Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-12-15

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående bussars ålder vid förlängda avtal

Systemet med att upphandla trafik är skört och problematiskt. Pandemin och den osäkerhet som den orsakat har tvingat/föranlett Trafikförvaltningen att pausa upphandlingarna av busstrafik i Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37). Tilldelningsbeslut för busstrafik i Norrort(E35) och Norrtälje(E38) har överklagats. Följderna blir att rådande avtal förlängs för att säkra trafikförsörjningen.

I avtalen finns inskrivet en maximiålder för bussarna, att de inte får vara över 16 år gamla. Eftersom trafikoperatörerna är vinstmaximerande har de anpassat sina investeringar till avtalslängden och när avtalen förlängs riskerar många bussar därför passera åldersstrecket. Operatörerna har inget intresse av att köpa in nya bussar, som de riskerar att bli stående med om de förlorar de nya upphandlingarna. För att säkerställa trafiken spekuleras det nu om att trafikförvaltningen kommer utfärda dispenser från ålderskravet.

Vi finner en oro att rucka på ålderskraven. Redan för några år sedan togs kravet på att bussparkens medelålder inte fick vara äldre än åtta år, något som bolagen naturligtvis tjänande pengar på. Att tillåta äldre bussar i trafik går ut över kvalitén på busstrafiken; sämre driftsäkerhet orsakar fler inställda turer, resenärs- och arbetsmiljön försämras, och risken finns att även trafiksäkerheten påverkas. Genom åren har vi fått uppgifter från bussförare och depåpersonal som vittnar om hur företagen mot slutet av avtalstiden inte investera något i onödan och underhållet prioriteras ner vilket får bussar att gå sönder och lokaler att förfalla. Vad blir då effekten om den perioden tänjs ut ytterligare när avtalen förlängs?

Med trafiken i egen regi skulle ovanstående problem undvikas, men som rådande läge är vi tyvärr hänvisade till rådande system med upphandlad trafik. Det är därmed viktigt att säkerställa kvalitén på busstrafiken under avtalens sista år och hantera eventuella avtalsförlängningar så att de inte drabbar resenärerna och personalen.

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

1. Hur hanterar trafikförvaltningen kravet på bussarnas maxålder vid förlängningar avtal?
2. Hur påverkar eventuella dispenser från ålderskravet ersättningen till operatören?
3. Hur säkerställer förvaltningen att bussarna vid avtalsförlängning är trafiksäkra och medför en god resenärs- och arbetsmiljö?