Moderaterna

FÖRSLAG TILL BESLUT
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)

Redan under våren 2024 kom 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 de två anbudspriserna som skiljer sig med 37 procent.

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

Via mediala uppgifter och förvaltningsrättens dokumentation kan nämndens ledamöter nu identifiera anbudsgivare X och Y, men inte den föreslagna Z.

Om SL menar att en anbudsgivare inte har varit en seriös deltagare i upphandlingen eftersom man ”prisat ut sig” så torde detta innebära att det enbart finns en anbudsgivare.

Uppgifterna ovan bör sättas i perspektiv. 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 tvingades besluta att avbryta den pågående upphandlingen.

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 gott förtroende bland de operatörer som driver eller skulle vara intresserade av att driva länets kollektivtrafik.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta följande:

1. Upphandling av busstrafiken i innerstaden och Lidingö (E46) avbryts utifrån de skäl som anges i denna skrivelse.

2. Förvaltningschefen uppdras att skyndsamt återkomma till trafiknämnden med ett reviderat upphandlingsunderlag som tagit hänsyn till de synpunkter som anges i denna skrivelse och som bidrar till att invånarna i Region Stockholm får ett utökat trafikutbud.