



Debatt: Rätt upphandlat kan Mälartåg bli en succé

DEBATT

Inom tågtrafiken har upphandlingar visat sig vara en grogrund för att pressa arbetsvillkor och försämra passagerarsäkerheten. Detta har vållat stora problem och ibland har tågtrafiken blivit stillastående på grund av konflikter mellan Seko och tågoperatörernas arbetsgivarorganisation Almega.

Mälardalstrafiken måste göra rätt från början i upphandlingen av Mälartåg. För att exemplifiera med ett problem som kollegorna i andra regioner råkat ut för kan nämnas Öresundståg där upphandlaren godtog ett skambud. Detta ledde till att operatören inte fick ekonomi i trafiken och blev därför tvingad att bryta kontraktet i förtid. Något som ledde till att regionen fick genomföra en ny kostsam upphandling med en annan operatör.

För att undvika framtida störningar i Mälardalsregionen har Seko ett antal krav som bör ställas i upphandlingsunderlaget:



Så syns ni på rätt plats vid rätt tillfälle

- Reglera bemanningen – Det krävs att det finns personal ombord. Detta blir särskilt viktigt med brister i infrastrukturen utifall exempelvis evakuering av tåget måste ske. Det bör vara en tågvård per enhet. Personalen ska inneha säkerhetsklassificering B.
- Personalens avtal och villkor – Eftersom det inte är känt vilka villkor som ska gälla framöver vet tågbolagen inte vad de ska räkna på för kostnader. Detta riskerar skapa problem med låga anbud och tågoperatörer som inte klarar av att bära verksamheten under hela kontraktstiden. Utan samverkan med oss i Seko om villkor så ökar risken för tumult i den nya verksamheten och därmed skulle Mälartåg lägga krokben för sig själv.
- Arbetsmiljö – Det bör byggas upp en trepartsmodell för samverkan kring arbetsmiljön. I andra trafiksystem råder ofta en oklarhet om vem som har ansvaret för arbetsmiljön. Orsaken till detta är komplexa modeller för ägandet. En vanlig modell är att operatören har kontrakt med det offentliga när det gäller trafik. Operatören har i sin tur anställda och underentreprenörer som utför arbete i lok och vagnar. Men tågsätten och andra lokaler är hyrda av utomstående. Vem ska då ta ansvar om luftkvaliteten är dålig?
- Befintlig personal ska få stanna kvar – När Mälartåg etableras kommer delar av SJ:s trafik som trafikerar Mälardalsregionen i dag att läggas ned. Den personal som finns i SJ:s system bör få följa med över från SJ till Mälartåg. Personalen som trafikerar sträckorna i dag har den kunskap och erfarenhet som krävs för att leverera trafik i världsklass.

Genom att ansvariga politiker gör rätt från början kan Mälartåg bli ett välfungerande system. Seko bidrar gärna i processen med vår erfarenhet från tidigare upphandlingar. Ingen önskar stå där om några år och höra berättelser från arga resenärer om tågkaos.

Valle Karlsson

Ordförande Seko

Karin Åkersten

Ordförande Seko Stockholm

Anders Berg

Ordförande Seko Mellansverige

Martin Ainebring

Ordförande Seko Västra Svealand