Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-09-27

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående borttagna reglertider i busstrafiken

Personalen är den viktigaste tillgången för att göra kollektivtrafiken attraktiv, trygg och välkomnande. Bussförare, tunnelbaneförare, spärrvakter och alla andra som jobbar i kollektivtrafiken måste ha bra arbetsvillkor och en god arbetsmiljö, inte minst för att få fler att vilja jobba och stanna kvar i yrket. Dit når vi inte om vi fortsätter att upphandla trafiken.

Personalen behöver trygga anställningar som inte riskerar att upphöra efter nästa upphandling, med arbetsvillkor som inte försämras efter varje upphandling, och däremellan, där den primära uppgiften är att ge god service istället för att gneta ihop vinst till företaget, och att slippa byta arbetsgivare och uniform med jämna mellanrum. För att locka kompetent personal till kollektivtrafiken och behålla den som finns måste arbetsvillkoren vara attraktiva och trygga. Med en kollektivtrafik utan upphandlingar, i offentlig regi, kan kollektivtrafiken attrahera ny och behålla redan anställd personal med engagemang för att dygnet runt, året runt, tillsammans se till att folk kan ta sig dit de behöver. Inför hösten och vintern söker nu Keolis 165 bussförare för att upprätthålla sin trafik i Stockholm och Nacka/Värmdö. Den långsiktiga personalförsörjningen är avgörande för kollektivtrafiken i regionen och ansvaret kan inte överlåtas på trafikoperatörerna.

I ett system med upphandlad trafik innebär det överordnade vinstintresset att företagen hela tiden söker möjligheter att spara in på utgifterna, vilket i stor grad går ut över personalen som är den största kostnaden för företagen. Med jämna mellanrum får vi politiker brev från anställda som vittnar om de katastrofala arbetsvillkoren i den upphandlade kollektivtrafiken. Bussförare på linje 4 berättade nyligen att man efter pandemin tagit bort reglertiderna vid ändhållplatser, den paus man har när bussföraren vänder bussen. Den lilla luft som tidigare fanns i schemat för att förarna skulle kunna röra på sig vid ändhållplatserna är i stort sett borta. Körtiderna är så tajta att det är svårt att hinna med tidtabellen eller gå på toaletten. Samtidigt är bussföraryrket ett ansvarsfullt arbete som ställer höga krav på att köra mjukt, lugnt och trafiksäkert.

En glad och lugn bussförare är utvilad och har fått sträcka på sig vid ändhållplatsen, och är en förutsättning för att resenärerna ska få en bra och säker resa.

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

1. Har trafikförvaltningen information om hur busstidtabellerna och tjänsterna utvecklats, och hur ser utvecklingen i så fall ut?

2. Har trafikförvaltningen information om antalet inställda turer, avkortade turer och förseningar, och i så fall hur det ser ut i de olika trafikområdena och hur ser trenderna ut?

3. Har trafikförvaltningen information om personalomsättningen i de olika trafikområdena, och i så fall hur stor är den och hur ser trenderna ut?

4. Hur reglerar avtalen med bussoperatörerna de anställdas arbetsvillkor?

5. Hur säkerställer trafikförvaltningen att bussförarna inom den av regionen upphandlade kollektivtrafiken inte pressas till den grad att trafiksäkerheten äventyras?

6. Hur säkerställer trafikförvaltningen att det är attraktivt att arbeta som bussförare i den av regionen upphandlade kollektivtrafiken för att motverka personalbrist och säkra personalförsörjningen idag och i framtiden?