Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Inköp och Upphandling

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

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-19

Trafiknämnden
2022-10-20, punkt 6

Ärende
TN 2022-0620

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Inrättande av dynamiskt inköpssystem för planerad ersättningstrafik

Ärendebeskrivning

Planerad ersättningstrafik beställs idag via befintliga trafikavtal, utan att konkurrensutsättas. Det leder till en relativt hög prisbild och bristande konkurrens. För att komma till bukt med det behöver den planerade ersättningstrafiken konkurrensutsättas. Flera alternativ har undersökts, bland annat ramavtal och inrättande av ett s.k. dynamiskt inköpssystem (DIS). Det finns många likheter mellan ramavtal och DIS, däremot är förfarandet i ett DIS mer flexibelt. Namnet till trots är det inte ett tekniskt system, utan ett förfarande inom upphandlingslagstiftningen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Trafiknämnden beslutar att inrätta ett dynamiskt inköpssystem (DIS) enligt lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF, för planerad ersättningstrafik med en giltighetstid om 15 år.

2. Trafiknämnden beslutar att delegera till förvaltningschefen att utan beloppsbegränsning besluta om erforderliga upphandlingar inom det

dynamiska inköpssystemet för planerad ersättningstrafik, inklusive att tilldela och teckna kontrakt.

Förslag och motivering

Bakgrund

Det har tidigare identifierats att planerad ersättningstrafik behöver en gemensam lösning inom trafikförvaltningen. Det har även framkommit revisionsrekommendationer att konkurrensutsätta planerad ersättningstrafik.

Det finns möjlighet att konkurrensutsätta i dagens och framtidens trafikavtal, vilket möjliggör en alternativ lösning till dagens sätt att hantera frågan.

Överväganden och motivering

Det är viktigt att få rådighet över den planerade ersättningstrafiken, då det har hög bärighet på vår ekonomi, mediala bild och kundnöjdhet. Genom att konkurrensutsätta den planerade ersättningstrafiken kan vi skapa bättre affärer och styra mot våra mål i varje enskild avstängning.

Det finns olika alternativ för att genomföra konkurrensutsättning. De främsta alternativen är ramavtal och DIS. Ett ramavtal fastslår villkoren för framtida avrop och kan ha en maximal avtalstid om åtta år inom LUF. Ett DIS liknar ramavtal, men det finns betydelsefulla skillnader.

DIS är mer flexibla än andra upphandlings- och avtalsformer. En viktig skillnad är att ramavtal är slutna system, där inga leverantörer kan tillkomma under avtalstiden, medan nya leverantörer kan ansöka om att delta i ett DIS under hela dess giltighetstid. Att nya leverantörer kan tillkomma under hela systemets giltighetstid ger bättre möjligheter att dra nytta av att nya leverantörer tillkommer på marknaden, än vid ramavtal. Det skapar möjligheter både för upphandlande myndigheter och för nystartade företag. Leverantörer som inte kommer med i det dynamiska inköpssystemet på första försöket utestängs inte från marknaden under viss tid. En leverantör som misslyckas med att uppfylla kraven kan ansöka på nytt, så snart leverantören uppfyller kvalificeringskraven. En skillnad är att det finns, till skillnad från ramavtal, inte någon lagreglerad längsta giltighetstid för DIS.

Inom ett DIS kan villkor förändras och uppdateras inför varje upphandling inom DISet, vilket skiljer sig från ett ramavtal som har fastslagna avtalsvillkor.

Beställningar av planerad ersättningstrafik har rutinkaraktär och är i det närmaste oundvikliga. De genomförs inför planerade avstängningar och i en omfattning som är rimlig i den aktuella situationen, dock kan ersättningstrafik med buss aldrig fullt ut ersätta den kapacitet som spårtrafiken har.

Vid avstängning av spårtrafik utgår ingen ersättning till trafikutövaren för den trafik som inte utförts. På så sätt finansieras ersättningstrafik via utebliven kostnad för ordinarie trafik.

Förvaltningschefen föreslås mot ovanstående bakgrund ges rätt att utan beloppsbegränsning besluta om erforderliga upphandlingar inom det dynamiska inköpssystemet för planerad ersättningstrafik, inklusive att tilldela och teckna kontrakt.

Ekonomiska konsekvenser
Inrättandet av ett DIS för planerad ersättningstrafik bedöms kunna ge betydande besparingar. Exempelvis har den totala kostnaden för planerad ersättningstrafik för pendeltågstrafiken under åren 2017 – 2021 uppgått till drygt 200 mnkr. För Roslagsbanans del uppgår kostnaden till ca 25 – 50 mnkr årligen. En konkurrensutsättning av trafiken bedöms kunna sänka kostnaden avsevärt.

Det finns inga kostnader kopplade till att inrätta ett DIS. Vid beställning av trafik behöver ett mindre avropsförfarande genomföras. Det genomförs med befintliga interna resurser. Avropet kan antas ta lite mer tid i anspråk än beställning via befintliga trafikavtal. De potentiella besparingarna bedöms dock vida överstiga merinsatsen.

Riskbedömning
Att inrätta ett DIS bedöms bidra till lägre kostnader kopplat till varje avstängning, vilket kan minska risken för att få in en för hög prisbild. Några negativa risker har inte identifierats.

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

Sociala konsekvenser
Beslutet bedöms inte få några sociala konsekvenser.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Inköp och Upphandling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-19

Ärende
TN 2022-0620

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

David Lagneholm
Förvaltningschef

Daniel Angermann
Tf chef Ledningsstaben