

Brev från Seko Pendelklubben

En fråga som många av oss har funderat över är hur MTR kan tjäna på att ta bort tågvärdarna? Man kan tycka att det borde innebära en förlust då mindre personal ger mindre betalt från SL. Men så är det inte.

Tanken med att ersätta tågvärdarna med kameror är att spara pengar. I förslaget från trafikförvaltningen, som politikerna i trafikinämnden sagt ja till, framgår det att projektet ska gå med vinst efter drygt sju år. Att det i verkligheten aldrig kommer att gå med vinst är en annan sak då kostnader för ombyggnad av depåer och fordon (X60A) inte är medräknat.

Vad kostar 370 tågvärdrar?

Hur mycket mindre betalt får då MTR om tågvärdarna försvinner? Det framgår av beslutet i trafikinämnden: "I takt med att en godkänd teknisk lösning implementeras på fordonen föreslås kravet på att trafikering ska ske med tågvärd ombord utgå ur uppdragsavtalet med sänkt grundersättning till MTR som följd. Detta kommer att innebära en långsiktig kostnadssänkning för pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen i storleksordningen 120-150 miljoner kronor om året."

Alltså upp till 150 miljoner kronor mindre betalt varje år om tågvärdarna ersätts med kameror. Men är kostnaden för 370 tågvärdrar bara 150 miljoner kronor per år? Absolut inte! Summan är betydligt högre än så.

Anbudet på pendeltrafiken

Avtalet som skrevs 2015 mellan SL och MTR var på 14 år och det totala värdet drygt 30 miljarder för hela perioden. Ca 2 miljarder kronor per år kostar det för SL och skattebetalarna. Det är vad MTR får betalt. Men står det i avtalet hur mycket SL betalar för just tågvärdarna? Nej. Det står heller inte hur mycket SL betalar för stationsvärdar och förare. Det är inte så ett anbud på trafiken läggs upp.

MTR:s anbud på pendeltrafiken var en beräkning av de totala kostnaderna. Här ingick lokalhyra, löner, företagshälsovård, OB, städning, underhåll m.m. Totalt nära 2 miljarder kronor per år med en marginal för lite vinst på detta. I vart fall hoppades man på det.

Den beräknade kostnaden för tågvärdarna var betydligt högre än 150 miljoner när MTR planerade sitt anbud.

Vad kostar en tågvärd?

Låt oss göra en enkel beräkning. Vi utgår ifrån att en tågvärd tjänar 400.000 kronor per år. Här ingår OB men inte övertid. Läger vi till 30% i sociala avgifter blir kostnaden mer än en halv miljon kronor för arbetsgivaren.

Vi delar 150 miljoner med en halv miljon och upptäcker att det räcker till 300 tågvärdar. Redan här förstår vi att något är fel då det behövs ca 370 tågvärdar för att bedriva trafiken.

Läger vi till kostnader för tjänstepension, utbildning, sjukersättning, övertid, företagshälsovård, arbetskläder, skor, klädsåp, mobil, lokaler, facklig tid, skyddsombud samt behov av arbetsledning, HR, driftledning, lönavdelning, planering m.m. Då kan vi uppskatta den genomsnittliga kostnaden för en tågvärd till *minst* 600.000 per år. Och det är lågt räknat.

Vad SL lovat betala

Om en tågvärd då kostar 600.000 kronor per år och det behövs 370 tågvärdar för att bedriva trafiken. Då blir totalkostnaden 222 miljoner kronor om året. Men avdraget från SL skulle ju bli som mest 150 miljoner. Det ger en mellanskillnad på 72 miljoner kronor till MTR:s fördel. Och det är fortfarande lågt räknat.

För att förklara det närmare: SL har förbundit sig i avtalet med MTR att betala en summa som ska täcka kostnaderna för bland annat tågvärdar. Nu vill SL ta bort dessa men drar av en mindre summa än den faktiska kostnaden för just tågvärdarna.

Inga tågvärdar = rejäl vinst

Ett motsvarande exempel är att betala en entreprenör låt säga 1.000 kronor för att köra ett tåg mellan A och B. Om tåget sedan ställs in och bötessumman bara är 500 kronor så tjänar entreprenören 500 kronor på att göra ingenting. Det är därför viten/böter för inställda tåg ska vara högre än ersättningen för att köra tåget. Det ska inte löna sig för en entreprenör att göra ingenting.

Men det är exakt det som SL nu arrangerar. Vinst på att göra ingenting. Man låter MTR tjäna pengar på att inte ha några tågvärdar. Det står i avtalet att det ska finnas tågvärdar på tågen. Nu vill man ta bort dessa men låter en del av ersättningen bli kvar. Det är att skänka bort pengar utan motprestation.

Hur stor blir vinsten?

Med den ena handen ger SL en påse pengar (summan bestämdes när avtalet skrevs) och med den andra handen drar man av en mindre del av detta. Mellanskillnaden får MTR behålla. På så sätt kan företaget komma undan med en rejäl vinst genom att ta bort tågvärdarna.

Vinsten med att ta bort tågvärdarna blir för MTR uppskattningsvis 50 – 100 miljoner kronor per år. För SL och skattebetalarna blir det som att sälja smöret och tappa pengarna.

Bluffmakare som försnillar

Är nu detta förenligt med reglerna kring upphandling av offentlig verksamhet? Vad tror du? Tvivlar du på det är du välkommen att tillsammans med dina kollegor samlas på Sergels torg nästkommande lördag då vi än en gång höjer våra röster mot bluffmakarna som försnillar och raserar det som samhället en gång byggde upp.

Det gäller våra jobb. Det gäller vår värdighet. Det gäller vår framtid. Det gäller dig och mig.

Rainer Andersson

Ordförande Seko Pendelklubben