Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-16

TN 2020-0044
FUT 2019-1001

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 8

Verksamhetsberättelser 2020 för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana

Vänsterpartiet tackar för de utförliga och informativa verksamhetsberättelserna från TF och FUT. Vi konstaterar att det har varit ett annorlunda år och att förvaltningarna på grund av pandemin haft nya och oväntade utmaningar och villkor att hantera. Samhällskrisen till följd av covid-19 pandemin har med all tydlighet visat på många av de problem det medför att driva kollektivtrafiksystemet med upphandlad trafik uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer.

I en situation när trafikförvaltningen måste agera snabbt och fatta bra beslut som får genomslag skapar situationen med många olika operatörer och avtalsrelationer onödiga problem. Förvaltningen har inte överblicken och automatisk tillgång till verksamhetsinformation då den finns hos operatörerna och man måste ta hänsyn till rådande avtal. Detta för med sig att besluten med stor sannolikhet tas under större besvär och stress, att de kommer senare samt är sämre underbyggda och därmed av sämre kvalité. Med ett uppsplittrat ansvar för trafiken och för den centrala funktioner, med många olika aktörer och avtalsområden, blir det tungrott. Trafikavtalens incitamentsmodeller har inte heller fungerat under krisen, vilket medfört att existerande avtal har fått kompletterats. Det har också inneburit en osäkerhet som fått till följd att upphandlingar har pausats och existerande avtal tvingats förlängas, vilket i sin tur medför att trafiken riskerar att bedrivas med bussar som passerat åldersstrecket samt att nya kompletterande avtal måste skrivas. Var är smidigheten och flexibiliteten? Vem har överblicken? Vem har kunskapen om systemet?

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.

Bortfallet av biljettintäkter har varit betydande under pandemin. Biljettintäkterna för 2020 beräknas minska med knappa 3 871 miljoner kronor jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Trafikförvaltningen och den blågröna majoriteten har under året lagt stort fokus på intäktsäkring. I mars beslutade förvaltningen att stänga framdörrana på bussarna för att skydda förarna mot smittspridning. Det

medförde att de resenärer som ändå reste inte kunde validera sina biljetter vilket bidrog till de minskade biljettintäkterna. Vi i Vänsterpartiet finner det beklagligt att inte mer har gjorts för att möjliggöra för resenärerna att validera, blippa, sina biljetter på bussarna. Vi har länge förespråkat öppna spärrlinjer och möjlighet till att stiga ombord genom bussarnas alla dörrar med tillhörande valideringsmöjligheter. Hade dessa valideringsmaskiner redan funnits på plats hade intäktsraset inte blivit fullt så kraftigt när pandemin slog till. Kanske hade det gått att få valideringsmaskiner på plats vid bussarnas bakdörrar under dessa månader som gått?

Bussförarna har också uttryckt att de är mycket nöjda med beslutet att låta trafikanterna gå på genom bussarnas bakdörrar och att inte behöva visera. De upplever det som en kraftig förbättring av deras arbetsmiljö och hoppas att det blir bestående även efter krisen. Så sammantaget hade vi sett det som önskvärt att möjliggöra påstigning genom, och validering vid alla dörrar och att förarna skulle slippa arbetsuppgiften att visera.

Vi i Vänsterpartiet har länge motsatt oss de årliga taxehöjningarna. Vi har i vårt budgetförslag finansierade förslag att sänka priset på periodkorten och enkelbiljetterna till 2018 års nivå, att införa fria resor för barn och unga upp till 18 år, samt införa fria resor för pensionärer i lågtrafik. På längre sikt vill vi införa nolltaxa för en rättvis och klimatsmart region. Vi vill i detta sammanhang bara konstatera att med en högre skattefinansieringsgrad av kollektivtrafiken hade intäktsbortfallet på grund av den minskade biljettförsäljningen inte varit lika dramatiskt.

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. Pandemins 2020 har påverkat resandet avsevärt, men det är synnerligen 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 fjärmar oss från målet att andelen ska öka med 5 procentenheter från 2015 till 2030, med ett i verksamhetsberättelsen redovisat måltal för 2020 på 51,5 procent. Verksamhetsberättelsen redovisar att förvaltningen har arbetat med kunskapsunderlag och studier över potential och behov för ökad kollektivtrafikandel. 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.

Ett annat viktigt bidrag till klimatomställningen är elektrifieringen av fordonsflottan. I verksamhetsberättelsen nämns att förvaltningen sedan 2017 har bedrivit ett omfattande utredningsarbete, vars resultat har legat till grund för kravställning av energieffektivisering och eldrift i de senaste

trafikupphandlingarna under 2020, som pausades på grund av de osäkerheter pandemin medförde. Vi i Vänsterpartiet är av den uppfattningen att arbetet med elektrifieringen måste drivas fram mer aktivt och snabbare för att bidra till att vi når klimatmålen.

Informationen från förvaltningen för utbyggd tunnelbana har sedan något år tillbaka blivit bättre. Förvaltningschefens dragningar på trafiknämnden är informativa och gedigna. När vi läser verksamhetsberättelsen är det dock ändå några saker som vi ändå upplever är ny information för oss, vilket är olyckligt. Till exempel är det ny information för oss att Sofia station är överklagad. Vidare är det nytt för oss att den förhandlingsperson som utsetts att lösa situationen med fördyrningarna på 9 miljarder kopplade till Stockholmsöverenskommelsen även ska se över projekten i Sverigeförhandlingen. Vi ser en ökad transparens av förvaltningens verksamhet som önskvärd, särskilt då relativt få ärenden kommer upp i nämnden.