VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

TN 2017-0065
FUT 2017-0044

Trafiknämnden
Ärende 20

Årsrapport 2017

Inledningsvis vill vi tacka trafikförvaltningen för ett i stort bra underlag. Medan årsrapporten 2017 visar ett positivt ekonomiskt resultat ställer sig Vänsterpartiet kritiska till några punkter. Vi ser att överskottet är 483 miljoner kronor, nästan en halv miljard kronor. Vi anser att verksamhetens uppgift inte är att gå med överskott utan att resenärerna ska få en kollektivtrafik av god kvalité – det är inte vinstintresset som ska styra. Ett sådant kraftigt överskott måste hanteras i LS för att TN ska ha en ekonomi i balans. Det är upprörande att kollektivtrafikresenärerna som reser miljövänligt bidrar med ”extraskatt” till ett landsting i sjukvårdskris.

En stark orsak till överskottet är den kraftiga stigningen av biljettintäkterna. Vi anser i ljuset av detta att den kraftiga taxehöjningen i januari 2017 om ca 5 procent var obefogad. En taxehöjning som för de flesta resenärer motsvarade en kraftig skattehöjning. När årets resultat blev så starkt anser vi att pengarna borde ha använts för att höja kvalitén i kollektivtrafiken, bland annat genom att återinföra trafiken på de in- och neddragningar som gjorts inom busstrafiken, samt att öppna stängda sekundäringångar och att reparation av trasiga hissar och rulltrappor prioriteras för en ökad tillgänglighet, samt att se till att realtidsinformationsskyltarna på fordon, samt vid hållplatser och stationer fungerar tillfredsställande. Vi vill se en uppföljning av dessa reparationer.

När nu pendeltågstrafiken under slutet av året drogs med kraftiga problem, många inställda tåg, många stopp, många förseningar (i november 30 000 förseningsminuter, enligt SvD) och stor trängsel. Trafikanterna har drabbats på ett oacceptabelt sätt och deras nöjdhet med pendeltågstrafiken har rasat. Vi tycker därför att det är märkligt att årsrapporten inte behandlar detta kaos som präglade pendeltågstrafiken under slutet av året. När punktligheten i kollektivtrafiken redovisas nämns bara att ”punktligheten för pendeltåg sjunkit något”. December månads katastrofala statistik berörs inte alls. Och enligt årsrapporten får man en bild av att nöjdheten med pendeltågen har ökat från 68 till 73 procent nöjda resenärer, och att det ligger långt över målet om 64 procent nöjda. Och under ”Viktiga händelser och speciella satsningar” skriver man att leveransen av pendeltågstrafik varit lägre än planerat och att trafikförvaltningen därför krävt att entreprenören upprättar en åtgärdsplan. Det är mycket olyckligt att årsrapporten inte presenterar någon statistik eller för något djupare resonemang kring problematiken med pendeltågstrafiken.

När det gäller sittplatskilometer ser vi en fortsatt minskning, och den upplevda trängseln har blivit värre. Vi ser att VBP-modellen skapar

incitament för ökad trängsel, samt att korta tåg under lågtrafik och helger också bidrar till denna utveckling. Vi vill att trafikförvaltningens verksamhet ska präglas av ett resenärsperspektiv, inte ett vinstperspektiv. Att det endast varit 1 procent ökning av resenärerna, när befolkningsökningen är ca 1,7 procent, räcker inte om vi ska öka andelarna som reser kollektivt. Och det är oroande att kostnaden per utbuds kilometer ökar.

Vad gäller icke betalande så har vi fått betydligt större utgifter med spärrar som kalibrerats, utökade biljettkontroller och ordningsvakter för att minska fusket. Andelen som uppges fuska ligger still trots dessa ökande kostnader.

Vi vill se tydligare åtgärder för att nå målen när det gäller färdtjänsten. När det gäller den särskilda kollektivtrafiken når andelen nöjda resenärer inte upp till målen, vilket vi ser allvarligt på och kräver insatser för att komma till rätta med. Bristfälliga hållplatsutrop och trängsel i den allmänna kollektivtrafiken medför minskad tillgänglighet för färdtjänstresenärer. Vi ser hur effektiviseringar i verksamhet och avtal minskat kostnaderna på en rad områden. Det saknas dock en mer ingående redogörelse för vilka dessa är och hur de påverkar utförare och resenärer. Många klagomål har inkommit angående färdtjänsten i Stockholms läns landsting, där förare inte dyker upp och kvalitet inte levereras. När lägsta pris tillåts avgöra upphandlingarna innebär det att förare fått oacceptabla arbetsvillkor och anställningsförhållanden med ackordslöner, vilket resulterar i sämre bemötande förfärdtjänstresenärerna. Avtalen har således inneburit att offentlig sektor bidragit till social dumpning. Ackordslönerna måste bort.

Något annat som inte tas upp i årsrapporten är konsekvenserna av att en upphandlad leverantör inom skärgårdstrafiken, TRSM Group, åsamkade stor oro och krishantering då de visade sig ha en oseriös ledning, samt att denna upphandling fördyrades i den nya direktupphandlingen. Trafikförvaltningen har beräknat att fördyrningen för år 2017 och 2018 till nästan 30 miljoner kronor. Utöver det finns risken för kommande skadestånd och rättegångskostnader. Skattemedel som hade kunnat användas till t.ex. ökad turtäthet eller andra kvalitetshöjande åtgärder för resenärerna.

Rapporten redogör för att försöket med valideringsstolpar på Tvärbanans och Nockebybanans plattformar permanentats och att liknande system nu även införs på Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan. Vi ser med oro över att personal ute i systemet har minskats i och med uppsägning av konduktörer, och kommer minskas ytterligare. Även inom pendeltågstrafiken minskar personalen i systemet i och med uppsägningen av städare till följd av MTR:s jakt på större vinst.

Slutligen är vi oroade över för att trafikförvaltningen inte är en attraktiv arbetsplats. Orsakerna till de många vakanserna (123 av totalt 771 tjänster, ca 16 procent) och den höga personalomsättningen 12,5 procent inom trafikförvaltningen måste analyseras utförligare, bland annat utifrån ett genusperspektiv. En notering i sammanhanget är att det vore intressant att få siffrorna över sjukfrånvaron könsuppdelad. Vidare är det med oro vi ser hur ”vakansläget” för med sig ökade kostnader för inhyrd personal. Vi därför att förvaltningen återkommer med en fördjupad analys och åtgärder för att komma till rätta med de många vakanserna.

Det är beklagligt att den moderatledda alliansen inte agerar starkare för att uppnå en hållbar kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Vi kommer att fortsätta att lyfta behovet av en mer tillgänglig och utbyggd kollektivtrafik.