

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2021-01-11

Ärende  
TN 2020-1669

Handläggare  
Fredrik Cavalli-Björkman  
08-686 3904  
fredrik.cavalli-bjorkman@sl.se

Trafiknämnden  
2021-02-16, punkt 12

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Svar på skrivelse angående bussars ålder vid förlängda avtal**

### **Ärendebeskrivning**

Vänsterpartiet har i en skrivelse daterad 2020-12-15 ställt frågor kopplat till bussars ålder vid förlängda avtal. I detta ärende återkommer trafikförvaltningen härmed med svar på dessa frågor.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelsen från Vänsterpartiet daterad 2020-12-15.

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

### **Förslag och motivering**

*Hur hanterar trafikförvaltningen kravet på bussarnas maxålder vid förlängningar avtal?*

I de fall en i befintligt trafikavtal fastställd förlängningsoption nyttjas så gäller de föreskrivna ålderskraven (max- respektive, i förekommande fall, genomsnittsålder).

I de fall en förlängning ej finns föreskriven men trafikförvaltningen (på grund till exempel av överprövningar av tilldelade nya trafikavtal) önskar eller behöver förlänga innevarande avtal kan, som påpekas i skrivelsen, ett vidmakthållande av ålderskraven leda till behovet att trafikutövaren anskaffar nya fordon. Detta påverkar

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2021-01-11

Ärende  
TN 2020-1669

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

i sin tur den ekonomiska ersättningen till trafikutövaren. För en kortare förlängningsperiod kan ett ekonomiskt mer försvarbart alternativ till att bibehålla ålderskrav vara att istället ställa krav på upprustning av befintlig fordonsflotta för att säkerställa att kvalitén på utförd trafik, (med hänsyn till miljö, driftsäkerhet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och resenärernas välbefinnande) bibehålls.

*Hur påverkar eventuella dispenser från ålderskravet ersättningen till operatören?*

En eventuell dispens är så klart en faktor som ska tas hänsyn till vid en förhandling om ersättning vid en förlängning. Dvs. effekten av att trafikutövaren ej behöver anskaffa nya fordon bör i så fall komma trafikförvaltningen till godo i någon form.

*Hur säkerställer förvaltningen att bussarna vid avtalsförlängning är trafiksäkra och medför en god resenärs- och arbetsmiljö?*

Förutom grundläggande säkerhetskrav som regleras i gällande lagstiftning samt i Trafikverkets och Transportstyrelsens föreskrifter följer trafikförvaltningen vid en avtalsförlängning upp leveransen från trafikutövaren i vanlig ordning för att säkerställa att funktionskraven på bussarna uppfylls. Dessa funktionskrav innefattar en mängd specificerade krav inom områdena säkerhet, trygghet, tillgänglighet, information och förarmiljö.

David Lagneholm  
Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman  
Chef trafikavdelningen



## 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?