Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2024-03-19

TN 2023–0209

Trafiknämnden
Ärende 10

Vänsterpartiet

Beslut om inledande av upphandling av trafikaffär E46

Beslutet om affärsinriktning samt inleda upphandling av trafikavtal E46 avseende busstrafik i Stockholms innerstad och Lidingö motiveras med att befintlig trafikaffär upphör i april 2026. Vi i Vänsterpartiet vill att Region Stockholm utnyttjar denna gyllene möjlighet att ta tillbaka driften av busstrafiken i ovan nämnda områden i egen regi, som infinner sig när nuvarande avtal går ut. För resenärernas och personalens skull förespråkar vi att trafiken tas över i egen regi så att skattepengarna oavkortat går till kollektivtrafiken i stället för att en inte oansenlig del går till företagsvinster.

Vi ser idag att varje upphandling leder till sämre arbetsvillkor och arbetsmiljö för de anställda. Erfarenheter från tidigare upphandlingar är trafikutövarna finner kryphål i avtalen för att generera så stora vinster som möjligt. Personalens arbetsvillkor har för varje upphandling försämrats då tidigare lokala avtal upphör och under avtalsperioderna har villkoren ytterligare försämrats. Det har också skurits ner på personal och tillsammans med de försämrade arbetsvillkoren innebär det att bolagen tummar på säkerheten. Att täppa till dessa kryphål är viktigt men svårt för att inte säga omöjligt, och att sedan följa upp avtalen kräver ordentliga resurser. Att trafikförvaltningen i trafikupphandlingarna numera ställer krav på att trafikutövaren ska arbeta aktivt med frågor rörande arbetsvillkor är ett steg i rätt riktning, men att bara ställa krav på rapportering i dessa avseenden räcker inte. Krav måste kopplas till bonus eller viten. Om upphandlingarna fortsätter bör ett incitament föras in med rejäla bonusar/viten kopplade till hur nöjd personalen är. Idag har vi nöjdkundindex, NKI, det är hög tid för nöjdpersonalindex, NPI.

Ett annat problem med upphandlingarna är att det är för få anbudsgivare som mäktar med att lägga anbud vilket innebär en försämrad konkurrens på en redan begränsad marknad. En bidragande risk är att det nu föreslås att det ska startas tre bussupphandlingar parallellt och potentiella anbudsgivare därmed kan tvingas välja att inte delta i en eller två för att de inte har

kapaciteten att driva flera anbudsprocesser samtidigt. Senaste två bussupphandlingar var det bara två anbudsgivare vilket är på tok för få, och fick oss i Vänsterpartiet att inte delta i tilldelningsbesluten. Att anbudsgivaren dessutom förväntas köpa in elbussar i stort antal innebär att bara de riktigt kapitalstarka aktörerna kan lämna anbud. Vidare tvingas anbudsgivaren ta risken att vi avtalets slut stå med elbussar som har lång livslängd och avskrivningstid kvar. Om trafikförvaltningen liksom inom spårtrafiken ägde bussarna i någon form, alternativt införde en övertagandegaranti så att nästa operatör vid avtalsskifte tar över bussarna, skulle fler anbudsgivare kunna delta i upphandlingarna och konkurrensen öka. Vi förväntar oss att utredningen om ägande av bussarna kommer beakta denna problematik.

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. Coronapandemin och den kris som den orsakade har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet.

Vi ser därför att Trafikförvaltningen behöver struktureras om till att inte bara vara en beställarorganisation utan även en utförarorganisation.

I budget för 2024 finns ett uppdrag att identifiera ett avtal lämpligt för egen regi. Om beslut att påbörja upphandlingen fattas bör det skrivas in att den kan komma att avbrytas utifrån utredningens rekommendationer.

Om vårt förslag nedan om att avbryta upphandlingen av E46 och ta över verksamheten i egen regi skulle falla har vi några förslag till tilläggsbeslut. Ett av dem är att förvaltningen ska pröva att lägga ett

Vänsterpartiet

egenregianbud. De övriga handlar främst om att stärka krav rörande personalens arbetsmiljö och -villkor.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att avbryta upphandlingen av trafikavtal E46

att uppdra åt förvaltningschefen att förbereda organisationen för att ta över busstrafiken i ovanstående områden i egen regi när avtalet E22 upphör i april 2026.

Om ovanstående förslag till beslut att avbryta upphandlingen skulle falla i nämnden föreslås trafiknämnden som tilläggsbeslut besluta

att upphandling avbryts om uppdraget om lämpligt avtal för egen regi skulle identifiera E46 som ett sådant.

att förvaltningschefen säkerställer att krav på verksamhetsövergång med bibehållna kollektivavtal och lokala avtal för personalen ställs i upphandlingen

att förvaltningschefen säkerställer att krav på fullgott arbetsmarknadsförsäkringspaket inklusive avtalspension för personalen ställs i upphandlingen

att förvaltningschefen säkerställer att krav som ställs kring arbetsvillkor och arbetsmiljö kontinuerligt följs upp samt att det finns en tydlig åtgärdsplan för vad som ska hända om kraven inte uppfylls

att förvaltningschefen säkerställer att incitament kopplat till nöjdpersonalindex, NPI, förs in i upphandlingen

att förvaltningschefen säkerställer att krav på meddelarfrihet för personalen och efterforskningsförbud ställs i upphandlingen

Vänsterpartiet

att förvaltningschefen säkerställer krav i upphandlingen på att anbudsvinnaren är en avtalspart med helhetsansvar och att underentreprenörer inte är tillåtna i den upphandlade kontinuerliga verksamheten.

att uppdra åt förvaltningschefen att trafikförvaltningen lägger ett egenregianbud i upphandlingen.