Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Inköp och Upphandling

Handläggare
Peter Lundén
+46 70 786 1466
peter.lunden@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-12-03

Trafiknämnden
2020-12-15, punkt 5

Ärende
TN 2020-1390

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ändrad affärsinriktning för upphandling av busstrafik i avtalsområdena Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort

Ärendebeskrivning

Den pågående Covid-19 pandemin medför stora svårigheter att i nuläget förutse det framtida resandet i kollektivtrafiken. Detta medför ett behov av att förändra den tidigare av trafiknämnden beslutade affärsinriktningen för upphandling av busstrafiken i de aktuella avtalsområdena, specifikt med avseende på dess ersättningsmodell.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Beslut om affärsinriktning för trafikavtal avseende busstrafik respektive spårtrafik samt beslut om att inleda upphandling av aktuella områden och därtill beslut om inriktning för elektrifiering av busstrafiken (TN 2017-1727)
- Beslut om avbrytande av upphandling av busstrafik i Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort (TN 2018-1552)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Inköp och Upphandling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-12-03

Ärende
TN 2020-1390

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

1. Att godkänna att tidigare beslutad affärsinriktning för upphandlingen av busstrafik i avtalsområdena Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort, som en konsekvens av Covid 19-pandemin, anpassas på så sätt att ersättningsmodellen i erforderlig omfattning inriktas mot produktionsersättning, att ändamålsenliga incitament utformas och att andra parametrar såsom till exempel avtalstid ses över. Inriktningen bör vara att eftersträva en återgång till en ersättningsmodell med en VBP-komponent under avtalstiden.

2. Förvaltningschefen uppdras att i enlighet med detta tjänsteutlåtande angivna förutsättningar genomföra upphandling av busstrafik i Nacka/Värmdö (E36C) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37C), inklusive att fastställa slutgiltigt upphandlingsdokument.

3. Förvaltningschefen uppdras att återkomma till nämnden med förslag till tilldelningsbeslut för E36C och E37C.

4. Förvaltningschefen uppdras att återkomma till nämnden med förslag till beslut om återinförande av en VBP-komponent om och när ett sådant återinförande aktualiseras.

Förslag och motivering

Bakgrund

Trafiknämnden fattade den 19 februari 2019 beslut om att godkänna planeringsstudien för busstrafik och dess affärsinriktning för Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37). Den ersättningsmodell som anges i planeringsstudien består av en kombination av produktionsersättning (ersättning baserad på utförd produktion i form av utbudskilometer och utbudstimmar) och VBP-ersättning (ersättning som baseras på antalet verifierad betalande påstigande). Upphandling E36/E37 utformad i enlighet med planeringsstudien genomfördes, men avbröts i oktober 2020, se Beslut om avbrytande.

De nu gällande avtalen för Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort trädde i kraft 2011 och är – i jämförelse med de prisnivåer som kan förväntas i E36C/E37C – att betrakta som kostsamma. Detta faktum har talat emot att förlänga de nuvarande avtalen mer än nödvändigt. Istället har

trafikförvaltningen inlett en ny upphandling E36C/E37C och planerar att så snart som möjligt publicera upphandlingsdokument med erforderliga anpassningar utifrån rådande förutsättningar. Inför sådan publicering har överväganden gjorts kring bland annat ersättningsmodell, incitament och avtalstid. Sådana överväganden redovisas i detta ärende.

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningen har inför den nu avbrutna upphandlingen genomfört ett omfattande utredningsarbete avseende bland annat *ersättningsmodell*. Slutsatsen av det arbetet är att den modell som normalt sett anses bäst lämpad för busstrafik är en mixad modell med produktionsersättning och VBP-ersättning. Den slutsatsen har inte förändrats.

Trafikförvaltningen kan däremot konstatera att framtida eventuella effekter av Covid 19-pandemin på resandeutvecklingen innebär osäkerheter som i nuläget omöjliggör eller medför stora svårigheter att beräkna risker och anbud baserat på en affärsmodell som innehåller en väsentlig andel VBP-ersättning. Trafikförvaltningens bedömning är därför att ersättningsmodellen i E36C/E37C helt eller till övervägande del behöver bestå av produktionsersättning. En modell med produktionsersättning bedöms ha en större följsamhet i förhållande till trafikutövarens kostnadsbild och är därför mindre känslig för risker kopplat till framtida variationer i resandet. Modellen bedöms även bättre kunna hantera framtida behov av trafikutveckling. Sammanfattningsvis bedöms ovan angivna faktorer öka förutsättningarna för trafikförvaltningen att få in fler anbud i upphandlingen, att få jämförbara anbud som leder till ömsesidigt goda affärer för båda parter under avtalstiden samt genomföra upphandlingen med mindre risk för överprövning.

Av skäl som anges nedan, dvs. i huvudsak ekonomiska men också möjligheten till satsningar inom bussområdet, är det inte lämpligt med en kortare avtalstid. Istället avser trafikförvaltningen att verka för ett återinförande en VBP-komponent i det aktuella avtalen om och när ett sådant återinförande är möjligt och attraktivt för att skapa rätt drivkrafter.

Ett av syftena med VBP-ersättning har varit att skapa en drivkraft för trafikutövaren att aktivt arbeta med intäktssäkring. Om VBP-ersättning helt eller till större del utgår som ersättningskomponent bedömer trafikförvaltningen därför att ett alternativt *incitament* kopplat till intäktssäkring bör ingå i trafikaffären.

Planeringsstudien anger vidare att det behövs kompletterande incitament för att säkerställa rätt drivkrafter för att nå trafikaffärens totala målbild. Ett sådant målområde som tas upp i studien är andel nöjda resenärer. En effekt av Covid-19-pandemin är att trafikförvaltningen inte genomför några undersökningar av resenärernas upplevda kvalitet. Trafikförvaltningen utreder för närvarande frågan om när och i vilken form kundnöjdhetsmätningarna kan återupptas. Något beslut i denna fråga förväntas inte vara klart innan publicering av upphandlingsdokument i E36C/E37C. Upphandlingsdokumentet behöver därför i denna del sannolikt utformas med ett stort mått av flexibilitet avseende utformningen av incitament baserat på kundnöjdhet.

Den *målmodell* som anges i planeringsstudien bedöms huvudsakligen kunna bibehållas. Däremot kan vissa anpassningar avseende målformuleringen om resandeutveckling behöva göras.

Trafikförvaltningen har gjort beräkningar av den årliga kostnaden för avtalen och dragit slutsatsen att en längre avtalstid ger en lägre årlig kostnad än en kortare avtalstid, vilket i huvudsak beror på avskrivningstider för bussar. Det är därför motiverat att i de nu aktuella avtalen eftersträva en avtalstid på 10 år. Vad gäller Nacka/Värmdö har trafikförvaltningen gjort bedömningen att det är lämpligt att avtalet löper ut i samband med att den nya tunnelbanan till Nacka öppnar och att 8 år med en möjlig förlängning på upp till 2 år är en lämplig avvägning.

Med utgångspunkt i elbussutredningen gjordes bedömningen att en kravställning på 60 elbussar i Huddinge/Botkrka/Söderort är en lämplig nivå. Det har nu gått en tid sedan utredningen gjordes och trafikförvaltningen överväger därför att E36C/E37C kravställa ett högre antal elbussar i Huddinge/Botkyrka/Söderort och att ställa krav på ett visst antal elbussar i Nacka/Värmdö. En sådan satsning förutsätter en längre avtalstid enligt föregående stycke.

Ekonomiska konsekvenser
Med en väl avvägd ersättningsmodell och därtill ett antal incitament som driver mot de övergripande målen bör de ekonomiska konsekvenserna vara begränsade jämfört med affärsinriktningen i den avbrutna upphandlingen.

Som ovan nämnts är bedömningen att en de nu gällande avtalen för Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort är – i jämförelse med de

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Inköp och Upphandling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-12-03

Ärende
TN 2020-1390

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

prisnivåer som kan förväntas i E36C/E37C – kostsamma, varför att genomföra en upphandling som träder i kraft så snart möjligt är ekonomiskt fördelaktigt.

Riskbedömning
De ovan översiktligt beskrivna förändringarna av affärsinriktningen bedöms dels göra affärerna bättre beräkningsbara och följaktligen minska risken för att få in icke jämförbara anbud och därmed sammanhängande ekonomiska risker, dels leda till en ömsesidigt god affär under avtalstiden.

Konsekvenser för miljön
Beslutet bedöms inte få några konsekvenser för miljön.

Sociala konsekvenser
Beslutet bedöms inte få några sociala konsekvenser.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Sara Catoni
Chef Ledningsstaben

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-01-25

Ärende
TN 2017-1727

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Beslut om affärsinriktning för trafikavtal avseende busstrafik respektive spårtrafik samt beslut om att inleda upphandling av aktuella områden och därtill beslut om inriktning för elektrifiering av busstrafiken

Ärendebeskrivning

Ärendet ger en beskrivning av aktuella och framtida åtgärder för att bevara befintlig kapacitet och nytta och värna kollektivtrafikens roll i en växande Stockholmsregion. Dels genom att genomföra ett antal trafikupphandlingar inom buss och en trafikupphandling inom spår, dels genom att säkra tjänsteutvecklingen inom kollektivtrafiken med anpassade trafiklösningar och slutligen genom att redovisa möjligheten till elektrifiering av bussflottan.

Specifikt kring trafikaffärer
Nuvarande trafikavtal för busstrafiken i respektive Norrort (Täby, Vaxholm, Danderyd, Österåker, Vallentuna), Norrtälje, Nacka och Värmdö (NV) samt Huddinge, Botkyrka och Söderort (HBS) löper ut i april, juni och augusti 2021, vidare löper nuvarande trafikavtal för Roslagsbanan ut i april 2021. Samtliga av dessa behöver därför upphandlas på nytt.

Som separata TJUT med koppling till aktuellt ärende finns beslut om allmän trafikplikt för respektive aktuell trafikaffär. Trafikpliktsbeslut är en förutsättning för att kunna upphandla trafiken.

Koncept och förslag till inriktning för anropsstyrd trafik gällande aktuella busstrafikaffärer är under färdigställande och kommer adresseras mer djupgående i särskild ordning i separat ärende planerat till trafiknämndens möte mars 2019.

Specifikt kring elbussutredningen
Elbussutredningen beskriver möjligheter, nyttor, konsekvenser och risker med en övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län. I inriktningen ges förslag på hur en strategisk och stegvis elektrifiering kan ske av busstrafiken i linje med trafikförvaltningens övergripande mål. Hela länet har studerats med ett fördjupat fokus på Stockholms innerstad och Lidingö.

Gemensamt för samtliga beslutsförslag är att de ombesörjer att:

- Säkerställa resor för alla
- Säkerställa styrning av trafikförändringar
- Säkerställa styrning av ekonomin
- Säkerställa bra driftstarter
- Säkerställa innovation och utveckling

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 2019-01-22, TN 2017-1727.

1. Planeringsstudie Roslagsbanan (E34) TN 2017-1727:
    a. Rapport Planeringsstudie Roslagsbanan (E34)
    b. Bilaga Kostnadskalkyl Roslagsbanan E34 *(omfattas av sekretess enligt 19 kap 3§ första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och utsändes enbart till trafiknämndens ledamöter)*

2. Planeringsstudie Busstrafik (E35-E38) TN 2017-1727:
    a. Rapport Planeringsstudie Busstrafik (E35-E38)
    b. Bilaga Kostnadskalkyl busstrafik E35-E38 *(omfattas av sekretess enligt 19 kap 3§ första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och utsändes enbart till trafiknämndens ledamöter)*

3. Utredningsstudie Övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län TN 2017-1727
    a. Rapport Utredningsstudie Övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län (SL 2014-2911)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna planeringsstudie Roslagsbanan E34 och dess affärsinriktning

att uppdra åt förvaltningschefen att i enlighet med detta tjänsteutlåtande angivna förutsättningar inleda och genomföra upphandling av spårtrafik på Roslagsbanan (E34), inklusive att fastställa slutgiltiga upphandlingsdokument

att uppdra åt förvaltningschefen att återkomma till nämnden med förslag till tilldelningsbeslut för E34

att godkänna planeringsstudie busstrafik E35-E38 och dess affärsinriktning

att uppdra åt förvaltningschefen att i enlighet med detta tjänsteutlåtande angivna förutsättningar inleda och genomföra upphandling av busstrafik i Norrort (E35), Nacka och Värmdö (E36), Huddinge, Botkyrka och Söderort (E37) respektive Norrtälje (E38), inklusive att fastställa slutgiltiga upphandlingsdokument

att uppdra åt förvaltningschefen att återkomma till nämnden med förslag till tilldelningsbeslut för E35-E38

att godkänna utredningsstudie Övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län

att resultatet av utredningen ska ligga till grund för att öka andelen bussar med emissionsfri drift i kommande busstrafikupphandlingar i SL-trafiken

att riktlinjer och styrande dokument uppdateras med krav på anpassning till eldriven busstrafik

Förslag och motivering

Sammanfattning för trafikaffärer

Syftet med utredningarna är att utarbeta affärsprinciper inför de kommande upphandlingarna. Utredningarna utgör grundarbetet för att åstadkomma en

kostnadseffektiv och förvaltningsbar trafikverksamhet som svarar mot resenärernas behov genom affärer som med ett minimum av tilläggsavtal är attraktiva under hela avtalsperioden. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (TFP) utgör tillsammans med trafikförvaltningens strategiska karta de viktigaste styrande måldokumenten för trafikaffärerna ur ett långsiktigt perspektiv.
Planeringsstudierna för E34 respektive E35-E38 definierar affärsinriktningar som ligger till grund för framtagandet av kravställningen och definierandet av avtalsvillkoren i upphandlingsdokumentationen för de aktuella trafikaffärerna. Det innebär att framställningen i planeringsstudierapporterna är relativt detaljerad inom vissa områden, till exempel avseende kvantitativa målnivåer för trafikaffärerna. Vid framtagande av upphandlingsdokumenten ska dialog med de kvalificerade anbudsintressenterna hållas för att inhämta deras synpunkter och förbättringsförslag. Denna process kan leda till att trafikförvaltningen väljer att göra vissa justeringar, till exempel avseende målnivåer eller storlek och detaljutformning av vissa komponenter i affärsmodellen. Dessa eventuella justeringar av kravställningen och avtalsvillkoren kommer enbart att ske inom ramen för den beslutade affärsinriktningen, och justeringar sker enkom om de bedöms vara till ökad nytta utifrån ett helhetsperspektiv samt inom mandatet som kommer utifrån beslutet att genomföra upphandlingarna.

Dialog med arbetsmarknadens parter har genomförts under utredningsarbetet.

Spår
Nuvarande trafikavtal för Roslagsbanan löper ut i april 2021.
Trafikförvaltningen har med anledning därav genomfört en planeringsstudie (E34) som bygger vidare på den behovsanalys som slutfördes under 2018 och utgjorde informationsärende till trafiknämnden september 2018 (TN 2017-1727).

Buss
Nuvarande trafikavtal för busstrafiken i Norrort (Täby, Vaxholm, Danderyd, Österåker, Vallentuna) – E35, Norrtälje – E38, Nacka och Värmdö (NV) – E36 samt Huddinge, Botkyrka och Söderort (HBS) – E37 löper ut i april, juni respektive augusti 2021. Trafikförvaltningen har med anledning därav genomfört en planeringsstudie för dessa områden som bygger vidare på den behovsanalys som slutfördes under 2018 och utgjorde informationsärende till trafiknämnden september 2018 (TN 2017-1727).

Sammanfattning för elbussutredningen
Utredningen kan genom analyser av elbussteknik och dess effekter redovisa ett förslag på hur busstrafiken i länet successivt kan elektrifieras med helelektriska bussar med begränsade och acceptabla risker och kostnadsökningar. Förslaget innebär att nya investeringar i infrastruktur primärt allokeras till depåer och terminaler där bussar i framtiden kan ladda sina batterier. Inom ramen för varje trafikupphandling kan ytterligare behov av infrastruktur initieras utifrån mål och behov. Inriktningen innebär ett möjliggörande av fortsatt utnyttjande av tidigare gjorda investeringar i biogas och att endast förnybara drivmedel används i SL-trafiken även i framtiden. Syftet med övergång till eldrift är att bidra till bättre luftkvalitet, minskat buller, ökad energieffektivisering och en attraktiv och klimatneutral Stockholmsregion. Elbussar kan också bidra till att stärka varumärket SL.

Ställningstaganden
Planeringsstudierna har sammanfattningsvis resulterat i följande ställningstaganden:

Generellt kring trafikaffärerna:

- En målmodell bestående av två övergripande och sex stödjande mål har utvecklats, baserat på målen i trafikförsörjningsprogrammet.
    - De två övergripande målen avser kollektivtrafikens marknadsandel samt dess årliga kostnadsutveckling. De två målen betraktas som övergripande, då de representerar det som ytterst ska uppnås. Samtidigt behöver de balanseras mot varandra, eftersom marknadsandelar kräver insatser i form av ett bättre och större utbud av kollektivtrafik, vilket i sin tur påverkar kostnadsutvecklingen.

    - De stödjande målen representerar sex områden som är viktiga att målsätta, då prestationen inom dessa områden har en direkt inverkan på de övergripande målen. Dessa områden utgörs av trygga resenärer, nöjda resenärer, kvalitet på utförd trafikleverans, vidmakthållande av tillgångar, intäktssäkring(gäller buss) och hållbarhet.

- Kommande trafikaffärer utformas utifrån en vilja till och ambition att säkerställa gemensam utveckling i trepartssamverkan mellan trafikförvaltningen, trafikutövaren och kommun(er).

Specifikt för trafikaffär spår

- Roslagsbanan separeras från busstrafiken i nuvarande trafikområde Norrort för att utgöra en separat trafikaffär, då förväntade samordningsvinster inte befunnits föreligga.

- Trafikutövaren ska ansvara för planering av ersättningstrafik för spårtrafik. Den ekonomiska risken för planerad ersättningstrafik ska åligga trafikförvaltningen, medan risken för oplanerad ersättningstrafik ska åligga trafikutövaren när denna orsakat störningen.

- Ett ökat fokus läggs på värdebevarandet av trafikförvaltningens tillgångar, inkluderande fordon, bananläggningstillgångar samt fastighetsrelaterade anläggningstillgångar, exempelvis depåanläggningar, stationer, hållplatser, väderskydd samt paus- och rastlokaler. Ett sådant anslag ställer krav på trafikförvaltningens förutsättningar att förvalta tillgångar, inklusive en förvaltningsmodell och systemstöd inom respektive tillgångsslag.

- För att Roslagsbanan ska bidra maximalt till TFP-målen rörande marknadsandel och kostnadseffektivitet samt få en hög avkastning på de kapacitetshöjande investeringarna, är de viktigaste målen för E34 att säkerställa en hög kvalitet i trafikleveransen och vidmakthålla spårfordon och fastigheter. Genom att införa incitament på levererad trafik och upplevd kvalitet skapas indirekta drivkrafter som stödjer ett ökat resande vartefter trafikutbudet utökas. Det bör noteras att kommande upphandling av underhåll för BEST-infrastruktur (bana, el, signal, tele) behöver innehålla incitament baserade på faktisk kvalitet i trafikleveransen i E34.

- Produktionsersättningen kompletteras med specifika incitament som styr mot affärens mål, i synnerhet relaterade till upplevd kvalitet, levererad trafik (faktisk kvalitet) och vidmakthållande av anläggningar.

- Ersättningsformen ändras från VBP[1] till produktionsersättning.

[1] Verifierad Betalande Påstigande

- Avtalslängd för affären är satt till 12 år. Avtalslängden är vald med beaktande av i) andra avtalslängder för att undvika framtida anhopningar av upphandlingar, ii) trafikförvaltningens manöverutrymme för att kunna hantera Roslagsbanans förlängning till T-Centralen, samt iii) trafikutövarens utrymme för en period av drift utan större förändringar.

Specifikt om trafikaffär buss

- Busstrafiken ska i största möjliga utsträckning mata till spår där så tillämpligt. Huvudfokus är att säkerställa maximalt kapacitetsutnyttjande av gjorda investeringar i spårtrafik för att därigenom åstadkomma en hög kostnadseffektivitet.

- Busstrafiken i Norrort separeras från spårtrafiken på Roslagsbanan (RB), vilket är en skillnad jmf nuvarande trafikavtal[2].

- Basersättningen består av en kombination av produktionsersättning och VBP-ersättning vilket är att föredra i samtliga aktuella busstrafikaffärer.

- Respektive trafikaffärs avtalslängd är vald för att undvika att behöva hantera fyra bussupphandlingar samtidigt i framtiden. En alltför stor volym innebär en risk i förhållande till såväl trafikförvaltningens som marknadens förmåga och kapacitet att hantera alla tillhörande konsekvenser fullt ut.

Avtalsområde	Avtalstid
Norrort (E35)	nio (9) år
Norrtälje (E38)	nio (9) år
Nacka och Värmdö (E36)	tio (10) år
Huddinge, Botkyrka och Söderort (E37)	tio (10) år

Specifikt kring elbussar:

[2] E20 Block I – Roslagsbanan samt busstrafik i Norrort (Täby, Vaxholm, Åkersberga, Danderyd, Österåker och Vallentuna)

På uppdrag av trafiknämnden har trafikförvaltningen genomfört en utredning om övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län. Utredningen har pågått under 2017 och 2018 med deltagande från alla avdelningar inom trafikförvaltningen och i samverkan med Lidingö stad och Stockholm stad. En behovsanalys föregick utredningsstudien. Trafikförvaltningen har tidigare genomfört två pilotprojekt med laddhybrider och laddinfrastruktur. Under 2018 har fem elbussar införts i ordinarie drift i Norrtälje stadstrafik. I oktober 2018 började tre små autonoma elbussar gå i linjetrafik i Barkarbystaden. Där planeras också för ytterligare elbussar framöver. För första gången har det inom SL-trafiken handlats upp elbussar från avtalsstart. Dessa fem bussar har trafikstart sommaren 2019 i Sigtuna/Märsta. Eventuell kommande eldrift i fyra busstrafikavtal med trafikstart 2021 redovisas i ärendet för trafikaffärer E35-E38.

Den största nyttan med elbussar finns framför allt i tät stadsmiljö där buller och luftföroreningar ger skadliga hälsoeffekter. Därför har utredningen fokuserat på analyser av Stockholms innerstad och Lidingö. De analyserade teknikerna är depåladdning, tilläggsladdning och laddning under färd.
Potential att elektrifiera busstrafiken i alla länets elva trafikavtal har analyserats, likaså depåernas status och investeringsbehov. I dagsläget finns endast stadsbussar (Klass I) att handla upp som elbussar, vilket innebär att det är tätbebyggda områden som har störst potential att elektrifieras. Detta kan dock ändras framöver när tekniken utvecklas och mognar.
Med denna utredning tar trafikförvaltningen ytterligare ett steg mot busstrafik helt utan lokala utsläpp. Utredningen ger förutsättningar för att fatta strategiska beslut utifrån ett helhetsperspektiv. Utredningen visar hur busstrafiken påverkas vid olika teknikval och nivåer av elektrifiering. Scenarios med olika tekniker och nivåer av elektrifiering har arbetats fram för trafikavtalet innerstaden och Lidingö. Oavsett nivå av elektrifiering kommer ett införande av allt fler elbussar att ställa krav på trafikförvaltningen att ändra sitt interna arbetssätt vid till exempel upphandling och uppföljning av eldriven busstrafik. Ur ett klimatperspektiv blir eldriften strategiskt viktig eftersom biodrivmedel frigörs till andra sektorer i samhället som inte har lika goda förutsättningar för att elektrifieras. Under arbetets gång har fokus på klimatfrågan stärkts och analyser pekar på att en stor del av busstrafiken i Sverige bör vara elektrifierad år 2030 för att nationella klimatmål ska kunna nås.

Genomförande av upphandling – enbart trafikaffärer
De avtal som ingås till följd av upphandlingarna ska bidra till uppfyllelse av de mål som föreslås i planeringsstudien samt utformas i enlighet med i planeringsstudien föreslaget ramverk avseende affärsinriktning och kravställning.

Vid genomförandet av upphandlingarna ska upphandlingsstrategin baseras på välbeprövade arbetsmetoder och dokumentation, lärdomar från tidigare trafikupphandlingar samt anpassningar baserade på förändringar av den nya lagstiftningen och senaste överprövningspraxis.
För att främja en god konkurrens ska dialog med anbudsgivare hållas under upphandlingsprocessens olika faser och en tydligare kravställning arbetas fram. Fokus kommer också att ligga på interaktion med övriga intressenter, så som t.ex. intresseorganisationer och kommuner, för att skapa en bra grund för samarbete som avtalet förutsätter.

Upphandlingen beräknas genomföras enligt följande tidplan:

Spår

Aktivitet	*Tid*
Kvalificering av leverantörer	mars-april 2019
Framtagande av upphandlingsdokument inkl. dialog med kvalificerade anbudsgivare	april-september 2019
Anbudstid	september – november/december 2019
Anbudsprövning	november/december 2019 – mars 2020
Tilldelningsbeslut	mars/april 2020
Driftstart	april 2021

De formella förutsättningarna för upphandlingen utgörs av
- Beslut om allmän trafikplikt för aktuellt område TN 2018-1568
- Förhandsmeddelande i enlighet med artikel 7:2 i förordning nr:1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg avseende planerad upphandling av busstrafiken. Meddelandet publicerades i EU:s officiella tidning den 15 februari 2018.

Buss

Aktivitet	*Tid*

Kvalificering av leverantörer	mars-april 2019
Framtagande av upphandlingsdokument inkl. dialog med kvalificerade anbudsgivare	april-september 2019
Anbudstid	september 2019 – november och januari 2020
Anbudsprövning	november och januari 2020 – mars och juni 2020
Tilldelningsbeslut	mars-juni 2020
Driftstart	april/juni/augusti 2021

De formella förutsättningarna för upphandlingen utgörs av

- Beslut om allmän trafikplikt för aktuella områden (TN 2018-1569 t o m 1572).
- Förhandsmeddelande i enlighet med artikel 7:2 i förordning nr:1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg avseende planerad upphandling av busstrafiken. Meddelandet publicerades i EU:s officiella tidning den 15 februari (E35) respektive 6 mars (E36-E38) 2018.

Överväganden

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län (TFP) utgör tillsammans med trafikförvaltningens strategiska karta de viktigaste styrande måldokumenten för trafikaffärerna ur ett långsiktigt perspektiv. Utöver dessa finns det uttalade behov från den politiska ledningen inom SLL som samtliga studier och affärer ska tillse:

- Säkerställa resor för alla
- Säkerställa styrning av trafikförändringar
- Säkerställa styrning av ekonomin
- Säkerställa bra driftstarter
- Säkerställa innovation och utveckling

Specifikt kring trafikaffärer

Den övergripande inriktningen för trafikaffärerna är att säkerställa en hög kvalitet i trafikleveransen och vidmakthållandet av fordon och fastigheter, så att kollektivtrafiken fortsätter vara ett attraktivt resesätt. Leveranser av data med hög tillförlitlighet blir viktigt för att kunna följa upp trafikleveransen och utveckla förmågan att vidmakthålla fordon och fastigheter. Detta ska åstadkommas trots stora utmaningar framöver i form av en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen, introduktion av helt nya fordon, parallell användning och

senare utfasning av äldre fordon samt driftsättning av nya depåer med mera. En annan viktig del av affären är att möjliggöra utveckling och utökad digitalisering under hela avtalsperioden. Sammantaget kommer det att medföra krav på anbudsgivarnas förmåga att bedriva kollektivtrafik och samtidigt hantera komplexa förändringar.

Ersättningsmodellen är konstruerad för att skapa drivkrafter som bidrar till att målen med trafikaffären uppnås samt säkerställa att viktiga intressentbehov tillgodoses. Ersättningsmodellen består av följande komponenter:

- Basersättning som i grunden syftar till att ersätta trafikutövaren för utförda tjänster. Basersättningen skapar i sig olika drivkrafter beroende på hur den utformas. Basersättningen är tänkt att motsvara omkring 85-95 % av trafikutövarens kostnader för utförda tjänster vid en godkänd leveranskvalitet.
- Incitamentsbaserade ersättning med vilket avses en ersättning utöver basersättningen, som syftar till att förstärka önskvärda drivkrafter för måluppfyllnad. Incitamentsersättningen ska inte likställas med punktvis bonus eller vite. Den incitamentsutformning som är framtagen för trafikaffärerna består av en ersättning som varierar linjärt beroende på utfallet relativt ett visst mål, inom ett intervall definierat av ett lägsta respektive högsta värde för utfallet. Konstruktionen kan således innebära att den totala ersättningen blir lägre eller högre än en förväntad ersättning vid en prestation i mitten av målintervallet. Incitamentsersättningen är tänkt att motsvara omkring 5-15 % av trafikutövarens kostnader för utförda tjänster vid en godkänd leveranskvalitet.
- Bonus, vilket syftar till att premiera specifika beteenden kopplade till ett specifikt önskat resultat, till exempel en lyckad avtalsstart
- Viten, vilket syftar till att garantera en basnivå på kvaliteten i utförd leverans. Viten ska därmed inte ses som ett sätt att skapa drivkrafter för måluppfyllelse eller utveckling av prestationen över tid, utan syftar till att undvika en dålig prestation.
- Tillkommande ersättning för vissa tjänster som inte täcks av basersättningen, till exempel för att de är av tillfällig karaktär.
- Hyra för fordon och fastigheter.

Under planeringsstudien har förnyad dialog med marknaden förts genom ytterligare marknadsdialoger för att få synpunkter på affärens utformning och möjlighet att ta hänsyn till marknadens möjligheter. Även fortsatt fördjupad dialog med berörda kommuner har förts med syfte att säkerställa korrekta

underlag om områdets förutsättningar. Det har även förts en dialog med arbetstagarorganisationer gällande deras syn på trafikavtalsområdena.

Specifikt kring elbussar
Region Stockholm har enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet och landstingets miljöprogram ambitiösa mål om förnybara drivmedel, energieffektivisering och minskning av lokala emissioner (kväveoxid och partiklar). SL:s busstrafik använder idag enbart förnybara drivmedel. För att nå målen om energieffektivisering är övergång till eldrift ett bra alternativ eftersom elmotorn har ungefär tre gånger högre verkningsgrad än förbränningsmotorn. Dessutom nås nollutsläpp av lokala emissioner (undantaget tilläggsvärmaren som ofta drivs med biodiesel för att värma upp bussen invändigt). Elbussinförande medför dessutom betydligt lägre buller i stadstrafiken samt ger möjlighet att frigöra förnybara drivmedel till andra transportsektorer. Hybridteknik, sparsam körning och effektiv trafikplanering är ytterligare verktyg som bör användas för att nå miljömål.

På nationell nivå finns mål om att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta 2030. För att nå dit är det viktigt att rätt energikälla och drivmedel används till rätt behov. Det är av största vikt att el används överallt där så är möjligt för att minimera energianvändningen i alla sektorer, givet att elen kan produceras koldioxidneutralt.
EU arbetar med att främja rena och energieffektiva fordon vilket inkluderar mål för offentlig upphandling. Ett flertal städer inom Europa har kommit överens att endast handla upp elbussar från 2025. Bland dessa städer finns Barcelona, Köpenhamn, Heidelberg, London, Milano, Paris och Rom. Köpenhamn har mål om enbart emissionsfria bussar år 2025 och Paris ska elektrifiera 80 procent av bussflottan till år 2025. Flandersregionen och Amsterdam har satt mål att endast ha elbussar i stadstrafik år 2025, medan Oslo har samma mål till år 2028.
Idag saknas ett mål om nollemissionsfordon i busstrafiken i det regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Utredningen föreslår att detta införs för att underlätta kravbilden i kommande trafikupphandlingar. Utredningen föreslår också att resurser avsätts så att steg redan nu börjar tas för att anpassa befintlig och planerad infrastruktur, framför allt depåer och terminaler, så att investeringarna matchar med elbussar i kommande trafikstarter.
Utredningen visar att det finns potential att införa elbusstrafik i flera kommande trafikavtal. Depåladdning bör ses som ett första steg, men möjligheten att tilläggsladda bussar bör också övervägas. Denna strategi ger

möjlighet för fortsatt användning av biogas, och att invänta ytterligare teknikmognad och standardiseringsarbete av eldrift.

Rekommendationer kring elbuss:

- Utveckla målbilden för elektrifiering av ett elbussystem som inte kräver fler bussar än befintligt system, och som kan utvecklas i takt med att ytterligare kapacitet behövs
- Utveckla samverkan och medfinansiering med kommuner och andra aktörer
- Analysera möjligheterna till eldrift inför varje trafikupphandling och utveckla kravbilden för att ta hand om nya möjligheter och risker
- Verka för elektrifiering under pågående trafikavtalsperiod där gällande avtalsförutsättningar medger detta
- Bibehåll möjlighet till en kombination av förnybara drivmedel
- Förbered för eldrift vid ny- och ombyggnad av strategiskt viktiga anläggningar och säkerställ fortsatt centrala lägen och yta för dessa
- Anpassa trafikförvaltningens organisation, styrande dokument och riktlinjer för en stegvis elektrifiering av busstrafiken
- För kommande trafikupphandling för Stockholms innerstad och Lidingö rekommenderas i första hand laddning i depåer

Ekonomiska konsekvenser

Specifikt kring trafikaffärer

En bedömning av kostnaderna för det kommande avtalet är gjord och bilagd rapporten. Under upphandlingsfasen kommer kalkylen att vidareutvecklas och detaljeras ytterligare. Förkalkylen för den framtida trafikaffären utgör ett separat dokument och innehållet bedöms i sin helhet omfattas av sekretess enligt 19 kap 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Specifikt kring elbuss

Utredningens analyser och omvärldsbevakning visar att elbusstrafik ofta är dyrare än konventionell drift. Beroende på förutsättningarna i varje specifikt fall kan ett införande vara ekonomiskt motiverat, eller kostnadsneutralt, för trafikförvaltningen. En viktig faktor är att elbussar är idag betydligt dyrare i inköp än konventionella fordon, men har på sikt lägre driftkostnader. Tekniska lösningar som ger en effektiv trafikering har potential att ge god ekonomi. Lösningen måste optimeras ur ett systemperspektiv, och där har trafikutövare och väghållare viktiga roller tillsammans med trafikförvaltningen.

En övergång till eldrift kommer att belasta både trafikförvaltningens investeringsbudget och driftbudget beroende på hur ansvarsgränssnittet ser ut. Detta gränssnitt och tillhörande riskfördelning bör beslutas om i tidigt skede inför respektive busstrafikupphandling. En rekommendation är att marknadsdialogen bör utvecklas. I samband med upphandling föreslås att nollemissionsbussar kravställs där det är trafikalt lämpligt, i tydlig dialog med marknaden. När en trafikutövare ska lägga anbud ska möjligheten att ladda bussars batterier inom avtalsområdet vara tydligt.

Beslutet innebär att riktlinjer och styrande dokument uppdateras och därmed kraven på kommande investeringar. Detta medför att framtida utgifter för anpassning till eldriven busstrafik hanteras inom budgetramen för respektive investeringsobjekt.

Riskbedömning
Specifikt kring trafikaffärer
Trafikförvaltningen har genomfört en riskanalys och identifierat ett antal generella risker för alla trafikaffärer samt specifika risker per avtalsområde. De generella riskerna listas nedan, mer om dem finns att läsa i planeringsstudierna. Det är inte självklart att alla risker i praktiken får en negativ ekonomisk inverkan för trafikutövaren, utan en del risker kan även utgöra möjligheter. Speciellt som att trafikförvaltningen kommer att förvalta de risker som inte går att definiera klart nog till avtalet. Vidare minskas den ekonomiska inverkan av riskerna då ersättningsmodellen har utformats för att bejaka en gemensam och förutsägbar fördelning av riskerna.

<u>Generella riskområden som berörs är:</u>
Riskerna är indelade i nivåer nedan, de är dock övergripande alltjämt

<u>Risknivå mycket hög:</u>
- Stora infrastrukturprojekt. T.ex. Tunnelbanan till Nacka/Utbyggnaden av Roslagsbanan
- Framkomligheten på vägarna
- Depåkapacitet
- Terminalkapacitet
- SL:s tillgångar i form av fordon, specifikt X10p (nuvarande fordon på Roslagsbanan)

<u>Risknivå hög:</u>

- Nytt biljettsystem
- Utformningen av nya bostadsområden
- Politiska krav på specifika lösningar, t.ex. bränslemix
- SL:s infrastrukturella tillgångar t.ex. ökande ålder på nuvarande anläggningar
- Överprövning av upphandling

Risknivå mellan:

- Policyförändringar gällande bilar

Riskernas gemensamma nämnare är att trafikavtal spänner över nästan alla områden som SL-trafiken berör, detta innebär att riskerna i sig ställer krav på kontraktsparter såväl som alla intressenter. En stor del i hanteringen är att fortsatt utveckla uppföljningen av dessa parametrar genom bl.a. utökad automatiserad uppföljning. Vidare är framförallt samförstånd och samverkan nyckeln till en framgångsrik riskhantering, något som hanteras inom affärsmodellarbetet just för att resenärerna ska få en ännu bättre resa i framtiden.

Specifikt kring elbuss

Införande av ny teknologi i existerande miljöer innebär alltid osäkerhet och därmed risker i såväl teknik, projekt som organisation. Elektrifiering av busstrafiken i Stockholm innebär en förändring i risktagandet i jämförelse med dagens lösningar vilket behöver hanteras.

Kapacitetsbrist i elnätet bedöms efter dialog med elleverantörer inte vara någon större risk. Under driftskedet är sannolikheten hög för att längre elavbrott kan inträffa, vilket skulle medföra omfattande konsekvenser för den eldrivna busstrafikens funktion. Denna risk är på risknivå mycket hög. Åtgärder inkluderar etablerandet av alternativa sätt att ladda bussar, såsom andra depåer, energilager (gamla batterier) och mobil laddning. För att hantera långvariga strömavbrott eller evakueringsscenario behöver en plan utvecklas där biobränslebussar i länet kan nyttjas.

Osäkerhet i funktionen av batterier och laddutrustningar som inte är fullt beprövade innebär hög risknivå. Konsekvenser av detta kan bli att busstrafikens robusthet och attraktivitet påverkas negativt. Operatörerna kan överdimensionera batterier och laddutrustningar med fördyrningar som följd. Åtgärder inkluderar en noggrann analys av teknikutveckling, kravställning och utvärdering av operatörers lösningar. Även samverkan mellan trafikförvaltning,

kommuner och operatörer för att säkerställa en balanserad helhetslösning minskar riskerna för feldimensionerade lösningar.

En annan teknikkopplad risk med hög risknivå rör batteriers produktion och återvinning. Om de batterier som används i Stockholms busstrafik har stor social och/eller miljömässig påverkan, kommer den negativa publiciteten minska busstrafikens attraktivitet och i värsta fall leda till stopp i funktionen helt. Åtgärder inkluderar kravställning på spårbarhet i produktion och rutiner för återvinning vid kommande trafikupphandlingar.
För eldrift är den mest signifikanta risken kopplat till bristande samverkan mellan berörda parter när det gäller åtgärder i gaturum och linjedragningar. Utan samordning försvåras ett eventuellt införande av laddinfrastruktur. Ej samordnade vägbyggen och omdragningar kan leda till räckviddsproblem med negativa konsekvenser. Riskerna reduceras genom tidig samverkan mellan parterna (trafikförvaltning, kommuner och trafikutövare) i etablerandet av en gemensam målbild och noggrann planering av förändringar i infrastrukturen.

Den säkerhetsmässiga risken som ses vid införande av elbussladdning anses låg. Räddningstjänst och andra aktörer förbereder sig för en större introduktion av elfordon i Sverige. Det handlar framför allt om att utveckla sin kompetens kring tekniken ska hanteras, men även anpassning av utrustningar.

Utredningen förordar en stegvis övergång till eldriven busstrafik som är förknippad med relativt låga risker. En övergång till depåladdade bussar som ett första steg är ur ett riskperspektiv det som är lättast att genomföra och kräver minst förändringar i riktlinjer och interna processer. I takt med att såväl teknik som organisatorisk förmåga utvecklas, kan ytterligare steg mot elektrifiering tas.

Konsekvenser för miljön
Specifikt kring trafikaffärer
Vid upphandling av trafikavtal finns ett antal aspekter för vilka eventuella konsekvenser för miljön behöver analyseras och hanteras, konsekvenser som relaterar till fordon, verksamheten i depåer etc. Av SLL uppsatta och förväntade miljömål har beaktats i arbetet med planeringsstudien. Under upphandlingsfasen kommer detta område att konkretiseras ytterligare genom att krav definieras i upphandlingsdokumenten. För Roslagsbanan blir detta en kravställning som inom många områden faller åter på trafikförvaltningen då SL som ägare av infrastruktur och tillgångar (t.ex. fordon) tillhandahåller dessa till trafikutövaren som sedan förhyr dessa gör att kunna fullgöra uppdrag.

Specifikt kring elbuss:
Miljönyttorna med eldriven busstrafik är framförallt minskad energianvändning och lokalt lägre buller och utsläpp. Bussarna förutsätts drivas med förnybar el. En positiv klimateffekt är att biodrivmedel som används i busstrafiken blir tillgängliga för andra aktörer.
Bedömningen utifrån dagens teknikmognad och analysmetod är att energianvändningen i hela länet kan minska med cirka 19 procent vid en övergång till elbussar på de linjer som inte kräver klass II-bussar till 2030. Batteriproduktion och brytning av mineraler har miljökonsekvenser som måste hanteras. Utredningens förslag bygger på en utökad kravbild som rör batteriers produktion, spårbarhet, återvinning samt återanvändning. Sett till batteriproblematiken är det viktigt att inte överdimensionera batteristorleken.

Sociala konsekvenser
Specifikt kring trafikaffärer
Ett av målen med kollektivtrafiken är att den ska vara tillgänglig för alla. Stora insatser har gjorts de senaste åren för att tillgänglighetsanpassa trafiken. För kommande busstrafikavtal behöver dessa aspekter integreras som en del av kravbilden för att säkerställa vidare utveckling mot tillgänglig trafik. Bl.a. har tillgänglighetskrav arbetats in i den branschgemensamma standarden för utformning av bussar: Bus Nordic 2018, vilken utgör del av kravställning i kommande upphandling. Detta kommer att konkretiseras ytterligare i kommande upphandlingsfas.

I samband med arbetet med kravställning inför den kommande upphandlingen bör det säkerställas att hänsyn tas till krav i Riktlinjer för tillgänglighet och social hållbarhet. Synpunkter från genomförd dialog med samverkansrådet ska också beaktas.

En behövlighetsbedömning gällande behov av att ställa särskilda krav på arbetsrättsliga villkor avseende lön, semester och arbetstid i de aktuella upphandlingarna har, efter samråd med arbetsmarknadens parter, genomförts.

Upphandlingen ska även beakta frågor avseende övergång av verksamhet som medför skyldighet enligt lagen (1982:80) om anställningsskydd för trafikutövaren att överta den personal som hör till sådan verksamhet.

Upphandlande myndigheter/enheter har, i samband med kvalificering av anbudssökande, en skyldighet att acceptera en standardiserad form av egen försäkran som preliminärt bevis på att en leverantör får delta i upphandlingen. Detta kallas ESPD (European Single Procurement Document), och publiceras i samband med ansökningsinbjudan. Genom denna försäkran intygar leverantören att denne inte uppfyller någon uteslutningsgrund.

Specifikt kring elbuss
Elbusstrafik har lokalt positiva sociala konsekvenser. Ett område eller en gata med tysta och rena bussar blir mer attraktiv för människor. Genom att satsa på eldrift kombinerat med framkomlighet kan attraktiviteten i ett utsatt område öka, på samma sätt som vid en satsning på exempelvis ny spårväg. Eldrift är även positivt för bussförare som får en betydligt bättre arbetsmiljö. Det finns risker kopplade till batteriproduktion som bidrar till negativa sociala konsekvenser vid gruvbrytningen. Vid trafikupphandling bör krav på social hållbarhet ställas, exempelvis att mineraler i leverantörskedjorna ska vara spårbara.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Inköp och Upphandling

Handläggare
Peter Lundén
+46 70 786 1466
peter.lunden@sll.se

DELEGATIONSBESLUT
2020-10-05

Ärende
TN 2018-1552

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslut om avbrytande upphandling E36, E37

Ärendebeskrivning

Förslag till beslut om avbrytande av upphandling busstrafik i Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37), TN 2018-1552.

Trafikförvaltningen upphandlar nya avtal för busstrafik i ovan nämnda områden att ersätta befintliga avtal (E19 NV respektive E19 HBS) vid dess upphörande.

Beslutsunderlag

Beslut om affärsinriktning för trafikavtal avseende busstrafik respektive spårtrafik samt beslut om att inleda upphandling av aktuella områden och därtill beslut om inriktning för elektrifiering av busstrafiken, diarie nr TN 2017-1727

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslås besluta följande.

1. Upphandlingen busstrafik i Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37), TN 2018-1552, avbryts.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Inköp och Upphandling

DELEGATIONSBESLUT
2020-10-05

Ärende
TN 2018-1552

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Bakgrund

Trafikförvaltningen publicerade den 11 september 2019 upphandlingsdokument ("UD") i ovan nämnda upphandling. Sista anbudsdag avseende UD version 2.0 var den 10 februari 2020 varefter anbudsprövning ägde rum under våren 2020. Med anledning av att anbudsprövningen gav för handen att UD version 2.0 innehöll vissa förutsättningar som enligt trafikförvaltningens bedömning inte skulle resultera i ömsesidigt balanserade affärer och osäkerheten kring den pågående Covid-19-pandemin fann trafikförvaltningen det lämpligt att göra ett antal justeringar i UD. Trafikförvaltningen publicerade den 26 juni 2020 UD version 3.0 till samtliga kvalificerade anbudssökanden med sista anbudsdag den 25 oktober 2020.

Trafikförvaltningen har under anbudstiden för UD version 3.0 följt utvecklingen av Covid-19-pandemin och gjort en förnyad bedömning av hur pandemin påverkar förutsättningarna. Trafikförvaltningen har även under september 2020 erbjudit samtliga kvalificerade anbudssökande att framföra sin syn på påverkan av Covid-19-pandemin på upphandlingen och öka trafikförvaltningens förståelse för anbudssökandes förutsättningar i rådande läge.

Överväganden och motivering

En betydande del av ersättningen i de avtal som ingår i upphandlingen utgörs av ersättning baserat på verifierad betalande påstigande (VBP) innebärande att anbudsgivare behöver göra egna antaganden om framtida resandeutveckling. Trafikförvaltningen konstaterar att framtida eventuella effekter av Covid-19-pandemin på resandeutvecklingen innebär osäkerhet som medför svårigheter för anbudsgivare att lägga anbud i den aktuella upphandlingen.

Vidare att utmaningar kopplat till framkomlighet och trafikflöden omkring ombyggnationen av Slussen och utbyggnaden av tunnelbanan skapar osäkerhet kring trafiklösning för anbudsgivare. Den sedan tidigare kommunicerade förseningen av tunnelbanans utbyggnad till Nacka tillsammans med den förväntade befolkningstillväxten i Nacka och Värmdö kommer sannolikt att medföra behov av andra målpunkter än Slussen och därmed behov av en förändrad trafikering. Mot bakgrund av ovan angivna osäkerheter finns en uppenbar risk för att trafikförvaltningen inte får in jämförbara anbud i den aktuella upphandlingen.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Inköp och Upphandling

DELEGATIONSBESLUT
2020-10-05

Ärende
TN 2018-1552

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen konstaterar att ovan förändrade förutsättningar för aktuell upphandling medför att UD inte längre bedöms uppfylla de behov som upphandlingen var avsedd att uppfylla. UD bedöms inte leda till jämförbara anbud i upphandlingen eller resultera i ömsesidigt goda affärer. Mot bakgrund av ovan föreligger ett ändrat behov som innebär att upphandlingen behöver avbrytas.

Övrigt
Avbrytandebeslutet kommer meddelas med ett elektroniskt medel vilket innebär att en ansökan om överprövning av beslutet att avbryta upphandlingen ska inkomma till förvaltningsrätten innan tio (10) dagar har gått från det att avbrytandebeslutet har skickats.

Trafikförvaltningen tackar för visat intresse i upphandlingen. Innan en ny upphandling påbörjas avser trafikförvaltningen att närmare analysera vilka krav som vid en ny upphandling bör uppställas vid upphandling av busstrafik i Nacka/Värmdö respektive Huddinge/Botkyrka/Söderort. Trafikförvaltningen planerar att påbörja en sådan upphandling så snart möjligt.

Fredrik Cavalli-Björkman
Avdelningschef trafikavdelningen

Beslutas enligt ovanstående förslag

Stockholm den 2020-10-05

David Lagneholm
Förvaltningschef