FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

TN 2021-0142

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 13

Beslut om affärsinriktning samt att inleda upphandling av trafikavtal E43

Socialdemokraterna har ett antal funderingar kopplat till att alla dessa banor slås ihop. Det försvårar för vissa aktörer att lämna anbud men underlättar för andra aktörer, främst från andra länder. Vi ser inte att vi får svar på alla frågor vi har kring detta i ärendet som det är skrivet idag. Vi vill ha en redovisning av konsekvenserna för marknaden av upplägget.

Därutöver är vi förskräckta över uppgifterna vi får del av att arbetstagarorganisationen inte har fått vara delaktiga i processen. I vanliga fall brukar förvaltningen och facket ha en dialog inför beslut. Detta är viktigt för kvaliteten på våra upphandlingar. De fackliga organisationerna kan nyansera och ge fler perspektiv på hur verksamheten ser ut vilket ger SL en mer korrekt bild.

Mot bakgrund av dessa två ovan beskrivna aspekter anser vi socialdemokrater att ärendet behöver återremitteras.

Om vår återremiss faller har vi socialdemokrater ett antal krav på hur upphandlingen genomförs då detta blir en väldigt stor och viktig upphandling för kollektivtrafiken under lång tid framöver.

Socialdemokraterna har återkommande under mandatperioden kritiserat den långtgående delegationen i upphandlingsärenden då vi anser att det är trafiknämnden som bör fatta beslut om upphandlingsdokumentation i viktiga ärenden. Det är ett demokratiskt problem när stora beslut fattas på delegation.

Det är enligt reglementet för trafiknämnden inte tillåtet för den Regionala kollektivtrafikmyndigheten att bedriva trafik i egen regi. I reglementet för trafiknämnden står det att nämndens uppdrag enbart är att ”besluta om allmän trafikplikt, upphandla och ingå avtal om allmän trafik hänförliga till kollektivtrafik på land och vatten.”

Vi socialdemokrater anser att det här är olyckligt. Det finns flera skäl till att vi anser att det är viktigt att förvaltningen regelmässigt räknar på och lägger egen-regi anbud. För det första; Vi har inga möjligheter att jämföra de anbud som kommer in på våra upphandlingar mot egen-regi drift och därigenom kvalitetsgranska de externa anbuden samt säkerställa att vi använder skattepengar så effektivt som möjligt. För oss socialdemokrater kommer driftsform i andra hand och omtanke om skattebetalarnas pengar kommer i första hand. Men om vi inte ens räknar på egen-regi anbud så vet vi inte vad som är kostnadseffektivast. Det är inte att ta ansvar för skattebetalarnas pengar.

Personalen är de som ser till att kollektivtrafiken i Stockholms län rullar. När upphandlingar genomförs innebär det alltid ett orosmoment för personalen, kommer verksamhetsövergång genomföras? Kommer den nya arbetsgivaren vara bra? Kommer arbetet att förändras? För att säkerställa att anbudsgivare inte kan dra ner på personalens arbetsmiljö för att vinna upphandlingar måste krav på goda arbetsvillkor ställas i upphandlingen.

Politiken har ett ansvar. Vi måste ställa krav på villkor i nivå med kollektivavtal. Utöver krav i nivåer med gällande upphandlingslagar anser vi att det i riskfyllda arbeten ska ställas krav på försäkringar i nivå med FORA-paket, däribland inkluderas arbetsskada, pension, föräldraförsäkring, uppsägning, dödsfall, olycksfall och sjukdom. Detta (samt krav i nivå med kollektivavtal) behöver också gälla eventuella underentreprenörer. Vi socialdemokrater vill även begränsa antalet underentreprenörsled då uppföljning och kontroll blir lidande ju fler led det finns. Som huvuentreprenör har du ansvar hela vägen.
Krav på verksamhetsövergång ställs i vanliga fall i avtalen med de nya entreprenörerna men för att förtydliga regionens ståndpunkt och minska personalens oro bör dessa krav framgå redan från början i upphandlingsdokumentationen.

Säkerhetsaspekten kopplat till upphandlingar av viktiga samhällskritisk infrastruktur kan inte underskattas. I och med ny lagstiftning ställs det tydliga krav på oss som Regional kollektivtrafikmyndighet. Detta blir aktuellt när andra länders stater äger hela eller delar av många av de bolag som lägger anbud på vår trafik. Att ha ett kvalitetssäkrat säkerhetsarbete blir mycket viktigt i denna affär då den i och med hopslagningen blir väldigt stor.

För att samtliga dessa krav ska få effekt måste de ställas redan i upphandlingsdokumentationen. Då vet samtliga anbudsgivare vad som förväntas och kan räkna på sina anbud utifrån det. Kraven måste självklart även gälla underentreprenörer. Vår uppförandekod öppnar även upp för

möjligheten att ställa tydligare krav på sociala villkor vid upphandling detta bör vi utnyttja. Även Upphandlingsmyndigheten bestämmelser om arbetsrättsliga villkor ger stöd i detta.

Det är dags för att dessa delar tydligare inarbetas i Region Stockholms upphandlingsarbete. Personalens arbetsmiljö och arbetsvillkor är livsviktiga och ingenting som vi kan riskera att slumpa bort.

Trafiknämnden föreslås besluta i första hand:

att ärendet återremitteras för att en redovisning av konsekvenserna på marknaden av upplägget med att slå ihop alla trafikområden återrapporteras till nämnden. Samt att de dialogerna med arbetstagarorganisationerna som sker inför förslag till beslut enligt praxis genomförs innan ärendet återkommer till nämnden.

Trafiknämnden föreslås besluta i andra hand på punkterna ett och två:

1. Trafiknämnden godkänner affärsinriktningen för upphandlingen av trafik på de fyra spårvägarna och Saltsjöbanan (E43) i enlighet med detta tjänsteutlåtande med konsekvensändringar av det ovan anförda samt bilaga 1.
2. Förvaltningschefen uppdras att i enlighet med i detta tjänsteutlåtande angivna förutsättningar inleda och genomföra upphandlingen av E43, men återkomma till trafiknämnden för att fastställa slutgiltig upphandlingsdokumentation.

Trafiknämnden föreslås därutöver besluta om följande tillägg:

att förvaltningschefen uppdras att räkna på och lägga egen-regi anbud på E43 i enlighet med ovan anförda.