till slutsatsen att stadsbusstrafiken i kommande trafikavtal i allt väsentligt kommer att vara eldriven.

En elektrifierad fordonsflotta kräver en säkerställd elförsörjning. Dialog med Eon samt Kraftringen gällande möjligheterna att leverera tillräckliga effekter pågår. Det har så här långt inte kommit signaler på att elförsörjningen skulle äventyra den fortsatta elektrifieringen.

Projektet och Lunds Kommun samarbetar, i likhet med övriga depåer, kring bland annat detaljplaner, föreningar i mark och tomtförvärv.

Det finns i nuläget inga delar av investeringen som är uppbundna i avtal. Däremot är depån i Lund en förutsättning för redan tecknade trafikavtal, vilket innebär att en förskjutning av förvärvet äventyrar trafikstarten i Lund Väster och Lund Öster.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Som nämns ovan är en depå i Lund ett villkor för att Skånetrafiken ska kunna uppfylla sina åtaganden inom ramen för genomförda trafikupphandlingar. RoK visar att en förskjutning av investeringen av detta skäl inte bör senareläggas.

Bedömda investeringskostnader och förmodat utfall

Total budget för samtliga 3 depåer är 1 099 Mkr. Nuvarande kostnadsbild redovisas i tabellen nedan. Kalkylen för produktion av depåerna i Malmö och Lund beskriver en kostnad om totalt 1 391 miljoner kronor. Med anledning av den prognostiserade kostnadsbilden behöver förvaltningen vidta åtgärder för att komma ner i anvisad ram.

	Kostnadsbedömning produktion
Lockarp	837
Malmö C	314
Lund	240
SUMMA	1391

Cashflow	Utfall	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Tot
	9	56	126	200	200	400	400	1391

Objekt nr 2: ERTMS**Sammanfattning**

Kollektivtrafiknämnden förordar att investeringen ligger kvar enligt plan men att beloppet under planperioden (2022-2024) justeras från 288 Mkr till 250 Mkr, varav 28 mkr flyttas fram till efter 2024.

1. Nulägesbeskrivning

Investeringen är en följd av Trafikverkets utbyte av signalsäkerhetssystemet på den svenska järnvägen, i överensstämmelse med beslut från regering och riksdag samt på EU-nivå. Trafikverkets utrullning av det s.k. marksystemet berör för Skånetrafikens del först Södra stambanan och Malmöområdet. Fordonsinvesteringen behöver, för att möta Trafikverkets tidplan, vara genomförd till 2026.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Investeringen i av ERTMS ombordsystem är upphandlad och påbörjad enligt plan för Öresundstågen. Motsvarande upphandling för Pågatåg är överklagad och ligger f n i Förvaltningsrätten. Ett avgörande väntas i närtid och att därefter bedöms ett kostnads- och kvalitetsmässigt i det närmaste likvärdigt avtal för genomförande tecknas oavsett leverantör.

Risk- och konsekvensanalysen ger vid handen att det inte är möjligt att skjuta på investeringen av ERTMS för Öresundstågen eller Pågatåg om trafik ska kunna bedrivas fortsättnings på de banor, inkl. Öresundsbron, som Trafikverket utrustar med den nya tekniken.

Bedömda investeringskostnader och förmodat utfall

Total budget för hela ERTMS är 438 Mkr, varav 121 Mkr till Öresundståg och 317 Mkr till Pågatåg. Nuvarande fördelning av budget på rad 1 i tabellen nedan och ny prognos för respektive trafikslag på rad 2 & 3. EU-bidrag finns beviljat för ERTMS för Öresundstågen, som utbetalas efter färdigt och godkänt projekt (motsvarande 37 Mkr (2019)) och är inte medräknade i investeringsbeloppen nedan.

Investering Mkr	Ack 20-12	2021	2022	2023	2024	2025	2026
B ÖT + PT	34,1	55	69	93	126	50	10,9
P ERTMS Ö-tåg	33,0	19,8	35,7	32,5	-	-	-
Ny ERTMS P-tåg	1,1	45,5	8,9	50,2	122,5	88,6	-

Objekt nr 3: Upprustning av Öresundståg

Sammanfattning

Kollektivtrafiknämnden förordar att investeringen kvarliggert enligt plan.

1. Nulägesbeskrivning

Upprustningen är upphandlad och under genomförande ytterligare några år. Upprustningen dras med förseningar, men leveranstakten ökar för varje år i projektet. Upprustningen genomförs i samverkan med övriga fordonsägare, inkl. DSB.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Det finns inga delar i upprustningen som inte följer av avtal.

RoK: Upprustningen är upphandlad och omfattar bl.a. samtliga Region Skånes Öresundstågsfordon. Fordonen är i stort behov av den upprustningen som nu pågår inte minst för att upplevas som attraktiva och fräscha av kunderna, men även för att uppgradera toalettsystemet ombord och genomföra åtgärder på fordonskorgen av värdebevarande karaktär.

Bedömda investeringskostnader och förmodat utfall

Total beslutad budget för hela Upprustningen är 51 Mkr.

Nuvarande fördelning av budget på rad 1 i tabellen nedan och ny prognos på rad 2.

Investering	Ack 20-12	2021	2022	2023	2024	2025	2026
B Upprustning	20,3	19	11,7				
P Upprustning	20,3	13,3	16,3	1,1			

Objekt nr 4: Passenger Information System (PIS) i Öresundstågen**Sammanfattning**

Kollektivtrafiknämnden förordar att investeringsbeloppet ligger kvar men att tidplanen förskjuts ett år framåt i tiden. Det innebär att 17,1 mkr frigörs under planperioden och istället läggs 2025.

1. Nulägesbeskrivning

Investeringen befinner sig i ett utredningsskede. Under 2021 finns kvalificerade resurser på plats för framtagning av förstudie. Flyttringar och accelererande underhållskostnader för befintligt system gör att behovet av investeringen finns.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Ingen del i investeringen är ännu upphandlad eller på annat sätt uppbundet i avtal.

RoK ger vid handen att det finns betydande risker kopplat till att hela eller delar i passagerarinformationssystemet är eller håller på att bli obsolet och inte längre möjligt att underhålla. Innan den beslutade förstudien är klar och behovet av åtgärder klarlagt är det viktigt att investeringen ligger kvar, men kan flyttas åtminstone ett år framåt i tiden, enligt vad som anges i tabellen nedan visar. Genomförs inte investeringen är risken mycket stor att tåg med icke fungerande PIS kommer att behöva tas ur trafik och därmed kapacitetsbrist uppstå.

Bedömda investeringskostnader och förmodat utfall

Total beslutad budget för PIS är 95 Mkr.

Nuvarande fördelning av budget/prognos på rad 1 i tabellen nedan och ny prognos på rad 2.

Investering	Ack 20-12	2021	2022	2023	2024	2025	2026
B PIS	0	5	36,4	36,34	18,1		
P PIS			5	36,34	36,34	17,1	

Objekt nr 5: System 3**Sammanfattning**

Kollektivtrafiknämnden förordar att maximalt 400 miljoner av investeringen används för att förvärva 10 tåg av typen X31 (Öresundståg) från DSB. Överskjutande belopp, 1 990 mkr, lyfts ur nuvarande plan och senareläggs till 2025. Nämnden förordar även en analys för hur och i vilken omfattning en framtida anskaffning av nya fordon ska genomföras, vilket skulle kunna öka behovet av investeringsmedel i planperioden från 2025 och framåt.

1. Nulägesbeskrivning av framdriften i investeringen

Upphandlingen av tåg för System 3 har överklagats och Förvaltningsrätten har i december 2020 förordnat att upphandlingen ska göras om. En ny upphandling skulle innebära en betydande försening i trafiksättning jämfört med ursprunglig plan. Därtill kommer den generella osäkerheten i hur snabbt resandet återhämtar sig efter restriktionerna och övriga effekter av pågående pandemi. Sammantaget talar detta för att omtag behöver göras i frågan. Skånetrafiken kommer därför i närtid påbörja ett sådant arbete.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Det har inte ingåtts något avtal för leverans av tågfordon för System 3.

Med tanke på rådande förutsättningar hittas i RoK inga betydande konsekvenser avseende att delvis flytta investeringen. Som konstaterats i det föregående måste fordonsupphandlingen göras om och det kommer nu att göras ett omtag på hela frågeställningen. Det finns dock en risk avseende efterfrågan på ytterligare kapacitet, främst i det tyngsta stråket Helsingborg-Lund-Malmö-Köpenhamn, då resandet bedöms stabiliseras och till stegvis återhämta sig efter pandemin. Kollektivtrafiknämnden förordar därför ett förvärv av de 10 danskägda Öresundstågsfordonen som DSB kommer att fasa ut i mitten 2020-talet. Genom detta säkras att alla Öresundstågsfordon finns tillgängliga för den upphandlade Öresundstågstrafiken intill dess nästa generations Öresundstågsfordon kan introduceras samt att utfasningen av de äldsta befintliga fordonen kan göras på bästa möjliga sätt.

Kollektivtrafiknämnden vill göra RS AU uppmärksamma på att Öresundstågsflottan börjar närma sig slutet på sin tekniska livslängd, vilket innebär att fordonen stegvis behöver ersättas. Omfattningen och genomförandet av en sådan anskaffning behöver därför analyseras.

Bedömda investeringskostnader och förmodat utfall

Total beslutad budget för System 3 är 2 361 Mkr exklusive högvärdeskomponenter (2 390 Mkr inklusive HVK), som nu inte behöver tas i anspråk. Ett förvärv av 10 stycken danskägda Öresundstågsfordon bedöms uppgå till 30–40 Mkr/fordon i nuvarande penningvärde och prisläge.

Nuvarande fördelning av budget/prognos på rad 1 i tabellen nedan och ny prognos på rad 2.

Investering	Ack 20-12	2021	2022	2023	2024	2025	2026
B System 3	0	447	225	368	1053	268	0
P Förvärv DK				200	200		

Objekt nr 6: Potten

Sammanfattning

Kollektivtrafiknämnden förordar att Potten ligger kvar enligt nuvarande plan.

Investeringsobjektet

Den så kallade "Potten" utgör ett fast belopp för mindre investeringar. Den varierar något från år till år eftersom ledtiderna för dessa investeringar är förhållandevis korta. Idag innehåller Potten:

- A. Kundmöte RSB & HEX (Huvudsakligen omfattar investeringen hållplatsutrustning i anslutning till hållplatser)
- B. Presentationsenheter (skyltar) för trafikinformation
- C. Infotainment
- D. Fekalieanläggning i Ystad
- E. Servrar & nätverk
- F. Försäljningsutrustning

A: Kundmöte RSB & MEX

1. Nulägesbeskrivning

Investeringen avser hållplatsutrustning, t ex skyltar (presentationsenheter). Begränsat arbete där det mesta är framskjutet redan, till 2022. Besparingsarbeten har redan utförts kring. Justeringen av tidsplanen är gjord eftersom det funnits ett visst övertryck i investeringspotten.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Av det kvarvarande beloppet 3,7 Mkr är avtal ingångna och beställningar lagda redan för 2021. För 2022 är avrop från liggande avtal ännu inte genomförda.

Risk- och konsekvensanalys kopplat till att skjuta investeringen framåt till efter 2024:

Den del som är kopplat till kringutrustning (presentationsenheter) är redan beställt och skulle innebära ett avtalsbrott där en förlikning i princip skulle hamna på samma belopp som beställt.

Bedömda investeringskostnader och förmodat utfall

Total beslutad budget för Kundmöte är 30,8 Mkr, varav 12,8 Mkr är RSB (Regional Superbuss) och 18 Mkr är MEX (Malmö Expressen).

Nuvarande fördelning av budget/prognos på rad 1 & 3 i tabellen nedan och ny prognos på rad 2 & 4.

Investering	Ack 20-12	2021	2022	2023	2024	2025	2026
B Kundmöte RSB		3,7	9,1				
P Kundmöte RSB		3,7	9,1				
B Kundmöte MEX		7,25	10,75				
P Kundmöte MEX		7,25	10,75				

B: Skyltar (Presentationsenheter)

1. Nulägesbeskrivning av framdriften i investeringen:

Har försenats och skjutits fram sedan 2018 pga överklagan i upphandlingar. Samtliga överklagan är nu vunna och i samverkan med investeringarna i (A:) Kundmöte RSB & MEX

samt (C:) Infotainment så har en minimal plan tagits fram. Där det mesta akuta av avtalsinförande, eftersatta utbyten/underhåll kommer att utföras.

För att beskriva omfattning så handlar detta om alla trafikinformationsenheter i hela Skåne, dess underhåll, förnyelse samt årlig skadegörelse. Det innefattar även underhåll att infrastrukturen kring funktion/tjänst i samverkan med andra funktioner såsom hållplatser, biljettmaskiner och återförsäljare.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Det nya minskade beloppet är redan beställt till lager och utplanerat för 2021

Bedömda investeringskostnader och förmodat utfall

Total beslutad budget för Skyltar för 2021-2022 är 10 Mkr.

Nuvarande fördelning av budget/prognos på rad 1 i tabellen nedan och ny prognos på rad 2.

Investering	Ack 20-12	2021	2022	2023	2024	2025	2026
B Skyltar		5	5				
P Skyltar		5	5				

C: Infotainment

1. Nulägesbeskrivning av framdriften i investeringen

Detta område är samverkat med B: Skyltar (Presentationsenheter) för att kombinera deras funktion för en optimal kostnad. Den enskilda satsningen på infotainment är minskad och framskjuten till 2022. Det kvarvarande prioriterade området är viktig information på större platser samt ombord på fordon i enlighet med avtal.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Detta avtal i sig är inte juridiskt förbundet men enligt branschregler Buss2014 så måste kund ges information om avstigning, stop-indikation samt tillgänglighetsstöd ombord på fordon. Däremot så skulle det bryta de avtal som ingåtts gällande trafikavtal.

Utfall av investeringsbelopp, samt behov av budget framöver:

Total beslutad budget för Infotainment för 2020-2022 är 22,5 Mkr.

Nuvarande fördelning av budget/prognos på rad 1 i tabellen nedan och ny prognos på rad 2.

Investering	Ack 20-12	2021	2022	2023	2024	2025	2026
B Infotainment	3,8	6	11	1,7			
P Infotainment	3,8	6	11	1,7			

D: Fekalieanläggning i Ystad

1. Nulägesbeskrivning av framdriften i investeringen

Denna investering är godkänd och påbörjad, genomförs under 2021.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Investeringen regleras i sin helhet genom tecknat avtal med Trafikverket. Investeringen uppvisar en kort återbetalningstid. Med denna investering reduceras tomkörningarna med Pågatåg mellan Ystad och Malmö. Någon vidare RoK har inte genomförts.

Det skulle kunna uppstå en fördröjning i Trafikverkets projektering men då allt löper enligt plan bedöms risken att investeringen skulle belasta 2022 som liten.

Bedömda investeringskostnader och förmodat utfall

Total beslutad budget för fekalieanläggningen är 5 Mkr.

Nuvarande fördelning av budget/prognos på rad 1 i tabellen nedan och ny prognos på rad 2.

Investering	Ack 20-12	2021	2022	2023	2024	2025	2026
B Fek-anl		5					
P Fek-anl		5					

E: Server & Nätverk

1. Nulägesbeskrivning av framdriften i investeringen

Skånetrafiken upphandlade en ny serverlösning för sina två nuvarande datahallar (Hässleholm och Lund). Lösningen kräver att båda lokalerna har samma typ av hårdvara/mjukvara för att den ska fungera på korrekt sätt. I dagsläget är lösningen enbart implementerad i datahallen i Hässleholm vilket inte ger den effekt som avsågs i upphandlingen.

Datahallen i Lund har en gammal utrustning där vi förlängt supporten, men vi kommer inom en snar framtid till ett stadie där reservdelar inte går att få längre då den är för gammal och inte supportas från leverantören. Det finns även ett beslut från vår Trafikdirektör att flytta datahallen i Lund till billigare och mer ändamålsenlig lokal. Beslutet att flytta från Lund är även bra utifrån ett tekniskt perspektiv då det besparar oss ytterligare ca 5,5 mkr i nätverksutrustning vilket annars hade behövt köpas in då avståndet mellan Hässleholm och Lund är för långt för den nya hårdvaran. Skånetrafiken ämnar att flytta sin datahall i Lund till CSK i Kristianstad där vi delar hall med Sjukhuset. Detta ger på lång sikt en bättre ekonomi.

Målet är att genomföra båda flyttarna under 2021. Detta ger Skånetrafiken en långsiktigt lägre driftskostnad för IT samt en modern och säker driftsmiljö samt möjliggör en total ombyggnad av IT infrastrukturen till en modern IT arkitektur.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Viss hårdvara finns inkluderat i en aktiv upphandling som option, men Skånetrafiken är inte bundna av några avtal i detta. RoK visar att redundans avseende datakapacitet behöver säkras. Att inte genomföra den planerade investeringen skulle innebära uppenbara risker med avseende på driftstörningar och förlorad data.

Flytten till Skånetrafikens nya kontor (M4) i Hässleholm är i princip tvingande då kontraktet för nuvarande lokal är uppsagt. Det finns en möjlighet att omförhandla kontraktet i nuvarande lokal, men det skulle ge en sämre driftsmiljö och ge en långsiktigt sämre ekonomi då vi får betala för en datahall som annars finns i det redan avtalade kontraktet för M4. Flytten från Lund till Kristianstad (eller annan ort närmare Hässleholm) är inte tvingande, men även om vi stannar kvar i Lund så måste server utrustningen bytas ut vilket ger samma hårdvarukostnad (se nedan Flytt Lund 2,1 Mkr). Genom att stanna kvar i Lund måste dock kostnaden för nätverk ökas från 1.1 Mkr till ca 5.5 Mkr.

Resurserna för att utföra två datahallsflyttar under ett år finns för närvarande inte, men

kommer att lösas med hjälp av konsulttimmar. Själva flytten innebär fysiskt arbete på plats i datahallarna med början under våren 2021. Skånetrafiken kommer att vara uppmärksamma på antal simultana personer i lokalen och undvika att flera leverantörer befinner sig på plats samtidigt. Säkerhetsåtgärder i form av munskydd och handskar ska användas.

Bedömda investeringskostnader och förmodat utfall

Total beslutad budget för Server & Nätverk är 7,8 Mkr, varav 4,6 Mkr avser serverhall Hässleholm, 2,1 Mkr avser Flytt av serverhall Lund och 1,1 Mkr avser Nätverk (åldersutbyte).

Nuvarande fördelning av budget/prognos på rad 1 i tabellen nedan och ny prognos på rad 2, 3 & 4.

Investering	Ack 20-12	2021	2022	2023	2024	2025	2026
B Server & Nätverk		7,8					
P Server Hlm		4,6					
P Flytt Lund		2,1					
P Nätverk		1,1					

F: Försäljningsutrustning - utbytesenheter

1. Nulägesbeskrivning

Skånetrafiken har lanserat ett nytt biljettsystem med ett antal olika försäljningskanaler. Vissa av dessa är beroende av hårdvara som kan utsättas för skadegörelse eller som kan sluta fungera av annan anledning. För att säkerställa funktionalitet enligt plan behövs investeringar i utbytesenheter göras löpande.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Samtliga delar i investeringen omfattas av avtal. RoK ger att en förskjutning av investeringen skulle innebära att funktionaliteten i försäljningskanalerna inte kan upprätthållas.

Bedömda investeringskostnader och förmodat utfall

Total beslutad budget för Försäljningsutrustning – utbytesenheter är 6 Mkr.

Nuvarande fördelning av budget/prognos på rad 1 i tabellen nedan och ny prognos på rad 2.

Investering	Ack 20-12	2021	2022	2023	2024	2025	2026
B Förs – utbyte		2	2	2			
P Förs - utbyte		2	2	2			

Objekt nr 7: Digitalisering av serviceresor

Sammanfattning

Kollektivtrafikenämnden uppskattar investeringen till 20 mkr för perioden 22/24 men anholder om att få återkomma med beräkning av investeringsbehovet under innevarande kvartal. Nämnden ser investeringen som synnerligen angelägen och ser behovet av att den inleds redan 2021.

Investeringsobjektet

Syftet med att införa ett nytt systemstöd för särskild kollektivtrafik (färdtjänst, sjukresa, närtrafik och anropsstyrd trafik) är att ge förbättringar för kunden, vården, kommunerna, anställda på serviceresor, trafikföretagen och DoIT. Dagens lösning uppfyller inte krav på pålitlighet, stabilitet, kostnadseffektivitet, driftsäkerhet, informationssäkerhet, användarvänlighet och utvecklingsbarhet, vilket kommer att ställas på en ny lösning.

Skånetrafikens satsning att kombinera allmän och särskild kollektivtrafik sk integrerad trafik, i vilket den nya anropsstyrda allmänna kollektivtrafikprodukten Plusresa ingår, kräver att systemstödet för särskild kollektivtrafik integreras med allmän kollektivtrafik. Skånetrafiken har en skyldighet att förnya avtal regelbundet då avtalstiden enligt LOU för systemlösningar inte får vara oproportionerligt lång (max 8–10 år). Då Systemstöd för hantering av färdtjänst- och sjukresor infördes i början på 2000-talet **behöver** avtalet förnyas.

Affärsområde Serviceresors systemstöd för hantering av färdtjänst- och sjukresor har länge lidit av driftstörningar. Kopplat till systemstödet finns ett serviceavtal som tyvärr inte omfattar avhjälpning av driftstörningar och nyutveckling av funktioner i den takt som man kan förvänta sig av ett modernt system.

Framtida systemstöd ska:

- vara en lösning för Integrerad trafik
- kunna integrera med interna och externa system
- kunna hantera kunddata och skyddade personuppgifter
- vara anpassningsbart och skalbart
- kunna hantera resebokningar, resehistorik, loggning, rapporter och statistik
- kunna hantera underlag för fakturering, avräkningar och utbetalningar
- hantera rapportering till fordons- och miljösystem, kundhanteringssystem, uppföljningsunderlag och analysverktyg.

Målet med förändringen är:

- Att serviceresekunder ska bli mer delaktiga i sin resa genom att ges en ökad digital service och självbetjäning.
- Att förenkla för kund genom att samla Skånetrafikens tjänster i Skånetrafiken-appen och på skanetrafiken.se.
- Att med Plusresor erbjuda ett lockande alternativ för kund på landsbygden samtidigt som det ska vara kostnadseffektivt för Skånetrafiken.
- Att optimera trafikplaneringen och att samordna allmän och särskild kollektivtrafik.
- Att för den anropsstyrda trafiken ge bättre stöd för att kunna samordna olika fordon och fordonstyper liksom att möjliggöra ruttplanering.
- Att för den anropsstyrda trafiken möjliggöra bokning och betalning via Skånetrafiken-appen eller via Beställningscentralen.
- Att manuell hantering minimeras för Skånetrafiken och vård- och omsorgspersonal genom en ökad självbetjäning för kund/resenär och ombud.
- Att serviceresors medarbetare ska erhålla ett användarvänligt systemstöd som har god sekretesshantering och underlättar det dagliga arbetet.
- Att till fullo kunna integrera systemstöd för trafikplanering med substantiella system.

- Att även kunna öppna upp för MaaS (Mobility as a Service) tjänster dvs tjänster för delad/kombinerad mobilitet.

Skånetrafikens verksamhet är samhällsviktig och kräver hög säkerhet för att kunna fungera liksom att stora delar av Serviceresors verksamhet och processer anses vara samhällsviktig verksamhet. Hantering av resor till livsuppehållande behandling och insatser innebär att kraven på systemets driftsäkerhet måste vara högt ställda. Hänsyn behöver tas till Skånetrafikens flytt till nya lokaler i Hässleholm vid årsskiftet 21/22. Nuvarande avtal med Trapeze sägs upp 22-03-31 och avslutas 2022-10-01 vilket är en kritisk faktor som påverkar tidplanen. Österlenavtalet och "21/22" med Plusresa i december 2021, handlar bland annat om att kombinera allmän och särskild kollektivtrafik vilket syftar till att möjliggöra för fler på landsbygden att åka kollektivt. För serviceresor innebär detta att systemstödet för särskild kollektivtrafik (färdtjänst, sjukresa, närtrafik och anropsstyrd trafik) måste kunna integreras med allmän kollektivtrafik.

1. Nuläge

För närvarande finns det ingen investeringsbudget avsatt för objektet och en analys om investeringen omfattning pågår.

2. Beskrivning av de delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

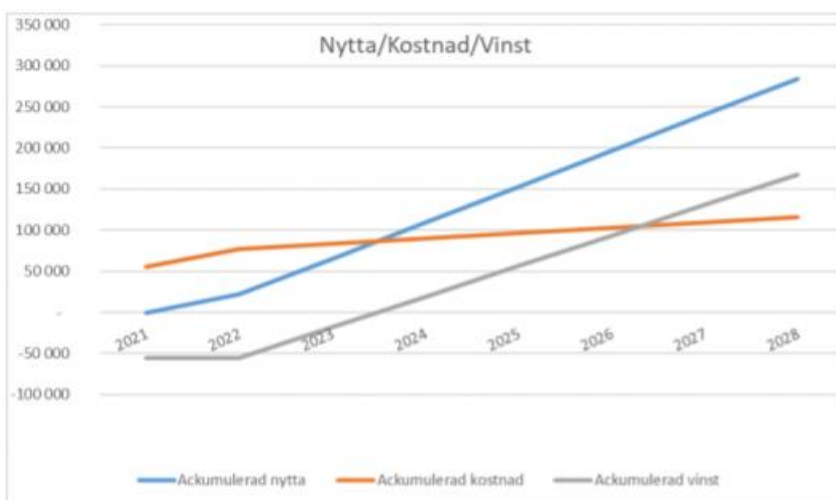
Det finns för närvarande inga avtal tecknade. En RoK ger vid handen att det finns risker med att skjuta på investeringen. De förväntade effektiviseringsåtgärderna kan inte genomföras och de positiva effekter som skulle uppstå vid en digitalisering av bland annat Plusresa skulle gå om intet.

Bedömda investeringskostnader samt förmodat utfall

En analys av det totala investeringsbehovet pågår. Den uppskattade totala kostnaden samt effekthemtagningar beskrivs i nedanstående tabell. Beräkningen indikerar en förhållandevis kort återbetalningstid av de föreslagna investeringen:

KSEK	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Akkumulerat
Summa Nyttä	-	22 050	43 650	43 650	43 650	43 650	43 650	43 650	283 950
Summa Kostnad	55 340	22 010	6 500	6 500	6 500	6 500	6 500	6 500	116 350
Diff	-	55 340	40	37 150	37 150	37 150	37 150	37 150	167 600
Akkumulerad nytta	-	22 050	65 700	109 350	153 000	196 650	240 300	283 950	
Akkumulerad kostnad	55 340	77 350	83 850	90 350	96 850	103 350	109 850	116 350	
Akkumulerad vinst	-	55 340	- 55 300	19 000	56 150	93 300	130 450	167 600	

Figur 4 Alt. 6 Nyttä/Kostnad/Vinst över 8 år



Figur 5 Alt. 6 Nyttä/Kostnad/Vinst över 8 år

Objekt nr 8: Ny fordonsplattform

Sammanfattning

Kollektivtrafiknämnden förordar en investering i en ny fordonsplattform och uppskattar investeringsbehovet till 140 mkr under planperioden 2022-2024.

Investeringsobjektet

Fordonsplattformen är den hård- och mjukvara som gör att busstrafiken kan analyseras och följas upp. Den gör även att hållplatsutrop och skyltning fungerar. Nuvarande plattform har varit föremål för flera uppgraderingsförsök utan att önskade resultat har nåtts. Nuvarande plattform bedöms vara i slutändan av sin tekniska livslängd och behöver bytas ut.

1. Nuläge

En beräkning av kostnaderna för en ny fordonsplattform pågår och arbete för att ringa in kravmassa och funktionalitet i en kommande upphandling pågår.

2. Beskrivning av delar som inte är uppbundna i avtal samt RoK

Det finns inga delar som är uppbundna i avtal. Inom ramen för nuvarande plattform finns det ett licensavtal som går ut. Att skjuta på investeringen innebär risk för att en kontrollerad övergång till en ny fordonsplattform inte kan göras och att nuvarande plattform fortsätter degraderas till en nivå där avtalsuppföljning inte är möjlig. System för hållplatsutrop med mera riskerar att falla med konsekvenser för kundgrupper med behov av särskilt stöd.

Bedömda investeringskostnader samt förmodat utfall

En analys av det totala investeringsbehovet pågår. Uppskattningen är att investeringbehovet uppgår till 140 mkr.