Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 10/2020
2020-10-19

§§ 152-178

Kl. 14:30 – 15:45

Trafiknämndens sammanträde den 19 oktober 2020

Datum för justering: den 19 oktober 2020 vad gäller paragraf 156, 158 och 161.

Den 17/11-2020 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 20 oktober 2020 vad gäller paragraf 156, 158 och 161.

Den 19/11-2020 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

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

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)	
Bino Drummond (M)	
Benjamin Dousa (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

Susanne Sjöblom (M)
Josephine Lindström (M)
Christer Mattsson (M)
Märta Martin-Åkesson (C) *§152-154*
Lena Hallerby (L)
Fredrik Wallén (KD)
Antonella Pirrone (KD)
Solveig Holmgren (S)
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD)

Ej närvarande ersättare

Lennart Kalderén (M)
Lars Johansson (L)
Sverre Dahlstedt (MP)
Ellinor Rindevall (S)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

Närvarande politiska tjänstemän	***Närvarande tjänstemän***	***Närvarande fackliga representanter***
Claes Wersäll (M)	David Lagneholm	Amir Sokolokovic
Joakim Liljeberg (M)	Sara Catoni	
Harald Eiken (M)	Niklas Bergman	
Mattias Askerson (M)	Björn Holmberg	
Malin Henriksson (C)	Karoline Sandar	
Robin Törnberg (L)	Martin Jägerbert	
Carl Häggqvist (KD)	Viktoria Lundström	
Linda Nygren (S)	Daniel Angermann	
Sarah Aziz (MP)	Catarina Strömsten-Falkenmark	
Tomas Ekman (V)	Karin Svingby	
Andreas Birgersson (SD)	Jens Plambeck	
	Tomas Källberg	

Sekreterare

Karoline Sandar

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

Innehållsförteckning

§ 152 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 153 Val av justerare av protokoll

§ 154 Fastställande av datum för justering av protokoll

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

§ 156 Yttrande avseende utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU2020:25)
(TN 2020-1012)

§ 157 Förnyat genomförandebeslut avseende högvärdeskomponenter till pendeltågsfordon X60B
(TN 2019-1037)

§ 158 Godkännande av ingående av tilläggsavtal till leveransavtal avseende tunnelbanefordon av typ C30
(TN 2020-1325)

§ 159 Förnyat genomförandebeslut avseende Nya Spårvägsmuseet
(TN 2014-0444)

§ 160 Godkännande av slutrapport från genomförd utredning, motsvarande fasen åtgärdsval, avseende Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden
(TN 2016-1560)

§ 161 Förnyat genomförandebeslut Bussterminal Slussen
(SL 2013-1569)

§ 162 Yttrande över Motion 2019:57 av Msciwoj Swigon m.fl. (SD) om att utreda återutbyggnad av Roslagsbanan från Kårsta till Rimbo
(TN 2019-1204)

§ 163 Svar på skrivelse från (S) angående utvärdering av åtgärder under coronapendamin
(TN 2020-1205)

§ 164 Svar på skrivelse från (V) angående cykel- och gångpassage Hammarby kanal
(TN 2020-1206, FUT 2020-1157)

§ 165 Svar på skrivelse från (V) angående krav och incitament kring stationsbemanning i tunnelbaneupphandling (E40)
(TN 2020-1207)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 166	Svar på skrivelse från (V) angående påstått biljettfusk under coronapandemin *(TN 2020-1208)*
§ 167	Svar på skrivelse från (V) angående hantering av schaktmassor *(TN 2020-1209, FUT 2020-1152)*
§ 168	Svar på skrivelse från (V) angående spårvagnars säkerhetsbrister *(TN 2020-1210)*
§ 169	Svar på skrivelse från (SD) om att begränsa antalet resenärer och öka avståndet mellan resenärer inom kollektivtrafikens gemensamma utrymmen *(TN 2020-0701)*
§ 170	Svar på skrivelse från (V) angående kostnader för biljettkontroll *(TN 2020-0160)*
§ 171	Svar på skrivelse från (V) angående trängsel på bussarna *(TN 2020-0810)*
§ 172	Information om Mälardalsrådets storregionala systemanalys 2020, En bättre sits *(TN 2020-1363)*
§ 173	Månadsrapporter september 2020 *(TN 2020-0044, FUT 2019-1001)*
§ 174	Trafikförändringsdokument T21 *(TN 2019-1180)*
§ 175	Anmälan av delegationsbeslut *(TN 2020-0001, FUT 2020-0674)*
§ 176	Inkommande post till nämnden (TN 2020-0001)
§ 177	Övriga frågor
§ 178	Nästa sammanträde

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 152

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nedan tilläggsärenden behandlas under respektive ärenderubrik.

   Beslut: "Förnyat genomförandebeslut Bussterminal Slussen" *(SL 2013-1569)*

   Motion: "Yttrande över Motion 2019:57 av Msciwoj Swigon m.fl. (SD) om att utreda återutbyggnad av Roslagsbanan från Kårsta till Rimbo" *(TN 2019-1204)*

   Skrivelse: "Svar på skrivelse från (V) angående trängsel på bussarna" *(TN 2020-0810)*

   Information: "Information om Mälardalsrådets storregionala systemanalys 2020, En bättre sits" *(TN 2020-1363)*

2. Inkomna skrivelser behandlas under punkten "Övriga frågor".

3. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

§ 153

Val av justerare av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

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

§ 154

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 1 november 2020.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 155

Förvaltningschefsinformation TF och FUT
(TN 2020-0001)

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:
  - Fortsatta restriktioner från Folkhälsomyndigheten och Smittskydd Stockholm med anledning av coronasituationen.
  - Full produktion med förstärkning. Anpassning av verksamheten krävs. Biljettintäkterna är kraftigt påverkade.
  - Tre viktiga fokusområden för en ekonomisk hållbar kollektivtrafik framåt: 1. återtagande av intäkter, 2. fokus på kostnader och investeringsutgifter samt 3. uppdrag och aktiviteter.
  - Resultatutveckling januari-september 2020.
  - Information om urspårning som skedde på T-Centralen den 2 oktober 2020. Orsaken axelbrott på C6, samtliga C6-tåg har kontrollerats efter händelsen och MTR har uppdragit fortsatt utredning av DEKRA samt att rekommendera förebyggande åtgärder.
  - Avbrytande av upphandling av busstrafik Nacka/Värmdö (E36)och Huddinge/Botkyrka/Söderordt (E37) p.g.a. osäker resandeutveckling m.a.a. coronasituationen.

- Information från FUT:
  - Arbetsformer med anledning av coronasituationen på FUT.
  - Status av projekt.
  - Krav på arbetsrättsliga villkor i upphandlingar.
  - Sammanfattning nuläge FUT.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 156

Yttrande avseende utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU2020:25)
(TN 2020-1012)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 1).

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

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 3).

EXPEDIERAS TILL

Infrastrukturdepartementet

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 157

Förnyat genomförandebeslut avseende högvärdeskomponenter till pendeltågsfordon X60B
(TN 2019-1037)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 21 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik följande.

1. Nämnden fattar förnyat genomförandebeslut avseende högvärdeskomponenter till pendeltåg till en total utgift av 121 miljoner kronor i enlighet med vad som anges i föreliggande tjänsteutlåtande.

UTTALANDE

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

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 158

Godkännande av ingående av tilläggsavtal till leveransavtal avseende tunnelbanefordon av typ C30
(TN 2020-1325)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 29 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Förvaltningen förtydligade upphandlingsrättsliga aspekter i den legala riskanalysen samt redogjorde för sin sammanfattande bedömning att ingåendet av tilläggsavtalet har stöd i tillämplig upphandlingslagstiftning.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag om återremiss (bilaga 6), som V-ledamöterna anslöt sig till.
3. SD-ledamoten yrkade bifall till sitt förslag om avslag (bilaga 7).

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutat att avgöra ärendet idag. Därefter fann ordföranden att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden godkänner ingåendet av tilläggsavtal till leveransavtal med Bombardier Transportation AB avseende leverans av tunnelbanefordon av typ C30.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet inte bifalla deras förslag om återremiss.

SD-ledamoten reserverade sig mot beslutet inte bifalla deras förslag om avslag.

DELTAR INTE

S-och V-ledamöterna deltog inte i beslutet.

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 159

Förnyat genomförandebeslut avseende Nya Spårvägsmuseet
(TN 2014-0444)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 2 oktober 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Den ekonomiska ramen för projektet Nya Spårvägsmuseet utökas till 221 mnkr inklusive index, varav 191 mnkr avser investering och 30 mnkr avser drift. Av dessa utgör effekter av covid-19-pandemin 3 mnkr i utgift. Projektet har ett beslutat investeringsbidrag om 130 mnkr.

2. Den utökade ramen, inklusive effekterna av covid-19, föreslås inarbetas i förslaget till investeringsplan 2021.

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 8).

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 160

Godkännande av slutrapport från genomförd utredning, motsvarande fasen åtgärdsval, avseende Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden
(TN 2016-1560)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 21 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 10).

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Trafiknämnden godkänner slutrapportering av uppdraget att utreda kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, motsvarande fasen åtgärdsval.

2. Förvaltningschefen ges i uppdrag att, utifrån utredningens intentioner, föra samtal med berörda aktörer i syfte att skapa förutsättning för kollektivtrafikens utveckling i Norra Djurgårdsstaden.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 161

Förnyat genomförandebeslut Bussterminal Slussen
(SL 2013-1569)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 oktober 2020 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 11).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

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

BESLUT

Trafiknämnden föreslår regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Fullmäktige fattar förnyat genomförandebeslut avseende investeringen Bussterminal Slussen till en ny total budgetram om 3 435 miljoner kronor inklusive index, samt justerar ramen för objektet Bussterminal Slussen i investeringsplan 2021 inom ramen för budgetunderlaget 2021, beslutad i TN i maj 2020, till 3 388 miljoner kronor.

Trafiknämnden beslöt följande.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltog inte i beslutet.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 12).

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 162

Yttrande över Motion 2019:57 av Msciwoj Swigon m.fl. (SD) om att utreda återutbyggnad av Roslagsbanan från Kårsta till Rimbo
(TN 2019-1204)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 1 oktober 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Yttrandet godkänns och översänds till regionledningskontoret.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 163

Svar på skrivelse från (S) angående utvärdering av åtgärder under coronapendamin
(TN 2020-1205)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 164

Svar på skrivelse från (V) angående cykel- och gångpassage Hammarby kanal
(TN 2020-1206, FUT 2020-1157)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 21 september 2020 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 14).

EXPEDIERAS TILL

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 165

Svar på skrivelse från (V) angående krav och incitament kring stationsbemanning i tunnelbaneupphandling (E40)
(TN 2020-1207)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 21 september 2020 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 15).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 166

Svar på skrivelse från (V) angående påstått biljettfusk under coronapandemin
(TN 2020-1208)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 10 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 167

Svar på skrivelse från (V) angående hantering av schaktmassor
(TN 2020-1209, FUT 2020-1152)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 8 september 2020 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Ordförande _____

Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 168

Svar på skrivelse från (V) angående spårvagnars säkerhetsbrister
(TN 2020-1210)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 16).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 169

Svar på skrivelse från (SD) om att begränsa antalet resenärer och öka avståndet mellan resenärer inom kollektivtrafikens gemensamma utrymmen
(TN 2020-0701)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 18 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. SD-ledamoten yrkade bifall till sitt förslag till beslut enligt skrivelsen.

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

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 170

Svar på skrivelse från (V) angående kostnader för biljettkontroll
(TN 2020-0160)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 18 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 171

Svar på skrivelse från (V) angående trängsel på bussarna
(TN 2020-0810)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 18 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 172

Information om Mälardalsrådets storregionala systemanalys 2020, En bättre sits
(TN 2020-1363)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 173

Månadsrapporter september 2020
(TN 2020-0044, FUT 2019-1001)

I ärendet förelåg månadsrapporter för september 2020 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 17).

EXPEDIERAS TILL

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 174

Trafikförändringsdokument T21
(TN 2019-1180)

I ärendet förelåg trafikförändringsdokument T21 daterat den 21 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 18).

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 19).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 175

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2020-0001, FUT 2020-0674)

I ärendet förelåg anmälan av delegationsbeslut fattade av trafikförvaltningen under perioden 2020-09-09 – 2020-10-05.

I ärendet förelåg anmälan av delegationsbeslut fattade av förvaltningen för utbyggd tunnelbana under perioden 2020-09-10 – 2020-10-07.

Ordföranden informerade nämnden om beslut som tagits av sjötrafikutskottet tidigare samma dag (2020-10-19) avseende "Godkännande av analys av tillvägagångssätt för att säkerställa tillgång till erforderligt tonnage för den framtida pendelbåtstrafiken" TN 2017-1363.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 176

Inkommande post till nämnden
(TN 2020-0001)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2020-09-11 – 2020-10-09.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 10/2020
2020-10-19

§ 177

Övriga frågor

Skrivelser från V angående förkortning av busslinje 76 (bilaga 20)

Skrivelse från V angående avbrutna, pausade och överklagade upphandlingar (bilaga 21)

Trafiknämnden beslöt att överlämna skrivelserna till trafikförvaltningen för beredning.

§ 178

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till tisdagen den 24 november 2020, kl. 14.30.

Bilaga 1

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2020-1012

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 5

Angående Förslag till yttrande avseende utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik

Socialdemokraterna i Region Stockholm är generellt positiva till ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. Betänkandets föreslag består i huvudsak av tre komponenter: en gemensam digital infrastruktur för kollektivtrafikbiljetter, en utökad nationell åtkomstpunkt för trafikdata samt en konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik i Sverige

Idag är det svårt för resenärer att hitta och köpa biljetter från olika kollektivtrafikföretag och detta försvårar för resenärer att resa kollektivt utanför hemregionen. Detta skulle avhjälpas av en samlad försäljningskanal vilket gör kollektivtrafiken mer lättillgänglig. En större transparens kring trafikdata ger också möjlighet för utveckling av kompletterande tjänster och nya tekniker för kombinerad mobilitet för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft. Vi vill därför betona vår grundläggande positiva inställning till betänkandet.

Det finns dock ett antal påpekanden på genomförandet och utformningen i trafikförvaltningens yttrande vilka vi i stort delar. Vi vill även betona att även kommersiella aktörer bör delta i systemet för att systemet ska lyckas fullt ut. Vår syn rörande det är att en nedre gräns för storlek på kommersiella aktörer som ska ingå i systemet bör föreslås.

Bilaga 2

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2020-1012

Trafiknämnden
Ärende 5

Vänsterpartiet

Förslag till yttrande avseende utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik

Vänsterpartiet har i Riksdagen under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. Vi har förståelse för att förvaltningen i sitt förslag till yttrande framhåller det sitt arbete med biljettsamverkan som pågår, och vi instämmer i vikten av att framtida mobilitetstjänster inkluderas. Ett nationellt biljettsystem skulle dock underlätta väsentligt för resenärer som rör sig mellan olika regioner och skulle möjliggöra olika typer av rabatter vid längre kombinationsresor. Vår övertygelse är att ett nationellt biljettsystem skulle öka kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet. Att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bil och flyg är grundläggande ur både ett miljö- och klimatperspektiv och ett socioekonomiskt perspektiv.

Bilaga 3

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2020-1012

Trafiknämnden
5

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Förslag till yttrande avseende utredningen om ett nationellt biljettsystem

Sverigedemokraterna delar många av de tankar och analyser trafikförvaltningen för angående utredningen om ett nationellt biljettsystem. Tanken är god, men utredningen visar att nyttan kanske inte är så stor. Dessutom är stora centrala organisationer mer tungrodda än mindre regionala organisationer. Olika regioner har olika behov och behöver kunna anpassas därefter. Vissa regioner, som Region Stockholm, har redan kommit längre i sin utveckling av biljettsystem än det som utredningen föreslår.

Slutsatsen verkar bli att om det utredningen föreslår blir verklighet kommer kostnaden med stor sannolikhet överstiga nyttan.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2019-1037

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 6

Förnyat genomförandebeslut avseende högvärdeskomponenter till pendeltågsfordon X60B

Socialdemokraterna i Region Stockholm ser detta ärende som ännu ett exempel på ett investeringsprojekt som blir dyrare. Det här ärendet är drabbat av en fördyring från 70 miljoner till 121 miljoner. Revisorernas återkommande kritik på det här området tillsammans med det faktum att dessa fördyringar är mer regel än undantag ger oss återigen skäl att ifrågasätta den moderatstyrda majoritetens ekonomiska styrning. Det här ärendet är ännu ett i raden av ärenden som tecknar en tydlig bild av en oförmåga hos styret att ha kontroll på ekonomin och skattebetalarnas pengar.

Vi socialdemokrater har länge haft kritik mot upphandlingsprocessen och problemet med att den sker så långt ifrån politiken. I det här specifika fallet blir det märkligt när ett beslut fattas av nämnden men nämnden har därefter inte fått en rapport om att viktiga delar i den upphandlingen inklusive den korrekta ekonomiska ramen förändrats sen det ursprungliga beslutet.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2019-1037

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 6

Förnyat genomförandebeslut avseende högvärdeskomponenter till pendeltågsfordon X60B

Vänsterpartiet ser med oro att många av trafiknämndens investeringsobjekt fördyras. I detta ärende handlar det om att inköp av boggier samt ett flertal övriga högvärdeskomponenter till pendeltågsfordonen X60B blir drygt 40 procent dyrare än tidigare beslutat. Genom att gång på gång vid nämnd efter nämnd ta beslut om förnyade genomförandebeslut med fördyrningar blir trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda mycket stor och svår att överblicka. Vi efterlyser en mer transparent och tydligare sammanställning av trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda inom kollektivtrafiken, med totala kostnader, tidsplan och prognos för kommande investeringar. Gärna över en tioårsperiod.

Bilaga 6

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-10-19

TN 2020-1325

Socialdemokraterna

Trafiknämnden
Ärende 7

Godkännande av ingående av tilläggsavtal till leveransavtal avseende tunnelbanefordon av typ C30

Socialdemokraterna i Region Stockholm har reservationer mot förslaget till avtal. Vi anser att det finns ett antal problem i förslaget till tilläggsavtal som innebär att vi inte kan stå bakom beslutet i dess nuvarande form.

Vi är tveksamma till att denna avtalskonstruktion är juridiskt hållbar. Vi konstaterar att även förvaltningen är tveksam till om detta klarar en domstolsprövning. Bytet av vitesbelopp som fastslogs i det ursprungliga avtalet mot produkter och tjänster i detta tilläggsavtal är tveksam enligt LOU (lagen om offentlig upphandling) i vår mening.

Det är även ett flertal tveksamheter i upplägget och ersättningskonstruktionen ur en ekonomisk synvinkel där balansen i avtalet riskerar att välta över till Regionens motparts fördel. Det tror vi socialdemokrater inte är i Regionens invånares intresse. Här ser vi dels bytet av monetärt vite men även det faktum att Regionen binder upp sig för att köpa ett visst antal ytterligare vagnar innan man får del av den avtalade rabatten och det faktum att det finns en kopplad straffavgift om dessa 20 vagnar inte köps upp.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

att tilläggsavtalet återremitteras för att komma tillrätta med ovan beskrivna problem i avtalet.

Bilaga 7

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-10-19

TN 2020-1325

Sverigedemokraterna Region Stockholm

Trafiknämnden
7

Godkännande av ingående av tilläggsavtal till leveransavtal avseende tunnelbanefordon av typ C30

Sverigedemokraterna är ödmjuka inför att detta är ett stort beslut med många faktorer som är viktiga att ta i beräkningarna. Det är viktigt att kunna vara flexibla med sina leverantörer och ha förstående för förändringar i världen och ekonomin som kan påverka leveranser. Det är däremot av vikt att alla parter vinner på flexibiliteten. Det har kommit till vår kännedom att leverantören i fråga har ekonomiska problem vilket är en av anledningarna till förändringarna i avtalet. De ekonomiska problemen har resulterat i att leverantören har problem med sina likvida medel. Detta orsakar en stor oro och undran kring vilka långtgående konsekvenser det kan få för Region Stockholm och avtalet i sig.

I de föreslagna förändringarna till avtalet finns det stora osäkerheter där den största risken läggs på Trafikförvaltningen och SL. Vi anser att riskerna är för stora för att med rent samvete godkänna tilläggsavtalet.

Sverigedemokraterna föreslår Trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att avlså förslaget att godkänna tilläggsavtal till levaransavtal avseende tunnelbanefordon av typ C30.

Bilaga 8

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2014-0444

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 8

Förnyat genomförandebeslut Nya Spårvägsmuseet TN 2014-0444

Socialdemokraterna i Region Stockholm är positiva till spårvägsmuseet och ser att det kommer skapa mervärde för invånarna i vår region.

Men även detta projekt är drabbat av förseningar. Av dessa beror en mindre del på coronapandemin vilka vi inte lastar majoriteten för. Däremot beror 8 av de 11 miljonerna inte på corona och är därmed skäl för kritik. Revisorernas återkommande kritik på det här området tillsammans med det faktum att dessa fördyringar är mer regel än undantag ger oss återigen skäl att ifrågasätta den moderatstyrda majoritetens ekonomiska styrning. Det här ärendet är ännu ett i raden av ärenden som tecknar en tydlig bild av en oförmåga hos styret att ha kontroll på ekonomin och skattebetalarnas pengar.

Bilaga 9

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2014-0444

Trafiknämnden
Ärende 8

Vänsterpartiet

Förnyat genomförandebeslut Nya Spårvägsmuseet

Vänsterpartiet ser med oro att många av trafiknämndens investeringsobjekt fördyras. I detta ärende handlar det om att investeringarna i Nya Spårvägsmuseet som blir dyrare än tidigare beslutat. Genom att gång på gång vid nämnd efter nämnd ta beslut om förnyade genomförandebeslut med fördyrningar blir trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda mycket stor och svår att överblicka. Vi efterlyser en mer transparent och tydligare sammanställning av trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda inom kollektivtrafiken, med totala kostnader, tidsplan och prognos för kommande investeringar. Gärna över en tioårsperiod.

Bilaga 10

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-10-19

TN 2016-1560

Socialdemokraterna

Trafiknämnden
Ärende 9

Godkännande av slutrapport från genomförd utredning, motsvarande fasen åtgärdsval, avseende kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden

Socialdemokraterna i Region Stockholm anser att den här slutrapporten är ett viktigt första steg i arbetet med kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden. Vi tar inte i det här läget ställning till vilket av alternativen vi förordar i det här läget. Vi konstaterar dock att den här investeringen kommer få stor påverkan på Stockholmsregionens ekonomi och att det är stor skillnad mellan de olika förslagen och i valet mellan buss och spår.

Socialdemokraterna delar bilden av att det här projektets kostnad behöver medfinansieras av de berörda kommunerna, vilket är en process som kan ta tid, samtidigt så behöver Stockholms stad få rimliga förutsättningar för att fortsätta planeringen av bostadsbyggandet i Norra Djurgårdsstaden. Vi socialdemokrater vill därför sätta en tydlig deadline för att det här projektet återrapporteras till trafiknämnden.

Trafiknämnden föreslås besluta följande på punkt två:

att förvaltningschefen ges i uppdrag att, utifrån utredningens intentioner, föra samtal med berörda aktörer i syfte att skapa förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling i Norra Djurgårdsstaden samt återkomma till trafiknämnden innan sommaren 2021 med resultatet av detta eller en avrapportering av nuläget i dessa samtal.

Bilaga 11

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2020-10-19

SL 2013-1569

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 24

Förnyat genomförandebeslut bussterminal Slussen

Socialdemokraterna i Region Stockholm står fast bakom behovet att bygga bussterminalen i Katarinaberget. Den behövs för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik i ostsektorn i vårt län. Men det här är andra gången på ett drygt år som projektet drabbas av fördyringar på hundratals miljoner. Den senaste fördyringen uppgår till 770 miljoner kronor.

Fördyringar på investeringsprojekt är mer regel än undantag i Region Stockholm och det ger oss återigen skäl att ifrågasätta den moderatstyrda majoritetens ekonomiska styrning. Revisorernas återkommande kritik på det här området visar på samma sak och det tecknar en tydlig bild av en oförmåga hos styret att ha kontroll på ekonomin och skattebetalarnas pengar.

När det kommer till fördyringarna i Slussenprojektet blir situationen inte bättre av att Moderaterna i Regionen och Stadshuset skyller fördyringarna på varandra. Det är dags att ta ansvar för skattebetalarnas pengar och en gång för alla gå till botten med kostnadsutvecklingen.

Trafiknämnden föreslås därför besluta:

Att ge förvaltningschefen i uppdrag att tillsätta en oberoende granskning av Slussenprojektet i syfte att gå till botten med kostnadsfördyringarna.

Bilaga 12

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

SL 2013-1569

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 24

Förnyat genomförandebeslut bussterminal Slussen

Vänsterpartiet ser med oro att många av trafiknämndens investeringsobjekt fördyras. I detta ärende handlar det om att investeringsutgiften avseende Bussterminalen Slussen blir 770 miljoner kronor dyrare än tidigare beslutat, vilket motsvarar en kostnadsökning på 29 procent. Genom att gång på gång vid nämnd efter nämnd ta beslut om förnyade genomförandebeslut med fördyrningar blir trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda mycket stor och svår att överblicka. Vi efterlyser en mer transparent och tydligare sammanställning av trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda inom kollektivtrafiken, med totala kostnader, tidsplan och prognos för kommande investeringar. Gärna över en tioårsperiod.

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2020-1206
FUT 2020-1157

Trafiknämnden
Ärende 11

Vänsterpartiet

Svar på skrivelse från (V) angående cykel- och gångpassage Hammarby kanal

Vänsterpartiet tackar för svaret, som tydligt redogör för att det inte har varit och är aktuellt att ordna så att tunnelbanestationen Hammarby kanal skulle kunna användas för avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter mellan Hammarby sjöstad och Södermalm. Vi beklagar dock att svaret mest riktar in sig på att förklara det orealistiska i att anordna en separat cykeltunnel, samt att gångtrafikanter faktiskt kan nyttja stationen för passage om de betalar för en SL-biljett. Vår skrivelses andra fråga syftade mer till att undersöka möjligheterna till passage, inte hindren. Det skulle varit intressant att få ett resonemang om möjligheten att göra ett undantag från säkerhetsbestämmelsens förbud för cyklar i tunnelbanan just vid denna station, samt möjligheten att tillåta avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter. Rimligen skulle de bara kunna få passera utan att erlägga avgift.

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2020-1207

Trafiknämnden
Ärende 12

Vänsterpartiet

Svar på skrivelse från (V) angående krav och incitament kring stationsbemanning i tunnelbaneupphandling (E40)

Vänsterpartiet tackar förvaltningen för svaret, men vi befarar att eftersom skrivningen till stora delar är identisk med avtalstexten som gäller för bemanning av pendeltågstationerna så kommer samma problematik att uppstå för dem som jobbar i spärrarna på tunnelbanan när E40-avtalet träder i kraft. Arbetsmiljöproblemen i pendelavtalet har handlat om underbemanning av stationerna, svårigheter att kunna gå på toaletten samt integritetskränkande rutiner vid toalettbesök har rapporterats av berörda fackliga instanser till oss alla som sitter i nämnden. Det är djupt integritetskränkande att, vid varje tillfälle när avbyte för toalettbesök inte kommer, behöva rapportera detta för att kunna gå på toaletten eller vara ansvarig för att företaget riskerar att få en dyr böteslapp.

Eftersom avtalen inte kräver ett givet antal arbetare som ska finns i de olika yrkesgrupper utan endast talar om vilka uppgifter som ska utföras, blir konsekvenserna dålig arbetsmiljö när de privata utövarna ska lösa uppgiften så kostnadseffektivt som möjligt för att kunna göra vinst.

SL som huvudman borde säkerställa att den här typen av arbetsmiljöproblem inte kan uppstå med de avtalen som vi ingår med utövarna. Vi anser att det är extra problematiskt att skrivningen att personal endast tillåts "lämna spärrlinjen i händelse av sjukdomsfall, akut ledsagning eller vid händelse som riskerar att orsaka personskada".

Önskvärt vore att skyddsorganisationerna inom området tas in och blir en rådgivande instans så att avtalstexterna skapar förutsättningar för att arbetsmiljölagen respekteras på ett bra sätt.

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2020-1210

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 15

Svar på skrivelse från (V) angående spårvagnars säkerhetsbrister

Vänsterpartiet tackar för svaret, och uppskattar att trafikförvaltningen förstärkt besiktningsorganisationen mot bakgrund av de brister som uppdagats.

Vi har dock nåtts av uppgifter om att fordonen A35 har haft en rad olika problem redan från första leveransen och framåt, problem som i varierande grad har inverkat på trafik-, resenärs- och personalsäkerheten. Ett av de första felen lär ha varit att bromsarna tog för hårt och behövde justeras för att trafikanterna inte skulle skadas vid inbromsningar. Det har varit spänningsförande mikrofoner, och problem att köra genom relativt begränsade vattensamlingar då vatten lätt riskerat stänka upp och orsaka el-problem på undersidan av vagnen. Förarna vill inte köra dem på grund av att det ständigt är en massa fel. Kort och gott verkar kvalitén på levererade spårvagnarna av modell A35 ha varit bristfällig. Vår förhoppning är att förvaltningen är medveten om problemen med A35 och tar med sig erfarenheterna till nästa gång nya spårvagnar eller andra fordon ska anskaffas.

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2020-0044
FUT 2019-1001

Trafiknämnden
Ärende 18

VÄNSTERPARTIET

Månadsrapporter september 2020

Månadsrapporten september för Trafiknämnden visar på de kraftigt minskade biljettintäkterna på grund av den pågående coronapandemin. Resandet har gått ner då många följer Folkhälsomyndighetens och SL:s riktlinjer att inte resa annat än nödvändiga resor med kollektivtrafiken. Pandemin skapar stora osäkerheter kring framtida resandeunderlag, biljettintäkter och möjligheten att genomföra planerade investeringar som innebär avstängningar och ersättningstrafik. Det är mycket viktigt att arbeta för att bygga upp förtroendet för kollektivtrafiken och locka tillbaka resenärerna när pandemin är över.

Vi i Vänsterpartiet finner det beklagligt att inte mer har gjorts för att möjliggöra för resenärerna att validera, blippa, sina biljetter på bussarna. Vi har länge förespråkat öppna spärrlinjer och möjlighet till att stiga ombord genom bussarnas alla dörrar med tillhörande valideringsmöjligheter. Hade dessa valideringsmaskiner redan funnits på plats hade intäktsraset inte blivit fullt så kraftigt när pandemin slog till. Kanske hade det gått att få valideringsmaskiner på plats vid bussarnas bakdörrar under dessa månader som gått?

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik i egen regi, och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner. Den rådande Coronapandemin och den kris som den orsakat har med all tydlighet 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 kommer senare samt 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.

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2019-1180

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 19

Angående Trafikförändringsdokument T21

Socialdemokraterna i Region Stockholm vill att busstrafiken ska bli snabb, pålitlig och attraktiv. Ibland behöver linjer förändras för att snabba upp trafiken, men framförallt behövs fler bussfiler och genare gator. Bussen ska gå först för att den transporterar flest. Bussar som tar sig fram kommer i tid och blir mer pålitliga och därmed attraktiva.

Vi är fortsatt starkt kritiska till det moderatledda styrets system för att ändra linjer och turer. Kortfattat innebär systemet att SL varje år gör förändringar av både turer och linjedragningar. Medborgare och företag ges ingen chans att tycka till och något beslut fattas aldrig av nämnden vilket gör det demokratiska ansvaret otydligt.

Det här är en ordning som styret kan förändra, men det avstår man från att göra. Kommunerna får svara på en remiss ett halvår innan den träder i kraft men flera kommunpolitiker utrycker att denna process upplevs som envägskommunikation där remissvar skickas in och trafikförändringar kommer 6 månader senare med kort varsel. Kvar står kommunen med besvikna medborgare och konstaterar att busslinjen man räknade med kommer sluta gå inom några veckor. Det är orimligt.

Vi socialdemokrater anser att Regionen tillsammans med kommunerna i första hand bör arbeta för att göra linjer mer populära istället för att dra ner turer då det startar en ond cirkel som får ännu färre att resa. Ett annat stort problem är bristande passning mellan spårtrafik och bussar. Det kan leda till lång väntan. Region Stockholm måste ta sitt styrningsansvar och säkerställa kommunikation mellan buss och pendel och att man väntar in varandra vid försening även ifall de körs av olika operatörer.

Socialdemokraterna vill ha en förutsägbar och långsiktig process för att besluta om trafikförändringar. Förändringarnas legitimitet behöver stärkas genom att de folkvalda i nämnden fattar ett faktiskt beslut. Vi menar inte att trafiknämnden ska detaljstyra linjedragningar. Däremot skulle ett godkännande av trafiknämnden innebära att handlingarna fick granskas offentligt och mindre lyckade förändringar kunna korrigeras.

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2019-1180

Trafiknämnden
Ärende ~~15~~ 19

Vänsterpartiet

Trafikförändringsdokumentet T21

Vänsterpartiet vill skapa ett rättvist samhälle som respekterar de planetära gränserna. För en jämlik, jämställd och klimatsmart region måste kollektivtrafiken göras mer tillgänglig, trygg och välkomnande för alla, oavsett vem du är. Den ska utformas för att finnas där för att alla oavsett kön, ålder, klass, normbrytande funktionalitet och var man bor ska kunna ha tillgång till hela regionen. Kollektivtrafiken, cyklister och fotgängare måste prioriteras i trafiken – det är feministiskt, jämlikt och klimatsmart.

För att regionen ska göras tillgänglig för alla måste bussarna komma fram snabbare. Vi vill höja snitthastigheten och därmed kapaciteten. Redan med samma antal bussar kan trängseln minska och tillgängligheten öka samtidigt som fler resenärer kommer fram snabbare. De viktigaste stomlinjerna ska vara av så kallad BRT-standard (Bus Rapid Transit) med helt separata vägar och egna hållplatser motsvarande spårvägsstandard. En ökad framkomlighet för kollektivtrafik, cyklar och fotgängare leder till en begränsad framkomlighet för privatbilismen. Det bidrar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet är positiva trafikförändringar centrala och grundläggande. Därför är vi i Vänsterpartiet särskilt kritiska till hur den blågröna majoriteten helt överlåter besluten till förvaltningen. Vi vill se att processen med trafikförändringarna återdemokratiseras. I de politiska samråden som sker under arbetet med trafikförändringarna 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 ge undrande väljare svar på varför förändringar sker.

Vi som valda politiker måste få ta ställning till förslagen efter att haft möjlighet få in synpunkter från regionens invånare, kommuner och organisationer. De har lokalkännedomen och förändringarna påverkar invånarnas liv. Kommunerna får visserligen trafikförändringarna på remiss, men sen dyker förändringarna upp med kort varsel utan specifika motiveringar. Det är ett demokratiskt underskott. Processen måste göras mer transparent och trafikförändringsdokumentet måste upp till Trafiknämnden för godkännande.

Slutligen vill vi framhålla vikten av att förändringarna kommuniceras ut och görs tillgängliga för resenärerna i god tid på ett bra sätt.

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-10-19

TN 2019-1204

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 25

Svar på Motion 2019:57 av Msciwoj Swigon m.fl. (SD) om att utreda återutbyggnad av Roslagsbanan från Kårsta till Rimbo

Vänsterpartiet vill se en mer tillgänglig kollektivtrafik för att fler ska välja kollektivtrafiken framför bilen. För att förstärka kollektivtrafiken i hela nordvästra regionen vill vi att regionen tar ett större grepp för att förstärka kollektivtrafiken i hela området: Rimbo och dess omgivning, Märsta, Sigtuna och över länsgränsen till Uppsala län.

Roslagsbanan går genom områden där människor bor och Rimbo är ett inflyttningsområde med närhet till Uppsala. Många trafikanter åker inte från slutstation till slutstation utan mellan orter längs banans sträckning. Roslagsbanan möjliggör kollektivt resande mellan dessa destinationer. Regionen behöver också se över möjligheten att införa matarbussar till både Kårsta och Rimbo och hur möjligheterna att pendla över länsgränsen kan förbättras.

Vänsterpartiet är emot att förlänga Roslagsbanan till T-centralen. Om den nödvändigtvis ska dras bort från Östra station för att möjliggöra bostadsbyggande där ser vi det som rimligare att den dras till Odenplan än T-Centralen. Vi vänder oss också emot en förlängning till Arlanda.

Vi har i vår budget föreslagit att ett uppdrag ska ges till förvaltningen att utreda möjligheten till en förlängning av Roslagsbanan till Rimbo. Vi vill också ge förvaltningen i uppdrag att utifrån ett bredare perspektiv utreda hur kollektivtrafiken i hela nordvästra regionen – Rimbo med omnejd, Märsta, Sigtuna och länsgränsen mot Uppsala – kan förstärkas, samt möjligheten att införa matarbussar till Kårsta. Vi vill också att busslinjer som idag slutar nära Kårsta förlängs dit. Vi kommer att yrka på detta när denna motion behandlas i fullmäktige.

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-10-19

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående förkortning av busslinje 76

Vi har från nyhetsrapportering fått veta att busslinje 76 mellan norra Hammarbyhamnen och Ropsten inte längre ska trafikera Södermalm. Beslutet ska ha fattats på kort varsel utanför den ordinarie trafikplaneringsprocessen och därmed utan den sedvanliga remissrundan. Nedläggningen av linje 76 har väckt stor oro bland boende i Norra Hammarbyhamnen, och det ryktas om att det hastiga beslutet beror på att linjen har glömts bort i planeringen av busshållplatslägen vid Slussen i samband att busslinjer dras om när den nya bron över Slussen till Skeppsbron öppnas för trafik i slutet av oktober.

Linje 76 har inte bara varit livlinan för boende i Norra Hammarbyhamnen utan också ett populärt sätt att ta sig mellan Södermalm och Gärdet, Fri- och Värtahamnen och Ropsten utan byten.

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

1. Vilka är de orsakerna till att linje 76 förkortas?
2. Hur har beslutsprocessen sett ut från trafikförvaltningens, trafikoperatörens och Stockholms stads sida?
3. Beror beslutet på att linjen har glömts bort i planeringen, och av vilken aktör i det fallet?
4. Övervägs lösningar som i framtiden kan möjliggöra trafikering av linje 76 på Södermalm på ett snarlikt sätt som tidigare?

Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2020-10-19

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående avbrutna, pausade och överklagade upphandlingar

Covid-19-pandemins inverkan på Regions Stockholms kollektivtrafik har varit betydande. Den har visat att det behövs nytänkande och förändringar. Pandemin och den kris som den orsakat visar med all tydlighet på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiken med upphandlad trafik. 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 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 kommer senare samt är sämre underbyggda och därmed av sämre kvalité. I denna kris har avtalens olika ersättningsmodeller, till exempel VBP-modellen som ger operatören betalt per "blippad" biljett, skapat problem. Med ett uppsplittrat ansvar för trafiken, med många olika aktörer och avtalsområden blir det tungrott. Pandemin har tydliggjort att för att få full rådighet över kollektivtrafiken, dess fordon, personal och kunna anpassa den efter resenärernas behov måste den drivas i egen regi med egna anställda.

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.

Systemet med att upphandla trafiken har också visat sig problematiskt på grund av pandemin. Trafikförvaltningen har beslutat att avbryta upphandlingarna av busstrafik i Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37) på grund av de osäkerheter pandemin fört med sig. Förvaltningen har också varit tvungen att skjuta tunnelbaneupphandlingen (E40) på framtiden. Detta för med sig att den fortsatta trafikförsörjningen måste lösas på något sätt när de rådande avtalen går ut. Liknande problem råder med avseende på överklagandena av tilldelningsbesluten för busstrafiken i Norrort och för Roslagsbanan, som också kan föra med sig att trafikförsörjningen måste lösas efter innevarande avtal gått ut.

Utifrån de problem för upphandlad trafik som pandemin tydliggjort och osäkerheter den fört med sig bör förvaltningen omgående och snabbt förbereda för att ta tillbaka trafiken i egen regi. Det borde rimligen inte innebära några större problem då personalen som utför arbetet redan finns i systemet och vanligtvis följer med vid verksamhetsövergång. De skulle dock

behöva få en ny uniform, en SL-uniform. Förvaltningen skulle till viss del få ett nytt uppdrag som utförare av trafik, men redan i dag drivs till exempel redan trygghetscentralen i egen regi.

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

1. Vad får de avbrutna bussupphandlingarna för konsekvenser för förvaltningens arbete med att beställa trafik?
2. Vad får den pausade tunnelbaneupphandlingen för konsekvenser för förvaltningens arbete med att säkerställa tunnelbanetrafiken framöver?
3. Hur ser möjligheterna ut för att ta tillbaka de ovan nämnda trafikområdena i egen regi när innevarande avtal löper ut, om politiken gav ett sådant mandat?
4. Vad skulle krävas för förändringar hos förvaltningen om ett eller flera av trafikområdena skulle drivas i egen regi?
5. Hur lång tid skulle förvaltningen behöva för att bygga upp en organisation för att hantera trafiken i de berörda områdena?