Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-02

Ärende
TN 2021-0598

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 15

Svar på skrivelse angående busstillverkning och standardisering (S)

Ärendebeskrivning

I skrivelsen lyfts att pågående upphandlingar behövt senareläggas på grund av att tillverkning av nya bussfordon visat sig ta längre tid än vad som från början planerats för i upphandlingstidplanen. Med anledning därav framhålls i skrivelsen behovet av att föra ett fördjupat resonemang om hur SL kravställer bussfordon i upphandlingar och huruvida denna kravställning bör förändras.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt ”Skrivelse om busstillverkning och standardisering” daterad 2021-05-11 från Socialdemokraterna.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

Om första frågan, gällande omvärldsbevakning och tidsåtgång för busstillverkning som underlag till att sätta en upphandlingstidplan, kan följande lyftas fram. Dels sker en löpande dialog och omvärldsbevakning med bussbranschen såväl tillverkare, som trafikutövare som andra beställare. Därtill genomförs inför en ny trafikaffär, under studiefas, en marknadsdialog med trafikutövare där det finns möjlighet att diskutera bland annat kravställning

kopplat till fordon och leveranstid för bussar. Normalt sett planerar trafikförvaltningen för minst 12 månader från tilldelning till driftstart. Dock kan tiden krympa utifrån förändringar i förutsättningar som inte kunde förutses i planeringsskedet t.ex. på grund av effekterna av en pandemi, överprövningsprocesser, villkor och möjligheter att förlänga ett befintligt avtal om så möjligt. Alternativt andra händelser som innebär avvägningar där prioriteringar krävs avseende vad som är viktigast att säkerställa när inte alla intressen kan tillgodoses.

När det gäller förseningar i tidplan som kan föranleda förlängning av befintligt avtal och översyn av fordonsålder kan nämnas följande. Trafikförvaltningen har numera endast krav på fordonsflottans maxålder, 13 år, emedan det i vissa äldre avtal finns krav även på medelålder. Vid en förlängning av befintligt avtal är detta en fråga som utifrån avtalets villkor får diskuteras närmare med trafikutövaren. Det vanligaste är att trafikförvaltningen vid behov lämnar dispenser för att köra vidare med befintliga fordon ytterligare någon tid. Detta förutsätter dock att fordonen i övrigt uppfyller de krav som ställs på skick och standard. Fordonen måste alltid vara säkra att köra och uppfylla lagkrav etc.

Som svar på den avslutande frågan om standardisering av bussfordon kan följande lyftas fram. Det finns redan idag en nordisk standard för bussfordon som används vid upphandling av busstrafik, Bus Nordic[1]. Den har tagits fram i ett samarbete mellan nationella branschorganisationer för kollektivtrafik och huvudstadsregionerna i de nordiska länderna. Den består av en gemensam uppsättning funktionskrav som kan användas vid upphandling av busstrafik.

Syftet är att driva fordonsutvecklingen framåt och på ett kostnadseffektivt sätt få fram än mer attraktiva bussfordon som tillgodoser resenärernas behov. Gemensamma specifikationer för upphandling av bussar bidrar till att sänka upphandlingskostnaderna och förenkla flytt av bussar mellan städer och över nationsgränser.

Den första versionen av den gemensamma standarden blev klar och implementerades under hösten 2018 och ersatte då en tidigare använd svensk standard. Den nordiska arbetsgruppen uppdaterar Bus Nordic-standarden

[1] https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal--bilagor/bus-nordic

baserat på återkoppling från aktörer i branschen och för att stödja förändringar i form av nya innovativa lösningar och nya gällande bestämmelser.

I och med den ständigt pågående teknikutvecklingen kommer trafikförvaltningen som en del i vårt uppdrag även fortsättningsvis och löpande omvärldsbevaka och vara aktiv i dialog och samverkan med branschens olika parter i form av beställare, utförare och tillverkare.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-02

Ärende
TN 2021-0598

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Region Stockholm

Trafiknämnden

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

SKRIVELSE
2021-05-11

Skrivelse om busstillverkning och standardisering

Kollektivtrafiken i Region Stockholm bedrivs via upphandlade operatörer. Busstrafiken är därför uppdelad i ett antal avtalsområden som upphandlas separat från varandra för att öka konkurrensmöjligheterna.

I dagarna kunde vi läsa i media att upphandlingarna i Nacka/Värmdö samt Huddinge/Botkyrka/Söderort, alltså E36C samt E37C, senareläggs. Detta då operatörerna påtalat att busstillverkarna helt enkelt inte hinner leverera bussar enligt den tidsplan som antogs i upphandlingen.

Detta faktum innebär att det finns anledning att föra ett fördjupat resonemang om hur SL kravställer bussutformning i upphandlingar och huruvida denna kravställan bör förändras.

Ett resonemang som lyfts av bussoperatörerna är behovet av en eller ett par standardiserade bussutformningar i Kollektivtrafiksverige för att möjliggöra för standardisering även i fabrikstillverkningen. Detta skulle i längden leda till billigare upphandlingar och sundare konkurrens.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

1. Hur ser förvaltningens omvärldsbevakning ut kopplat till busstillverkning när tidsramarna för upphandlingen sätts?
2. Hur påverkar den framskjutna tidsplanen upphandlingsområdena utifrån eventuella förlängningar av nuvarande avtal och bussar som hinner passera sin livslängd?
3. Pågår det diskussioner med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter om standardisering av bussar i upphandlingssammanhang?