Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-10-06

Ärende
TN 2020-0825

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2020-11-24, punkt 14

Yttrande över motion 2020:22 av Anna Sehlin (V) m fl. om att driva kollektivtrafiken i egen regi

Ärendebeskrivning

I motionen föreslås utreda ett successivt övertagande av kollektivtrafiken med mål att driva kollektivtrafiken i egen regi.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 6 oktober 2020 samt

Motion 2020:22 av Anna Sehlin (V) m.fl. angående att driva kollektivtrafiken i egen regi, daterad 24 februari 2020.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Nämnden avger yttrande enligt förslag.

Förslag till yttrande

I nuvarande styrning av kollektivtrafiken inom region Stockholm finns uttalat genom budget och styrande dokument att det operativa utförandet med tillhörande tjänster ska upphandlas på konkurrensutsatt marknad. Det är en politisk fråga att avdöma huruvida kollektivtrafiken framgent fortsatt ska bedrivas som så eller om det finns skäl att utreda en eventuell övergång till egen

regi, vilket är motionärens förslag. Trafikförvaltningen har inte fått något sådant uppdrag att utreda eller förbereda sådan förändring.

Vad avser effektiviteten i respektive upphandlad kollektivtrafik eller genom egen regi finns tidigare genomförda utredningar och rapporter som adresserat frågan och kan vara värda att nämna. Nedan anges några av dessa.

Transportstyrelsen konstaterar i rapporten Transportmarknaden i siffror 2017 (Dnr TSG 2017-4166) att ”(…)den samlade kunskapen pekar i riktning mot att upphandling är mer kostnadseffektivt än att bedriva trafik i egen regi”.

Svensk kollektivtrafik bedömer, i rapporten *Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna*, att en övergång från att upphandla kollektivtrafik till att bedriva trafik i egen regi har låg potential vad gäller att minska kostnaderna eller effektivisera verksamheten.

Vidare konstateras i avhandlingen *Competition in Public Transport* (Vigren, A., KTH, 2017.) att ”Resultaten visar att kostnadseffektiviteten i upphandlade busskontrakt inte skiljer sig nämnvärt mellan svenska län och regioner, utom i mer tätbefolkade områden där effektiviteten är lägre. Betydligt lägre kostnadseffektivitet har påvisats också i områden där de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) kör trafiken i egen regi.”

I kontrast till ovan anförs som beslutsmotivering av Länstrafiken i Jämtlands län, i underlag om upphandling av stomtrafik i egen regi och upphandling av övrig trafik i form av ramavtal, följande kring kostnadsutvecklingen. ”Det går inte att veta vilket av alternativen som kommer att få lägst kostnadsutveckling. Båda alternativen kan både bli dyrare och billigare. Främst beror det på vad ett eventuellt anbud ska kosta i alternativ 2. Innan man upphandlar har man ingen aning om vilken förändring av priset det blir. Hittills i samtliga upphandlingar som Länstrafiken gjort för all trafik utom tätortstrafiken i Östersund har kostnaderna stigit med minst 10%. Man kan förmoda att en upphandling skulle innebära minst den kostnadsökningen.” Sistnämnt står i kontrast till erfarenheterna i region Stockholms upphandlingar av trafikdrift. Dessa upphandlingar tenderar sänka kostnaderna jämfört med föregående avtal. En delförklaring till olika erfarenheter i detta torde vara att de lokala marknaderna är väsentligt olika samt att upphandlingarnas utformning och omfattning skiljer sig åt i Stockholm jämfört med Jämtland. Även andra regioner som bedriver

kollektivtrafik i egen regi skiljer sig åt jämfört Stockholm i bland annat vad avser nämnda förutsättningar.

I underlaget för Länstrafiken Jämtlands överväganden år 2016 anges som tungt skäl som motiverar beslutet att övergå till egen regi att den lokala leverantörsmarknaden inte fungerar, det saknas helt enkelt konkurrens. Här skiljer sig situationen mot Stockholm som normalt sett kan uppnå en acceptabel till god konkurrens vad avser upphandling av trafikavtal inte minst inom buss- och spårtrafiken.

När det gäller andra faktorer som kan väga in vid beslut om egen regi bör det rimligen bli kortare beslutsvägar samt att den ekonomiska kontrollen och styrningen förenklas om allt samlas i samma organisation. Det innebär inte nödvändigtvis att resultatet blir bättre då kraven och behoven förändras när en ny organisation, arbetssätt med mera behöver byggas upp. Beroende på omfattningen av en övergång till egen regi kan det bli en mycket komplex och svårstyrd organisation. Därtill försvinner den fria konkurrensen mellan bolag, vilket potentiellt kan ha en negativ inverkan på effektiviteten och omställningstrycket över tid.

Sammanfattningsvis är bilden blandad vad avser påvisade för- och nackdelar med egen regi jämfört upphandling i konkurrens. En utmaning ligger i möjligheten att driva två helt identiska upplägg där endast driftformen skiljer samt att i så fall kunna följa dessa över tillräckligt lång tid. Det förefaller dock finnas mer som talar för att upphandla snarare än bedriva i egen regi särskilt om syftet är kostnadseffektivitet och på en lokal marknad likt Stockholm. Dock förutsätts då att det finns en tillräcklig konkurrens mellan bolag, att kontrakten är väl utformade samt organisation och arbetssätt för kontroll och uppföljning under avtalstiden är ändamålsenlig, affärsmässig och proaktiv.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Region Stockholm

1 (2)

Region Stockholm
2020-02-24

Ankom
Region Stockholm
2020 -03- 24
Dnr RS 2020-0325

2020:22

Motion av Anna Sehlin (V) m fl. om att driva kollektivtrafiken i egen regi

Vänsterpartiets vision är en väl fungerande kollektivtrafik i Region Stockholm. Idag är all kollektivtrafik i Region Stockholm upphandlad. Trafikförvaltningen är en beställarorganisation som upphandlar och följer upp upphandlad trafik och trafiknämnden en beställarnämnd. Ansvaret för kollektivtrafiken är splittrat mellan de upphandlade företagen och deras avtalsområden. Det uppsplittrade ansvaret gynnar inte kollektivtrafiken som helhet menar vi utan leder till stuprör och en stor administrativ överbyggnad. Varje liten del av kollektivtrafiken, från hållplatsskötsel, till resenärsinformation, till städning av tunnelbanevagnar till kontroll av resenärernas biljetter bör enligt oss vara en helhet. Idag har varje utförande företag ansvar för en liten del, allt ska preciseras i kontrakt vilket skapar mycket administration och utgör grogrund för tvister i avtalsuppföljning.

Vi är även fundersamma över det eventuella "mervärde" som upphandlande operatörerna tillför vår kollektivtrafik. Spårtrafikoperatörerna får ett färdigdukat bord i och med de inte behöver investera i infrastruktur eller fordon som ägs av regionen. Deras främsta konkurrensmedel är pressade arbetsvillkor. För oss är det oklart hur dessa internationella bolag faktiskt gynnar vårt trafiksystem. Avtalsområdena är också oftast så pass stora att det inte gynnar lokala, små aktörer.

Precis som det finns begränsade resurser på vår planet finns begränsade resurser även i Region Stockholm. Det är många viktiga verksamheter som ska dela på personalresurser, ekonomiska resurser och materiella resurser. Vi vill att Skatte- och biljettintäkterna oavkortat ska användas till att skapa den bästa och mest klimatvänliga och tillgängliga kollektivtrafiken. Idag går skattepengar till de upphandlade företagens vinster, ledning och administration. Upphandlingar, överklaganden och kontrollsystem kostar mycket pengar. De kostnaderna skulle försvinna om all kollektivtrafik drivs i egen regi. Om trafikförvaltningen fick uppdrag att driva trafiken i egen regi skulle kompetens och erfarenhet finnas hos anställd personal på trafikförvaltningen, inte hos de upphandlade företagen.

Personalen är den viktigaste tillgången och organisationen ska präglas av tillit till de anställdas kompetens. Personalen i kollektivtrafiken ska ha bra arbetsvillkor och arbetsmiljö. Dagens återkommande upphandlingar skapar osäkra anställningar och pressade arbetsvillkor vilket går ut över kvalitén på trafiken. De kräver en administrativ överbyggnad både hos trafikförvaltningen och hos det upphandlade företaget. För oss är det onödigt att skapa två parallella

administrativa enheter för att hantera ett avtalsområde. Vi ser det som onödiga utgifter.

Vårt mål att driva kollektivtrafiken utan vinstintressen i egen regi. Målet ska vara att skapa bästa möjliga kollektivtrafik. Genom att skapa en bättre och mer attraktiv kollektivtrafik – för resenärer och anställda - kan vi få fler att ställa bilen vilket gynnar klimat och miljö. Att öka andelarna som reser med kollektivtrafiken och färre med egen bil är det största Region Stockholm kan göra för klimatet.

Med anledning av ovanstående föreslår jag regionfullmäktige besluta följande:

att utreda ett successivt övertagande av kollektivtrafiken med mål att driva kollektivtrafiken i egen regi

Anna Sehlin (V)

Bengt Larsson (V)

Jonas Lindberg (V)

Thomas Magnusson (V)

Maria Mustonen (V)

Staffan Norberg (V)

Marit Normasdotter (V)

Mehdi Oguzsoy (V)

Lisa Rasmussen (V)

Catarina Wahlgren (V)