SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021
FUT 2020

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 17

Verksamhetsberättelse 2021

Vänsterpartiet tackar för de utförliga och informativa verksamhetsberättelserna från TF och FUT. Vi konstaterar att det har varit ett annorlunda år och att förvaltningarna på grund av pandemin haft många utmaningar och andra villkor att hantera. Samhällskrisen till följd av covid-19 pandemin har med all tydlighet visat på många av de problem det medför att driva kollektivtrafiksystemet med upphandlad trafik uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer.

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 överblicken och 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. Med ett uppsplittrat ansvar för trafiken och för den centrala funktioner, med många olika aktörer och avtalsområden, blir det tungrott. Trafikavtalens incitamentsmodeller har inte heller fungerat under krisen, vilket medfört att existerande avtal har fått kompletterats. Det har också inneburit en osäkerhet som fått till följd att upphandlingar har pausats och existerande avtal tvingats förlängas, vilket i sin tur medför att trafiken riskerar att bedrivas med bussar som passerat åldersstrecket samt att nya kompletterande avtal måste skrivas. Var är smidigheten och flexibiliteten? Vem har överblicken? Vem har kunskapen om systemet?

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, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet.

Bortfallet av biljettintäkter har varit betydande under pandemin. Biljettintäkterna för 2021 minskade med 3 684 miljoner kronor jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Trafikförvaltningen och den blågröna majoriteten har under året lagt stort fokus på intäktsäkring. För att kunna öppna bussarnas framdörrar och möjliggöra för förarna att kontrollera resenärernas validering av biljetter lät den borgerliga majoriteten sätt att upp skyddsglas för förarplatsen. Dessa fick sedan tas bort efter att arbetsmiljöverket konstaterat att de orsakade oacceptabla

reflexer. Och nu har framdörrarna återigen varit stängda en period för att skydda förarna från smitta och risk för höga sjuktal. Vi i Vänsterpartiet finner det beklagligt att inte mer har gjorts för att möjliggöra för resenärerna att validera, blippa, sina biljetter på bussarna.

Vi i Vänsterpartiet har länge förespråkat öppna spärrlinjer och påstigning genom bussarnas alla dörrar. Ett system där resenärerna gör rätt för sig vid tillgängliga viseringsmaskiner. På så sätt skulle det gå att undvika och motverka plötsliga tapp i intäkter från SL-biljetter när framdörrarna stängs. En annan väsentlig fördel med påstigning genom alla dörrar är kortare hållplatsstopp och därmed högre medelhastighet för bussarna. En högre kapacitet för samma kostnad. Kanske hade det gått att få valideringsmaskiner på plats vid bussarnas bakdörrar vid det här laget?

Bussförarna har också uttryckt att de är mycket nöjda med beslutet att låta trafikanterna gå på genom bussarnas bakdörrar och att inte behöva visera. De upplever det som en kraftig förbättring av deras arbetsmiljö och hoppas att det blir bestående även efter krisen. Så sammantaget hade vi sett det som önskvärt att möjliggöra påstigning genom, och validering vid alla dörrar och att förarna skulle slippa arbetsuppgiften att visera.

Vi i Vänsterpartiet har länge motsatt oss de årliga taxehöjningarna. Vi har i vårt budgetförslag finansierade förslag att sänka priset på periodkorten och enkelbiljetterna till 2018 års nivå, att införa fria resor för barn och unga upp till 18 år, samt införa fria resor för pensionärer i lågtrafik. På längre sikt vill vi införa nolltaxa för en rättvis och klimatsmart region. Vi vill i detta sammanhang bara konstatera att med en högre skattefinansieringsgrad av kollektivtrafiken hade intäktsbortfallet på grund av den minskade biljettförsäljningen inte varit lika dramatiskt.

Ett av det mest väsentliga, som Region Stockholm kan bidra med för att minska regionens miljö- och klimatpåverkan, är att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Pandemins 2021 har påverkat resandet avsevärt, men det är synnerligen allvarligt att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna före pandemin hade minskat från 49 procent 2015 till 47,5 procent 2019. Dessa siffror visar tydligt att vi redan före pandemin fjärmade oss från målet att andelen ska öka med 5 procentenheter från 2015 till 2030, med ett i verksamhetsberättelsen redovisat delmåltal på 51,5 procent. Verksamhetsberättelsen framhåller att förvaltningen arbetar för att efter pandemin locka tillbaka resenärerna och öka kollektivtrafikandelen, men beskrivningen över hur förblir vag. Vi i Vänsterpartiet anser att det är tydligt att arbetet måste trappas upp avsevärt för att bidra till den nödvändiga klimatomställningen. Ett arbete

som vi dessutom anser borde ta sikte på en ökning med 10 procentenheter till 2030.

Ett annat viktigt bidrag till klimatomställningen är elektrifieringen av fordonsflottan. I verksamhetsberättelsen nämns det att det pågår ett arbete med att utöka elektrifieringen av busstrafiken. Vad detta arbete består i framgår inte särskilt tydligt, mer än att andelen elbussar har ökat i långsammare takt än väntat på grund av försenade trafikupphandlingar. Vid utgången av 2021 rullade 14 stycken helelektriska bussar inom SL-trafiken. Att resterande cirka 2200 bussar drivs av biobränsle är djupt problematiskt då de släpper ut koldioxid här och nu som bidrar till den fortsatta uppvärmningen av klimatet. Vidare är tillgången på hållbara biodrivmedel som produceras av restprodukter begränsad och därmed bidrar den ökade användning av biobränslen till att skog som skulle kunna fungera som kolsänka huggs ner. Därför är det viktigt att användningen av biodrivmedel minskar så att bioråvara räcker till och att den biologiska mångfalden inte äventyras. Vi i Vänsterpartiet är av den uppfattningen att arbetet med elektrifieringen måste drivas fram mer aktivt och skyndsamt för att inte släppa ut koldioxid och frigöra biodrivmedel till verksamheter där det inte finns andra alternativ. På så sätt bidrar vi till att vi når klimatmålen.

I Verksamhetsberättelsen för Förvaltningen för utbyggd tunnelbanan framkommer det att styrelsen för Sverigeförhandlingen i december godkände förvaltningens underlag i den så kallade kontrollstation 1. Där presenteras en rad åtgärder som krävs för att kostnadsramen och tidsplanen ska hålla. Det visar sig att stationerna ska utformas för hälften så långa tåg som i övriga tunnelbanesystemet. De ska byggas med en uppgång samt i huvudsak med hissar i stället för rulltrappor. Linjen blir dessutom en separat linje utan trafikerad anslutning till annan linje. Vi i Vänsterpartiet kräver för transparensens skull att dessa betydande frågor för utformningen av linjen kommer till trafiknämnden som separat ärende. Utformningen av den framtida tunnelbanan måste ses som ett väsentligt ärende för nämnden. Vidare önskar vi att protokoll från styrelsen för Sverigeförhandlingens möten kom till trafiknämnden för kännedom. För att nämnden ska kunna utöva sitt ansvar måste denna typ av ärenden presenteras för nämnden. Det räcker inte att det står som allmän information i verksamhetsberättelsen.