Kristdemokraterna

SÄRSKILT UTTALANDE
2025-05-27

TN 2023-0209

Trafiknämnden
Ärende 4

Tilldelningsbeslut som avser upphandling av busstrafiken i innerstaden och Lidingö (E46) samt uppsägning och förlängning av uppdragsavtal busstrafik innerstaden och Lidingö m.m (E22)

En grundläggande förutsättning för en trygg och välfungerande kollektivtrafik är trygga och välfungerande relationer till de trafikoperatörer som utför trafiken – de som kör tågen och bussarna. Tyvärr har vi under de senaste åren sett hur förtroendet för SL eroderat. Inte bara hos resenärerna utan även bland trafikoperatörerna.

När det gäller upphandlingen av busstrafiken i innerstaden och på Lidingö kom redan under våren 2024 signaler från marknaden om att upphandlingsdokumentationen innehöll stora brister. SL:s affärsmodell tolkades som ett steg mot färre turer, dyrare trafik och minskad andel som reser kollektivt. Trafikutövarna ansåg att ersättningsmodellen innebar att de måste ta oproportionerligt stora affärsmässiga risker.

Kritiken bestod mer specifikt i följande:

- Alltför stort fokus på utförda kilometrar, vilket gör att turer som går långsamt blir mindre lönsamma. Ingen ersättning för extra tidsåtgång.
- Ingen ersättning för tillkommande fordon, vilket tar bort incitamentet att sätta in fler bussar vid högt passagerartryck.
- Minskad andel ersättning för antalet påstigande, vilket minskar drivkraften att få fler resenärer.
- Höjd gräns för att kunna få ökad ersättning om tidsåtgången blir högre än beräknat. I innerstan riskerar operatören att förlora 100-150 miljoner per år, vilket bussbolaget behöver ta höjd för i sitt anbud.

Den 12 maj 2025 rapporterades att Nobina, Nordens största bussoperatör, överklagat upphandlingen redan innan tilldelning. Företaget anser att själva upphandlingsdokumenten, tvärt emot vad lagen kräver, inte är ”utformade på ett klart, precist och entydigt sätt”. Därmed bryter de mot grundläggande krav på proportionalitet, likabehandling och öppenhet. Därutöver kritiseras avtalsmodellen på ovan nämnda punkter, bland annat.

Den 21 maj 2025 rapporterades att ännu en stor operatör, Bergkvara, överklagat upphandlingen innan tilldelning. Till Förvaltningsrätten skriver Bergkvara att SL:s upphandling brister i väsentliga delar när det gäller transparens och likabehandling. SL har, enligt operatören, undanhållit ”avgörande information avseende trafikvolym, förutsättningar för utdömande av maximalt vitesbelopp samt risk för tekniska problem i

beställarens dataöverföring med intäktsförluster för leverantören som följd".

Att riskfördelningsmodellen är mycket osäker blir inte minst tydlig när man ser till anbudspriserna. Dessa skiljer sig med 37 procent, något som är mycket ovanligt.

Vidare konstateras i föreliggande ärende att SL redan nu måste förlänga det befintliga avtalet med fyra månader. Därutöver måste det tilläggsavtal som reglerat grundtrafiken sedan man i augusti 2024 genomförde de historiska nedskärningarna omförhandlas. Det är enkelt att konstatera att SL:s utgångsläge inför denna omförhandling är mycket dålig.

Tyvärr är denna situation långt ifrån unik. I december 2024 meddelade SJ att de inte avsåg lägga något anbud vid upphandlingen av pendeltågstrafiken (E49), detta med hänvisning till riskfördelningsmodellen. I slutändan fanns enbart en anbudsgivare kvar och trafiknämnden valde då att avbryta den pågående upphandlingen. Inför trafikstarten för de nya bussavtalen i Tyresö och Handen-Nynäshamn har stämningar, uppsagda avtal och rättsprocesser pågått in i det sista. Och det här är bara några axplock.

Det är uppenbart att den nya inriktning som SL fått under nuvarande vänsterstyre gör att man i högre utsträckning avfärdas från marknaden. Det är olyckligt, eftersom både resenärer och skattebetalare gynnas av att SL har ett grundmurat gott förtroende bland de operatörer som driver eller skulle vara intresserade av att driva länets kollektivtrafik.

Kristdemokraterna väljer att inte delta i beslutet i detta ärende.