Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 1/2021
2021-01-26

§§ 1-17

Kl. 14:30 – 15:25

Trafiknämndens sammanträde den 26 januari 2021

Datum för justering: den 26 januari 2021 vad gäller paragraf 5 och 6.

Den 11/2-2021 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 26 januari 2021 vad gäller paragraf 5 och 6.

Den 11/2-2021 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, möteslokal T-Centralen samt på distans via Teams.

Närvarande ledamöter

Kristoffer Tamsons (M)	Ordförande
Tomas Eriksson (MP)	1:e vice ordförande
Jens Sjöström (S)	2:e vice ordförande
Nikolina Bucht (M)	
Harry Bouveng (M)	
Susanne Sjöblom (M)	
Michaela Haga (C)	
Stefan Bergström (C)	
Sara Svanström (L)	
Karl Henriksson (KD)	
Ahmed Ali Salad (S)	
Ayla Eftekhari (S)	
Bawer Kevir (S)	
Elof Hansjons (S)	
Anna Sehlin (V)	
Maria Mustonen (V)	
Mschiwoj Swigon (SD)	

Närvarande ersättare

Lennart Kalderén (M) - *Tjänstgör*
Josephine Lindström (M)
Christer Mattsson (M)
Henrik Lundquist (M)
Märta Martin-Åkesson (C)
Lena Hallerby (L)
Fredrik Wallén (KD)
Antonella Pirrone (KD)
Sverre Dahlstedt (MP)
Solveig Holmgren (S)
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Ellinor Rindevall (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD)

Ej närvarande ledamöter

Bino Drummond (M)

Ej närvarande ersättare

Lars Johansson (L)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2020-01-26

Närvarande politiska tjänstemän	***Närvarande tjänstemän***	***Närvarande fackliga representanter***
Claes Wersäll (M)	David Lagneholm	Amir Sokolovic
Harald Eiken (M)	Sara Catoni	
Mattias Askerson (M)	Niklas Bergman	
Lars Nordgren (C)	Björn Holmberg	
Robin Törnblad (L)	Karoline Sandar	
Carl Häggqvist (KD)	Viktoria Lundström	
Linda Nygren (S)	Daniel Angermann	
Sarah Aziz (MP)	Catarina Strömsten-Falkenmark	
Tomas Ekman (V)	Jens Plambeck	
Andreas Birgersson (SD)	Fredrik Cavalli-Björkman	

Sekreterare

Karoline Sandar

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

Innehållsförteckning

§ 1 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 2 Val av justerare av protokoll

§ 3 Fastställande av datum för justering av protokoll

§ 4 Förvaltningschefsinformation TF och FUT (TN 2020-0001)

§ 5 Yttrande över regionledningskontorets promemoria Stärkt styrning av it och digitalisering, RS 2020-0242
(TN 2020-1411)

§ 6 Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2020-1415, FUT 2020-1352)

§ 7 Yttrande över motion 2020:48 av Lina El Yafi (V) om utökad regional försörjning av förnybar energi
(TN 2020-1397)

§ 8 Svar på skrivelse från (S) angående bemanning på Järna Station
(TN 2020-1578)

§ 9 Svar på skrivelse från (V) angående bemanning på Järna Station
(TN 2020-1580)

§ 10 Svar på skrivelse från (S) angående trängsel i kollektivtrafiken
(TN 2020-1579)

§ 11 Svar på skrivelse från (V) angående trängsel i busstrafiken
(TN 2020-1583)

§ 12 Svar på skrivelse från (V) angående brister i förstärkningstrafik
(TN 2020-1581)

§ 13 Svar på skrivelse från (SD) om permanent avskärmning av bussförarmiljön
(TN 2020-0807)

§ 14 Anmälan av delegationsbeslut (TN 2021-0001)

§ 15 Inkommande post till trafiknämnden (TN 2021-0001)

§ 16 Övriga frågor

§ 17 Nästa sammanträde

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 1

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Inkomna skrivelser behandlas under punkten ”Övriga frågor”.
2. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

§ 2

Val av justerare av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Jens Sjöström (S) utses till att jämte ordföranden justera protokollet från dagens sammanträde.

§ 3

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 5 februari 2021.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 4

Förvaltningschefsinformation TF och FUT
(TN 2021-0001)

David Lagneholm från TF (trafikförvaltningen) och Niklas Bergman från FUT (förvaltning för utbyggd tunnelbana) informerade nämnden via varsin presentation. Bland annat informerades nämnden om följande.

- Information från TF:
  - Trafikläget (pendeltåg, lokalbanor, tunnelbana, sjötrafik, trängsel och munskydd)
  - Skyddsglas på bussar
  - E40 – upphandling av tunnelbanan (uppskjuten p.g.a. coronapandemin)
  - Resandeutvecklingen, punktlighet, resultatutveckling
  - Ekonomi och verksamhet

- Information från FUT:
  - Status av projekt (bl.a. Barkarby, Arenastaden, Nacka-Söderort, Södermalm m.fl.)
  - Fakturerat parterna m.m. 2014 – dec. 2020

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 5

Yttrande över regionsledningskontorets promemoria Stärkt styrning av it och digitalisering (RS 2020-0242)
(TN 2020-1411)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 8 januari 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefernas förslag till beslut.
2. SD-ledamoten yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 1).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningschefernas förslag till beslut. Därefter fann ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden avger yttrande enligt förslag i föreliggande tjänsteutlåtande.

2. Yttrandet överlämnas till regionledningskontoret.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

SD-ledamoten reserverade sig mot beslutet att inte bifalla deras förslag till beslut.

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 2).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Ordförande ---------- Justerare ----------

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 6

Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2020-1415, FUT 2020-1352)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 8 januari 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefernas förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 3).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningschefernas förslag till beslut. Därefter fann ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden avger yttrande enligt förslag i föreliggande tjänsteutlåtande.

2. Yttrandet överlämnas till regionledningskontoret.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

S-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla deras förslag till beslut.

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltog inte i beslut.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 4).

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 5).

EXPEDIERAS TILL

Regionrevisorerna

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 7

Yttrande över motion 2020:48 av Lina El Yafi (V) om utökad regional försörjning av förnybar energi
(TN 2020-1397)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 15 januari 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. V-ledamöterna yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 6).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 8

Svar på skrivelse från (S) angående bemanning Järna Station
(TN 2020-1578)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 8 januari 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 7).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 9

Svar på skrivelse från (V) angående bemanning Järna Station
(TN 2020-1580)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 8 januari 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 10

Svar på skrivelse från (S) angående trängsel i kollektivtrafiken
(TN 2020-1579)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 13 januari 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 8).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Därefter fann ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut hade besvarats.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

RESERVATION

S-ledamöterna reserverade sig mot beslutet inte bifalla deras förslag till tilläggsbeslut.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 11

Svar på skrivelse från (V) angående trängsel i busstrafiken
(TN 2020-1583)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 13 januari 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 9).

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande _____

Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 12

Svar på skrivelse från (V) angående brister i förstärkningstrafiken
(TN 2020-1581)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 8 januari 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 10).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 13

Svar på skrivelse från (SD) om permanent avskärmning av bussförarmiljön
(TN 2020-1585)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 januari 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande ---------- Justerare ----------

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 14

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2021-0001)

I ärendet förelåg anmälan av delegationsbeslut daterat den 15 januari 2021 fattade av förvaltningschefen för trafikförvaltningen under perioden 2020-12-10 – 2021-01-11.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 15

Inkommande post till nämnden
(TN 2020-0001)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2020-12-04 – 2021-01-15.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Ordförande _____

Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2021
~~2020-12-15~~
2021-01-26

§ 16

Övriga frågor

Trafiknämnden beslöt att överlämna nedanstående inkomna skrivelserna till trafikförvaltningen för beredning.

Skrivelse från S angående plexiglas i kollektivtrafiken (11)
Skrivelse från V angående skyddsglas och trafiksäkerhet (12)
Skrivelse från V angående trafikförvaltningens arbete mot sexuella trakasserier (13)

Inga fler övriga frågor.

§ 17

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till tisdagen den 16 februari 2021, kl. 14.30.

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSSBESLUT
2021-01-26

RS 2020–0242
TN 2020–1411

Trafiknämnden

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande över regionledningskontorets promemoria Stärkt styrning av it och digitalisering

Digitalisering ser Sverigedemokraterna generellt som positivt. Något som däremot saknas i förslaget samt Trafiknämndens yttrande är en diskussion kring demokrati och transparens i relation till digitaliseringen. När digitalisering sker mer och mer i arbetet för förvaltningarna samt nämnderna kan det ibland bli att medborgare får det svårare att ta del av den demokratiska processen. Digitaliseringen bör präglas av att öka transparensen och göra de demokratiska processerna mer tillgängliga för medborgaren. Det finns inget om detta i dokumentet och Sverigedemokraterna önskar att yttrandet från Trafiknämnden bör problematisera detta något och även ta upp att detta bör beaktas i framtiden.

Sverigedemokraterna föreslår Trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att göra ett tillägg i yttrandet där en diskussion kring hur transparens och demokratin kan utökas med tanke på digitaliseringen som sker och är planerad.

Bilaga 2

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-01-26

TN 2020-1411

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 5

Angående Yttrande över regionledningskontorets promemoria Stärkt styrning av it och digitalisering, RS 2020-0242

Generellt så tycker vi socialdemokrater att ambitionen är väldigt bra och ser att den går i linje med strategin. Det finns stordriftsfördelar att tjäna i flera fall. Vi har länge efterfrågat tydligare ansvarsfördelning vilket det här syftar till.

Det viktiga nu är hur genomförandet blir. Ska man lyckas med den här typen av skiften måste det finnas en stark efterlevnad. Samtidigt finns det, vilket trafikförvaltningen poängterar, flera mer förvaltningsspecifika system där expertkunskapen om systemen finns på trafikförvaltningen som möjligen tjänar på att kvarstå inom trafikförvaltningen. En tydlig kartläggning och plan för vilka system som tjänar på att drivas koncernövergripande och vilka system som det kan vara fördelaktigt att ha kvar på förvaltningsnivå behövs för att inte ambitionen om minskad administration och minskade kostnader ska gå om intet.

Bilaga 3

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2021-01-26

TN 2020-1415,
FUT 2020-1352

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 6

Angående Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

2020 var inte ett år som andra, coronapandemin drabbade världen, Sverige och Stockholmsregionen. Det återspeglas även i revisorernas delårsrapport. Pandemin har tydliggjort brister, lärt oss nya sätt att arbeta och vi vet fortfarande inte hur den långsiktigt kommer påverka SL-trafiken. Men det är tydligare än nånsin att det finns mycket arbete att göra och revisorernas arbete är ett viktigt verktyg i arbetet.

Revisionen ger oss en översyn av hur verksamheten fungerar och hur förvaltningen och nämnden arbetar. Det görs mycket bra arbete men det finns förbättringsområden som revisionens delrapport lyfter fram. Revisonens granskning kan och bör användas som ett verktyg för att identifiera och arbeta med dessa områden för att kollektivtrafiken i Stockholmsregionen ska förbättras.

Kollektivtrafiken stod redan innan coronapandemin inför stora utmaningar med befolkningsökningen och de krav på investeringar och utbyggd trafik denna för med sig. Om dessa inte sköts på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt riskerar kostnaderna att fortsätta växa i en takt som på sikt äventyrar regionens ekonomi och går ut över resenärerna i form av neddragen trafik eller att nya trafikinvesteringar inte finns på plats när de behövs. Nu måste dessa planer kompletteras med analyser av framtida resenärsmönster för att fortsätta vara aktuella.

Revisionen har tidigare, och fortsätter att, kritiserat trafiknämndens investeringsverksamhet. Den långsiktiga kontrollen och riskbedömningen samt prioriteringen emellan objekt får kritik igen. Detta är en synpunkt som socialdemokraterna helt delar. Ett typexempel på den dåliga kontrollen är fördyringarna av tunnelbanans utbyggnad vilket är något vi förväntar oss att revisorerna kommer att granska ytterligare i årsredovisningen. Kopplat till detta fortsätter revisorerna kritisera behovet av att trafiknämnden har bättre kontroll över tillkommande investeringsbehov både till följd av utbyggnaden av tunnelbanan och också ersättningsinvesteringar då anläggningen i många delar är gammal och sliten.

Precis som tidigare bedömer revisionen att det finns behov av tydligare redovisningar av personal- och konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning för att kunna följa upp efterlevnaden av målet att minska konsultanvändning. Idag göms konsultkostnader på investeringsprojekt undan i investeringsbudgeten vilket gör det nästan omöjligt att följa upp kostnaderna. Vi socialdemokrater har länge varit kritiska mot det beroende av konsulter som finns och stöttar därför målet om att minska konsultanvändningen men transparensen måste öka.

Revisionen rekommenderade nämnden redan 2018 att säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad prioritering och löpande uppföljning. 2019 förelade Stockholms brandförsvar nämnden att skyndsamt installera avskiljande vägg- och dörrpartier, vars syfte är att förhindra och fördröja spridningen av brandgaser vid utrymning, på samtliga 51 undermarkstationer. Detta kommer att handla om betydande belopp och här behövs en genomarbetad åtgärdsplan.

Resenärssäkerhet är viktigt för oss socialdemokrater. Att pausa arbetet med plattformsbarriärerna under lång tid tycker vi därför är tveksamt. Vi vill så fort det är möjligt återuppta det arbetet och avsatte medel för det i vår budget.

Vi socialdemokrater har länge drivit frågan om att beslut om trafikeringen för kommande år (i folkmun kända som tidtabellsförändringarna) ska fattas av nämnden. Vi ser att det är rimligt att politiken fattar de besluten. Revisionen ifrågasätter nu ifall gällande ordning där detta beslut är delegerat till förvaltningschefen är överensstämmande med kommunallagen då det får stora ekonomiska konsekvenser att fortsätta köra trafiken med det sviktande resenärsunderlaget coronapandemin orsakat. Vi förutsätter att förvaltningen granskar detta med jurist och återkommer till nämnden med resultatet. Vi står dock fortfarande fast vid vår åsikt om att nämnden borde fatta dessa beslut alla år och inte bara eventuellt de år då ekonomin är hårt drabbad av en pandemi.

Vi socialdemokrater ser revisionens granskning av trafiknämndens agerande gällande coronapandemin under våren som ett viktigt steg i ett utvärderings och förbättringsarbete. Att dra lärdomar av pandemin för att stå bättre rustade inför nästa kris – oavsett om det är en pandemi eller något annat är viktigt och även här kan revisionens granskning hjälpa nämnden. Redan nu så har revisionen gjort en del konstateranden. Den epidemiberedskapsplan som regionen har omfattar inte kollektivtrafiken. Spårbarheten i besluten som fattats under pandemin är viktig ur ett demokratiskt och utvärderingsperspektiv. Revisionen konstaterar att ordförandes beslut liksom förvaltningschefens delegationsbeslut är anmälda till nämnden. Övrigt beslutsfattande på olika nivåer har i de flesta fall inte dokumenterats i det särskilda coronaärendet. Det tycker vi socialdemokrater är djupt problematiskt. Revisorerna lyfter även möjligheten att redan nu påbörja en utvärdering av krishanteringen vilket vi socialdemokrater tycker är bra. Ifall vi redan nu kan dra lärdomar bör vi göra det. Det kan gynna den fortsatta pandemihanteringen.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att ge förvaltningschefen i uppdrag att tillse att nämnden årligen i samband med budgetarbetet får ta del av en 10-årskalkyl för hur respektive års verksamhetsplan med investeringsplan ryms inom det ekonomiska utrymmet som antaganden om anslagsutveckling, prisjusteringar och löpnade effektiviseringar ger.

att årligen i samband med budgetarbetet översända en 10-årskalkyl till regionstyrelsen för hur respektive års verksamhetsplan med investeringsplan

ryms inom det ekonomiska utrymmet som antaganden om anslagsutveckling, prisjusteringar och löpnade effektiviseringar ger.

att ge förvaltningschefen i uppdrag att snarast återkomma till nämnden med en handlingsplan för att säkerställa fullgott brandskydd i hela kollektivtrafiken, med särskilt fokus på att åtgärda bristerna inom tunnelbanesystemet.

att ge förvaltningschefen i uppdrag att tillse att kollektivtrafikens verksamhet omfattas av befintlig epidemiberedskapsplan.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-01-26

TN 2020-1415
FUT 2020-1352

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 6

Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Vi i Vänsterpartiet vill tacka regionrevisorerna för ännu en insiktsfull rapport; delrapport för 2020. Vi delar deras kritik och rekommendationer, och vill lyfta två av dem som vi finner allvarliga.

Det är bekymmersamt att vissa brister påtalas år efter år utan att de åtgärdas. En sådan kritik är nämndens bristande insyn och styrning av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och tillkommande investeringsbehov, samt tydliggörande av vilka behov av nyutveckling av respektive trafikslag och av långsiktiga underhållsbehov. För att nämnden ska kunna ta sitt ansvar för strategiska och övergripande frågor samt uppföljning av verksamheten är det fundamentalt att nämnden ges inblick och möjlighet till överblick. I nuläget finner vi att vår insyn i verksamheten är begränsad. Vi i Vänsterpartiet uppskattar förvaltningschefernas dragningar vid nämnderna, men finner att vi skulle uppskatta en ökad transparens med mer utförligare presentationer, muntligt och skriftligt, om för verksamheten aktuella strategiska och övergripande frågor. Vi anser att nämnden måste få bättre underlag för att kunna få en överblick och prioritera.

Vi har full förståelse för svårigheterna att hantera situationen i mitten av mars och som ledde till neddragningen av trafiken den 23 mars. Det var säkert rimligt då att utgå från Folkhälsomyndighetens rekommendationer och Smittskydd Stockholms scenarier, även om scenarierna med facit i hand kanske inte var helt korrekta. Lösningen däremot, att köra lördagstrafik var olycklig. I tjänsteutlåtandet ges en version av hur processen fram till beslutet gick till. Vi har fått indikationer att trafikutövarna upplever att processen var forcerad och otydlig, vilket fick till följd att deras synpunkter och olika lösningar inte hörsammades.

Neddragning den 23 mars visar att det inte alltid blir rätt, att saker skulle kunna gjorts bättre. Det är alltid lätt att vara efterklok. Men, den tydliggör ett systemfel som bidrar till större risk för mindre bra beslut och genomförande. Pandemin har visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet 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 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. 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. Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafiken, och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner, i egen regi.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-01-26

TN 2020–1415
FUT 2020–1352

Trafiknämnden
6

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Det är oroande att det återkommande finns allvarliga synpunkter från regionrevisorerna som inte åtgärdas. I en förvaltning som är så erfaren och kompetent som Trafikförvaltningen bör vara, och som vi förväntar oss att den är, bör dessa synpunkter kunna åtgärdas relativt skyndsamt. Sverigedemokraterna har flera gånger påpekat allvaret i revisorernas synpunkter och på att det återkommande finns synpunkter som inte har åtgärdats. Ibland på flera år.

Det åtgärder som bör få högst prioritet är att säkerställa ansvarsfördelningen i VD-instruktionen förtydligas så att gränsdragningen mellan VD och förvaltningschefen i FUT förtydligas. Även oklarheterna i hur nämnden ska ta ansvar för den långsiktiga strategiska styrningen av verksamheten behöver klargöras. De delar av det strategiska ramverket som saknas behöver komma på plats så snart som möjligt.

Trafiksäkerhetshändelser behöver löpande sammanställas för alla trafikslag. De ska återrapporteras för att sedan analyseras så att förbättringsarbetet kan använda dessa händelser. En annan viktig åtgärd som har påtalats flera gånger är att det bör säkerställas en kontinuerlig hanteringsordning för identifiering, bedömning och prioritering av kommande investeringsbehov. Oavsett om utgiften är preciserad eller inte. För att se till att fullmäktige får en helhetsbild över behoven av investeringar på både kort och lång sikt.

Det finns även många fler anmärkningar som har ett stort behov av att åtgärdas. Sverigedemokraterna hoppas att Trafiknämnden och Trafikförvaltningen prioriterar revisorernas kritik och anmärkningar högre på prioriteringslistan för att lösa dessa synpunkter. Det är inte rimligt att dessa synpunkter ignoreras och inte görs något åt under flera år.

Bilaga 6

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-01-26

TN 2020-1397

Trafiknämnden
Ärende 7

Vänsterpartiet

Yttrande över Motion 2020:48 av Lina El Yafi (V) om utökad regional försörjning av förnybar energi

Vänsterpartiet tackar för det välvilligt formulerande yttrandet över Motion 2020:48. I sammanfattningen hade vi gärna sett att den positiva inställningen till solceller med energilagring på bussväderskydden fått vara med. Utifrån vad som skrivs beklagar vi att den enda rimliga slutsatsen att rekommendera fullmäktige att bifalla motionen inte dras.

Bilaga 7

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-01-26

TN 2020-1578

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 8

Angående Svar på skrivelse från (S) angående bemanning på Järna Station

Trygghet är en viktig faktor för att människor ska välja kollektivtrafiken över andra färdmedel. Stationsmiljöer är ofta de platser i kollektivtrafiken där människor känner sig mest otrygga. Sent på kvällen är man ofta ensam på stationerna, eller bara tillsammans med någon annan vilket bidrar till känslan av otrygghet.

Stationen i Järna har tidigare blivit av med sin bemanning vilket fick allvarliga konsekvenser för tryggheten och resenärsmiljön då omfattande skadegörelse följde på beslutet. Vi socialdemokrater blev därför väldigt oroliga när vi nåddes av nyheten att man på nytt planerade att ta bort bemanningen – vi är glada över att det beslutet ändrades men trafikförvaltningens svar gör oss något bekymrade inför framtiden efter 2021.

Det är också bra att förvaltningen tydligt redogör för att kommunikationen med kommunen har brustit, något som vi tyvärr erfarit vid flera tillfällen. Förvaltningen behöver upparbeta tydligare rutiner för kontakter med kommunerna, särskilt i trygghets- och säkerhetsfrågor

Trygghetsskapande, förebyggande arbete behöver vara långsiktigt. Det kan inte göras på årsbasis utan den grundläggande trygghet som stationsbemanning medverkar till behöver vara kvar under överskådlig tid medan ytterligare arbete genomförs tillsammans med Södertälje kommun och andra intressenter.

Bilaga 8

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-01-26

TN 2020-1579

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 10

Angående Svar på skrivelse från (S) angående trängsel i kollektivtrafiken

Coronapandemin fortsätter att ställa stora krav på alla delar av samhället att vidta åtgärder för att minska risk för trängsel och smittspridning. Mot den bakgrunden skrev socialdemokraterna en skrivelse om trängsel i kollektivtrafiken och vad förvaltningen gjort hittills och vad man kan tänka sig att vidta för åtgärder framöver.

I vår andra fråga i skrivelsen; *Vilka krav och uppmaningar har ställts, och när, till bussoperatörerna att ta in extra busskapacitet från bussbolag som har ledig kapacitet i fordon och förare?* Svarar förvaltningen enbart på hur de agerat för att underlätta för operatörerna att ta in förare. Inte busskapacitet. Turistbussar är andra typer av bussar än vad SLs bussar är. De är till exempel inte tillgänglighetsanpassade på samma sätt. Men socialdemokraternas hållning är att det vid risk för trängsel, på en vältrafikerad linje där en tillgänglighetsanpassad buss anländer med hög frekvens, bör även icke-anpassade bussar från andra bolag kunna sättas in i förstärkningssyfte för att minska risken för trängsel.

Vi ser även också ett behov av att man inte vilar på de åtgärder man har vidtagit utan ständigt tittar på vad vi kan göra mer för att minska risken för trängsel. Vi hoppas alla att smittspridningen vänder neråt – men vi måste vara beredda på att göra mer.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

att uppdra åt förvaltningschefen att skyndsamt ta fram en plan för ytterligare åtgärder som kan sättas in för att minska trängsel i kollektivtrafiken i syfte att vara förberedd på eventuella problem under våren.

Bilaga 9

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-01-26

TN 2020-1583

Trafiknämnden
Ärende 11

Vänsterpartiet

Svar på skrivelse från (V) angående trängsel i busstrafiken

Vi i Vänsterpartiet tackar för svaret. Det hänvisas bland annat till att förutsättningar i vägnät och gatumiljö i nuläget är begränsande faktorer för att ytterligare utöka trafiken. Det åskådliggör behovet av att linje 179, i likhet med många andra hårt belastade stomlinjer, behöver få en bättre framkomlighet och därmed högre kapacitet för att undvika trängsel. Framkomlighetsåtgärder för att skapa linjer med BRT-standard borde kunna vara en möjlig lösning för att på sikt öka kapaciteten och minska trängseln. På så sätt skapas en attraktiv kollektivtrafik.

I svaret framhålls det att bidragande till trängseln på linje 179 är ett högt ”fuskåkande”. Vi ställer oss frågande till obelagda påståendet. Hur vet man att ”fuskåkandet” är högt? I jämförelse med vad? Och hur vet man att de som inte betalar för sig inte skulle åka annars, och därmed bidrar till extra trängsel? Det är inte helt orimligt att tänka sig att ett antal resenärer, som när framdörrarna stängdes, inte har kunnat validera sina biljetter behövt åka ändå – är de därmed fuskare? Det blir också förvirrande när det på vår skrivelse framkommer att ordningsvakter sedan en tid tillbaks har haft skyddsstopp för att arbeta med biljettkontrollanter om inte polisen deltar. Vi drar slutsatsen att det därmed inte har genomförts några biljettkontroller. Vad bygger man då det inledande påståendet på?

Vi i Vänsterpartiet tycker det är olyckligt att utan tydliga belägg generalisera kring resenärer som fuskåkande. Därmed inte sagt att vi inte tror att det förekommer. Vi ifrågasätter inte heller att hot och våld förekommer men finner det märkligt att det lyfts fram i ett svar kring trängsel. Det är i ju för sig troligt att irritation och konflikter lättare uppstår vid trängsel, och även när resenärer upplever att de ska betala för en tjänst som upplevs som undermålig. En satsning på linje 179 till BRT-standard skulle kunna föra med sig att resenärerna upplever att de värdesätts och betalningsviljan därmed stiger samtidigt som hoten och våldet minskar i takt med att trängseln minskar.

Bilaga 10

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-01-26

TN 2020-1581

Trafiknämnden
Ärende 12

Vänsterpartiet

Svar på skrivelse från (V) angående brister i förstärkningstrafiken

Vi i Vänsterpartiet tackar för det positiva svaret. Det var goda nyheter att Trafikförvaltningen för en dialog med trafikutövaren kring att hitta en lösning som är hållbar för alla parter i fallet med scouternas problem med att nyttja linje 637 till och från hållplats Ellans vändplan. Om så inte redan är fallet, utgår vi från att representanter från Stockholms Scoutdistrikt snarast bjuds in till att delta i dialogen.

Bilaga 11

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-01-26

Trafiknämnden

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Skrivelse angående plexiglas i kollektivtrafiken

Monteringen av det som i folkmun kallas för plexiglas i bussarna i syfte att öppna framdörren pågår i SLs trafik. Stängningen av framdörrarna skede tidigt i pandemin och vi Socialdemokrater drev också detta för att skydda förarna från riskerna för smittspridning. När framdörren åter kan öppnas för påstigning möjliggörs för människor att validera sitt SL-kort ombord och på detta sätt hoppas man minska fuskåkandet. Vi socialdemokrater är inte emot lösningar som gör det möjligt att öppna framdörrarna om det kan ske smittsäkert för förarna men vi är oroliga över de signaler vi får från busschaufförerna om att plexiglaslösningen är trafikfarlig och skapar reflexer. Vi är därför starkt kritiska om det stämmer att man inte kontrollerat att lösningarna är trafiksäkra och fått godkännande från ansvariga myndigheter.

Dagens nyheter rapporterar att trafikförvaltningen JO-anmälts för hanteringen av plexiglaslösningen samt att bussoperatör bekräftar att antalet tillbudsrapporter har ökat sedan man började installera skyddsglas i bussarna. I artikeln hävdas från trafikförvaltningens sida att dessa plexiglaslösningar är godkända av arbetsmiljöverket för både trafiksäkerhet och smittskydd. Arbetsmiljöverket menar dock att delar av ärendet inte är en arbetsmiljöfråga och därmed inte något som ligger inom ramarna för myndighetens ansvar.

Vi socialdemokrater ser behovet av att få in de intäkter som går och betonar att fuskåkande inte är acceptabelt. Däremot måste trafiksäkerheten vara högst prioriterat för såväl passagerare, förare som andra trafikanter. Vi har istället för att forcera fram plexiglaslösningen sedan pandemins början föreslagit att en av kortläsarna vid framdörren flyttas bakåt för att människor ska kunna blippa sin biljett. Vi är övertygade om att majoriteten av resenärerna vill göra rätt för sig. Nu är det viktigt att alla kort läggs på bordet vad gäller om de lösningar med plexiglas på bussar som nu är i trafik är godkända vad gäller trafiksäkerheten eller inte.

Med anledning av det som framkommit vill socialdemokraterna ställa följande frågor:

1. Har trafikförvaltningen ställt krav på bussoperatörerna om införandet av sk plexiglasskydd? I sådana fall – hur är det kravet formulerat?
2. Vilka säkerhetskrav har förvaltningen ställt på plexiglas-lösningen?
3. Vilken expertmyndighet har granskat och vilken myndighet har godkänt lösningen utifrån trafiksäkerhet?
4. Hur många tillbud har inkommit kopplat till plexiglasen?
5. Vilket ansvar har Trafiknämnden respektive förvaltningen för att följa upp trafiksäkerheten i de fordon som används av utförare för att trafikera den upphandlade trafiken?

Bilaga 12

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-01-26

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående skyddsglas och trafiksäkerhet

Den 20 januari började de första bussarna med skyddsglas runt förarplatsen trafikera Stockholms innerstad. Först ut är stombusslinjerna med att påstigning och betalning återigen sker fram i bussen. Trafikförvaltningen menar att skyddsglasen möter högt ställda krav gällande smittskydd och säkerhet för både förare och resenärer och att det är väl förankrat med skyddsombud och fackliga representanter. Vidare menar man att det är kostnadseffektivt och möjligt att implementera snabbt.

I Dagens Nyheter den 25 januari kan vi läsa att förarna larmar om att plexiglaset stör sikten så att fotgängare och cyklister riskerar att bli påkörda. Det har också inkommit en JO-anmälan från Kommunal efter en kraftig ökning av antalet tillbudsrapporter som också medfört ett skyddsstopp. Problemen som lyfts är de skarpa reflektionerna i glasen som gör det svårt för föraren att se vad som sker på höger sida av bussen, ett problem som förvärras när det är mörkt ute. Ärendet är fortfarande under handläggning hos arbetsmiljöverket.

Vänsterpartiet har länge krävt att man ska installera kortläsare bak i bussen som vi ser som den mest trafiksäkra lösningen, så resenärerna kan göra rätt för sig och samtidigt som förarna skyddas mot smitta. Vi lämnade in en skrivelse till nämnden i augusti förra året med frågorna vad det skulle kosta att installera biljettläsare vid bussarnas bakdörrar respektive vad det skulle kosta att sätta upp plexiglas till skydd för förarna. Tyvärr har vi ännu inte fått svar på den, men vi vågar ändå anta att det kostar förvaltningen en del att utveckla och sätta upp skyddsglasen.

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

1. Vad har trafikförvaltningen vidtagit för åtgärder för att kunna garantera trafiksäkerheten, för resenärerna, för förarna och för andra trafikanter utanför fordonet?
2. Har trafikförvaltningen fått information om de ökade tillbudsanmälningarna och i så fall hur ser man på dem?
3. Hur har förarnas kunskaper och synpunkter tagits till vara vid framtagandet av lösningen med skyddsglasen?

4. Hur har förarnas arbetsmiljö beaktats vid framtagandet av lösningen med skyddsglas?
5. Vad har kostnaden för förvaltningen varit för framtagandet av lösningen med skyddsglas?
6. Vad beräknas införandet av skyddsglas i slutänden kosta förvaltningen?
7. Förväntas lösningen bli permanent?

Bilaga 13

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-01-26

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående trafikförvaltningens arbete mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken

Vänsterpartiets motion (2019:66) om handlingsplan mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken behandlades vid regionfullmäktiges sammanträde 8 december 2020. I motionssvaret framgick det att mycket av det som motionen föreslog redan pågår eller planeras inom trafiknämnden.

I nämndens styrande dokument, regionfullmäktiges budget för 2021 och trafiknämndens verksamhetsplan för 2021, beskrivs målsättningarna för trygghetsarbetet i allmänna ordalag, till exempel: "För att nå de beslutade målen arbetar trafikförvaltningen aktivt och systematiskt för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, säker och trygg för alla resenärer – oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund." Vidare att "särskilt fokus kommer läggas på att utveckla och implementera det strategiska trygghetsarbetet för ökad trygghet i och i anslutning till kollektivtrafiken. Ett jämställdhets- och mångfaldsperspektiv ingår också i kvalitativa kundundersökningar, fokusgrupper och analyser."

Vi ställer oss bakom dessa målsättningar, men samtidigt konstatera vi att det inte framgår från de ovannämnda dokument hur trafiknämnden ska arbeta specifikt mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken. Vi finner att allmänna åtgärder som till exempel den nyligen lanserade trygghetschatten kan vara behjälpliga i arbetet mot sexuella trakasserier, men efterlyser mer specifik information om arbetet kring just detta problemområde.

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

1. Vilka åtgärder har trafikförvaltningen vidtagit respektive vilka åtgärder förvaltningen planerar att vidta specifikt mot sexuella trakasserier?
2. Ingår eller kommer frågor om sexuella trakasserier att ingå i förvaltningens ordinarie trygghetsundersökningar?
3. Pågår eller planeras andra åtgärder för att kartlägga förekomsten av sexuella trakasserier i kollektivtrafiken?
4. Ingår förebyggande av och agerande vid sexuella trakasserier i utbildningen för trygghetspersonalen på SL och vilka krav gäller trafikutövarnas personal i detta avseende?
5. Kommer nämnden informeras om förvaltningens trygghetsarbete i allmänhet och arbetet mot sexuella trakasserier specifikt?
6. Vilken genuskompetens finns hos förvaltningens organisation?