Region Stockholm

Vänsterpartiet 2026-11-17 RS 2026-1101
Interpellation
2026:47

Interpellation av Anna Sehlin (V) om apptaxibolaget Bolt som vunnit 22 av 32 områden i upphandlingen om Färdtjänst

Den 23 oktober beslutade färdtjänstutskottet att tilldela åtta företag ramavtal för färdtjänsttaxi. Upphandlingen E54 omfattar färdtjänstresor, sjukresor och tjänsteresor med taxi, huvudsakligen inom Stockholms län. Beslutet innebär att tre leverantörer har tilldelats ramavtal inom vart och ett av de 32 geografiska områden som ingår i upphandlingen[1]. Som alltid i upphandlingar rörande trafik är företagen som deltar anonymiserade för nämndens/utskottets ledamöter, först efter beslut om tilldelning får ledamöterna namnen på de aktuella företagen. Trots att mötet med Färdtjänstutskottet var digitalt gick det som ett sus genom rummet när det stod klart att apptaxibolaget Bolt tilldelats 22 av 32 områden. Bolt har i konkurrens vunnit över stora bolag som Taxi Stockholm, Samtrans och Cabonline men även mindre lokala bolag som Södertälje Taxi, Roslagens taxi, Haninge & Nynäshamn Taxi. Baserat på tilldelningen, innebär detta att drygt 2,5 miljarder kronor av avtalets värde på 7 miljarder kronor kommer betalas ut till Bolt.

Bolts affärsidé bygger på att fungera som en ren teknik- och beställningsplattform, inte som ett traditionellt taxiföretag. Moderbolaget och avtalsparten Bolt Support Sweden AB äger inga fordon, anställer inga förare och innehar inte ens något eget taxitrafiktillstånd. Trafiken utförs i stället genom att uppdrag förmedlas vidare i en lång kedja till externa underleverantörer: från åkerier till enskilda förare. Detta skiljer sig fundamentalt från traditionella beställningscentraler som exempelvis Taxi Stockholm. Även om Taxi Stockholm historiskt bygger på anslutna åkare sker det inom en väletablerad föreningsmodell med kollektivavtal, fast anslutna fordon, gemensam fordonsstandard, obligatorisk utbildning och en integrerad driftkontroll med ett tydligt arbetsgivaransvar. Hos Bolt bygger modellen istället på att bolaget klipper bort alla fasta omkostnader för fordon och personal, medan hela den ekonomiska och operativa risken, från drivmedelskostnader till arbetsmiljöansvar, vältras över på underleverantörer och gig-arbetare i botten av kedjan.

Vänsterpartiet begärde omgående ut upphandlingsdokumentationen från Trafikförvaltningen för att granska hur Bolt kunde ha ett mer konkurrenskraftigt anbud jämfört med de andra bolagen. Vi ville även se vilka arbetsrättsliga krav som ställts i upphandlingen. Vi fick ut dokumentationen men till 99 procents svärtad med motiveringen att det rörde affärshemligheter. Vi skickade en formell skrivelse där vi ifrågasatte maskeringen. Vi argumenterade för att det raka skaderekvisitet (31 kap. 16 § OSL) tillämpats felaktigt, att redovisning av kravuppfyllnad och arbetsrättsliga villkor inte utgör företagshemligheter, samt att den nästan totala maskningen bryter mot proportionalitetsprincipen i tryckfrihetsförordningen. Trafikförvaltningen svarade med ett avslag.

[1] Beslut om nya avtal för färdtjänsttaxi i Stockholms län - Nyheter - Region Stockholm

Region Stockholm

Färdtjänst är en oerhört viktig tjänst som komplement för den resenär som inte kan resa med den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänstresan ska vara trygg, pålitlig, ha ett dörr-till-dörr-perspektiv. Förare ska bemöta resenärerna utifrån deras behov. Det är ett stort ansvar som förare att köra all sorts kollektivtrafik men inom färdtjänsten finns särskilt stort behov av bra bemötande, förståelse för särskilda behov, tidsmarginaler innan nästa körning och hög servicenivå. Hur förare som beskrivs som livegna, med minilöner, utan chefer och arbete under slavliknande förhållanden ska kunna leverera en trygg färdtjänstresa är för närvarande höljt i dunkel – eftersom alla underlag som visar hur Bolt kunnat vinna i 22 av 32 områden är belagda med sekretess.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga ansvarigt regionråd:

1. Hur ser du på riskerna när apptaxibolag som Bolt ska köra det sköraste resenärerna?
2. Är du trygg med att upphandlingen E54 av färdtjänst gått riktigt till?
3. Är det rimligt att Trafikförvaltningen inte lämnar ut uppgifter om upphandlingen efter tilldelning till politiken som varit med och fattat beslutet?
4. Kommer du med anledning av upphandlingen av färdtjänstresor E54 ta några initiativ för att förändra, förbättra, förnya sättet som Trafikförvaltningen upphandlar?
5. Kommer du verka för att återta den långtgående delegationen kring upphandling till Trafikförvaltningens förvaltningschef rörande upphandling så att Trafiknämndens och Färdtjänstutskottets och Sjötrafikutskottets ledamöter får samma information och insyn kring upphandlingsdokumentation som till exempel ledamöter i Hälso- och sjukvårdsnämnden och regionstyrelsen har?
6. Anser du att det är rimligt och rättssäkert att vinnande leverantörer i Färdtjänsttaxi E54 själva utformar, undervisar och examinerar sina förare utan krav på oberoende tredjepartscertifiering eller extern kontroll från regionen?
7. Trafikförvaltningen anger i sitt tjänsteutlåtande att uppföljningen av arbetsrättsliga villkor ”förutsätter att erforderliga resurser finns tillgängliga”. Hur stora personella och finansiella resurser har avsatts årligen för att genomföra oannonserade gatuinspektioner och fysiska revisioner av underåkeriernas faktiska löneutbetalningar?

Anna Sehlin, Vänsterpartiet