SÄRSKILT UTTALANDE
2023-02-21

TN 2022-0045, FUT 2021-1112

Trafiknämnden
Ärende 7

Vänsterpartiet

Verksamhetsberättelse 2022

Vänsterpartiet tackar för de utförliga och informativa verksamhetsberättelserna från TF och FUT. Vi konstaterar att även om pandemin klingat av har dess efterdyningar inneburit en del utmaningar för förvaltningarna att hantera. Samhällskrisen till följd av covid-19 pandemin visade med all tydlighet på många av de problem det medför att driva kollektivtrafiksystemet med upphandlad trafik uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. Nu är den övergripande frågan hur vi lockar tillbaka trafikanterna.

Något 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. Pandemin har påverkat resandet med kollektivtrafiken avsevärt, men det är också 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. 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 jämfört med 2015.

För att locka tillbaka trafikanterna och öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är det grundläggande att trafiken fungerar som utlovat. Därför är vi bekymrade över att pendeltågstrafiken har haft stora bekymmer under året, vilket kulminerade under december med 4000 inställda avgångar. Detta är djupt bekymmersamt då det i många fall inte finns några bra alternativ till pendeln som går långa sträckor. Risken finns att när resenärerna inte kan lita på trafiken flyttar över till att köra egen bil istället, vilket ökar trängseln på vägarna och har negativ inverkan på klimat och miljö. Det är viktigt att säkerställa pendeltågstrafikens tillförlitlighet. Stillastående rulltrappor är också ett problem som minskar tillgängligheten och kollektivtrafikens attraktionskraft när det gäller att locka tillbaka resenärer.

En bidragande orsak till problemen i kollektivtrafiken är kompetensbristen. Personalen är den viktigaste tillgången för att kollektivtrafiken ska fungera; vara attraktiv, trygg och välkomnande. Bussförare, tunnelbaneförare,

Vänsterpartiet

spärrvakter och alla andra som jobbar i kollektivtrafiken måste ha bra arbetsvillkor och en god arbetsmiljö, inte minst för att få fler att vilja arbeta 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 och inte 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 samt behålla redan anställd personal med engagemang för att dygnet runt, året runt, tillsammans se till att folk kan ta sig dit de behöver.

Vi ser idag att varje upphandling leder till sämre arbetsvillkor och arbetsmiljö för de anställda. Erfarenheter från upphandlingarna genom åren är att trafikutövarna finner kryphål i avtalen för att generera så stora vinster som möjligt. Personalens arbetsvillkor har för varje upphandling försämrats då tidigare lokala avtal upphör och under avtalsperioderna har villkoren ytterligare försämrats. Det har också skurits ner på personal och tillsammans med de försämrade arbetsvillkoren innebär det att bolagen tummar på säkerheten. Att täppa till dessa kryphål är viktigt men svårt för att inte säga omöjligt, och att sedan följa upp avtalen kräver ordentliga resurser. Om upphandlingarna fortsätter bör ett incitament föras in med rejäla bonusar/viten kopplade till hur nöjd personalen är. Idag har vi nöjd kund index, NKI, det är hög tid för nöjd personal index, NPI.

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. För resenärernas och personalens skull förespråkar vi att trafiken tas över i egen regi så att skattepengarna oavkortat går till kollektivtrafiken istället för att en inte oansenlig del går till företagsvinster.