Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2020-10-19

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående avbrutna, pausade och överklagade upphandlingar

Covid-19-pandemins inverkan på Regions Stockholms kollektivtrafik har varit betydande. Den har visat att det behövs nytänkande och förändringar. Pandemin och den kris som den orsakat visar med all tydlighet på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiken med upphandlad trafik. I en situation när trafikförvaltningen måste agera snabbt och fatta bra beslut som får genomslag skapar situationen med många olika operatörer och avtalsrelationer onödiga problem. Förvaltningen har inte automatisk tillgång till verksamhetsinformation då den finns hos operatörerna och man måste ta hänsyn till rådande avtal. Detta för med sig att besluten med stor sannolikhet tas under större besvär och stress, att de kommer senare samt är sämre underbyggda och därmed av sämre kvalité. I denna kris har avtalens olika ersättningsmodeller, till exempel VBP-modellen som ger operatören betalt per ”blippad” biljett, skapat problem. Med ett uppsplittrat ansvar för trafiken, med många olika aktörer och avtalsområden blir det tungrott. Pandemin har tydliggjort att för att få full rådighet över kollektivtrafiken, dess fordon, personal och kunna anpassa den efter resenärernas behov måste den drivas i egen regi med egna anställda.

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.

Systemet med att upphandla trafiken har också visat sig problematiskt på grund av pandemin. Trafikförvaltningen har beslutat att avbryta upphandlingarna av busstrafik i Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37) på grund av de osäkerheter pandemin fört med sig. Förvaltningen har också varit tvungen att skjuta tunnelbaneupphandlingen (E40) på framtiden. Detta för med sig att den fortsatta trafikförsörjningen måste lösas på något sätt när de rådande avtalen går ut. Liknande problem råder med avseende på överklagandena av tilldelningsbesluten för busstrafiken i Norrort och för Roslagsbanan, som också kan föra med sig att trafikförsörjningen måste lösas efter innevarande avtal gått ut.

Utifrån de problem för upphandlad trafik som pandemin tydliggjort och osäkerheter den fört med sig bör förvaltningen omgående och snabbt förbereda för att ta tillbaka trafiken i egen regi. Det borde rimligen inte innebära några större problem då personalen som utför arbetet redan finns i systemet och vanligtvis följer med vid verksamhetsövergång. De skulle dock

behöva få en ny uniform, en SL-uniform. Förvaltningen skulle till viss del få ett nytt uppdrag som utförare av trafik, men redan i dag drivs till exempel redan trygghetscentralen i egen regi.

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

1. Vad får de avbrutna bussupphandlingarna för konsekvenser för förvaltningens arbete med att beställa trafik?
2. Vad får den pausade tunnelbaneupphandlingen för konsekvenser för förvaltningens arbete med att säkerställa tunnelbanetrafiken framöver?
3. Hur ser möjligheterna ut för att ta tillbaka de ovan nämnda trafikområdena i egen regi när innevarande avtal löper ut, om politiken gav ett sådant mandat?
4. Vad skulle krävas för förändringar hos förvaltningen om ett eller flera av trafikområdena skulle drivas i egen regi?
5. Hur lång tid skulle förvaltningen behöva för att bygga upp en organisation för att hantera trafiken i de berörda områdena?