Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-16

TN 2020-0044,
FUT 2019-1001

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 8

Angående Verksamhetsberättelser 2020 för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana

Verksamhetsberättelsen för 2020 är av förklarliga skäl starkt präglat av coronapandemin. Pandemin kommer att fortsätta prägla Sverige, Stockholm och SL-trafiken under kommande år också. Det är däremot viktigt att den inte används som ursäkt för att skyla över systemproblem som fanns redan innan pandemin. Samtidigt har gamla sanningar och sätt att göra saker satts i ett nytt ljus.

Redan nu kan vi se att det finns både möjligheter och hinder för att stå bättre rustade inför fortsättningen av coronapandemin men även framtida kriser. Beredskapen i Sveriges största kollektivtrafiksystem är av största vikt även ur ett nationellt perspektiv och påverkar hur viktiga samhällsfunktioner upprätthålls. Vi kan konstatera att det finns flera faktorer som är djupt problematiska i vår förvaltningsmodell vilket vi bör utvärdera och åtgärda. Dessa rör exempelvis svårigheter med att samverka över trafikavtal för att motverka trängsel, behov av att ta in externa trafikplanerare då vi inte har tillräckligt många egna och problem med att omdisponera personal till där de gör mest nytta för att bara nämna några. Samtidigt måste vi också berömma personalen som ställt upp, ställt om och sett till att hjulen fortsätter snurra och tågen fortsätter gå.

Gällande de problem vi såg redan innan coronapandemin som i viss mån förvärrats men som hade kunnat lösas ut med bättre politisk styrning redan före pandemin så kan vi konstatera att upparbetningsgraden på investeringssidan fortsätter att vara för låg och att fördyringarna i de investeringar som blir genomförda fortsätter att sticka iväg. Å ena sidan innebär den låga upparbetningsgraden att de många fördyringarna inte ännu drabbar driftsekonomin i ohållbar grad – men det är inte en långsiktigt sund ekonomisk politik. Vi skjuter ett investeringsbehov framför oss som bara blir större och större.

Vi kan också konstatera att när den resvaneundersökningen som genomfördes 2019 äntligen presenterades på sensommaren 2020 visade det sig att kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna redan innan pandemin hade sjunkit till förmån för biltrafiken. Det här står helt emot Region Stockholms egna klimatmål, målen i RUFS 2050 och de nationella klimatmålen för transportsektorn som korrelerar med klimatmålen i Parisavtalet. På det redan existerande misslyckandet för den moderatledda majoriteten läggs nu coronapandemins påverkan på resandemönstret. Det är en oerhört allvarlig situation och mer måste göras för att möjliggöra för en bra återstart för kollektivtrafiken efter pandemin så att den kan återta förlorade resenärsandelar och erövra nya.