Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-09-21

Ärende
TN 2020-1207

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 16 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2020-10-19, punkt 12

Svar på skrivelse angående krav och incitament kring stationsbemanning i tunnelbaneupphandlingen (E40)

Ärendebeskrivning

Skrivelsen tar sin utgångspunkt i trafikoperatörernas arbetsmiljöansvar inom ramen för gällande avtal och förutsättningarna för att säkerställa kravställda funktioner i stationsmiljön.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelsen *”Angående krav och incitament kring stationsbemanning i tunnelbaneupphandlingen (E40)”* daterad 2020-08-25 från Vänsterpartiet.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

I skrivelsen lyfts problematik kopplat till stationspersonalens möjligheter inom pendeltågsverksamheten att gå på toaletten och de vitesförelägganden som ett

avsteg från befintliga krav innebär. Med bakgrund i detta lyfts fyra frågeställningar kopplat till nuvarande kravställning och uppföljning i pendeltågsavtalet samt kring utgångspunkten för kommande kravställning i nytt tunnelbaneavtal (E40).

Nedan följer trafikförvaltningens svar på skrivelsens frågeställningar:

1. *Hur är kravställningen formulerad kring bemanningen av pendeltågsstationerna?*

   E24-avtalet Pendeltågsverksamheten i Stockholmsregionen är ett funktionsavtal i vilket funktionen specificeras och där trafikutövaren har frihet att avgöra hur kravställd funktion lämpligast och mest effektivt säkerställs.

   Enligt Bilaga 4A Försäljning, kundservice och intäktssäkring anges följande krav avseende bemanning:

   4 Bemanning
   4.1 Trafikutövaren ska alltid bemanna spärrlinjen. Trafikutövarens personal ska alltid vara synlig vid spärrlinjen. Trafikutövarens personal tillåts endast lämna spärrlinjen i händelse av sjukdomsfall, akut ledsagning eller vid händelse som riskerar att orsaka personskada.

   4.2 Särskilda bestämmelser för vissa stationer
   På stationer med fysisk spärrlinje som har relativt små resenärsflöden tillåts trafikutövarens personal lämna spärrlinjen under en kortare tid. Med kortare tid menas exempelvis avvikelse för toalettbesök el dyl. och inte schemalagda raster.

2. *Vad har uppföljningen av ovanstående kravställning gett för resultat?*

   Uppföljningen som görs genom egenrapportering av trafikutövaren och som kan kompletteras med stickprov har bibehållit en hög servicenivå, trygghet och säkerhet för resenärerna i SL-trafiken. För SL har uppföljningen bibehållit en hög intäktssäkring under avtalsperioden.

3. *Hur formuleras kravställningen kring bemanningen av tunnelbanestationerna i upphandlingen av tunnelbanan, (E40)?*
   Kravställningen inom ramen för kommande tunnelbaneupphandling är ännu ej fastställd. Inriktningen är dock även framåt en funktionell kravställning som säkerställer erforderlig bemanning för att bibehålla hög servicenivå, trygghet och säkerhet för resenären samt hög intäktssäkring.

4. *Kommer förvaltningen ta med sig erfarenheterna av kravställning kring stationsbemanning i pendeltågsavtalet när kravställningen för (E40) utformas?*

   Inom ramen för trafikaffärsprocessen ingår som central komponent att utvärdera och inhämta erfarenheter från befintliga trafikavtal inför utvecklingen av kommande avtal. Detta gäller således även vid framtagande av kommande tunnelbaneavtal (E40) inkl. kravställda funktioner i stationsmiljön.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-08-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående krav och incitament kring stationsbemanning i tunnelbaneupphandlingen (E40)

Då arbetsmiljöansvaret åligger operatören är det av yttersta vikt att trafikförvaltningen vid upphandlingar utformar relevant kravställning och incitament, samt uppföljning som säkerställer att operatören har möjlighet att ta sitt ansvar och gör det.

I det rådande pendeltågsavtalet med MTR har det visat sig att personalens möjligheter att gå på toaletten har varit problematisk då MTR drabbas av höga vitesbelopp när stationen/spärren är obemannad. Nu finns en oro för att det kommer bli samma sak i tunnelbanan.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande frågor:

1. Hur är kravställningen formulerad kring bemanningen av pendeltågsstationerna?
2. Vad har uppföljningen av ovanstående kravställning gett för resultat?
3. Hur formuleras kravställningen kring bemanningen av tunnelbanestationerna i upphandlingen av tunnelbanan, (E40)?
4. Kommer förvaltningen ta med sig erfarenheterna av kravställning kring stationsbemanning i pendeltågsavtalet när kravställningen för (E40) utformas?