Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLL 2018-02-20

Nr 2/2018

§§ 28- 55

Kl. 14:30 – 16:30

# Trafiknämndens sammanträde den 20 februari 2018

Datum för justering: den 20 februari 2018 vad gäller paragraferna 34, 36, 45, 46, 47, 48.

Den 5 mars 2018 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 21 februari 2018 vad gäller paragraferna 34, 36, 45, 46, 47, 48.

Den 6 mars 2018 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Talla Alkurdi (S)

*Plats:* Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, möteslokal T-centralen

***Närvarande ledamöter***

| | |
|---|---|
| Kristoffer Tamsons (M) | Ordförande |
| Sara Svanström (L) | 1:e vice ordförande |
| Talla Alkurdi (S) | |
| Lennart Kalderén (M) | |
| Harry Bouveng (M) | |
| Lars Berglund (M) | |
| Christoffer Fagerberg (L) | |
| Karl Henriksson (KD) | |
| Gustav Hemming (C) | |
| Sven-Inge Nylund (S) - *ej § 48* | |
| Ayla Eftekhari (S) | |
| Susanne Lund (S) | |
| Elof Hansjons (S) | |
| Stefan Johansson (S) | |
| Malin Karlsson (MP) | |
| Niklas Gladh (MP) | |
| Gunilla Roxby Cromvall (V) | |
| Mats Arkhem (SD) | |

***Närvarande ersättare***

Mikael T. Eriksson (M) - *tjänstgör*
Staffan Olsson (M) - *tjänstgör*
Arin Karapet (M)
Zanna Rådén Mårtensson (M)
Bo Persson (L)
Lars Tunberg (L)
Fredrik Wallén (KD)
Bosse Andersson (C)
Tage Gripenstam (C)
Conny Fogelström (S)
Viktor Ellström (S)
Michaela Lööf (S)
Sabina Edelman (MP)
Niklas Thidevall (MP)
Malin Fijen Pacsay (MP)
Sebastian Lindqvist (SD)

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

Nr 2/2018

***Ej närvarande ledamöter***
Leif Gripestam (M)
Susanne Sjöblom (M)

***Ej närvarande ersättare***
Christina Blom-Andersson (KD)
Alexander Petersson (S)
Annika Andersson Ribbing (S)
Stellan Hamrin (V)

***Närvarande politiska tjänstemän***
Hannes Holmér (M)
Claes Wersäll (M)
Joakim Liljeberg (M)
Patrik Lind (L)
Johan Krogh (C)
Michaela Hollis (KD)
Sverker Falk-Lissel (S)
Sarah Aziz (MP)
Tomas Ekman (V)
Leonid Yurkovskiy (SD)

***Närvarande tjänstemän***
Caroline Ottosson
Mårten Frumerie
Björn Holmberg
Martin Jägerbert
Daniela Eriksson
Sara Catoni
Daniel Angermann
Jens Plambeck
Ragna Forslund
Maud Petri-Rådström
Suss Forssman Thullberg
Fredrik Cavalli-Björkman
Catarina Strömsten
Karin Svingby
Charlotte Alström
John Fredlund

***Övriga***
Mounir Ainholm (Saco)

## § 28

## Godkännande av föredragningslistan

*Trafiknämnden beslöt*

att behandla tilläggsärendet avseende beslut om inledande av upphandling av ramavtalet avseende konsultförsörjning, punkt 28, direkt efter punkt 20

att behandla inkomna skrivelser under punkten ”Övriga frågor” samt

att i övrigt godkänna utsänd föredragningslista.

## § 29

## Val av justeringsman

*Trafiknämnden beslöt*

att jämte ordföranden utse Talla Alkurdi (S) till att justera protokollet från dagens sammanträde.

## § 30

## Fastställande av datum för justering av protokoll

Datum för justering av protokoll fastställdes till tisdagen den 27 februari 2018.

## § 31

## Förvaltningschefsinformation - trafikförvaltningen

*(TN 2018-0001)*

Förvaltningschefen för trafikförvaltningen informerade nämnden via en presentation som utdelades vid mötet.

Under punkten yttrade sig Gunilla Roxby Cromwall (V), Talla Alkurdi (S), Karl Henriksson (KD), Mats Arkhem (SD), Kristoffer Tamsons (M).

*Trafiknämnden noterade* informationen och lade den till handlingarna.

## § 32

**Förvaltningschefsinformation - förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT)**
*(FUT 2018-0034)*

Förvaltningschefen för förvaltningen för utbyggd tunnelbana hade ingen ny information att lämna.

## § 33

**Förnyat genomförandebeslut för åtgärder Saltsjöbanan samt delning av program Slussen**
*(SL 2013-1569)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 24 januari 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt att* föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att fatta förnyat genomförandebeslut avseende åtgärder Saltsjöbanan om högst 1 322 978 000 kronor inkl. index inom ramen för 2018 års budget med inriktningsnivåer 2019-2027

att godkänna delning av program Slussen i två nya program, program Saltsjöbanan samt program Slussen, enligt detta tjänsteutlåtande

att fastställa den totala utgiften för program Saltsjöbanan till 1 669 544 000 kronor inkl. index

att fastställa den totala budgeten för program Slussen till 479 564 000 kronor inkl. index.

UTTALANDEN

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

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 2.

**§ 34**

**Yttrande över anmälan till JO**
*(TN 2017-1631)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 26 januari 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att avge yttrande enligt bilaga 2 till tjänsteutlåtandet, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

**§ 35**

**Beslut om remissyttrande avseende förslag till godsstrategi för Stockholmsregionen**
*(TN 2018-0017)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 15 januari 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att som svar på tillväxt- och regionplanenämndens remiss Förslag till godsstrategi för Stockholmsregionen överlämna föreliggande tjänsteutlåtande.

UTTALANDE

MP, S och V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 3.

## § 36

**Motion 2017:48 av Malin Karlsson m.fl. (MP) om effektivisering av busslinje 4**
*(TN 2017-1518)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 12 januari 2018 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Malin Karlsson (MP), Talla Alkurdi (S), Gunilla Roxby Cromwall (V).

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till yttrande
2. MP-ledamöterna yrkade bifall till motionen, vilket S-ledamöterna anslöt sig till.
3. V-ledamoten yrkade bifall till motionens att-satser 1 till 5.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att nämnden avslagit MP och S-ledamöternas yrkanden att bifalla motionen i sin helhet, avslagit V-ledamotens yrkande att bifalla motionens första fem att-satser, samt beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till yttrande.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att godkänna föreliggande förslag till yttrande samt översända detsamma till landstingsstyrelsens förvaltning.

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

RESERVATION

MP, S och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå deras respektive yrkanden.

## § 37

**Motion 2017:47 av Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) om fossilfria bränslen i sjötrafiken**
*(TN 2017-1517)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 8 februari 2018 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall (V), Malin Karlsson (MP), Talla Alkurdi (S), Kristoffer Tamsons (M).

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
2. Bifall till MP och S-ledamöternas förslag till beslut som V-ledamoten anslöt sig till, bilaga 4.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att nämnden avslagit MP, S och V-ledamöternas förslag till beslut och beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att godkänna föreliggande tjänsteutlåtande till yttrande samt översända detsamma till landstingsstyrelsens förvaltning.

RESERVATION

MP, S och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå deras yrkande.

## § 38

**Motion 2017:27 av Elof Hansjons m.fl. (S) om att återta delar av sjötrafiken i egen regi**
*(TN 2017-1054)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 24 januari 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till yttrande
2. S-ledamöterna yrkade bifall till motionen
3. V-ledamoten yrkade bifall till motionens att-satser 1 och 3

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att nämnden avslagit S och V-ledamöternas yrkanden och beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att godkänna föreliggande förslag till yttrande samt översända detsamma till landstingsstyrelsens förvaltning.

RESERVATION

S och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå deras respektive yrkanden.

UTTALANDE

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 5.

**§ 39**

**Svar på skrivelse från MP angående åtgärder för att öka avgångarna på Citybanan**
*(TN 2017-1656)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 12 januari 2018 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Malin Karlsson (MP).

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att anse skrivelsen besvarad.

**§ 40**

**Svar på skrivelse från V angående reducerat pris för studerande på gymnasieskolor**
*(TN 2017-1658)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 22 januari 2018 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromwall (V).

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
2. Bifall till V och S-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, bilaga 6.

Ordföranden fann att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut samt därefter avslagit V och S-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att anse skrivelsen besvarad.

RESERVATION

V och S-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå deras förslag till tilläggsbeslut.

**§ 41**

**Svar på skrivelse från S, MP och V angående kvalitén på städningen av pendeltåg**
*(TN 2017-1502)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 8 februari 2018 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall (V).

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att anse skrivelsen besvarad.

## § 42

**Svar på skrivelse från S och MP angående kostnader till följd av turerna i sjötrafikupphandlingen**
*(TN 2017-1190)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 23 januari 2018 från förvaltningschefen.
I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall (V), Talla Alkurdi (S).

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att anse skrivelsen besvarad.

PROTOKOLLSANTECKNING

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna följande:

"Det är önskvärt att ärendet kompletteras med en uppskattning av interna kostnader såsom personalkostnader, möteskostnader, extra utredningar och politikerkostnader."

S och V-ledamöterna anslöt sig till MP-ledamöternas protokollsanteckning.

## § 43

**Svar på skrivelse från S och MP om kostnader för automatiserad drift på röda linjen, samt skrivelse från MP om ny upphandling av signalsystem för röda linjen**
*(TN 2017-1657)*
*(TN 2017-0546)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 22 januari 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att anse att skrivelserna TN 2017-0546 och TN 2017-1657 är besvarade.

DELTAR EJ

MP och S-ledamöterna deltog inte i beslutet.

PROTOKOLLSANTECKNING

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna följande:

”Skrivelsen efterfrågar nedlagda kostnader och beräknade framtida merkostnader. Dessa frågor har inte besvarats.”

## § 44

**Inledande av upphandling av organisation för mätning av omgivningspåverkan och genomförande av syneförrättning**
*(FUT 2018-0046)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 1 februari 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att inleda upphandlingar av organisation för mätning av omgivningspåverkan respektive för syneförrättning till ett maximalt belopp om 170 miljoner kronor.

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana att genomföra upphandlingar i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande, inklusive att fastställa upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut samt teckna upphandlingskontrakt, varvid ändringar och tillägg till kontrakten ska beslutas enligt gällande delegations- och beslutsordning

## § 45

**Genomförandeavtal med Trafikverket avseende byggande av Bytespunkt Barkarby station**
*(FUT 2018-0059)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 1 februari 2018 från förvaltningschefen för utbyggd tunnelbana.

Ett rättelseblad delades ut vid sammanträdet.

I ärendet yttrade sig Talla Alkurdi (S), Kristoffer Tamsons (M).

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt dels* föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

*att* godkänna genomförandeavtal mellan Trafikverket och Stockholms läns landsting avseende byggnation av ny bytespunkt Barkarby station

*att* godkänna medfinansiering om totalt 200 miljoner kronor i enlighet med avtalet

*dels* – under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut – för egen del besluta

*att* uppdra till förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana att teckna genomförandeavtal med Trafikverket avseende Bytespunkt Barkarby station

*att* godkänna att Stockholms läns landsting genom förvaltning för utbyggd tunnelbana deltar i Trafikverkets kommande upphandlingar avseende Bytespunkt Barkarby station inom ramen för förslag till genomförandeavtal

*att* förklara paragrafen omedelbart justerad.

**§ 46**

**Yttrande över landstingsdirektörens remiss av förslag till policy för inköp**
*(TN 2017-1839, FUT 2018-0044)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 26 januari 2018 från förvaltningscheferna för förvaltningen för utbyggt tunnelbana samt för trafikförvaltningen.

I ärendet yttrade sig Talla Alkurdi (S), Malin Karlsson (MP), Gunilla Roxby Cromvall (V).

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att avge yttrande i enlighet med bilagt förslag till yttrande, bilaga 1 till tjänsteutlåtandet

att yttrandet överlämnas till finansroteln

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

UTTALANDE

S och V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 7.
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 8.

DELTAR EJ

S, MP och V-ledamöterna deltog inte i beslutet.

**§ 47**

**Årsrapport 2017**
*(TN 2017-0065, FUT 2017-0014)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 29 januari 2018 från förvaltningscheferna för förvaltningen för utbyggt tunnelbana samt för trafikförvaltningen.

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att godkänna årsrapport per december 2017 för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheter

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

UTTALANDEN

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 9.
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 10.
V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 11.

## § 48

**Effektivare konsultanvändning: Beslut om inledande av upphandling av ramavtal avseende konsultförsörjning**
*(TN 2017-1326)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 13 februari 2018 från förvaltningschefen.

Sven-Inge Nylund (S) anmälde jäv och lämnade sammanträdet under beslutspunkten.

I ärendet yttrade sig Talla Alkurdi (S), Malin Karlsson (MP), Gunilla Roxby Cromvall (V).

BESLUT

*Trafiknämnden beslöt*

att uppdra åt chefen för trafikförvaltningen att efter samråd med chefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana i enlighet med i detta tjänsteutlåtande angivna förutsättningar genomföra upphandling av ramavtal avseende konsultförsörjning, inklusive att fastställa slutgiltiga upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut, teckna och förvalta ramavtalet,

att uppdra åt förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana att utan beloppsbegränsning ingå sådana avropsavtal från ramavtalet som ryms inom fastställd investerings-, drift- och underhållsbudget för respektive förvaltning samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

DELTAR EJ

S, MP och V-ledamöterna deltog inte i beslutet.

UTTALANDEN

S, MP och V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 12.

**§ 49**

**Information med lägesrapport avseende trafikförvaltningens forskningssamverkan år 2017**
*(TN 2014-0001)*

I ärendet förelåg informationsärende den 18 januari 2018 från förvaltningschefen.

*Trafiknämnden noterade* informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

MP och S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 13.

**§ 50**

**Information om uppgradering av C20-tunnelbanefordon - alkolås**
*(SL 2015-1304)*

I ärendet förelåg informationsärende den 22 januari 2018 från förvaltningschefen.

I ärendet uttalade sig Stefan Johansson (S).

*Trafiknämnden noterade* informationen och lade den till handlingarna.

**§ 51**

**Information om uppgradering av C20-tunnelbanefordon - dörrsystem**
*(SL 2015-1304)*

I ärendet förelåg informationsärende den 22 januari 2018 från förvaltningschefen.

*Trafiknämnden noterade* informationen och lade den till handlingarna.

**§ 52**

**Inkommande post till nämnden**
*(TN 2018-0001)*

I ärendet förelåg postlista för perioden 2018-01-11– 2018-02-04.

I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromwall (V), Kristoffer Tamsons (M), Sven-Inge Nylund (S).

*Trafiknämnden noterade* informationen och lade den till handlingarna.

**§ 53**

**Anmälan av delegationsbeslut**
*(TN-2018-0001)*

I ärendet förelåg anmälan av beslut fattade under tiden
2018-01-13– 2018-02-05.

*Trafiknämnden noterade* informationen och lade den till handlingarna.

**§ 54**

**Övriga frågor**

***Skrivelse från S och MP**- Öppettider för Hjorthagens tunnelbanestation– TN 2018-0402,* bilaga 14.

Trafiknämnden beslöt

att överlämna skrivelsen till förvaltningen för beredning.

***Skrivelse från V, S och MP**- Uppföljning av kvalitén på städningen av Pendeltåg- TN 2018-0403, bilaga 15.*

Trafiknämnden beslöt

att överlämna skrivelsen till förvaltningen för beredning.

***Skrivelse från V** - Utsläpp från bussarnas värmeanläggningar -TN 2018-0404, bilaga 16.*

*Trafiknämnden beslöt*

att överlämna skrivelsen till förvaltningen för beredning.

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

Nr 2/2018

**§ 55**

**Nästa sammanträde**

Nästa sammanträde äger rum den 10 april 2018 kl. 14:30 hos trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, möteslokal T-centralen.

Vid protokollet

Daniela Eriksson

JA

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

TN 2017-1326

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 6

# Förnyat genomförandebeslut för åtgärder Saltsjöbanan samt delning av program Slussen

Upprustningen av Saltsjöbanan har blivit 30 miljoner kronor dyrare på grund av att Moderaterna inte velat slutföra projektet inom den ursprungliga tidsramen. Genom att skjuta på utgifter har Moderaterna på kort sikt fått sina budget att se bättre ut, men de som betalar priset är resenärerna i form av störande arbeten och ersättningstrafik, och skattebetalarna i form av fördyrningar. Detta hade kunnat undvikas genom att slutföra projektet i tid, som vi föreslog 2015.

Vi är mycket kritiska till den här sortens kortsiktighet och prestigetänkande. Det finns ingen anledning till att projekt ska bli tiotals miljoner kronor dyrare än de behöver. I ett läge där nämndens kostnadsökningstakt är högre än vad som är långsiktigt hållbart behöver kostnaderna minska, inte öka. Vi behöver få bättre kvalitet och ökar resenärsnytta för de pengar vi investerar. Nu får vi motsatsen: ingen ökad kvalitet, försenad nytta och ökade störningar till en dyrare prislapp. Det är ett svek mot både resenärer och skattebetalare.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

SL 2013-1569

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 6

# Förnyat genomförandebeslut för åtgärder Saltsjöbanan samt delning av program Slussen

En delning av Program Slussen påverkar inte sammankopplingen av Saltsjöbanan, bussterminal och tunnelbana. Inom ett slutet system ska alla resenärer som anländer från Saltsjöbanan redan ha viserats. Ytterligare spärrlinje är därför obehövlig på denna plats och bidrar endast till trängsel.

Spärrar skapar otrygghet, är kostnadsdrivande vad gäller inköp, drift och underhåll, samtidigt som de inte förhindrar fuskåkning. Vi vill se en utredning för att ha öppna spärrlinjer.

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

TN 2018-0017

Trafiknämnden
Ärende 8

miljöpartiet de gröna

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Vänsterpartiet

# Beslut om remissyttrande avseende förslag till godsstrategi för Stockholmsregionen

Det är bra och nödvändigt att ha en regional godsstrategi. Den är en förutsättning för den regionala utvecklingen. Dokumentet ska ha status som planeringsunderlag enligt Plan- och bygglagen och därmed vara vägledande för efterföljande planering.

Vi kan dock konstatera att processen är något bakvänd även när det gäller det här vägledande dokumentet inför den långsiktiga planeringen och arbetet med RUFS 2050. Även en regional godsstrategi borde vara en grundläggande förutsättning för genomförandet av RUFS 2050.

Vi håller med om beskrivningen att: ”För regionen är det en stor utmaning att hitta lösningar som är klimatsmarta, resurseffektiva, resilienta och kapacitetsstarka och som främjar godsets och övrig nyttotrafiks framkomlighet.” Det är därför förvånande att det inte någonstans finns konkreta förslag på åtgärder för hur målet om en fossilfri transportsektor ska nås.

I arbetet med att jobba mer effektivt med transporter vill vi se specifikt fokus på att använda sjötransporter och de inre vattenvägarna samt att styra om från flyg och lastbil till båt och tåg, ett arbete som påbörjats inom Mälardalsrådets maritima samverkan. Ambitionsnivån för järnväg behöver höjas. I det arbetet kan vi se fördelar med att samarbete med förpackningsindustrin för att minska antalet skrymmande emballage. Nu pratar man om transporter generellt men vi menar att man ska styra diskussionen att handla om effektivt användande av, och transporter på vatten, spår och vägar tillsammans med omlastningscentraler.

Vi ser ett behov av att lyfta frågan om standardisering av elektrifiering, vilket vi tror kommer bli en viktig fråga för framtidens infrastruktur.

Dokumentet bör också inkludera fokusområden på hur digitaliseringen kan effektivisera och förbättra godstransporterna

miljöpartiet de gröna

tillsammans med tankar om hur vi jobbar med cirkulär ekonomi och hur detta kan göras mer kostnadseffektivt. En godsstrategi har en alldeles för viktig roll för att inte gå från ord till handling. Under 2015 och 2016 diskuterades godsstrategier för Mälardalen och östra Mellansverige i Mälardalrådets regi. Där finns en färdig rapport att läsa som har kommit en bit på väg. Bland annat ser man att särskilt fokus bör ligga på logistikcentra och samlastningscentralers funktion och strategiska placering.

Att i framtagandet av en regional godsstrategi säga att beslutet inte kräver en särskild miljökonsekvensbeskrivning tyder på en bristande förståelse för godstrafikens miljöpåverkan och den infrastruktur som vi planerar för avseende godstrafiken har mycket stor betydelse för om vi kan nå våra klimatmål. En godsstrategi har en stor påverkan på regionens Klimatfärdplan 2050. En särskild miljökonsekvensbeskrivning bör inkluderas i beslutet och en regional godsstrategi bör knytas till Klimatfärdplan 2050. Därför gläder det oss att Trafikförvaltningen i sitt yttrande tar upp behovet av att lyfta godstrafikens klimatpåverkan.

Sammantaget anser vi att strategin som kommer på remiss är alltför abstrakt. Det saknas konkreta förslag för att lösa de frågor som ställs.

Vi anser att särskilt följande punkter bör beaktas:

- att en särskild miljökonsekvensbeskrivning inkluderas
- att särskilt fokus ligger på att minska antalet transporter
- att inkludera frågan om standardisering av den framtida elektrifieringen
- att inkludera målsättningar kring cirkulär ekonomi och digitalisering
- att inkludera logistikcentra och samlastningscentralers funktion och placering
- att knyta regional godsstrategi till arbetet med Klimatfärdplan 2050

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-02-20

TN 2017-1517

Trafiknämnden
Ärende 10

miljöpartiet de gröna

Socialdemokraterna

# Motion 2017:47 av Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) om fossilfria bränslen i sjötrafiken

I uttalandet hänvisas till en plan från 2015 där det redovisas hur målet fossilfritt till 2030 kan nås. Vidare nämns trafikförsörjningsprogrammets mål från 2017. Det är bra att mål sätts men hittills har sjötrafiken inte till närmelsevis nått upp till målen. Det behövs detaljerade program och åtgärder för att kunna nå målen. Det behövs också en mer utbyggd infrastruktur för olika drivmedel och en utvecklad forskning och även planering för utbyte av delar av flottan till mer moderna fartyg.

## Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* bifalla motionen.

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

TN 2017-1054

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 11

# Motion 2017:27 av Elof Hansjons m.fl. (S) om att återta delar av sjötrafiken i egen regi

I många år har landstingets upphandlingar av sjötrafik varit ytterst problematiska. Överklaganden och tillfälliga avtal har orsakat orimliga kostnader. Konsekvensen av dessa instabila upphandlingar är ett sjunkande förtroende hos skärgårdsbor och andra aktörer i skärgården. Personalen har en fortsatt otrygg arbetsmiljö så länge det inte finns en pålitlig och långsiktig arbetsgivare. Denna utveckling kan inte fortsätta pågå.

Därmed ser Miljöpartiet det som en möjlig inriktning framåt att landstinget återtar det egna tonnaget samt trafikledningen i egen regi. Miljöpartiet vill utreda hur återtagandet kan ske på ett robust och säkert sätt. Den trafik som behövs utöver det egna tonnaget bör upphandlas. Denna inriktning kan skapa den stabilitet sjötrafiken i Stockholms mellanskärgård länge har saknat.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-02-20

TN 2017-1658

Trafiknämnden
Ärende 13

# Svar på skrivelse från V angående reducerat pris för studerande på gymnasieskolor

Vi tackar för svaret på vår skrivelse om reducerat pris för studerande på gymnasieskolor. Vi ser det dock som viktigt att försäkra oss om att de asylsökande ensamkommande ungdomarna som är över 20 år och som studerar i gymnasieskolan kan tillgodogöra sig den studeranderabatt i SL-trafiken de har rätt till, även om de inte studerar med studiemedel från CSN.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

*att* personer som är äldre än 20 år och studerar vid gymnasie- eller folkhögskolor ska ha rätt till studeranderabatt i SL-trafiken efter att ha lämnat skriftligt intyg från skolan de studerar vid

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-01-30

TN 2017-1839
FUT 2018-0044

Trafiknämnden
Ärende 19

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

V

# Yttrande över landstingsdirektörens remiss av förslag till policy för inköp

I media försöker Iréne Svenonius sätta bilden att hon och Moderaterna arbetar för att Stockholms läns landsting ska bli Sveriges bästa upphandlare. Inom ramen för arbetet Effektivare landsting är ambitionen att landstingets kostnader för administration ska minska kraftigt. Mot bakgrund av det är detta förslag på inköpspolicy anmärkningsvärt. Samtidigt som andra större upphandlande myndigheter – inklusive Trafikverket som Iréne Svenonius själv bjöd in till seminarium i Almedalen 2017 – ser fördelen med samordning och central styrning i upphandlingsverksamheten så vill Moderaterna i och med denna policy gå i motsatt riktning. Inköpspolicyn i sin nuvarande form riskerar att leda till minskad samordning – vilket i sin tur kan komma att kraftigt öka den totala administrativa bördan för landstinget. Än värre är den påtagliga risken för att det också drabbar effektiviteten i upphandlingsverksamheten. Detta är ett stort kliv bort från ambitionen om ett effektivare landsting.

Att vi inte är ensamma om att se dessa orosmoln framgår i yttranden från så väl hälso- och sjukvårdsnämnden som SLSO.

Vi kommer aldrig att ställa oss bakom en policy som gör inköp onödigt dyra för landstinget. Det är det vi menar när vi säger att vi är ekonomiskt ansvarstagande.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

TN 2017-1839,
FUT 2018-0044

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 19

# Yttrande över landstingsdirektörens remiss av förslag till policy för inköp

Miljöpartiet välkomnar att det pågår ett arbete med att se över policydokument i syfte att göra landstinget till en bättre upphandlingsorganisation. Men policydokumentet i sin nuvarande form gör dessvärre inte bilden klarare.

Att ta fram ett policydokument utan att närmare specificera hur den framtida upphandlingsorganisationen ska se ut skapar mer frågetecken än policyn ger svar på. Det är av yttersta vikt att ansvarsområden specificeras och tydliggörs. Det är oklart om detta innebär en decentralisering eller en centralisering av vem som fattar beslut om upphandlingar.

Hur landstinget delegationsordningar förändras/utformas blir också centralt. Kommer fler upphandlingsbeslut att fattas av politiska organ eller kommer ännu fler beslut att delegeras till tjänstepersoner eller bolagsstyrelser? Hur stora summor kan delegeras och vem kommer att fatta beslut om förfrågningsunderlag, tilldelningsbeslut etc. ?

Frågorna är många och Miljöpartiet vill se ett förtydligande av dessa frågor innan vi kan delta i beslut kring den framtida inköpspolicyn.

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

TN 2017-0065
FUT 2017-0014

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 20

# Årsrapport 2017

Vi gläds åt Trafiknämndens positiva ekonomiska resultat. Dessvärre finns flera skäl till oro. Trafiknämnden har länge haft en ekonomiskt ohållbar situation, vilket även revisorerna kritiserat. Kostnadsutvecklingstakten är för hög och kontrollen över investeringarna för lång. Vi ser allvarligt på att Moderaterna trots åratal av kritik inte tar tag i dessa långsiktigt viktiga frågor. Nämndens ekonomi måste vara långsiktigt hållbar för att garantera länets invånare en bra kollektivtrafik.

Konstulberoendet är fortsatt stort. Konsultkostnaderna driver upp kostnadsutvecklingstakten under året och trots tidigare utfästelser om att minska konsultberoendet fortsätter utvecklingen.

Det stora beroendet av konsulter är dock inte bara ett kortsiktigt problem, utan bidrar till bristande erfarenhetsöverföring inom förvaltningen. Detta i sin tur ökar risken för lägre kvalitet i upphandlingarna och i värsta fall till sanktionsavgifter och upphandlingar som behöver göras om. Stockholms läns landsting har haft en lång rad ärenden där Konkurrensverket och landstingets revisorer riktat allvarlig kritik mot brister i upphandlingar. Trafiknämndens upphandlingar är inget undantag, vilket exempelvis den misslyckade sjutrafikupphandlingen är ett exempel på.

Att upphandlingar uppvisar brister innebär emellertid inte främst kostnader för upphandlingsskadeavgifter utan kostnader i form av bristande effektivitet och samordning. Stockholms läns landsting behöver genomföra ett genomgripande arbete för att förbättra upphandlingskompetensen, från politisk och central nivå till de olika upphandlande verksamheterna.

Trots att åtskilliga miljarder kronor har lagts ner på att uppgradera tunnelbanans röda linje står vi nu i ett läge där det inte blir något nytt signalsystem. Det kan vara värt att påminna sig om att hela uppgraderingen tog sin början i behovet av ett nytt signalsystem, och sedermera nya tåg som skulle kunna manövreras med det nya signalsystemet och en ny depå som kunde härbärgera de nya tågen. Utan det nya signalsystemet går nu en stor del av kapacitetshöjningen om intet. Signalsystemet på röda linjen sällar sig nu definitivt till skaran av misslyckade signalsystemsupphandlingar, där Tvärbanan är det senaste exemplet. Moderaternas ointresse att på allvar ta tag i nämndens oförmåga att installera och handla upp nya signalsystem är häpnadsväckande.

Årets största besvikelse har för många varit pendeltågen. Nöjdheten har rasat och förseningsrekord har följts av nya förseningsrekord. Trängseln

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

har i vissa fall varit så svår att resenärer blivit hotade. Resenärerna blir alltmer missnöjda med bristen på störningsinformation och annan information. Personalbrist och dåliga upphandlingar av nya tåg har slagit hårt mot pendlare som redan är hårt prövade av den slitna infrastrukturen. Ovanpå allt detta avslutades året med det misslyckade skip stop-experimentet som över en natt gav många resande halverad trafik. Här finns mycket som kunde ha gjorts bättre, alltifrån information och dialog inför införandet av skip stop, till hårdare press på operatören och på Trafikverket. Men istället för att göra något åt alla problem med pendeltåget har Moderaterna fokuserat på att skylla ifrån sig ansvaret.

Under sommaren invigdes citybanan som ökar kapaciteten på Stockholms spår. För pendeltågets del blev inte citybanan den stora kapacitetsförbättring vi hade hoppats på. Likväl frigör Citybanan kapacitet för fjärr- och regionaltåg och ger pendlarna bättre tillgång till Odenplan och därmed till tunnelbane- och bussnäten. Detta är positivt, men arbetet med att få Citybanans kapacitet att utnyttjas fullt ut måste fortsätta.

Läget för busstrafiken är allvarligt. Punktligheten ligger under målsättningen, 87 jämfört med 90 procent. Detta beskrivs i rapporten som att punktligheten är stabil. Det må vara sant, men det visar bara att Moderaterna misslyckats med att öka punktligheten. Detta verkar även resenärerna ha märkt, eftersom inte heller resandet inte når upp till målen och till och med minskar i vissa områden. För oss socialdemokrater är bussen viktig inte bara för att alla de som varje dag åker buss ska kunna ta sig till arbete, studier och fritidssysselsättningar, utan också för att hela transportsystemet ska hålla ihop och kunna erbjuda ett attraktivt, välfungerande och pålitligt alternativ till egen bil.

Arbetet med att renovera rulltrappor och hissar går för långsamt. Trots att tidsplanen redan förskjutits en gång ligger arbetet efter tidsplanen. Många resenärer är helt beroende av fungerande rulltrappor och hissar för att kunna åka kollektivt och det är därför allvarligt att Moderaterna inte prioriterar detta arbete högre.

Det är av yttersta vikt att säkra nämndens intäkter. Fler måste betala för sin biljett. Det är därför oroande att satsningarna på ökad närvaro av biljettkontrollanter, extra kontroller och fler ordningsvakter inte resulterar i minskat fusk. När extra insatser inte ger ett bättre resultat måste någonting förändras.

Under året har prispressaravtalet som drivit fram missnöjde bland både resenärer och förare inom färdtjänsten förlängts av Moderaterna. Detta trots beslut om arbetsrättsliga villkor i såväl landstingsfullmäktige och

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

riksdagen. Beslutet visar tydligt att Moderaterna inte har något intresse av att förbättra färdtjänsten, utan tvärtom vill förlänga det nuvarande avtalet trots alla dess brister. Utöver detta hanterades utredningen om framtidens färdtjänst mycket bristfälligt. Oppositionen har inte fått insyn och utredningen kom oppositionen tillhanda bara några dagar före det sammanträde utredningen skulle behandlas, och kom då kombination med flera andra tunga ärenden. Detta gjorde det omöjligt för oppositionen att sätta sig in i ärendet ordentligt. Vi ser allvarligt på att Moderaterna behandlar färdtjänsten så nonchalant.

Upphandlingen av trafiken i mellanskärgården har fortfarande inte nått sin lösning. Istället har raden av tillfälliga avtal, direktupphandlingar och rättsprocesser blivit allt längre. Vi är mycket kritiska till att pengar och arbetstid måste läggas på avtal och rättsprocesser istället för att utveckla skärgårdstrafiken.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

TN 2017-0065,
FUT 2017-0014

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 20

# Årsrapport 2017

Från årsrapporten framgår det att Trafiknämnden har anledning att vara stolta över sitt arbete när det gäller flera punkter. Det redovisas ett budgetöverskott bland annat som ett resultat av Miljöpartiets överenskommelse med Alliansen. Tack vare överenskommelsen har enhetstaxan införts, Roslagsbanans dubbelspår levererats, Citybanan driftsatts och busstrafiken förstärkts. Miljöpartiet vill att årets överskott ska gå tillbaka till resenärerna i form av ytterligare ökad busstrafik.

Det är glädjande att 100 procent av alla SL:s bussar drivs med biogas, etanol eller biodiesel. Men vi kan inte stanna där. Nästa steg är att fasa ut etanol och rikta sig in på att öka andelen biogas- och elhybridbussar. Här behövs en djupgående analys av för- respektive nackdelar ur miljösynpunkt. En fullständig livscykelanalys behöver alltid genomföras och presenteras. Vidare finns det mycket arbete att göra för att öka andelen förnybart drivmedel från 20% till 100% inom sjötrafiken.

Samtidigt finns det flera områden där Trafiknämnden inte når fram, nämnvärda exempel är pendeltågstrafiken, färdtjänst och sjötrafikupphandlingen. Vi noterar även att utbytet av hissar och rulltrappor avviker från budget samt får förlängd tidplan och att upphandlingen av kommande etapper har även år 2017 försenats. Det försämrar framkomligheten och tillgängligheten för resenärerna, samt har en negativ miljöpåverkan i form av oljespill och energiförbrukning.

Vidare hade Miljöpartiet velat se en ny upphandling av röda linjens signalsystem efter att avtalet med Ansaldo hävdes. Det är beklagligt att Alliansspartierna bortprioriterat röda linjens automatisering och därmed ökad turtäthet.

Landstingets viktigaste bidrag till en hållbar Stockholmsregion är ett väl fungerande kollektivtrafiksystem. Kopplingen mellan låg kapacitet i kollektivtrafiken och att fler använder kollektivtrafiken måste bli tydlig. För att nå de uppställda målen krävs tuffa prioriteringar där utbyggnad i kollektivtrafik prioriteras högst. Det är av yttersta vikt att landstinget förvaltar budgetöverskottet genom nya krafttag under 2018.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

TN 2017-0065
FUT 2017-0044

Trafiknämnden
Ärende 20

# Årsrapport 2017

Inledningsvis vill vi tacka trafikförvaltningen för ett i stort bra underlag. Medan årsrapporten 2017 visar ett positivt ekonomiskt resultat ställer sig Vänsterpartiet kritiska till några punkter. Vi ser att överskottet är 483 miljoner kronor, nästan en halv miljard kronor. Vi anser att verksamhetens uppgift inte är att gå med överskott utan att resenärerna ska få en kollektivtrafik av god kvalité – det är inte vinstintresset som ska styra. Ett sådant kraftigt överskott måste hanteras i LS för att TN ska ha en ekonomi i balans. Det är upprörande att kollektivtrafikresenärerna som reser miljövänligt bidrar med "extraskatt" till ett landsting i sjukvårdskris.

En stark orsak till överskottet är den kraftiga stigningen av biljettintäkterna. Vi anser i ljuset av detta att den kraftiga taxehöjningen i januari 2017 om ca 5 procent var obefogad. En taxehöjning som för de flesta resenärer motsvarade en kraftig skattehöjning. När årets resultat blev så starkt anser vi att pengarna borde ha använts för att höja kvalitén i kollektivtrafiken, bland annat genom att återinföra trafiken på de in- och neddragningar som gjorts inom busstrafiken, samt att öppna stängda sekundäringångar och att reparation av trasiga hissar och rulltrappor prioriteras för en ökad tillgänglighet, samt att se till att realtidsinformationsskyltarna på fordon, samt vid hållplatser och stationer fungerar tillfredsställande. Vi vill se en uppföljning av dessa reparationer.

När nu pendeltågstrafiken under slutet av året drogs med kraftiga problem, många inställda tåg, många stopp, många förseningar (i november 30 000 förseningsminuter, enligt SvD) och stor trängsel. Trafikanterna har drabbats på ett oacceptabelt sätt och deras nöjdhet med pendeltågstrafiken har rasat. Vi tycker därför att det är märkligt att årsrapporten inte behandlar detta kaos som präglade pendeltågstrafiken under slutet av året. När punktligheten i kollektivtrafiken redovisas nämns bara att "punktligheten för pendeltåg sjunkit något". December månads katastrofala statistik berörs inte alls. Och enligt årsrapporten får man en bild av att nöjdheten med pendeltågen har ökat från 68 till 73 procent nöjda resenärer, och att det ligger långt över målet om 64 procent nöjda. Och under "Viktiga händelser och speciella satsningar" skriver man att leveransen av pendeltågstrafik varit lägre än planerat och att trafikförvaltningen därför krävt att entreprenören upprättar en åtgärdsplan. Det är mycket olyckligt att årsrapporten inte presenterar någon statistik eller för något djupare resonemang kring problematiken med pendeltågstrafiken.

När det gäller sittplatskilometer ser vi en fortsatt minskning, och den upplevda trängseln har blivit värre. Vi ser att VBP-modellen skapar

incitament för ökad trängsel, samt att korta tåg under lågtrafik och helger också bidrar till denna utveckling. Vi vill att trafikförvaltningens verksamhet ska präglas av ett resenärsperspektiv, inte ett vinstperspektiv. Att det endast varit 1 procent ökning av resenärerna, när befolkningsökningen är ca 1,7 procent, räcker inte om vi ska öka andelarna som reser kollektivt. Och det är oroande att kostnaden per utbuds kilometer ökar.

Vad gäller icke betalande så har vi fått betydligt större utgifter med spärrar som kalibrerats, utökade biljettkontroller och ordningsvakter för att minska fusket. Andelen som uppges fuska ligger still trots dessa ökande kostnader.

Vi vill se tydligare åtgärder för att nå målen när det gäller färdtjänsten. När det gäller den särskilda kollektivtrafiken når andelen nöjda resenärer inte upp till målen, vilket vi ser allvarligt på och kräver insatser för att komma till rätta med. Bristfälliga hållplatsutrop och trängsel i den allmänna kollektivtrafiken medför minskad tillgänglighet för färdtjänstresenärer. Vi ser hur effektiviseringar i verksamhet och avtal minskat kostnaderna på en rad områden. Det saknas dock en mer ingående redogörelse för vilka dessa är och hur de påverkar utförare och resenärer. Många klagomål har inkommit angående färdtjänsten i Stockholms läns landsting, där förare inte dyker upp och kvalitet inte levereras. När lägsta pris tillåts avgöra upphandlingarna innebär det att förare fått oacceptabla arbetsvillkor och anställningsförhållanden med ackordslöner, vilket resulterar i sämre bemötande förfärdtjänstresenärerna. Avtalen har således inneburit att offentlig sektor bidragit till social dumpning. Ackordslönerna måste bort.

Något annat som inte tas upp i årsrapporten är konsekvenserna av att en upphandlad leverantör inom skärgårdstrafiken, TRSM Group, åsamkade stor oro och krishantering då de visade sig ha en oseriös ledning, samt att denna upphandling fördyrades i den nya direktupphandlingen. Trafikförvaltningen har beräknat att fördyrningen för år 2017 och 2018 till nästan 30 miljoner kronor. Utöver det finns risken för kommande skadestånd och rättegångskostnader. Skattemedel som hade kunnat användas till t.ex. ökad turtäthet eller andra kvalitetshöjande åtgärder för resenärerna.

Rapporten redogör för att försöket med valideringsstolpar på Tvärbanans och Nockebybanans plattformar permanentats och att liknande system nu även införs på Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan. Vi ser med oro över att personal ute i systemet har minskats i och med uppsägning av konduktörer, och kommer minskas ytterligare. Även inom pendeltågstrafiken minskar personalen i systemet i och med uppsägningen av städare till följd av MTR:s jakt på större vinst.

Slutligen är vi oroade över för att trafikförvaltningen inte är en attraktiv arbetsplats. Orsakerna till de många vakanserna (123 av totalt 771 tjänster, ca 16 procent) och den höga personalomsättningen 12,5 procent inom trafikförvaltningen måste analyseras utförligare, bland annat utifrån ett genusperspektiv. En notering i sammanhanget är att det vore intressant att få siffrorna över sjukfrånvaron könsuppdelad. Vidare är det med oro vi ser hur "vakansläget" för med sig ökade kostnader för inhyrd personal. Vi därför att förvaltningen återkommer med en fördjupad analys och åtgärder för att komma till rätta med de många vakanserna.

Det är beklagligt att den moderatledda alliansen inte agerar starkare för att uppnå en hållbar kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Vi kommer att fortsätta att lyfta behovet av en mer tillgänglig och utbyggd kollektivtrafik.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

TN 2017-1326

Trafiknämnden
Ärende 28

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

V

# Effektivare konsultanvändning: Beslut om inledande av upphandling av ramavtal avseende konsultförsörjning

Vi är kritiska till Trafiknämndens användning av konsulter. Trots uttalanden om konsultväxling är förvaltningens konsultanvändande fortsatt mycket högt och överskred under 2017 budget. Det moderata konsultberoendet inom landstinget skadar verksamheterna och visar tydligt på oförmågan att styra landstinget. Det stora konsultanvändandet innebär stora onödiga kostnader för landstinget och ett högt konsultanvändande leder i slutändan till sämre intern styrning och kontroll.

Specifik kompetens kommer alltid att behöva upphandlas men trafikförvaltningen måste säkra en egen hög kompetens. Konsultberoendet innebär stora kostnader i sig men det finns även en risk för bristande kontinuitet och därmed vikande kostnadseffektivitet i förlängningen. Vi har därför länge krävt en genomlysning av exakt hur stora kostnaderna är och hur förvaltningens kompetens på lång sikt påverkas av konsultanvändningen. Detta krav ställer vi alltjämt.

Utan en sådan genomlysning går det inte att bedöma omfattningen av ett nytt ramavtal och vilken roll ett sådant bör ha. Ärendet visar på de begränsningar och problem förvaltningen har. Oron kring svårigheter att granska kostnaderna kvarstår. Vi vill att konsultkostnaderna minskar och är tveksamma till ett kostnadstak som skulle kunna innebära oförändrade nivåer.

Vidare är vi tveksamma till att ärendet föreslår att "utan beloppsbegränsning" ingå avropsavtal från ramavtalet. Förslaget går inte i linje med förbättrad styrning och kontroll. Med anledning av detta avstår vi från att delta i beslutet.

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-02-20

TN 2014-0001

Trafiknämnden
Ärende 21

miljöpartiet de gröna

Socialdemokraterna

# Information med lägesrapport avseende trafikförvaltningens forskningssamverkan år 2017

Miljöpartiet och Socialdemokraterna ser behov av att vi som framtida region satsar på tvärvetenskaplig forskning som knyter samman frågor för hälso- och sjukvård, klimat, miljö, samhällsbyggnad, kultur och transport.

Vi ser stora behov av FoUUI (forskning, utveckling, utbildning och innovation) inom trafikområdet. En viss del av forskningsresurserna ska öronmärkas för bredare satsningar inom kollektivtrafiken, såsom stöd till ny fordonsteknik, innovationer för ökad tillgänglighet och åtgärder mot buller. Det är angeläget att landstingets viktigaste resurs, medarbetarna, ges förutsättningar inom ordinarie verksamhet att ta del av forskningsresultat och bidra med ny kunskap.

Ny kunskap och teknik behövs inom såväl transportsystem och IT som inom beteendevetenskap. Fordonsutveckling för minskade utsläpp av koldioxid och partiklar är ett område som noga behöver följas och prövas med hjälp av exempelvis EU-stöd. Beteendeforskning kombinerat med trafikplanering behöver stärkas i syfte att förstå vad som får medborgarna att i högre grad välja kollektivtrafik och cykel för sina resor. Åtgärder som bidrar till ökat kollektivtrafikresande och cyklande bör ses som en viktig del av landstingets förebyggande och hälsofrämjande verksamhet. Därför vill vi att landstinget skapar ett särskilt forskningsprogram för hållbar mobilitet.

Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2018-02-20

Trafiknämnden

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

# Öppettider för Hjorthagens tunnelbanestation

SL har av besparingsskäl avbeställt stationsöppettid på vissa av tunnelbanestationernas s.k. sekundäruppgångar. En av de uppgångar som berörs av detta är uppgången till Hjorthagen från Ropstenperrongen, ROS S enligt MTR:s terminologi. Spärrarna är numera stängda mellan 23.30 och 05.30 söndag till torsdag. Det här innebär i praktiken att de tåg som på morgonen avgår Ropsten fram till 05.30 inte är tillgängliga för hjorthagsbor med arbeten som kräver tidig inställning förrän 05.45. Den som kommer hem efter 23.30 kan komma ut, men får då gå den branta gången upp till Hjorthagen (124 m) eftersom rullbandet är avstängt.

Detta har SL beslutat trots MTR:s rekommendation att inte genomföra denna förändring av öppettiderna. Ett skäl som MTR anger är att avståndet mellan in/utgång i Hjorthagen och motsvarande nere vid Ropsten är ”800-900 meter runt Hjorthagen. Entrén är ej synlig längs med gångvägen och god lokalkännedom erfordras för att hitta rätt.” Den ”gångväg” som MTR här beskriver är Gasverksvägen, som verkligen inte är en riktig gångväg, eftersom både trottoar och belysning saknas utmed en större sträcka. Därför varnas det också numera både uppe i Hjorthagen och nere i Ropsten på röda skyltar att ”Gångväg saknas”!

Det innebär alltså att den enda väg man kan ta till fots nerifrån Ropsten upp till Hjorthagen är en stentrappa, men den är i dåligt skick och dragen genom träd och buskage. Höjdskillnaden på 25-30 meter gör att den inte är ett alternativ att räkna med, särskilt inte nattetid, och självfallet inte om man har svaga ben eller för med sig barnvagn eller tungt bagage. Inte förvånande så togs det i ett tidigare sammanhang fram en protestlista med ca 300 underskrifter mot nedstängningen.

Så här ser numera SL:s service för Hjorthagens invånare ut i normalfallet när det gäller tunnelbanan. Men som alltid måste man räkna med att det normalt tänkta kan rubbas av oväntade händelser. Ett exempel på en sådan oväntad händelse är följande. En dag före jul - den 22 december kl. 01.02 närmare bestämt – befann sig ett tjugofemtal personer i olika åldrar, en del med barnvagn, på Ropstens perrong vid uppgången till Hjorthagen. De hade nyss kommit med T-banans sista tåg och ville naturligtvis komma hem så fort som möjligt. Men dörrarna från perrongen till den långa branta gången var låsta! Så småningom kom enligt uppgift ”någon sorts SL-person”, men inte heller han kunde få upp dörrarna. Alternativen för de

2018-02-20

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

strandsatta resandena var nu antingen att ta sig tillbaka ner till huvudingången nere vid Ropsten för att försöka få tag på en taxi, eller en längre promenad i mörkret utefter Gasverksvägen (som man alltså numera avråder från som gångväg), alternativt att ta de branta trapporna upp genom skog och buskage som inte kan vara ett realistiskt alternativ i mörkret. Till avdelningen oväntade händelser som man inte bara kan tänka bort, hör också de gånger då personal av missförstånd låser allt, både ut och in, kl. 23.30.

Vi finner det uppenbart orimligt att tidiga och sena tunnelbaneresenärer från och till Hjorthagen ska behöva finna sig i den standardsänkning som SL:s beslut om avbeställning av stationsöppettid, mot MTR:s rekommendation, innebär. Det är inte acceptabelt att hjorthagsbor, då dörrar och spärrar är stängda, ska tvingas ta taxi eller gå den branta backen genom träd och buskage. Man kan överhuvudtaget fråga sig om uppgången ska betraktas som ”sekundär” med tanke på det är stadsdelen Hjorthagens enda!

Vi anser, med tanke på de speciella förhållanden som råder för Hjorthagens tunnelbanestation, att beslutet att avbeställa stationsöppettiden för ROS S ska omprövas så att öppettiderna återgår till de normala..

Med anledning av detta vill vi ställa följande frågass:

1. Varför har öppettiderna för ROS S begränsats trots rekommendationen att inte gör det?

Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2018-02-20

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

## Uppföljning av kvalitén på städningen av Pendeltåg

På dagens trafiknämnd besvarades den skrivelse angående städningen av pendeltågen som vi lämnade in i oktober. Vi tackar för de svar vi fått och har några följdfrågor vi vill ställa.

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

1. Hur stora är de vitesbelopp för bristande kvalité på städningen som lämnats till MTRP och hur länge kommer avtalsdialogen fortgå?
2. Har trafikförvaltningen beredskap för att, om städningen håller så låg kvalité att tåg måste tas ur drift eller andra allvarliga konsekvenser drabbar resenärerna, själv eller via anlitad tredje part utföra den bristfälliga städningen på MTRP:s bekostnad?
3. Följer trafikutövaren MTRP de krav som ställs i uppdragsavtalet med avseende på socialt ansvar inom den egna verksamheten och leverantörskedjan?

Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2018-02-20

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden

# Utsläpp från bussarnas värmeanläggningar

Närmare 100 procent av SLL:s bussflotta om ca 2100 bussar år 2017 använde förnybart drivmedel (TN 2017-1772). Därmed ligger busstrafiken redan idag över det mål om minst 95 procent förnybar energi för all kollektivtrafik till år 2021, som finns i landstingets Miljöprogram. Dessutom ligger det i framkant i förhållande till det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål om 100 procent förnybart till år 2030. Detta är naturligtvis oerhört positivt.

I skenet av denna ljusa bild är vi bekymrade över den information vi nåtts av kring de bussar Keolis har i trafik. Vi har nåtts av uppgifterna att dessa bussars värmeanläggning inte drivs av bussarnas motorer utan drivs separat. Under kallt väder släpper dessa anläggningar ut starkt luktande blå rök. En rök som även kommer in i bussarna via bakdörrarna när de öppnas vid hållplatserna. Sammantaget ska både resenärer och personal i och utanför bussarna drabbas av denna starkt luktande blå rök.

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

1. Drivs värmeanläggningarna på bussarna separat från bussens huvudmotor, och i så fall vad är dessa anläggningars drivmedel?
2. Vad ämnar trafikförvaltningen att göra så att bussentreprenören åtgärdar dessa utsläpp i enlighet med de miljökrav på utsläpp som landstinget har?