Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Buss

Handläggare
Erik Norling
08-12333110
erik.norling@regionstockholm.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-06-03

Trafiknämnden
2022-06-21, punkt 13

Ärende
TN 2021-0925

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till yttrande över motion 2021:51 av Maria Mustonen (V) om återdemokratisering av trafikplaneringsprocessen

Ärendebeskrivning

Maria Mustonen (V) har skrivit en motion om behov av att återdemokratisera trafikplaneringsprocessen, och bristande formell delegation avseende trafikförändringar.

I motionen föreslås att trafiknämnden ska stärka insyn och politisk inflytande i trafikplaneringen genom delegationsordning och andra relevanta processer samt att trafiknämnden ska fatta beslut om viktiga trafikförändringar. Vidare föreslås att trafiknämnden ska tillse att processen för trafikförändringar bättre ska ge berörda resenärer ökat inflytande på och information om trafikförändringar.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt motion 2021:51 av Maria Mustonen (V) om återdemokratisering av trafikplaneringsprocessen inkommen till trafiknämnden den 20 september 2021.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1 Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

2 Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Trafikplanering i delegationsordning

I motionen hänvisar motionären till trafikplaneringsprocessen. Utifrån beskrivning av trafikplaneringsprocessen i motionen framgår det att det är den så kallade trafikförändringsprocessen som avses. Trafikförändringsprocessen är den årliga process som resulterar i nytt trafikutbud vid tidtabellsskiftet i december. Inom ramen för trafikförändringsprocessen sker tre informationsärenden till trafiknämnden; *Trafikförändringsremissen*, *Trafikförändringsdokumentet* samt *Trafikförvaltnings svar på remissinstansernas synpunkter*.

I nuvarande delegationsordning, under verkställighet, är beslut om årlig specificering av trafikutbud inom ram för trafikförändringsprocessen delegerad till förvaltningschefen. Det gäller även beslut om ersättningstrafik samt oplanerade trafikförändringar och ersättningstrafik. De sistnämnda är ofta av väldigt operativ karaktär, där trafiken behöver förhålla sig till ibland snabbrörliga omvärldsfaktorer.

Andra politiska beslut på regional nivå som påverkar trafikutbudet

Det är inte bara det arbete som sker inom ram för trafikförändringsprocessen som påverkar trafikutbudet.

Utbudet av kollektivtrafik styrs 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 beslutar politik på regional nivå om ramarna och inriktningen för verksamheten i form av drifts – och investeringsbudget, inklusive *vilka* investeringar som ska genomföras. Budgeten kan både möjliggöra ytterligare satsningar likväl som framtvinga justeringar av trafiken.

Vidare beslutar Trafiknämnden om affärsinriktningen för kommande trafikaffär, det vill säga mål med kommande avtal, ersättningsmodell och incitament, risk- och ansvarsfördelning samt avtalstid. Målmodellen för trafikaffärerna baseras på en nedbrytning av målen i trafikförsörjningsprogrammet och trafikförvaltningens strategiska karta.

De trafikförändringar som görs inom ram för trafikförändringsprocessen syftar ytterst till att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet, utifrån de förutsättningar som bland annat ges i budget.

De politiska samråd som åsyftas i motionen, som beskrivs i *T22, TN 2020-1386*, syftar inte primärt till att samråda om aktuella trafikförändringar, utan har ett bredare perspektiv än så. Till de samråden finns två kontaktpolitiker från majoritet respektive opposition utpekade. Det är en utökning jämfört med tidigare (före 2014/2015), då det enbart fanns en kontaktpolitiker från oppositionen.

Berörda resenärers möjlighet till påverkan och information avseende trafikförändringar

Inom ramen för trafikförändringsprocessen remitteras förslagen på trafikförändringar till regionens kommuner och de funktionsorganisationer som trafikförvaltningen har etablerat samarbete med. Den enskilda resenärens och det lokala näringslivets intressen i trafikförändringar representeras alltså av kommunerna. Trafikförvaltningen tar också emot många synpunkter direkt från resenärer avseende trafiken. Inkomna synpunkter med koppling till trafikplanering och turtäthet sammanställs inom ram för trafikförändringsprocessen och är del av underlaget inför nästkommande års trafikförändringar. I sådant material framkommer det inte sällan att berörda resenärer kan ha skilda åsikter om en trafiklösning.

Inför en förändring informerar den aktuelle trafikutövaren berörda resenärer i enlighet med trafikavtalen. Metod för information varierar, men kan innefatta annonsering i lokalpress, hållplatsanslag, rullande information på inre busskyltar för berörd linje, utdelning av flyers i berörda områden eller vid större knutpunkter samt information av trafikvärdar. Tidpunkt för information varierar också, från ca en månad inför förändring till några dagar inpå samt i vissa fall även de första dagarna efter genomförd förändring, beroende på omfattning och informationskanal.

Expedieras till

Regionledningskontoret

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Buss
Grupp

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-06-03

Ärende
TN 2021-0925

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

David Lagneholm
Förvaltningschef

Erik Norling
Chef Trafikavdelningen

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen
Buss
Grupp

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-06-03

Ärende
TN 2021-0925

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

RS 2021-0549

Motion 2021:51
1 (2)

Region Stockholm

Region Stockholm
2021-06-08

Motion av Maria Mustonen (V) om återdemokratisering av trafikplaneringsprocessen

Trafikplaneringsprocessen som tillämpas i dag är omfattande och baseras på insamlade underlag och dialog mellan trafikförvaltningen och regionens kommuner. Den sker i huvudsak på tjänstemannanivå och saknar transparens och inflytande från folkvalda politiker då besluten om trafikförändringar fattas av förvaltningens tjänstepersoner och förändringarna meddelas till politikerna som informationsärenden. Processen är mycket problematisk ur demokratisk synpunkt då nämnden inte får ta ställning till förändringarna och regionens invånare helt saknar inflytande på trafiken som har en stor påverkan på deras vardag. Däremot har de upphandlade trafikoperatörerna ett stort inflytande på trafikförändringarna. Detta blir särskilt tydligt vid trafikavtal där ersättningsmodellen baseras i hög grad på VBP-modellen. Då måste trafikoperatören endast trafikera ett visst basutbud och har möjlighet att styra resten av trafiken så att det blir mest lönsamt för operatören.

Trafikplaneringsprocessen som finns idag baseras inte på demokratiska beslut utan snarare praxis, och antagligen även en dialog mellan den politiska majoriteten och trafikförvaltningens tjänstemannaledning. Trafikplaneringen regleras varken i den demokratiskt beslutade delegationsordningen för trafiknämnden (TN2014-0104, version 5.0 från 2019-01-15, beslutat av TN 2019-01-29) eller i trafiknämndens beslutsordning (TN-S-993215) som är fastställd av förvaltningschefen 2021-04-23. Vänsterpartiet finner detta anmärkningsvärt. En grundsten i en demokratisk offentlig förvaltning är att det är tydligt vilka befogenheter olika politiska organ respektive tjänstepersoner har för att fatta beslut.

Vi i ser fördelarna med det befintliga systemet där regionen har ett helhetsansvar för hela länets kollektivtrafik. Det ger större möjligheter till samordning och minskning av klyftan mellan de täta och de glesa områdena i vår region. Dessa fördelar kan vinnas om regionen planerar klokt. Tyvärr förblir det ett mysterium för allmänheten som ofta har kloka synpunkter om kollektivtrafiken hur trafikplaneringen går till och varför utfallet blir som det blir. Även olika aktörer som är berörda av trafikförändringarna befinner sig i samma situation: plötsligt kan trafikeringen som en verksamhet är beroende av bara dras in utan förklaring. De folkvalda politikerna som faktiskt är ansvariga för besluten får inte heller veta varför besluten fattas, får inte mer information än allmänheten och har inget inflytande i processen. Utöver de årliga trafikförändringarna sker det ibland snabba förändringar i SL-trafiken. Busslinjer har till exempel plötsligt förkortats,

och sedan har dessa beslut dragits tillbaka efter kritik. Det har varit otydligt hur besluten har fattats även i dessa fall.

Processen med trafikplaneringen och trafikförändringarna måste återdemokratiseras. I de politiska samråden bör representanter från trafiknämndens samtliga partier få delta, vilket tidigare var ordningen. Det är viktigt för den demokratiska möjligheten till insyn och påverkan, samt viktigt för att kunna förklara för undrande väljare varför förändringar sker. I det senaste informationsärendet om trafikförändringar för år 2022 (T22, TN 2020-1386) står det att målsättningen är att politiska samråd ska ske en gång om året med länets kommuner för diskussion och att vid dessa möten deltar politiker både från majoriteten och från oppositionen i kommunerna respektive trafiknämnden. Vi tycker det är en bra ambition men ställer oss frågande till när ett sådant senast ägde rum där representanter från oppositionen i nämnden var inbjudna.

Den trafikplaneringsprocess som tillämpas idag är djupt odemokratisk. För det första sker den utan formell delegation från trafiknämnden. För det andra behöver det demokratiska inflytandet av trafiknämnden och regionfullmäktige stärkas, förslagsvis genom att trafiknämnden fattar beslut om trafikförändringarna. För det tredje behöver inflytandet för de som är berörda av trafikförändringarna förtydligas.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås regionfullmäktige besluta:

Att regionfullmäktige uppdrar trafiknämnden att se över sin delegationsordning och andra relevanta processer för att stärka insynen och det politiska inflytandet i trafikplaneringen

Att regionfullmäktige uppdrar trafiknämnden att säkerställa att nämnden fattar beslut om viktiga trafikförändringar

Att regionfullmäktige uppdrar trafiknämnden att ta fram en process där de som är berörda av trafikförändringar får bättre information och inflytande över förändringarna

Maria Mustonen (V)