Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2019-02-19

TN 2017-1727

Trafiknämnden
Ärende 7

VÄNSTERPARTIET

Beslut om affärsinriktning för trafikavtal avseende busstrafik respektive spårtrafik samt beslut om att inleda upphandling av aktuella områden och därtill beslut om inriktning för elektrifiering av busstrafiken

Vi i Vänsterpartiet tackar förvaltningen för den gedigna utredningen ”Övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län”. Det är positivt att det tas ett helhetsgrepp om olika möjligheter till elektrifiering av bussarna för att öka energieffektiviteten rejält och minska klimatgasutsläppen samt bättra på närmiljön i form av mindre buller och obefintliga emissioner. Nu måste vi se till att elektrifieringen snarast påbörjas och genomförs.

Det är positivt att utredningen lyfter fram laddning under färd, In Motion Charging (IMC), vilket i princip innebär laddning under tråd. Fördelen med IMC är att det är en välbeprövad och välfungerande teknik som redan finns i drift på många håll i t.ex. Frankrike och Tyskland, och helt nya IMC-linjer introduceras nu bland annat i Prag och Verona. Depåladdade bussar kräver tunga och utrymmeskrävande batterier, som därmed påverkar bussens passagerarkapacitet negativt, och laddtiden begränsar möjlig trafiktid. Det är därför inte rimligt att tänka sig att en depåladdad elbuss skulle kunna ersätta en förbränningsmotorbuss. All erfarenhet visar ett det krävs fler batteribussar än förbränningsmotorbussar för att utföra samma trafik. Batteritillverkningen i sig är dessutom mycket energikrävande och ger stora koldioxidutsläpp samt är beroende av jordartsmetaller med begränsad tillgång och problematiska framtagningsmetoder. Att spekulera i och invänta en snabb utveckling av batteritekniken för att satsa på elbussar vore olyckligt. Med IMC kan man välja mindre och lättare batterier som därmed inte begränsar fordonets vikt och innerutrymme i jämförelse med en vanlig buss med förbränningsmotor. Därmed passar IMC-tekniken ypperligt på de tyngre busslinjerna såsom (innerstadens) stombusslinjer. Eftersom tekniken är välbeprövad förespråkar vi således en omgående elektrifiering av de tyngre linjerna med hjälp av IMC-teknik, medan depåladdade bussar för de mindre belastade linjerna kan införas i takt med att batteriutvecklingen fortskrider.

Vidare delar vi utredningens slutsats att nuvarande ägarstruktur och upphandlingssystem skapar onödiga svårigheter för en elektrifiering av bussflottan. Bussarna är dyrare i inköp men har en upp till dubbelt så lång livslängd, vilket ställer till det vid utformandet av avtal. Vi förespråkar av det skälet att SL, likt Tunnelbanan och lokalbanorna, äger fordon och tillhörande infrastruktur för att ha rådighet över elektrifieringen och kunna driva på den. Med den nuvarande strukturen på verksamheten ser vi det

VÄNSTERPARTIET

som en självklarhet att man i kommande upphandlingar ser till att de sker en elektrifiering med hjälp av IMC-teknik för de tyngre linjerna och depåladdning av de bussar som inte kan nyttja IMC-tekniken.

Utöver att vi anser att SL bör äga infrastruktur och fordon för att kunna genomföra elektrifieringen snabbt och smidigt, så vänder vi oss emot affärsinriktningen för trafikavtal avseende busstrafik respektive spårtrafik samt beslut om att inleda upphandling i aktuella områden. För resenärernas och personalens skull förespråkar vi att trafiken tas över i egen regi så att skattepengarna oavkortat går till kollektivtrafiken istället för att en inte oansenlig del går till företags vinster. Vi ser därför att Trafikförvaltningen behöver struktureras om till att inte bara vara en beställarorganisation utan även en utförarorganisation. Hur denna successiva omstrukturering ska gå till bör snarast utredas för att kunna ta bedriva trafiken i de aktuella områdena i egen regi.

Om nämnden väljer att gå vidare med upphandling av trafiken i de aktuella områdena är det viktigt att ersättningsmodellen utarbetas på bästa sätt för att undvika oönskade effekter. VBP-modellen har medför vissa sådana oönskade konsekvenser och bör därför utvärderas grundligt innan den används i avtalen. Vidare måste det säkerställas att avtalen skrivs med tydliga krav på verksamhetsövergång och att rådande avtal kring de anställdas arbetsvillkor inte försämras. Tidigare upphandlingar har successivt inneburit försämringar för de anställda och det är inte godtagbart, och går inte ihop med att Region Stockholm och trafikförvaltningen ska vara en attraktiv arbetsgivare. Vi behöver en personal med bra arbetsvillkor för en god kvalité på kollektivtrafiken.

Slutligen vill vi framhålla att vi motsätter oss starkt att det i ärendet räknas med att sparas pengar på tågvärdarna tas bort på Roslagsbanan. Vi menar att de måste få vara kvar ombord för resenärernas välbefinnande och trygghet samt för tågförarnas arbetsmiljö.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningen att avbryta de kommande upphandlingarna i de aktuella områdena

att uppdra åt förvaltningen att förbereda organisationen för att ta över trafiken i de aktuella områdena i egen regi

VÄNSTERPARTIET

att uppdra åt förvaltningen att utvärdera VBP-modellen och presentera resultatet för nämnden

att uppdra åt förvaltningen att, vid tecknande av nya trafikavtal, säkerställa reell verksamhetsövergång, samt att rådande avtal gällande de anställdas arbetsvillkor inte försämras

att godkänna utredningsstudie Övergång till eldriven busstrafik i Stockholms län

att resultatet av utredningen ska ligga till grund för att öka andelen bussar med emissionsfri drift i kommande busstrafikupphandlingar i SL-trafiken

att uppdra åt förvaltningen att påbörja arbetet med att införa laddning under färd för stomlinjerna i Stockholms stad för införande efter trafikavtalet E22 går ut 2022

att riktlinjer och styrande dokument uppdateras med krav på anpassning till eldriven busstrafik.