Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-11-16

Ärende
TN 2020-1410

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2020-12-15, punkt 15

Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående avbrutna, pausade och överklagade upphandlingar

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet påtalar de utmaningar gällande avtal och upphandlingar som coronapandemin orsakat och ställer följande frågor till trafikförvaltningen:

1. Vad får de avbrutna bussupphandlingarna för konsekvenser för förvaltningens arbete med att beställa trafik?
2. Vad får den pausade tunnelbaneupphandlingen för konsekvenser för förvaltningens arbete med att säkerställa tunnelbanetrafiken framöver?
3. Hur ser möjligheterna ut för att ta tillbaka de ovan nämnda trafikområdena i egen regi när innevarande avtal löper ut, om politiken gav ett sådant mandat?
4. Vad skulle krävas för förändringar hos förvaltningen om ett eller flera av trafikområdena skulle drivas i egen regi?
5. Hur lång tid skulle förvaltningen behöva för att bygga upp en organisation för att hantera trafiken i de berörda områdena?

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt Vänsterpartiets skrivelse angående avbrutna, pausade och överklagade upphandlingar daterat 2020-10-19.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-11-16

Ärende
TN 2020-1410

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

Bakgrund

När coronapandemin bröt ut var trafikförvaltningen i slutfasen av att handla upp en stor del av busstrafiken samt Roslagsbanan och var i startgroparna att påbörja en upphandling av tunnelbanan.

Bussupphandlingarna har inneburit utmaningar då ersättningsmodellerna var uppbyggda på incitament att öka resandet. I och med pandemin är framtidens resandevolymer svåra att förutspå. E35 Norrort och E38 Norrtälje slutförhandlades innan effekterna av coronapandemin var märkbara vilket innebar att upphandlingen genomfördes i konkurrens med jämförbara anbud. E36 Nacka/Värmdö och E37 Huddinge/Botkyrka/Söderort låg efter i tidsplaneringen och kunde inte genomföras utan att ta hänsyn till effekterna av coronapandemin. Trafikförvaltningen försökte riskeliminera under pågående upphandling men, efter dialog med marknaden, kom man fram till att anbudsgivare behövde göra för många antaganden vilket skulle kunna leda till spretiga och svårbedömda anbud. Trafikförvaltningen valde då att avbryta upphandlingarna.

Tunnelbaneupphandlingen är pausad efter dialog med marknaden i april då slutsatsen var att inleda en upphandling då skulle kunna innebära bristande konkurrens. Trafikförvaltningens intention är att påbörja upphandlingen inom en snar framtid.

Trafikförvaltningen har även tecknat tilläggsavtal i samtliga buss- och lokalbaneavtal för att säkra trafiken under coronapandemin. De ursprungliga avtalen har stora inslag av incitament som har påverkats då resandet har minskat väsentligt och upplevd kvalitetsmätningar har inte kunnat genomföras. Trafikförvaltningen har uppdragit trafikentreprenörerna att köra samma

trafikvolym som innan pandemin där ersättningen har reglerats i tilläggsavtalen baserat på ersättningen 2019.

Vad får de avbrutna bussupphandlingarna för konsekvenser för förvaltningens arbete med att beställa trafik?

E19-avtalen, som är de gällande avtalen i Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort, löper till tidtabellsskiftet augusti 2021. Trafikförvaltningen har möjlighet att förlänga avtalen på oförändrade villkor i maximalt 24 månader vid vissa omständigheter. Den försenade upphandlingen bedöms vara en omständighet som ger rätt till förlängning. Frågor om bland annat vagnpark och incitament kommer att behöver hanteras, men trafikförvaltningen kommer att kunna säkra trafiken tills en ny upphandling är genomförd.

E19B Norrtälje och E20 Block 1 Norrort och Roslagsbanan har liknande klausuler och därmed samma möjlighet att förlänga avtalen tills överprövningsprocessen är avgjord.

Vad får den pausade tunnelbaneupphandlingen för konsekvenser för förvaltningens arbete med att säkerställa tunnelbanetrafiken framöver?

Vid en försening som innebär att trafikförvaltningen inte hinner upphandla tunnelbanetrafiken till december 2023 då gällande tunnelbaneavtal, E17, går ut finns en klausul som ger rätt till att förlänga trafiken i maximalt 24 månader på oförändrade villkor.

Hur ser möjligheterna ut för att ta tillbaka de ovan nämnda trafikområdena i egen regi när innevarande avtal löper ut, om politiken gav ett sådant mandat?

Trafiken blev effektivare när SL övergick från att köra i egen regi till att handla upp. Trafikförvaltningen är idag en beställarorganisation som till stor del saknar operatörskompetens. En operativ organisation skulle behöva byggas upp och tillgångar som idag tillhandahålls av leverantörer skulle behöver införskaffas. En utredning skulle behöva göras för att kunna svara på hur lång tid det skulle ta. En indikation inom busstrafiken är dock att fordonens beställningstid är 10

månader varför ett övertagande till april, juni eller augusti 2021, då E20, E19B respektive E19 går ut, bedöms som orealistiskt.

Vad skulle krävas för förändringar hos förvaltningen om ett eller flera av trafikområdena skulle drivas i egen regi?

Trafikföretagen bedriver operativ verksamhet, trafikförvaltningen kontrollerar att leveransen är enligt föreskriven kvalitet. Trafikförvaltningen skulle behöva rekrytera medarbetare med operatörskompetens samt köpa bland annat bussar, utrustning och system för att bedriva operativ verksamhet samt se över behov av nödvändiga tillstånd.

Hur lång tid skulle förvaltningen behöva för att bygga upp en organisation för att hantera trafiken i de berörda områdena?

Frågan går tyvärr inte att svara på utan att göra en utredning.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Trafikdirektör

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-11-16

Ärende
TN 2020-1410

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2020-10-19

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående avbrutna, pausade och överklagade upphandlingar

Covid-19-pandemins inverkan på Regions Stockholms kollektivtrafik har varit betydande. Den har visat att det behövs nytänkande och förändringar. Pandemin och den kris som den orsakat visar med all tydlighet på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiken med upphandlad trafik. I en situation när trafikförvaltningen måste agera snabbt och fatta bra beslut som får genomslag skapar situationen med många olika operatörer och avtalsrelationer onödiga problem. Förvaltningen har inte automatisk tillgång till verksamhetsinformation då den finns hos operatörerna och man måste ta hänsyn till rådande avtal. Detta för med sig att besluten med stor sannolikhet tas under större besvär och stress, att de kommer senare samt är sämre underbyggda och därmed av sämre kvalité. I denna kris har avtalens olika ersättningsmodeller, till exempel VBP-modellen som ger operatören betalt per ”blippad” biljett, skapat problem. Med ett uppsplittrat ansvar för trafiken, med många olika aktörer och avtalsområden blir det tungrott. Pandemin har tydliggjort att för att få full rådighet över kollektivtrafiken, dess fordon, personal och kunna anpassa den efter resenärernas behov måste den drivas i egen regi med egna anställda.

Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser.

Systemet med att upphandla trafiken har också visat sig problematiskt på grund av pandemin. Trafikförvaltningen har beslutat att avbryta upphandlingarna av busstrafik i Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37) på grund av de osäkerheter pandemin fört med sig. Förvaltningen har också varit tvungen att skjuta tunnelbaneupphandlingen (E40) på framtiden. Detta för med sig att den fortsatta trafikförsörjningen måste lösas på något sätt när de rådande avtalen går ut. Liknande problem råder med avseende på överklagandena av tilldelningsbesluten för busstrafiken i Norrort och för Roslagsbanan, som också kan föra med sig att trafikförsörjningen måste lösas efter innevarande avtal gått ut.

Utifrån de problem för upphandlad trafik som pandemin tydliggjort och osäkerheter den fört med sig bör förvaltningen omgående och snabbt förbereda för att ta tillbaka trafiken i egen regi. Det borde rimligen inte innebära några större problem då personalen som utför arbetet redan finns i systemet och vanligtvis följer med vid verksamhetsövergång. De skulle dock behöva få en ny uniform, en SL-uniform. Förvaltningen skulle till viss del få ett nytt uppdrag som utförare av trafik, men redan i dag drivs till exempel redan trygghetscentralen i egen regi.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande frågor:

6. Vad får de avbrutna bussupphandlingarna för konsekvenser för förvaltningens arbete med att beställa trafik?
7. Vad får den pausade tunnelbaneupphandlingen för konsekvenser för förvaltningens arbete med att säkerställa tunnelbanetrafiken framöver?
8. Hur ser möjligheterna ut för att ta tillbaka de ovan nämnda trafikområdena i egen regi när innevarande avtal löper ut, om politiken gav ett sådant mandat?
9. Vad skulle krävas för förändringar hos förvaltningen om ett eller flera av trafikområdena skulle drivas i egen regi?
10. Hur lång tid skulle förvaltningen behöva för att bygga upp en organisation för att hantera trafiken i de berörda områdena?