Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 4/2019
2019-03-18

§§ 58-77

Kl. 13:30 – 14:10

Trafiknämndens sammanträde den 18 mars 2019

Datum för justering: den 18 mars 2019 vad gäller paragraferna 64 och 65.

Den 8 april 2019 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 22 mars 2019 vad gäller paragraferna 64 och 65.

Den 9 april 2019 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, möteslokal T-centralen

Närvarande ledamöter

Kristoffer Tamsons (M)	Ordförande
Jens Sjöström (S)	2:e vice ordförande
Nikolina Bucht (M)	
Harry Bouveng (M)	
Bino Drummond (M)	
Benjamin Dousa (M)	
Michaela Haga (C)	
Ahmed Ali Salad (S)	
Ayla Eftekhari (S)	
Bawer Kevir (S)	
Elof Hansjons (S)	
Anna Sehlin (V)	
Maria Mustonen (V)	

Ej närvarande ledamöter

Tomas Eriksson (MP)	1:e vice ordförande
Stefan Bergström (C)	
Sara Svanström (L)	
Karl Henriksson (KD)	
Mikael Stigenberg (SD)	

Närvarande ersättare

Josephine Lindström (M) - *tjänstgör*
Christer Mattsson (M)
Märta Martin-Åkesson (C) - *tjänstgör*
Fredrik Wallén (KD) - *tjänstgör*
Carl Johan Schiller (KD)
Malin Karlsson (MP) - *tjänstgör*
Solveig Holmgren (S)
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Lina El Yafi (V)
Roland Johansson (SD) - *tjänstgör*

Ej närvarande ersättare

Lennart Kalderén (M)
Susanne Sjöblom (M)
Lena Hallerby (L)
Lars Johansson (L)
Ellinor Rindevall (S)
Marta Aguirre (V)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2019

Närvarande politiska tjänstemän	*Närvarande tjänstemän*	*Övriga*
Claes Wersäll (M)	Caroline Ottosson	-
Joakim Liljeberg (M)	Björn Holmberg	
Fredrik Wevle (M)	Sara Catoni	
Joel Furvik (L)	Mårten Frumerie	
Carl Häggqvist (KD)	Karoline Sandar	
William Sundelin (S)	Daniel Angermann	
Sarah Aziz (MP)	Jens Plambeck	
Malin Henriksson (C)	Fredrik Cavalli-Björkman	
Tomas Ekman (V)	Karin Svingby	
Andreas Birgersson (SD)		

§ 58

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt

att behandla inkomna skrivelser under punkten "Övriga frågor"

att ärende 6 "Utredningsbeslut bussdepåförsörjning" (SL 2018-0365) utgår

att i övrigt godkänna utsänd föredragningslista.

§ 59

Val av justeringsperson

Trafiknämnden beslöt

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

§ 60

Fastställande av datum för justering av protokoll

Datum för justering av protokoll fastställdes till onsdagen den 27 mars 2019.

§ 61

Förvaltningschefsinformation – trafikförvaltningen
(TN 2019-0022)

Förvaltningschefen för trafikförvaltningen informerade nämnden via en presentation.

I ärendet yttrade sig Kristoffer Tamsons (M).

Trafiknämnden godkände informationen och lade den till handlingarna.

§ 62

Förvaltningschefsinformation – förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT)
(FUT 2018-0034)

Förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana informerade nämnden via en presentation.

I ärendet yttrade sig Sven-Inge Nylund (S) och Kristoffer Tamsons (M).

Trafiknämnden godkände informationen och lade den till handlingarna.

§ 63

Utredningsbeslut om framtida trafikstyrningssystem i tunnelbana
(TN 2018-1381)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 8 februari 2019 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 1).
3. V-ledamöternas yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 2).
4. Ordföranden yrkade att förslagen till tilläggsbeslut skulle anses besvarade.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens beslut. Därefter fann ordföranden att förslagen till tilläggsbeslut skulle anses besvarade.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen besluta

att inom ramen för 2019 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2020-2028 fatta utredningsbeslut för framtida trafikstyrningssystem till en investeringsutgift om 7 miljoner kronor

Trafiknämnden beslutade för egen del

att godkänna ingående behovsanalys

att uppdra åt förvaltningschefen att efter genomförd utredning återkomma till trafiknämnden och regionstyrelsen för redovisning och beslutsunderlag för inriktningsbeslut.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla det egna partiets respektive förslag till tilläggsbeslut.

§ 64

Yttrande avseende överlåtelse av Waxholms Ångfartygs AB till AB Stockholms Lokaltrafik
(TN 2019-0251)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2019 från förvaltningschefen. Ordföranden upplyste om att det i tjänsteutlåtandet angivna bokförda värdet på Waxholms Ångfartygs AB:s aktier om 51 395 000 kronor rätteligen ska vara 51 935 000 kronor.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt, såväl för egen del som inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångfartygs AB

att föreliggande tjänsteutlåtande översänds som remissvar till regionledningskontoret utan erinran mot föreslagen överlåtelse av Waxholms Ångfartygs AB från Landstingshuset i Stockholm AB till AB Storstockholms Lokaltrafik

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

§ 65

Justeringar i bolagsdokument för AB Transitio
(TN 2019-0236)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna ändringar i AB Transitios styrande dokument som beslutades på bolagsstämma i AB Transitio den 24 maj 2018

att föreslå regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige att godkänna ändringarna

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

I ärendet yttrade sig Roland Johansson (SD), Sven-Inge Nylund (S) och Solveig Holmgren (S).

§ 66

Förtydligande av tidigare delegering byte av hissar och rulltrappor
(SL 2018-0524)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 13 februari 2019 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 3), som (S) anslöt sig till.

Ordföranden fann att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut.

Trafiknämnden beslöt med stöd av och inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik

att vidaredelegera verkställigheten av genomförandet av tidigare beslut, "Tjänsteutlåtande (TN 2014-0013), Budgetunderlag för trafiknämnden 2015 och planåren 2016-2017", till förvaltningschefen för trafikförvaltningen inom ramen för beslutad budget, innebärande bland annat att förvaltningschefen ges i uppdrag att genomföra de upphandlingar som krävs inom ramen för beslutad budget, oavsett upphandlingens värde.

RESERVATION

V- och S-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla det egna förslaget till beslut.

§ 67

Utseende av ombud till Svensk Kollektivtrafiks årsstämma
(TN 2019-0272)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 12 mars 2019 från förvaltningschefen.

På grund av jäv deltog inte Kristoffer Tamsons (M) i handläggning eller beslut i detta ärende. Jens Sjöström (S), 2:e vice ordförande, tjänstgjorde i ärendet.

Trafiknämnden beslöt

att utse trafiknämndens ordförande Kristoffer Tamsons som stämmoombud till Svensk Kollektivtrafiks årsstämma.

§ 68

Genomförandebeslut avseende banåtgärder på bro över Söderström
(SL 2017-0176)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 11 februari 2019 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.

2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 4)
3. Ordföranden yrkade avslag till förslaget till tilläggsbeslut.

Ordföranden fann först att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Därefter fann ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut skulle avslås.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att genomföra avseende banåtgärder på Bro över Söderström med en total investeringsutgift om högst 180,2 miljoner kronor inklusive index inom ramen för ospecificerade ersättningsinvesteringar 2019-2020

att uppdra åt förvaltningschefen att inom ramen för budget genomföra erforderliga upphandlingar av entreprenadkontrakt, inklusive att inleda upphandling, fastställa upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut samt teckna kontrakt i anslutning till avslutad upphandling.

RESERVATION

S-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla det egna förslaget till tilläggsbeslut.

UTTALANDE

S och V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 5).

§ 69

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende likriktar- och nätstationer för utbyggnad av tunnelbanan
(FUT 2019-0074)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 15 februari 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att inleda upphandling av projektering och byggande av likriktar-och nätstationer för utbyggnad av tunnelbanan till ett maximalt belopp om 350 miljoner kronor (2019 års prisnivå)

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana att genomföra upphandling av likriktar-och nätstationer för utbyggnad av tunnelbanan till ett maximalt belopp om 350miljoner kronor (2019 års prisnivå)

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana att fastställa upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut eller vid behov avbryta upphandling samt teckna kontrakt.

§ 70

Information med lägesrapport avseende trafikförvaltningens forskningssamverkan år 2018
(TN 2014-0001)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 14 februari 2019 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 71

Information om trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T20
(TN 2018-1821)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 11 februari 2019 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

I ärendet yttrade sig Maria Mustonen (V) och Kristoffer Tamsons (M).

§ 72

Lägesrapport för förbättrad framkomlighet i stombussnätet 2017-2021: Åtgärder linje 172 och 173
(TN 2016-0992)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 19 februari 2019 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

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

§ 73

Inkommande post till nämnden
(TN 2019-0022)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2019-02-07 – 2019-03-06.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 74

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2019-0022)

Inga beslut att anmäla denna gång.

Trafiknämnden noterade informationen.

§ 75

Anmälan av delegationsbeslut
(FUT 2019-0076)

I ärendet förelåg anmälan för perioden 2019-01-17 – 2019-03-07.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 76

Övriga frågor

Skrivelse från S, som V anslöt sig till – Angående revisorernas granskning av kollektivtrafikens kostnader (bilaga 7)

Skrivelse från S, som V anslöt sig till – Angående rulltrappor och hissar (bilaga 8)

Skrivelse från S – Med anledning av bussexplosionen vid Klaratunneln (bilaga 9)

Skrivelse från V – Brandsäkerheten i bussterminal i Katarinaberget (bilaga 10)

Trafiknämnden beslöt

att överlämna skrivelserna till förvaltningen för beredning.

§ 77

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till den 14 maj 2019, att äga rum hos trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen.

Vid protokollet

Karoline Sandar

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-03-18

TN 2018-1381

Trafiknämnden
Ärende 7

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Utredningsbeslut om framtida trafikstyrningssystem i tunnelbanan

Det är glädjande att trafiknämnden med detta beslut tar ett första steg mot framtidens trafikstyrningssytem i tunnelbanan som ska möjliggöra en tätare, säkrare och mer robust trafik i det system som redan idag är ryggraden i Stockholmsregionens kollektivtrafik.

Samtidigt som vi nu blickar framåt är det viktigt att lärdomar dras av processen kring uppgraderingen av röda linjens signalsystem; en misslyckad upphandling bland många andra i den moderatledda regionen som kostat många år och stora resurser till ingen nytta för resenärerna. Processen som nu inleds måste vara transparent och bör innehålla dialog mellan alla partier i nämnden för att få till en så bra och väl förankrad lösning som möjligt.

Framtidens trafikstyrningssystem är en fråga där personalen i tunnelbanan är en mycket viktig resurs i arbetet. Personalen som dagligen arbetar i och kring tunnelbanan sitter på praktiska kunskaper och kompetenser om vad ett nytt trafiksystem behöver innehålla för funktioner, liksom omedelbara erfarenheter om hur vi skapar en trygg och trivsam resmiljö. Därför anser vi att utredningen ska föra en tät dialog med fackliga företrädare för de yrkesgrupper som arbetar i tunnelbanan.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att säkerställa att utredningsarbetet om framtida trafikstyrningssystem i tunnelbanan bedrivs i en tät dialog med representanter för den i tunnelbanan anställda personalens arbetstagarorganisationer.

Bilaga 2

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-03-18

TN 2018-1381

Trafiknämnden
Ärende 7

VÄNSTERPARTIET

Utredningsbeslut om framtida trafikstyrningssystem i tunnelbanan

Vi tackar för förvaltningens behovsanalys Framtida trafikstyrning och delar uppfattningen att påbörja en utredning om hur framtida trafikstyrningssystemet av tunnelbanan ska utformas för att ha ett robust system med möjlig ökad turtäthet.

Vi i Vänsterpartiet lyfter ofta att trygghet för resenärerna och personalen bygger på att det finns mycket och kompetent personal ute i trafiken. Därför är vi av övertygelsen att det även i framtiden alltid kommer behövas förare ombord för att kunna hantera de situationer som uppstår, alltifrån trafikanter som hindrar dörrstängning eller nödöppnar dörrar, till evakuering av tåg. En förare kan avhjälpa småfel som uppstår och annars orsakar stopp och förseningar. Då det till exempel uppstår rökutveckling eller till och med brand i vagnen måste det finnas en förare på plats för att hantera situationen. Vid en akut evakuering behöver en förare finnas för att ta hand om passagerarna och genomföra den. Vi är förvissade om att tunnelbaneförarna behövs även i framtiden för en trygg och robust trafik, och att graden av automatisering stannar vid GoA2, även kallad Semi-automatic Train Regulation. Vi vill betona vikten av att i utredningsarbetet ta tillvara den stora och gedigna kompetens som finns bland dem som arbetar ute i trafiken. Till utredningen vill vi därför skicka med ett tydligt formulerat uppdrag att ha en nära dialog med facket som organiserar förarna, stationsvärdarna, kundservicevärdarna, lokalvårdarna, trafikledarna med flera, för att ta vara på den praktiska kompetens om systemet som finns hos personalen. Även dialog med skyddsorganisationen ska föras kontinuerligt.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att säkerställa att utredningsarbetet om framtida trafikstyrningssystem i tunnelbanan görs i nära dialog med de fackliga organisationerna och skyddsorganisationen gällande arbetsmiljö, kompetensförsörjning, utbildningsinsatser.

Bilaga 3

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2019-03-18

SL 2018-0524

Trafiknämnden
Ärende 10

VÄNSTERPARTIET

Förtydligande av tidigare delegering byte av hissar och rulltrappor

Vi i Vänsterpartiet har i sak inget emot att förvaltningschefen får fatta beslut om och genomföra upphandlingar över den beloppsgräns som anges i gällande beslutsordning inom ramen för det tidigare fattade inriktnings- och genomförandebeslut för totalt 1,5 miljarder kronor. Vi tycker dock att den föreslagna att-satsen är för vagt formulerad. Vi hade gärna sett en konkret hänvisning till att det handlar om att byta ut hissar och rulltrappor med en rambudget på 1,5 miljarder kronor.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att vidaredelegera verkställighet av genomförandet av tidigare beslut, ”Tjänsteutlåtande (TN 2014-13), Budgetunderlag för trafiknämnden 2015 och planåren 2016-2017”, till förvaltningschefen för Trafikförvaltningen inom ramen för beslutad budget, innebärande bland annat att förvaltningschefen ges i uppdrag att genomföra de upphandlingar som krävs för projektet byte av hissar och rulltrappor inom ramen för beslutad budget på 1,5 miljarder kronor, oavsett upphandlingens värde.

Bilaga 4

Stockholms läns landsting

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-03-18

SL 2017-0176

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 12

Förnyat genomförandebeslut avseende banåtgärder för bro över Söderström

Den planerade renoveringen av bron över Söderström är nödvändig och viktig för tunnelbanans fortsatta funktionalitet och säkerhet.

För att säkerställa att det inte förekommer missförhållanden i arbetsmiljö och arbetsvillkor anser vi att krav på villkor i nivå med kollektivavtal ska ställas. Utöver krav i nivå med gällande upphandlingslagar anser vi att det i riskfyllda arbeten som detta ska ställas krav på försäkringar enligt FORA-paketet.

Dessa krav måste, för att få effekt, ställas redan i upphandlingsdokumentationen, så att samtliga anbudsgivare vet vad som förväntas av dem och kan räkna på sina anbud utifrån det.

För att få effekt måste kraven även gälla underentreprenörer. Generellt sett ökar risken för missförhållanden med antalet underentreprenörsled. Antalet underentreprenörsled bör därför begränsas.

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

att säkerställa att hänsyn tas till ovanstående arbetsmiljöaspekter i genomförandet av banåtgärder för bro över Söderström.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-03-18

SL 2017-0176

Trafiknämnden
Ärende 12

VÄNSTERPARTIET

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Förnyat genomförandebeslut för Bro över Söderström samt en ny total utgift för investeringsobjekt program Slussen

Vi i Vänsterpartiet och Socialdemokraterna ser att den planerade renoveringen av bron över Söderström är nödvändig.

Vi vill betona vikten av att utföra arbetena på ett sätt som förorsakar så få störningar som möjligt för trafikanterna. Erfarenheterna från renoveringsarbetena på gröna linjen sommaren 2018 visar en stor förbättringspotential när det gäller planering av trafikupplägget under arbetena, ersättningstrafik, kommunikation i god tid och resenärsperspektiv. Vi har förståelse för att planering av ett projekt som detta är komplext, men att glömma bort trafikanterna i planeringen riskerar skada allmänhetens förtroende för SL. Därför vill vi se att:

- Trafikreduceringarna sker på sommartid då trafikflödena är som minst och andra alternativ (t.ex. cykling) finns närmare till hands.
- En tillräcklig ersättningstrafik finns tillgänglig för alla trafikanter som drabbas av reduceringarna.
- Tunnelbanespärrarna hålls öppna när trängseln är högst
- Trafikförvaltningen kommer ut med relevant information i god tid så att trafikanterna hinner planera hur de ska lägga upp sin vardag innan trafikreduceringarna

Bilaga 6

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-03-18

TN 2016-0992

Trafiknämnden
Ärende 16

VÄNSTERPARTIET

Lägesrapport för förbättrad framkomlighet i stombussnätet 2017-2021: Åtgärder linje 172 och 173

Vi i Vänsterpartiet är positiva till utvecklingen av ett stombussnät, och skulle gärna höja standarden på många stombusslinjer med BRT-lösningar. Förvaltningens arbete med att förbättra framkomligheten på i det här fallet linjerna 172 och 173 är i ljuset av detta viktigt och nödvändigt.

Vi tycker det dock är olyckligt att det genomsnittliga hållplatsavståndet för linje 172 ökar från 895 meter till 1350 meter, vilket är 350 meter över målet för denna typ av busslinje enligt stomnätsplanen. Det är möjligt att det finns någon godtagbar förklaring till detta, men det framgår inte. Det skulle också vara bra att få mer information om hur stor den genomsnittliga restidsförbättringen för de 4000 resenärerna blir, och på motsvarande sätt få en siffra på hur många resenärer som får försämringar och hur stor den är. För att vinna legitimitet för förändringarna hos de som drabbas av försämringar måste vi kunna visa på helheten.

Enligt förslaget prioriteras restidsvinsterna för resenärerna som reser långt på bekostnad av trafikanter som använder linjerna 172 och 173 som en tvärförbindelse för kortare resor mellan de södra förorterna. I underlaget saknas en analys om hur linjerna används idag. Samma gäller även hur borttagning av hållplatserna förhåller sig till de nya bostäderna som byggs och planeras till exempel i Sköndal och Älvsjö och som kommer att på sikt öka antalet på- och avstigande på hållplatser som nu planeras att tas bort. Därför är det viktigt med en uppföljning av åtgärdernas effekter och beredskap att omvärdera besluten om behov för återinförande av hållplatser uppstår.

Vi förväntar oss att påtagliga trimningsåtgärder med omfördelning av befintligt gatuutrymme kan åstadkommas på de vägar som är stadens ansvar nu när de blågröna styr i både Stockholms stad och Region Stockholm. Vi måste snarast genomföra kraftfulla åtgärder för att öka kollektivtrafikens framkomlighet, och samtidigt minska det privata bilkörandet, för att närma oss klimatmålen.

Slutligen vill vi framhålla att ändrade linjedragningar och borttagning av busshållplatser ska beslutas av trafiknämnden, inte som delegationsbeslut.

Bilaga 7

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-03-18

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Angående revisorernas granskning av kollektivtrafikens kostnader

Stockholmregionen växer och kollektivtrafiken behöver byggas ut i en takt som hänger med befolkningsökningen och medger att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna kan öka. Då måste utbyggnaden ske på ekonomiskt ansvarsfullt och långsiktigt hållbart sätt, där vi säkerställer att investeringar sker i rätt prioriterings- och tidsordning. Risken är annars att kostnaderna växer i en takt som äventyrar regionens ekonomi och att nödvändiga investeringar inte finns på plats när de behövs för att hela kollektivtrafikens kapacitet ska kunna utnyttjas.

Därför är det mycket allvarligt att revisionen i en ny rapport återigen gör bedömningen att trafiknämnden inte tar ansvar för att investeringsverksamheten sker inom ramen för en långsiktigt god ekonomisk hushållning. Minst lika allvarlig är den kritik mot att regionstyrelsen ska ha brustit i sin uppsynsplikt genom att inte efterfråga långsiktig ekonomisk påverkan av investeringar.

Redan 2016 trafiknämnden att stärka styrningen av den långsiktiga kostnadsutvecklingen och löpande efterfråga information om utvecklingen. Revisionen bedömer att detta fortfarande inte är åtgärdat. Till exempel lyfter rapporten fram att trafiknämnden inte del av trafikförvaltningens analys av nämndens ekonomi ur ett tioårigt perspektiv där det framkommer att det ekonomiska resultatet för verksamheten i det längre tidsperspektivet riskerar att bli negativt. Nämnden tar inte heller del av analyserade alternativ för att åstadkomma en ekonomi i balans.

Av revisionens granskning framgår också att det saknas flera miljarder för redan kända tillkommande investeringar med koppling till befintlig kollektivtrafik såväl som till utbyggnaden av nya tunnelbanan, vilka inte har tagits med i nämndens underlag till 2019 års budgetbeslut.

Det är allvarligt att trafiknämnden inte tar del av underlag för den strategiska ekonomiska planeringen inom nämndens ansvarsområde. Detta trots att de investeringar som nämnden beslutar om har kostnadsmässiga konsekvenser som ligger bortom den planeringshorisont nämnden nu tar ställning till.

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Med anledning av ovanstående vill vi ställa följande frågor till förvaltningen:

- Givet de långsiktiga ekonomiska bedömningar som finns, har trafiknämndens ordförande rätt i att revisorerna ”sladdat” och har fel i bedömningen att nämndens ekonomi ur ett tioårigt perspektiv riskerar att bli negativt?
- Stämmer det att förvaltningen har långsiktiga ekonomiska analyser som inte delgetts nämnden? I så fall av vilka skäl?
- Delas revisorernas uppfattning att regionstyrelsen inte efterfrågat långsiktig ekonomisk påverkan av investeringar?
- Har regionstyrelsen ställt relevanta krav på långsiktiga analyser av tillkommande investeringsbehov?

Bilaga 8

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-03-18

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Angående rulltrappor och hissar

För att bygga en kollektivtrafik som är attraktiv, trygg och pålitlig för alla måste resenärerna kunna vara säkra på att de kan ta sig fram såväl i fordon som i stationsmiljöerna. Rulltrappor och hissar som är ur funktion skapar stress och problem i vardagen för mängder av resenärer. Särskilt allvarligt blir problemet för äldre samt för resenärer med funktionshinder.

Det senaste året har präglats av rulltrappshaveriet kring Citybanan som orsakades av ett konstruktionsfel hos leverantören. Men även i den övriga kollektivtrafiken är stillastående rulltrappor och hissar ett vanligt klagomål hos resenärerna. Brist på reservdelar kan göra att det tar lång tid att avhjälpa felet, såsom i fallet med rulltrappan vid Rinkeby tunnelbanestation. Det är därför viktigt att se till att följa upp hur leverantörerna lever upp till ingångna avtal liksom att se över vilka lärdomar som kan dras inför nästa avtalsperiod.

Om en rulltrappa eller hiss fungerar vid en stationsuppgång kan vara avgörande för den enskilde resenärens möjlighet att ta en viss resväg. Givet den funktionsövervakning som idag finns över bland annat rulltrappor, hissar och spärrar anser vi socialdemokrater att förvaltningen bör se över om det går att tydligare tillgängliggöra status på hissar och rulltrappor i systemet för att underlätta för resenärerna att planera sina resor.

Med anledning av ovanstående vill vi ställa följande frågor till förvaltningen:

- Vilka extra kostnader är förenat med akut underhåll av rulltrappor och hissar i relation till om det vore periodiskt och planerat?
- Vilka krav på leveranstid och lagerhållning av vitala reservdelar ställs i de idag gällande reparations-och serviceavtalen?
- I hur stor grad används möjligheten till vite för att reglera efterlevnaden av avtalen?
- Vilka erfarenheter kan dras inför kommande underhållsavtal?
- Hur många ytterligare rulltrappor runt om i systemet bedöms ha liknande eller andra allvarliga fel likt det i Rinkeby?
- Vilket är nytt slutdatum för då felen i rulltrapporna på Stockholm City samt Stockholm Odenplan ska vara åtgärdade?
- Hur ser förutsättningarna ut för att tillgängliggöra status på rulltrappor och hissar i SL-appen och andra kanaler för resenärsinformation?

Bilaga 9

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-03-18

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Med anledning av bussexplosionen vid Klaratunneln

Söndag den 10 mars klockan 11.32 körde en SL-buss ner i Klaratunneln. Bussen var en biogasbuss som inte var i linjetrafik och inte hade några passagerare när den avvek från planerad körväg. Vid nedfart i tunneln slog gastankarna på bussens tak i tunnelns infartshinder vilket orsakade explosion och kraftig brand. Bussens förare skadades och fördes till sjukhus.

Utredningsarbete kring olyckan pågår, men oavsett de specifika omständigheterna kan vi redan nu konstatera att det inte var den första av sitt slag. Tidigare har ett flertal lastbilar kört fast i Klaratunneln, och år 2013 inträffade två olyckor när biogasbussar fastnade. Vid båda fallen sprang tankarna som är placerade på taket läck men exploderade inte. Det har också hänt att turistbussar av dubbeldäckartyp fastnat i tunnelmynningen.

Söndagens olycka var en tragedi som dock hade kunnat sluta värre. Den här gången hade bussen inte några passagerare och föraren lyckades ta sig ut med icke livshotande skador. Ingen i närområdet skadades trots att olyckan skedde i stadsmiljö.

Biogasfordon är en viktig pusselbit i Region Stockholms klimatarbete och vi socialdemokrater är övertygade om att biogasen har en viktig roll att spela även i framtiden. Precis som i den övriga kollektivtrafiken ska dock alltid säkerheten komma först. Det finns med anledning av det inträffade skäl att se över hur risken för fler bussolyckor kan minimeras.

Med anledning av ovanstående vill vi ställa följande frågor till förvaltningen:

- Vilka kontakter tas med infrastrukturdepartementet för att dra gemensamma lärdomar och utveckla nya rutiner för att liknande händelser ska undvikas?
- Vilka krav ställs på operatörerna att i sin tur i samverkan med fordonstillverkarna se över nya säkerhetslösningar kopplat till fordonen?
- Finns det skäl att göra ytterligare riskbedömningar kopplat till fordon, exempelvis befintliga och planerade depåer och terminaler?

Bilaga 10

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-03-18

Trafiknämnden

VÄNSTERPARTIET

Brandsäkerheten i bussterminalen i Katarinaberget

Söndagen den 10 mars exploderade en biogasdriven ledbuss när den körde in i en säkerhetsbalk som ska stoppa fordon högre än tre meter vid infarten till Klaratunneln. Tur i oturen var att bussen inte hade några passagerare och att explosionen inte skedde inne i tunneln. I en artikel i Dagens nyheter tisdagen den 12 mars resonerar Erik Egardt, brandingenjör vid Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, och Tommy Carnebo, brandman och expert på fordonsbränder, kring brandriskerna med gasdrivna bussar och olika olycksscenarier. De olika scenarierna är alla allvarliga och förvärras av om de sker inne i en tunnel.

Olyckan aktualiserar frågan om bussterminalen i Katarinabergets utformning, som redan tidigare har varit ifrågasatt utifrån ett brandsäkerhetsperspektiv. Nu skulle bussen som förolyckades utanför Klaratunneln inte ha kört in i tunneln, men i Katarinaberget förväntas bland annat biogasdrivna bussar ständigt köra in och ut ur berget. För att bemöta den oro olyckan den 10 mars väcker för brandsäkerheten i den framtida terminalen önskar vi i Vänsterpartiet få reda på vad Trafikförvaltningen som framtida användare har gjort för att säkerställa att bussterminalen kommer att bli säker för både resenärer och personal.

Det har även framförts att klassificeringen av anläggningen som allmän plats i stället för en tunnel skulle innebära en sämre säkerhet i terminalen eftersom den inte uppfyller Transportstyrelsens säkerhetskrav på tunnlar.

Politikerna i Stockholms stad har fått omfattande information om säkerheten i anläggningen. Politikerna i Region Stockholm behöver också få ta del av de relevanta utredningarna. Utöver ett skriftligt svar skulle vi också uppskatta en muntlig dragning för trafiknämnden.

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

1. Vad har trafikförvaltningen vidtagit för åtgärder för att säkerhetsställa att den framtida bussterminalen är säker vid olyckor som kan orsaka explosionsartade brandförlopp?
2. Anläggningen har inte klassificerats som tunnel och säkerhetsgranskats enligt Transportstyrelsens regelverk för tunnlar. Vilka konsekvenser har detta för säkerheten, särskilt för brandsäkerheten?
3. Anser förvaltningen att säkerheten på anläggningen kommer att bli tillräcklig säker för trafikanter och medarbetare?

VÄNSTERPARTIETVÄNSTERPARTIET

4. Planerar förvaltningen att genomföra ytterligare säkerhetsutredningar?
5. Anser förvaltningen att det finns anledning till att göra ändringar på anläggningens trafikupplägg med lärdomar från olyckan den 10 mars?