FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2023-02-07 RS 2021-0549

Moderaterna
Kristdemokraterna
Liberalerna

Regionfullmäktige
29

Motion 2021:51 av Maria Mustonen (V) om återdemokratisering av trafikplaneringsprocessen

I motionen har det föreslagits att det uppdras åt trafiknämnden att se över delegationsordning och andra relevanta processer för att stärka insynen och det politiska inflytandet i trafikplaneringen. Vidare föreslår motionären att trafiknämnden uppdras att säkerställa att beslut om viktiga trafikförändringar fattas i nämnden, samt att nämnden uppdras att ta fram en process där de som är berörda av trafikförändringar får bättre information och inflytande över förändringarna.

En rimlig princip att slå vakt om som också varit vägledande under lång tid är att förändringar av trafikutbudet ner på linjenivå, med exakta tider om avgångar och turtäthet hör till förvaltningschefens beslut om årlig specificering av trafikutbud inom ramen för den årliga trafikförändringsprocessen. Detsamma gäller beslut om ersättningstrafik, oplanerade trafikförändringar och oplanerad ersättningstrafik under innevarande trafikår.

Inom ramen för den årliga trafikförändringsprocessen remitteras föreslagna trafikförändringar till länets kommuner och de organisationer som representerar personer med funktionsnedsättning, som trafiknämnden har etablerat samarbete med. Trafikförvaltningen tar också emot synpunkter gällande trafiken direkt från resenärerna. Inkomna synpunkter med koppling till trafikplanering och turtäthet sammanställs inom ramen för trafikförändringsprocessen och är en del av underlaget inför nästkommande års trafikförändringar. Inför en trafikförändring informerar aktuell trafikutövare berörda resenärer i enlighet med trafikavtalen.

Utbudet av kollektivtrafik styrs dock på en övergripande nivå av den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Båda dessa dokument beslutas politiskt på regional nivå. Därtill beslutas politiskt på regional nivå om ramarna och inriktningen för verksamheten i form av drifts – och investeringsbudget samt verksamhetsplan, inklusive vilka investeringar som ska genomföras. Budgeten kan både möjliggöra ytterligare satsningar likväl som framtvinga justeringar av trafiken.

Med det sagt kan det konstateras att det i styrets verksamhetsplan för trafiknämnden 2023 framgår, under avsnitt 5.1.2, att budgeten förutsätter

kostnadsminskningar på trafiken om 290 miljoner kronor under 2023, 963 miljoner kronor under 2024 och 715 miljoner kronor under 2025.
Med andra ord sjösätter styret nu en ekonomisk plan som innebär skenande underskott samt behov av drakoniska nedskärningar i trafiken som också kommer kräva kraftiga höjningar av biljettpriserna. Detta till en total summa om cirka 2 miljarder kronor kommande tre år.

Det skulle innebära att kostnaden för trafiken behöver minska med långt över 10 procent kommande tre år, en besparing som inte är möjligt utan att köra betydligt mindre trafik än tidigare.

Att trafiknämnden i sin helhet inte har fått en fördjupad dragning om detta och att ärendet saknar adekvata samt fördjupade analyser är allvarligt. För att inte tala om den inverkan detta kommer få för resenärerna, inte bara när det blir glesare mellan bussen, tåget eller pendeln utan även när hela linjer, avgångar och turer helt försvinner.

Av det skälet anser vi att principerna för den ofrånkomliga förändringen av trafikutbudet som väntar och lyftas fram i såväl det nya styrets budget som i den av nämndens beslutade verksamhetsplanen borde beslutas om i trafiknämnden, även om de exakta förändringarna ner på linjenivå och den ordinarie trafikförändringsprocessen fortsatt bäst hanteras och beslutas av förvaltningschefen.

Vi föreslår därför regionfullmäktige besluta:

att uppdra till trafiknämnden att säkerställa så att principer, inriktning, och verkställighet av politiskt initierade justeringar, effektiviseringar och neddragningar av trafikutbudet alltid underställs trafiknämnden för beslut.