Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-02-20

Ärende
TN 2020-0124

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Tomas Anglevik
070-7623878
tomas.anglevik@sll.se

Trafiknämnden
2020-03-17, punkt 10

# Beslut om inledande av upphandling avseende kortförsörjning

## Ärendebeskrivning

Trafikförvaltningen i Stockholm planerar att upphandla en ny funktion för försörjning av resekort. Kortförsörjningsfunktionen ska stödja SL, Waxholmsbolaget samt Färdtjänstens behov av resekort.

## Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Bilaga 1: Kostnad Kortförsörjning, TN 2020-0124
  (HEMLIG enligt 19 kap 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400))

## Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* godkänna genomförandet av upphandlingen av kortförsörjning och lagerhållning av nytt resekort för trafikförvaltningen

*att* uppdra åt förvaltningschefen att avseende kortförsörjning och lagerhållning av resekort, att fastställa förfrågningsunderlag, fatta beslut om tilldelning och/eller avbrytande samt teckna upphandlingskontrakt och överlåta kontraktet till AB Storstockholms Lokaltrafik

*att* i övrigt fatta de beslut, ingå de överenskommelser och vidta de åtgärder som krävs för att slutföra upphandlingen samt

*att* inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende bolaget förvalta kontraktet, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontraktet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning.

## Förslag och motivering

### Sammanfattning

Upphandlingen föreslås genomföras som en sammanhållen upphandling som motsvarar trafikförvaltningens behov. Upphandlingsförfarande är ett förhandlat förfarande med föregående annonsering i enlighet med lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

Konkurrensen mellan aktörerna som kan erbjuda kortförsörjning av resekort är begränsad till ett fåtal leverantörer varför det är viktigt att hantera inlåsningseffekter som riskerar att utesluta potentiella leverantörer.

Då kontraktet som ska tecknas rekommenderas ha en lång löptid är det viktigt att i kontraktet möjliggöra förändringar i utformningen av tjänsterna samt volymer.

Kontraktstiden föreslås vara fyra (4) år med två förlängningsoptioner på två (2) år vardera, d.v.s. en total avtalstid på upp till åtta (8) år.

### Bakgrund

Region Stockholm Trafikförvaltningen (”TF”) ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län, genom varumärkena SL och Waxholmsbolaget. För att få resa med kollektivtrafiken måste resenären inneha en giltig biljett, vilket införskaffas bl.a. genom via köp i mobilen, automater och hos ombud. När biljetten införskaffats finns möjlighet att välja mellan olika biljettbärare varav resekortet är den i dagsläget vanligaste.

I det nuvarande biljett- och betalsystemet SL Access används s.k. smartkortsteknologi där elektroniska biljetter laddas på kortämnen med chip. Det nya biljett- och betalsystemet bygger på en annan teknologi där kortämnena med chip innehåller ett id/referens och istället pekar på biljetterna i systemet.

I mars 2022 går befintligt avtal mellan trafikförvaltningen och nuvarande leverantör Idemia ut varför ny kortleverantör måste upphandlas.

I kommande kontrakt finns utrymme för en del förbättringar, bl a vad gäller krav på modern teknik, förbättringar genom att leverantör ska kunna ta fram olika typer av kortlösningar, som taktila kort till synskadade m.m.

Vid introduktionen av SL Access var kortåtgången initialt stor eftersom alla resenärer med periodbiljett skulle förses med SL Accesskort. I och med att trafikförvaltningen byter teknik kommer resenärer som vill använda resekort att behöva byta sitt befintliga SL Accesskort till ett nytt resekort. Bedömningen är dock att det kommer att röra sig om betydligt färre kort än vid förra bytet eftersom användandet av mobiltelefon istället för kort bedöms vara betydande, samt att trafikförvaltningen tar betalt för kortämnet.

Vid introduktionen av det nya resekortet kommer trafikförvaltningen att vara tvunget att ställa krav på att underleverantören att lagerföra en något större mängd kortämnen än under förvaltningsfasen.

## Överväganden och motivering

Syftet med upphandlingen är att:

- Ersätta dagens avtal för kortförsörjning som löper ut i mars 2022.
- Säkerställa en ny lösning med modern teknik där biljetten ligger i systemet istället för i ett minne på kortämnet.
- Leverantören under kontraktsperioden ska kunna ta fram olika typer av kortlösningar Det kan exempelvis handla om taktila kort till synskadade, d.v.s. att korten utformas med fördjupningar eller blindskrift så att de går att särskilja från andra kort.
- Vidareutveckling av de tekniska gränssnitten mellan kortförsörjning och andra kringliggande system ska säkerställas för att kunna uppfylla nya behov.
- Lager- och distributionstjänster enklare ska kunna avropas vid behov.
- Förenkla och minska kostnader i förvaltning.

*Ekonomiska konsekvenser*
Bedömningar av kostnader återfinns i Bilaga 1 Kostnad Kortförsörjning. Bilagan är belagd med sekretess, (HEMLIG enligt 19 kap 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400))

*Riskbedömning*

Upphandling av kortförsörjning ingår i projektet SL-kortet där projektrisker såväl som risker med framtagen lösning analyseras och hanteras.

Risker som; inlåsningseffekter, att behöva införskaffa nya terminaler, att behöva hantera otillräcklig datasäkerhet har varit viktiga aspekter i val av kortstandard, kernel (programvara som används i terminalerna) samt val av kortapplikation (programvara på kortet). I ett led att hantera dessa risker har trafikförvaltningen beslutat att använda EMV-standard för resekortet samt JCB till kernel och kortapplikation. Resultatet av riskhantering genom resekortval är att projektet får hantera en ökad komplexitet samt att lösningen kommer att ta lång tid att certifiera.

Upphandlingen och implementationen omfattar krav från många projekt och verksamheter, vilket kräver tydliga gränsdragningar och samarbeten över projektgränserna. Detta hanteras genom framtagande av gemensamma planer och tydliga kontaktvägar samt löpande avstämning.

Framtagande av upphandlingsunderlag riskerar att dra ut på tiden då kortflödets utformning baseras på det nya biljett och betalsystemet vilket är under framtagande. Projektet kommer att tydliggöra krav på vilka leveranser som skall prioriteras för att hantera riskerna för förseningar.

Upphandling av ny kortförsörjning kommer att pågå samtidigt som verksamheten implementerar en lösning för hantering av det nya resekortet. Risken är att nuvarande leverantör kommer att ha bättre förutsättningar att lämna anbud jämfört med sina konkurrenter. Detta kommer att hanteras i upphandlingsprocessen genom att lägga till aktiviteter som RFI samt att ha tillräckligt långa anbudstider för att potentiella anbudsgivare ges samma förutsättningar som nuvarande leverantör.

På marknaden finns ett fåtal leverantörer varför risken är att priset blir högre än om marknaden vore mer konkurrensutsatt. Hittills har detta hanterats genom att standardisera kortstandard och kernel. Fortsättningsvis hanteras detta genom att standardisera behoven för att bredda urvalet av potentiella anbudsgivare.

Bedömningen av anbudsvärdet är osäkert. Ökad digitalisering och återanvändandet av elevkort minskar kostnaderna. Säkrare teknik och möjlighet att lägga resekortet i mobiltelefonens wallet ökar kostnaderna. Hur vi väljer att genomföra lansering av det nya resekortet påverkar kortåtgången och därmed kontraktsvärdet.

*Konsekvenser för miljön*
Trafikförvaltningen ska verka för att uppmuntra till miljövänliga lösningar avseende materialval och distribution. Redan i dag är SL-Accesskorten gjorda av återvinningsbar plast. Nästa generation resekort kommer att tas fram med stor hänsyn till att minimera påverkan på miljön.

En stor positiv miljöeffekt med det nya resekortet är att biljetterna ligger i biljett- och betalsystemet och inte på kortet vilket innebär att nya kort inte behöver distribueras till skolorna varje termin. Istället kan det nya resekortet användas under hela kortets livstid.

*Sociala konsekvenser*
Trafikförvaltningen ser i nuläget ingen negativ påverkan för personer med funktions-nedsättning. En dialog med berörd resursgrupp inom TF kommer dock att tas kring eventuella tillgänglighetsanpassningar i utformandet av det nya resekortet.

I och med införandet av mobilen som biljetbärare för våra samtliga biljetter minskar behovet av resekortet. Att behålla resekortet som en parallell biljettbärare är ett sätt att minimera de sociala konsekvenserna som annars skulle kunna bli följden om samtliga resenärer hänvisades till digitala bärare.

Sara Catoni
Förvaltningschef

Krister Dackland
IT-direktör