



Interpellation

Buss 835

Många känslor har upprörts i Haninge över konsekvensen av de nya upphandlingarna av lokaltrafiken.

Allt är nu privatiserat; det som går på hjul körs av Nobina, Arriva och Keolis. Det som går på räls körs av MTR, Arriva och Stockholms Spårvägar (som ägs av Pegroco Invest AB). I Haninge är det i huvudsak Nobina som är entreprenören. Historiskt har det motiverats med att om det blir privat blir det bättre.

Nu är det väldigt tydligt att så inte är fallet. Landstinget har också släppt på tyglarna och låter företagen själva utforma lokaltrafiken. Landstinget har gått från så kallade "produktionsavtal" där det finns exakta uppdrag som entreprenören skall leverera, till så kallade "incitamentsavtal" där entreprenören kör efter vinstmaximering. Så här formulerar landstinget skillnaden på avtalen:

"I produktionsavtal styr trafikförvaltningen trafiken och trafikförändringar i större utsträckning, och trafikförändringar sker vid tidtabellskifte i december. För incitamentsavtal styr trafikutövaren den exakta utformningen på trafiken."

Den exakta utformningen kommer naturligtvis inte ske efter behov i kommunens mindre delar, utan sikta på stora volymer i centrala Haninge.

I Haninge är det Nobina som är huvudentreprenör och kontraktet är just ett sådant "incitamentsavtal". Nobinas VD uttalade sig i Dagens Industri (11/10 2018) att man var väldigt glad över "incitamentsavtalen" och möjligheten att tjäna ännu mera pengar på kollektivtrafiken.

Den här utvecklingen leder fel och gynnar inte Haninges kollektivtrafikanter.

Jag vill därför ställa följande frågor till den nya kommunledningen:

1. Vad kan kommunen göra för att påverka Landstinget som ytterst ansvarig för kollektivtrafiken?
2. Kommer kommunledningen att uppvakta Landstinget i syfte att rädda 835?

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Samuel Skånberg', written over a horizontal line.

Samuel Skånberg (V)