Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-02-15

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående TRI Järnväg och bemanningen på Saltsjöbanan och Roslagsbanan

I likhet med pendeltågstrafiken är tryggheten och säkerheten ombord på Saltsjöbanan och Roslagsbanan beroende av att det finns personal ombord på tågen och att föraren inte är ensam. Det gäller både för resenärerna och för personalen. Utan ombordpersonal minskar tryggheten och säkerheten för alla, och sårbarheten ökar.

Enligt avtalen med trafikentreprenören på Saltsjöbanan och Roslagsbanan (Arriva) ska banan trafikeras med den säkerhetsbemanning som krävs i Trafiksäkerhetsinstruktioner för järnväg (Tri Jvg), vilket när avtalen ingick var att det skulle finnas säkerhetsutbildad personal utöver föraren ombord för att garantera säkerheten, oftast med titel konduktör eller tågvärd. 2018 ändrade trafikförvaltningen på Arrivas initiativ Tri Jvg så att tåg som består av högst två vagnar på den så kallade Grenbanan (Igelboda – Solsidan) inte längre behöver ha konduktör ombord. På så sätt kan Arriva nu, utan att bryta mot avtalet, trafikera grenbanan utan konduktörer eller annan ombordpersonal vid trafikering med tåg om högst två vagnar. Otryggheten längs linjen har sedan dess ökat.

På trafiknämnden i december 2018 krävde vi i Vänsterpartiet, utan att få gehör hos den borgerliga majoriteten, att framtida förändringar i Trafiksäkerhetsinstruktioner för järnväg skulle beslutas av nämnden. Nu har nästa förändring avseende TRI Jvg och bemanning tagits utan nämndens kännedom. Kravet i Tri Jvg på bemanning med konduktör har ändrats så att trafikförvaltningen överlåter åt trafikentreprenören att avgöra i vilka fall tåg får framföras utan konduktör. Vi ser det som en mycket bekymmersam förändring där tryggheten och säkerheten ställs mot ekonomisk vinning. Ett aktiebolag med ett övergripande mål att generera pengar till ägarna kan frestas att ta för stora risker när det gäller säkerheten och skära ner på personal för att öka vinsten. Vi i Vänsterpartiet är mycket oroade för att det bara är en tidsfråga innan ombordpersonalen är borta på alla lokalbanor. Vi ställer oss frågande till hur utvecklingen rimmar med de borgerliga partiernas prat om trygghet? För oss är trygghet att det finns personal i systemet som kan förebygga otrygghet och snabbt kan hantera akut uppkomna situationer.

Det är också intressant att se hur förvaltningen på detta sätt släpper krav som ställts i upphandlingarna och de ingångna avtalen. Och var hamnar de besparingar som entreprenören kan tänkas uppnå med minskad personal ombord? Hos entreprenören? Eller kommer en del trafikförvaltningen till godo? Oavsett är det återigen samma visa i den borgerligt styrda kollektivtrafiken med upphandlingar där personalen får betala priset för att entreprenörerna ska kunna göra vinst. Ombordpersonal blir av med sina arbeten och den kvarvarande personalen, förarna, får ökad belastning och försämrade arbetsvillkor. Detta ökar systemens sårbarhet och går i förlängningen ut över resenärerna.

Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Samhällsviktiga funktioner måste var robusta och det går inte att kontinuerligt slimma organisationen. Den rådande Coronapandemin och den kris som den orsakat har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet med hjälp av vinstdrivna entreprenörer som skurit bort den reservkapacitet och buffert som tidigare fanns och kunde omdisponeras vid behov. Vänsterpartiet har därför länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi.

Förändringen av Tri Jvg belyser än en gång problematiken med att låta kollektivtrafiken drivas av privata aktörer vars enda mål är att maximera företagets vinst. När jakten på vinst innebär avskaffande av konduktörer och ombordpersonal drabbas resenärerna i form av minskad trygghet och service, och personalen som får tuffare arbetsvillkor, och alla av en försämrad säkerhet. För resenärernas och personalens skull driver vi i Vänsterpartiet på för ett stopp för de ideologiskt drivna upphandlingarna av kollektivtrafik och vill istället ta tillbaka den i egen regi.

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

1. Stämmer det att trafikförvaltningen har ändrat i Tri Jvg och lämnat över till trafikentreprenören att själva göra bedömningen i vilka fall normaltåg som är upplåtet för trafikanter får framföras utan konduktör?
2. Har man gjort en riskbedömning, och vad har den i så fall kommit fram till?
3. Har förvaltningen haft kontakt med skyddsorganisationerna? Om ja, hur har deras syn på förändringen i så fall varit?
4. Hur överensstämmer förändringen av Tri Jvg med avseende krav på bemanning med skrivningarna i avtalet mellan förvaltningen och trafik entreprenörerna?
5. Vem kommer eventuell besparing till godo?