Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 5/2018
2018-05-22

§§ 85-112

Kl. 14:30 – 15:25

Trafiknämndens sammanträde den 22 maj 2018

Datum för justering: den 22 maj 2018 vad gäller paragraferna 90, 93, 94, 95

Den 1 juni vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 24 maj 2018 vad gäller paragraferna 90, 93, 94, 95.

Den 4 juni 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)	2:e vice ordförande
Lennart Kalderén (M)	
Leif Gripestam (M)	
Harry Bouveng (M)	
Lars Berglund (M)	
Christoffer Fagerberg (L)	
Karl Henriksson (KD)	
Gustav Hemming (C)	
Sven-Inge Nylund (S)	
Stefan Johansson (S)	
Ayla Eftekhari (S)	
Susanne Lund (S)	
Malin Karlsson (MP)	
Niklas Gladh (MP)	
Mats Arkhem (SD)	

Närvarande ersättare

Arin Karapet (M) - tjänstgör
Zanna Rådén Mårtensson (M)
Bo Persson (L)
Lars Tunberg (L)
Christina Blom-Andersson (KD)
Tage Gripenstam (C)
Conny Fogelström (S) - tjänstgör
Alexander Petersson (S)
Annika Andersson Ribbing (S)
Viktor Ellström (S)
Michaela Lööf (S)
Niklas Thidevall (MP)
Malin Fijen Pacsay (MP)
Stellan Hamrin (V) - tjänstgör
Sebastian Lindqvist (SD)

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

Nr 5/2018

Ej närvarande ledamöter
Susanne Sjöblom (M)
Elof Hansjons (S)
Gunilla Roxby Cromvall (V)

Ej närvarande ersättare
Mikael T Eriksson (M)
Staffan Olsson (M)
Fredrik Wallén (KD)
Bosse Andersson (C)
Sabina Edelman (MP)

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
Daniela Eriksson
Martin Jägerbert
Sara Catoni
Jens Plambeck
Maud Petri-Rådström
Daniel Angermann
Catarina Strömsten
Karin Svingby
Charlotte Alström
John Fredlund
Krister Dackland
Helena Gulay
Anders Hult
Suss Forssman Thullberg

Övriga
Mounir Ainholm (Saco)
Anders Lundgren (Vision)

§ 85

Godkännande av föredragningslistan

Trafiknämnden beslöt

att behandla tilläggsärendena efter punkt 21

att behandla inkomna skrivelser under punkten ”Övriga frågor” samt

att i övrigt godkänna utsänd föredragningslista.

§ 86

Val av justeringsman

Trafiknämnden beslöt

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

§ 87

Fastställande av datum för justering av protokoll

Datum för justering av protokoll fastställdes till tisdagen den 29 maj 2018.

§ 88

Förvaltningschefsinformation – trafikförvaltningen
(TN 2018-0001)

Förvaltningschefen för trafikförvaltningen informerade nämnden via en presentation som utdelades vid mötet. Förvaltningschefen hänvisade även till ett brev till styrelsen för AB SL innehållande reflektioner med anledning av hävning av avtalet med Ansaldo. Kopia på brevet delades ut under mötet, bilaga 1.

Under punkten yttrade sig Talla Alkurdi (S), Sven-Inge Nylund (S), Sara Svanström (L), Karl Henriksson (KD), Kristoffer Tamsons (M).

En del av förvaltningschefens information handlade om trafikförvaltningens planerade julmingel för trafikförvaltningens medarbetare i anslutning till ett så kallat trappmöte. Julminglet kommer att hållas i trafikförvaltningens lokaler på Lindhagensgatan 100. Förtärning inklusive dryck - kuvertpris om 420 kr per deltagande medarbetare (vid 600 deltagare blir kostnaden 252 000 kr)

Trafiknämnden godkände informationen och lade den till handlingarna.

§ 89

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

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

§ 90

Yttrande över Landstingsrevisorernas Projektrapport 11/2017 - Vård- och trafikinvesteringar
(TN 2018-0428)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 23 april 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att avge tjänsteutlåtandet som yttrande

att yttrandet överlämnas till Landstingsrevisorerna

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

UTTALANDEN

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 2.
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 3.

§ 91

Inriktningsbeslut avseende utbyggnad av pendeltågsdepå Älvsjö
(SL 2015-1292)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 22 april 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. Bifall till S-, MP- och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, bilaga 4.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå landstingsstyrelsen besluta

att fatta inriktningsbeslut avseende planeringsfasen för upprustning, anpassning och utbyggnad av Älvsjö pendeltågsdepå till en investeringsutgift om 23 270 000 kronor inklusive index inom ramen för 2018 års investeringsbudget med planår 2019-2027

trafiknämnden beslöt för egen del

att godkänna utredning "PT Utbyggnad depå Älvsjö"

att uppdra åt förvaltningschefen att efter genomförd planeringsfas återkomma till trafiknämnden för redovisning och beslutsunderlag för genomförandebeslut.

RESERVATION

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

§ 92

Beslut om inledande av upphandling av trafikmätningstjänster
(TN 2017-1150)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 17 april 2018 från förvaltningschefen.

Ordföranden informerade nämnden att sekretessen i ärendet kvarstår.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att uppdra åt förvaltningschefen

att genomföra upphandlingen avseende trafikmätningstjänster inklusive att fastställa upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut och teckna upphandlingskontrakt

att efter att kontraktet överlåtits till AB Storstockholms Lokaltrafik, inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende bolaget förvalta kontraktet, varvid ändringar av och tillägg till upphandlingskontraktet ska fattas i enlighet med gällande delegations- och beslutsordning.

§ 93

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal rälmateriel
(TN 2017-1618)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 23 april 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att uppdra åt chefen för trafikförvaltningen att efter samråd med chefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana i enlighet med i tjänsteutlåtandet angivna förutsättningar genomföra upphandling av ramavtal avseende rälmateriel, inklusive att fastställa slutgiltiga upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning samt teckna och förvalta ramavtalet, varvid ändringar och tillägg till ramavtalet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning

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.

UTTALANDEN

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande vilket V-ledamoten anslöt sig till, bilaga 5.
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 6.

§ 94

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal betongsliprar
(TN 2017-1632)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 23 april 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att uppdra åt chefen för trafikförvaltningen att efter samråd med chefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana i enlighet med i tjänsteutlåtandet angivna förutsättningar genomföra upphandling av ramavtal avseende betongsliprar,

inklusive att fastställa slutgiltiga upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning samt teckna och förvalta ramavtalet, varvid ändringar och tillägg till ramavtalet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning

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.

UTTALANDEN

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 7.

§ 95

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal spårväxlar
(TN 2018-0376)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 23 april 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att uppdra åt chefen för trafikförvaltningen att efter samråd med chefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana i enlighet med i tjänsteutlåtandet angivna förutsättningar genomföra upphandling av ramavtal avseende spårväxlar, inklusive att fastställa slutgiltiga upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning samt teckna och förvalta ramavtalet, varvid ändringar och tillägg till ramavtalet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning

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.

UTTALANDEN

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, vilket V-ledamöten anslöt sig till, bilaga 8
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 9.

§ 96

Beslut att inleda upphandling av trafikledning och operativa tjänster till sjötrafik
(TN 2018-0622)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 23 april 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Förvaltningschefens förslag till beslut
2. S-ledamöternas förslag till beslut, vilket V-ledamoten anslöt sig till, bilaga 10.
3. MP-ledamöternas förslag till beslut, bilaga 11.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att nämnden beslutat enligt förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att uppdra åt förvaltningschefen

att genomföra upphandling av trafikledning och operativa tjänster till kollektiv sjötrafik i Stockholms skärgård, inklusive att fastställa slutgiltiga upphandlingsdokument och upphandlingsförfarande i enlighet med vad som framgår av tjänsteutlåtandet, fatta tilldelningsbeslut, teckna kontrakt, samt, efter att kontrakten överlåtits till Waxholms Ångfartygs AB, inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende bolaget, förvalta kontrakten.

RESERVATION

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

§ 97

Svar på skrivelse angående öppettiderna för Ropsten södras stationsentré
(TN 2018-0402)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 22 april 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

§ 98

Svar på skrivelse från V angående kvalitén på städningen av pendeltåg
(TN 2018-0403)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 16 april 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Förvaltningschefens förslag till beslut
2. MP och V-ledamöternas förslag till beslut, vilket S-ledamöterna anslöt sig till, bilaga 12.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att nämnden beslutat enligt förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

RESERVATION

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

§ 99

Svar på skrivelse angående utsläpp från bussarnas värmeanläggningar
(TN 2018-0404)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 19 april 2018 från förvaltningscheferna.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

§ 100

Svar på skrivelse från S, MP och V angående åtgärder för att stöldsäkra bussar
(TN 2018-0290)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 2 maj 2018 från förvaltningscheferna.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

§ 101

Beslut om justerat stationsnamn
(FUT 2018-0223)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 24 april 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna justerat förslag till stationsnamn i enlighet med förvaltningschefens tjänsteutlåtande.

§ 102

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende arbetstunnlar inför utbyggnad av tunnelbana från Odenplan till Arenastaden
(FUT 2018-0183)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 16 april 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. Bifall till S och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, bilaga 13.
3. Bifall till ordförandens yrkande att S- och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska anses besvarat.
4. Bifall till MP-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, bilaga 14.
5. Bifall till ordförandens yrkande att MP-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska avslås.
6. Bifall till alliansens förslag till tilläggsbeslut, med följande lydelse:
   Att uppdra åt förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) att till beredningen för utbyggd tunnelbana (BUT) återkomma med fördjupad information om arbetet kring arbetsmiljöfrågor och arbetsvillkor inom dessa entreprenader.

Ordföranden fann att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Ordföranden fann därefter att nämnden beslutat att S- och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska anses besvarat, att MP-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut avslagits samt att alliansens förslag till tilläggsbeslut bifallits.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att inleda upphandling av arbetstunnlar till ett maximalt belopp om 260 000 000 kronor.

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana att genomföra upphandling av arbetstunnlar till ett maximalt belopp om 260 000 000 kronor.

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

att uppdra åt förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) att till beredningen för utbyggd tunnelbana (BUT) återkomma med fördjupad information om arbetet kring arbetsmiljöfrågor och arbetsvillkor inom dessa entreprenader.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot att deras förslag till tilläggsbeslut inte bifallits.

MP-ledamöterna reserverade sig mot att deras förslag till tilläggsbeslut avslagits.

§ 103

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende arbetstunnlar, tillfartsväg samt del av spår- och servicetunnlar som en del i utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort
(FUT 2018-0169)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 24 april 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. Bifall till S och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, bilaga 15.
3. Bifall till ordförandens yrkande att S- och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska anses besvarat.
4. Bifall till MP-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, bilaga 16.

5. Bifall till ordförandens yrkande att MP-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska avslås.
6. Bifall till alliansens förslag till tilläggsbeslut, med följande lydelse:
Att uppdra åt förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) att till beredningen för utbyggd tunnelbana (BUT) återkomma med fördjupad information om arbetet kring arbetsmiljöfrågor och arbetsvillkor inom dessa entreprenader.

Ordföranden fann att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Ordföranden fann därefter att nämnden beslutat att S- och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska anses besvarat, att MP-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut avslagits samt att alliansens förslag till tilläggsbeslut bifallits.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att inleda upphandling av arbetstunnlar samt spår- och servicetunnel till ett maximalt belopp om 2,0 miljarder kronor

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning av utbyggd tunnelbana att genomföra upphandling av arbetstunnlar samt spår- och servicetunnel till ett maximalt belopp om 2,0 miljarder kronor

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

att uppdra åt förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) att till beredningen för utbyggd tunnelbana (BUT) återkomma med fördjupad information om arbetet kring arbetsmiljöfrågor och arbetsvillkor inom dessa entreprenader.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot att deras förslag till tilläggsbeslut inte bifallits.

MP-ledamöterna reserverade sig mot att deras förslag till tilläggsbeslut avslagits.

§ 104

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende utbyggnad av tunnelbana från Akalla till Barkarby station
(FUT 2018-0197)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 4 maj 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. Bifall till S och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, bilaga 17.
3. Bifall till ordförandens yrkande att S- och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska anses besvarat.
4. Bifall till alliansens förslag till tilläggsbeslut, med följande lydelse:
   Att uppdra åt förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) att till beredningen för utbyggd tunnelbana (BUT) återkomma med fördjupad information om arbetet kring arbetsmiljöfrågor och arbetsvillkor inom dessa entreprenader.

Ordföranden fann att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Ordföranden fann därefter att nämnden beslutat att S- och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut ska anses besvarat samt att alliansens förslag till tilläggsbeslut bifallits.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att inleda upphandling av entreprenader till ett maximalt belopp om 2,5 miljarder kronor (enligt 2016 års prisnivå)

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning av utbyggd tunnelbana att genomföra upphandling av entreprenader till ett maximalt belopp om 2,5 miljarder kronor (enligt 2016 års prisnivå)

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

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot att deras förslag till tilläggsbeslut inte bifallits.

§ 105

Delegation till förvaltningschef att utse personuppgiftsombud/dataskyddsombud
(TN 2018-0658, FUT 2018-0222)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 24 april 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att tillsätta en roll som dataskyddsombud inom förvaltning för utbyggd tunnelbana respektive trafikförvaltningen, med ansvar även för AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag samt Waxholms Ångfartygs AB, *samt*

att delegera till förvaltningschef för förvaltning för utbyggd tunnelbana samt till förvaltningschef för trafikförvaltningen att utse ett dataskyddsombud för respektive förvaltning.

§ 106

Avgiftsfritt resande inom färdtjänsten för ungdomar under sommarlovet
(TN 2018-0773)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 15 maj 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att införa avgiftsfria resor för ungdomar inom färdtjänsten i enlighet med landstingsfullmäktiges beslut den 8 maj 2018 (LS 2018-0572).

UTTALANDEN

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 18.
V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 19.

§ 107

Uppdrag angående möjliga satsningar i kollektivtrafiken 2018-2019
(TN 2018-0781)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 15 maj 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att uppdra åt förvaltningschefen

att se över vilka möjliga satsningar som kan genomföras i kollektivtrafiken inom ramen för tillgängliga medel 2018-2019.

UTTALANDEN

V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 20.
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 21.

§ 108

Månadsrapport mars 2018
(TN 2018-0015)

I ärendet förelåg månadsrapport mars 2018 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 22.

§ 109

Information om regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050
(SL 2013-5962)

I ärendet förelåg informationsärende den 23 april 2018 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 110

Information om pågående utredningsstudie avseende kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden
(TN 2016-1560)

I ärendet förelåg informationsärende den 23 april 2018 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 23.

§ 111

Övriga frågor

Skrivelse från MP: Åtgärda temperaturen på Roslagsbanans fordon

Trafiknämnden beslöt

att överlämna skrivelsen till förvaltningen för beredning.

§ 112

Nästa sammanträde

Nästa sammanträde äger rum den 19 juni 2018 i Norsborgdepån. Trafikförvaltningen återkommer med närmare detaljer.

Vid protokollet

Daniela Eriksson

Förvaltningschef

BREV
2018-05-21

Ärende/Dok. id.
TN 2018-0019

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Caroline Ottosson
08-686 16 00

Styrelsen för AB SL

Reflektioner med anledning av hävning av avtalet med Ansaldo

Det har under den senaste tiden kommit en rad frågor till mig som chef för trafikförvaltningen och VD för AB SL. Frågorna berör orsakerna till hävningen av avtalet med signalsystemleverantören Ansaldo. Det känns därför angeläget för mig att reflektera över den situation vi nu befinner oss i (ett skiljeförfarande) och repetera de bakomliggande orsakerna till hävningen av kontraktet.

Avtalstecknande och hävning

SL inledde under 2009 en upphandling avseende ett nytt signalsäkerhetssystem till tunnelbanans röda linje. Den 3 november 2010 tilldelades Ansaldo uppdraget och Ansaldo och SL ingick ett systemleveransavtal ("Avtalet"). Avtalet vilar på ett antal grundläggande förutsättningar, nämligen att leveransen skulle avse ett "nyckelfärdigt system" till fast pris (ca 720 miljoner kronor), att SL:s åtaganden skulle vara begränsade till vad som uttryckligen ankom på SL enligt avtalet samt att leveransen skulle ske inom avtalad tid. Systemet skulle vara levererat, installerat och implementerat samt ha erhållit nödvändiga tillstånd för fullskalig tunnelbanetrafik senast den 31 augusti 2014 och ha tagits i bruk ett år dessförinnan, dvs. den 31 augusti 2013.

Projektet fortskred emellertid inte som planerat, utan kantades från början av misslyckanden från Ansaldos sida. Detta innebar att projektet redan i december 2013 var så försenat att SL hade hävningsrätt enligt Avtalet. Istället för att utnyttja sin hävningsrätt vid detta tillfälle inledde SL vad som skulle komma att bli en lång process för att försöka förmå Ansaldo att leverera enligt Avtalet.

Vid någon tidpunkt i ett havererat projekt måste en beställare sätta stopp. För mig som VD och förvaltningschef infann sig den tidpunkten under hösten 2017. Jag informerade då AB SL:s styrelse om situationen och utverkade genom ett politiskt beslut i trafiknämnden (vid oktobersammanträdet 2017) ett bemyndigande till mig i rollen som förvaltningschef att kunna häva kontraktet.

Vid hävningstillfället i november 2017 var signalsystemet långt ifrån leverans trots att fyra år gått från det datum då systemet skulle ha tagits i bruk och att

det fasta priset om ca 720 miljoner kronor hade justerats till ca 1,1 miljarder kronor (och Ansaldo flaggade för att ytterligare stora summor skulle krävas för ett slutförande) och omfattningen av Ansaldos leverans hade minskat genom byte av migreringslösning.

Den 3 april 2018 påkallade Ansaldo skiljeförfarande där Ansaldo frågasätter SL:s rätt att häva kontraktet. Skiljeförfarandet kommer sannolikt att pågå under åtminstone ett år. Ansaldo påstår att SL redan långt innan hävningen skulle ha beslutat sig för att avsluta samarbetet med dem och istället välja "en annan lösning" och att SL valt att ifrågasätta Ansaldos förmåga att leverera enbart i syfte att kunna komma ur Avtalet med Ansaldo. Det stämmer inte.

SL:s ansträngningar att hitta en lösning

SL valde i december 2013 att inte utnyttja sin hävningsrätt, och parterna ingick istället två tilläggsavtal till Avtalet. Genom tilläggsavtalen kom parterna överens om att fortsätta försöken att nå en överenskommelse som skulle reglera alla utestående frågor i projektet (en "Comprehensive Solution"). En grundläggande förutsättning för att SL genom tilläggsavtalen skulle ge Ansaldo ytterligare chanser att fullgöra Avtalet var att SL inte skulle försättas i sämre position än om SL hade valt att häva avtalet när hävningsgrund uppstod i december 2013. Parterna skulle alltså kunna "backa bandet" och SL skulle ges rätt att göra gällande de rättigheter som SL då hade enlig Avtalet.

Trots de ansträngningar som SL gjorde genom att ingå tilläggsavtalen misslyckades Ansaldo med att presentera ett för SL acceptabelt förslag till lösning. Detta skedde trots att SL medgav ett stort antal anstånd avseende sista dag att nå Comprehensive Solution. Det senast medgivna datumet att nå en Comprehensive Solution var den 30 september 2017.

I ett sista försök att rädda projektet begärde SL i början av sommaren 2017 att Ansaldo skulle upprätta ett förslag till projektplan, inklusive tidplan, för hela återstoden av projektet. SL:s förhoppning var att Ansaldo skulle inse allvaret i situationen och leverera en produkt som var ägnad att återuppbygga SL:s förtroende för Ansaldos förmåga och vilja att leverera ett signalsäkerhetssystem. Det var med besvikelse som jag och SL i augusti 2017 mottog Ansaldos förslag till projektplan. Av projektplanen framgick dels att Ansaldo inte skulle leverera den funktionalitet man åtagit sig att leverera i Avtalet, att Ansaldo ansåg sig ha rätt till åtminstone sju års förlängning av leveranstiden och att Ansaldo utöver det redan justerade beloppet om 1 145 miljoner kronor krävde ytterligare flera hundra miljoner kronor för att fullfölja leveransen enligt Avtalet.

Genom tilläggsavtalen gick SL med på att betala ytterligare förskott till Ansaldo, vilka skulle återbetalas om inte en Comprehensive Solution kunde nås. När det blev tydligt att en sådan lösning inte kunde nås och SL krävde tillbaka förskotten från Ansaldo förekom dialog med Ansaldos högsta ledning. I denna dialog blev det tydligt att parterna stod långt ifrån varandra. Ansaldo krävde ytterligare betalning utöver de förskott som SL redan betalat, och kunde inte presentera någon konkret plan för hur projektet skulle kunna avslutas på acceptabla villkor. Det var inte vad SL hade förväntat sig.

Som en del i det arbete som genomfördes under sommaren 2017 initierade programmet en teknisk oberoende tredjepartsgranskning av signalsystemprojektet. Uppdraget gavs till MTR, som är operatör för SL:s tunnelbana. Rödalinjen-programmet har anlitat MTR i stor omfattning sedan programstarten. T.ex. har MTR:s resurser (inom och utanför Sverige) under olika perioder anlitats som stöd och bollplank till programledningen i olika frågor och utredningar. MTR har bemannat den grupp på programnivå som leder systemintegrationsarbetet. Resurser från MTR har deltagit i kravställning, utvärdering, konstruktionsgranskning, besiktningar, tester och transporter. MTR:s sammanlagda fakturering till programmet sedan starten uppgår till över 50 miljoner kronor. I efterhand kan jag konstatera att MTR inte kan anses ha varit helt oberoende, vilket man brukar eftersträva hos en tredje part som får ett granskningsuppdrag.

MTR:s tredjepartsgranskning visade sig inriktas mot att mer allmänt granska Ansaldos leveransförmåga, frikopplat från SL:s faktiska beställning. En sådan granskning saknade relevans för SL. SL avbröt därför uppdraget utan att utverka en skriftlig rapport. SL fick en muntlig avrapportering av uppdraget månadsskiftet augusti/september 2017.

Ansaldo har indikerat att det var en ”mörkläggning” från förvaltningens sida att inte presentera och redovisa det avbrutna uppdraget från MTR. Det stämmer inte. MTR:s arbete inriktades på huruvida Ansaldo och Hitachikoncernen skulle kunna leverera någon form av signalsystem till en betydligt högre kostnad än den avtalade och till en helt annan tidplan och/eller ändrade förutsättningar. Detta arbete var irrelevant för frågan om hävning. Frågan för mig var om Ansaldo kunde leverera enligt Avtalet. Här är jag besviken på att Ansaldo inte ens ville försöka.

<u>Ansaldos oförmåga har försatt SL i en mycket svår situation</u>

Ansaldos oförmåga att leverera har försatt SL i en mycket svår situation. Vi har tappat många års utveckling och tvingats hitta nya lösningar för den fortsatta

utvecklingen av tunnelbanans röda linje. De nya tunnelbanefordonen (C30) måste nu anpassas till att kunna köras på det befintliga signalsystemet. Ansaldos väsentliga avtalsbrott innebär också en rad andra oönskade konsekvenser för SL, bland annat att förarlös drift på röda linjen skjuts på framtiden. Framtida nya investeringar i signalsystem kommer därför att behövas. Detta ska göras utifrån ett systemperspektiv, och ett uppdrag att ta fram en systemanalys för tunnelbanesystemet är lagt till trafikförvaltningen.

SL har lidit stor skada av Ansaldos bristande leverans och den situation som Ansaldo har försatt oss, Stockholms läns landsting och Stockholms läns skattebetalare i. Jag kommer därför att kämpa för att SL och stockholmarna ska ersättas för sådan skada.

Sammanfattningsvis

Jag är den första att beklaga att vi tvingades in i en situation där vi var tvungna att häva avtalet med Ansaldo. Hävningen för med sig en rad oönskade konsekvenser. Hävningen har enbart sin grund i Ansaldos bristande leveransförmåga, vilket tydligt visas av att Ansaldo vid hävningstillfället var långt ifrån leverans, trots att fyra år då hade gått från det datum då systemet skulle ha tagits i bruk och det fasta priset för systemet då hade höjts med ca 400 miljoner kronor. Någon annan anledning finns inte.

Stockholm den 21/5-18

Caroline Ottosson

Förvaltningschef och VD för AB SL

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

Bilaga 2
TN 2018-0428

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 6

Yttrande över Landstingsrevisorernas Projektrapport 11/2017 - Vård- och trafikinvesteringar

Landstingsrevisorerna riktar i sin rapport kritik mot den bristande styrningen av investeringarna i Stockholms läns landsting. Det handlar bl.a. om oklarhet i ansvarsfrågan, bristande uppföljning och bristande information. Revisorerna bedömer vidare att den landstingsövergripande styrningen inte varit tillräcklig för att säkerställa en god ekonomisk hushållning på sikt. Trots att alla nämnder och styrelser har fått i uppdrag att hitta sätt att minska kostnaderna i redan beslutade investeringar visar revisorerna att kostnaderna förväntas öka snarare än minska.

Stockholm växer och det behövs investeringar för framtiden. Samtidigt har den moderatledda landstingsalliansens dyra och ineffektiva investeringar i allt från NKS till spårvägar mitt inne i centrala Stockholm lett till en snabbt ökande skuldsättning. Höga kapital- och driftskostnader begränsar utrymmet att göra andra nödvändiga och planerade investeringar för lång tid framöver.

Genom åren har rapport efter rapport visat hur den interna styrningen och kontrollen är alltför svag, att spårinvesteringar blir dyrare än beräknat och att den långsiktiga kontrollen över investeringsverksamheten är för låg. Kapitalkostnaderna ökar i alltför hög takt. Reinvesteringar skjuts på framtiden för att frisera siffror, vilket visas i form av ständigt återkommande låg upparbetningsgrad. Revisorernas rekommenderade åtgärder vidtas inte, utan att någon närmare förklaring ges.

Denna rapport visar att dåligt genomtänkta och kostnadsdrivande investeringar inte är enskilda fall, utan resultatet av Moderaternas investeringspolitik. Nya investeringsbehov uppkommer ständigt utan att moderaterna har kunnat förutse dem. Det är mot denna bakgrund rekommendationen från landstingsdirektören i budgetunderlaget för 2018 års budget, att inga nya beslut om investeringar bör fattas förrän pågående

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

investeringsprogram driftsätts. I praktiken ett investeringsstopp på ett decennium.

Trafiknämnden måste lära av Moderaternas misstag. Revisorernas kritik om bland annat att det är svårt att förstå vilka beslut som faktiskt gäller för Program Slussen, bristande beslutsunderlag och godtycklig och inkorrekt hantering av fördyrningar är allvarlig och måste föranleda konkreta åtgärder från Trafiknämndens sida.

Förslaget till yttrande över rapporten är mycket kort och innebär i praktiken att Trafiknämnden slår ifrån sig kritiken. Det kan vi inte acceptera.

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 6

Yttrande över Landstingsrevisorernas Projektrapport 11/2017 - Vård- och trafikinvesteringar

Styrningen av landstingets investeringar har länge haft stora brister. Mandat och befogenheter vid investeringsbeslut har varit oklara och överträtts. Alltför många investeringar har också blivit dyrare än planerat och beslutsunderlag varit bristfälliga (där driftskostnader till exempel inte har tagits med i beräkningarna).

När det gäller vårdens investeringar har Alliansens lösning varit att ge Locum ett större ansvar för dessa investeringar. Revisorerna lyfter dock fram att det fortfarande finns ”en risk att landstinget hamnar i en situation där ingen tar ansvaret fullt ut och att landstingsstyrelsens övergripande ansvar och uppsikt inte är tillräcklig”. Locum är ett bolag och en nämnd/styrelse kan inte delegera beslut till ett bolag. Det är därför av yttersta vikt att det tydliggörs vilka beslut som inte kan delegeras och hur återrapporteringen av landstingsstyrelsens uppdrag ska ske. Miljöpartiet kommer att noggrant bevaka att beslutsgångar blir transparenta och riktiga.

Miljöpartiet har många gånger kritiserat hur fördyrningar av investeringsobjekt har hanterats och revisorerna håller med. De lyfter i sin rapport fram att landstingsstyrelsens uppföljning av investeringar är otillräcklig. Det går inte att avgöra utifrån månads-, tertial-, delårs- och årsrapporter om enskilda investeringar förväntas avvika tids- eller beloppsmässigt. Det gör det omöjligt för förtroendevalda och fullmäktige att fatta informerade beslut.

När det gäller trafikens investeringar lyfter revisorerna att landstingsstyrelsens beredning av beslut inte varit tillräcklig. Kritiken mot Program Slussen är högst allvarlig. Landstingsrevisorerna noterar att det saknas transparens i beslutsprocessen gentemot fullmäktige och att det råder oklarhet i vad programmets totala kostnader avser. För Miljöpartiet är det självklart att det ska finnas demokratisk och ekonomisk transparens samt tydlighet i alla beslut som tas i landstinget. Kritiken avseende Program Slussen är ännu ett i raden av exempel på bristfällig styrning och kontroll under alliansstyret.

BILAGA 4
FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2018-05-22

SL 2015-1292

Trafiknämnden
Ärende 7

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

V

Inriktningsbeslut avseende utbyggnad av pendeltågsdepå Älvsjö

Personalen är avgörande för att kollektivtrafiken ska fungera. De är SL:s ambassadörer gentemot resenärerna. Personalen håller den komplexa apparat som utgör kollektivtrafiken igång, ger service och skapar trygghet. Arbetsvillkoren för de som arbetar i kollektivtrafiken men inte är anställda av landstinget är en fråga för arbetsmarknadens parter. Vi anser dock att landstinget som uppdragsgivare har ett ansvar för all personal som arbetar i kollektivtrafiken, via de avtal landstinget tecknar med operatörerna. Vi vill att en anställning inom kollektivtrafiken ska ses som ett attraktivt, tryggt och utvecklande arbete.

För att säkerställa en god funktionalitet och arbetsmiljö är det därför viktigt att involvera berörda fackliga organisationer löpande och så tidigt som möjligt i planeringen.

Trafiknämnden har dessvärre en historia av misslyckande depåbyggnader, men bristande funktionalitet, försämrad arbetsmiljö och tillfälliga lösningar som följd. För Älvsjös del ser vi flera risker, som att kapaciteten inte kommer räcka för framtida behov och att det fortsatt kommer saknas möjligheter för klottersanering. Depåernas kapacitet kommer vara en nyckelfråga för framtida utökning av trafiken. Depån i Älvsjö är strategiskt placerad och utökad kapacitet är viktig både för att klara framtidens ordinarie trafik och för att skap redundans i systemet. Vi anser att bygge och upprustning av depå bör göras på ett sätt som säkerställer funktionalitet och kapacitet för decennier framöver.

Trafiknämnden föreslås uppdra åt förvaltningschefen

att säkerställa att berörda fackliga organisationer involveras på ett tidigt stadium i planeringsfasen och fortsättningsvis i projektet.

Stockholms läns landsting

BILAGA 5
SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

TN 2017-1618

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 9

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal rälmateriel

Vi konstaterar att det förra ramavtalet löpte ut för flera år sedan och att ramavtal därefter saknats. Merkostnaden för detta uppskattas för ca 1 mkr per år och försämrade leveranstider. Det är symptomatiskt för hur Trafiknämnden under Moderaternas styre brister i internkontroll, ekonomiskt styrning och uppföljning. Vi välkomnar ett nytt ramavtal men anser att det borde varit på plats när det förra ramavtalet löpte ut.

Mot bakgrund av förvaltningens uppskattning av merkostnaden utan ramavtal och att ett nytt avtal kan förväntas träda i kraft tidigast vid årsskiftet 2018-2019 kan Moderaternas slarv enbart vad gäller rälmateriel ha kostat resenärer och skattebetalare fyra miljoner kronor. Det är inte ansvarsfull hantering av skattemedel och god ekonomisk hushållning.

Stockholms läns landsting

BILAGA 6
SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

TN 2017-1618

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 9

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal rälmateriel

Vi välkomnar upphandlingen av ramavtal och ifrågasätter varför det inte har skett tidigare. Den dåliga planeringen har uppenbarligen varit kostsam. Vi saknar en tydligare redovisning av den totala ekonomiska förlusten och motivering till varför vi har varit utan ramavtal i snart 4 år samtidigt som det har funnits ett behov av rälmaterial. Särskilt anmärkningsvärt är det att SL faktureras 6 575 023 SEK för rälmaterial år 2016. En bättre planering av alliansstyret skulle ha varit ett ansvarsfullt sätt att hantera behovet av anläggningsmaterial.

BILAGA 7
SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

TN 2017-1632

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 10

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal betongsliprar

Vi välkomnar upphandlingen av ramavtal och ifrågasätter varför det inte har skett tidigare. Vi noterar att det inte redovisas vad den totala ekonomiska förlusten är av att landstinget har varit utan ramavtal i över 2 år. En bättre planering av alliansstyret skulle ha varit ett ansvarsfullt sätt att hantera behovet av anläggningsmaterial.

BILAGA 8
SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

TN 2018-0376

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 11

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal spårväxlar

Vi konstaterar att det förra ramavtalet löpte ut för flera år sedan och att ramavtal därefter saknats. Merkostnaden för detta uppskattas för ca 4,5 mkr per år. Det är symptomatiskt för hur Trafiknämnden under Moderaternas styre brister i internkontroll, ekonomiskt styrning och uppföljning. Vi välkomnar ett nytt ramavtal men anser att det borde varit på plats när det förra ramavtalet löpte ut.

Mot bakgrund av förvaltningens uppskattning av merkostnaden utan ramavtal och att ett nytt avtal kan förväntas träda i kraft tidigast vid årsskiftet 2018-2019 kan Moderaternas slarv enbart vad gäller spårväxlar ha kostat resenärer och skattebetalare 13,5 miljoner kronor. Det är inte ansvarsfull hantering av skattemedel och god ekonomisk hushållning.

BILAGA 9
SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

TN 2018-0376

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 11

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal spårväxlar

Vi välkomnar upphandlingen av ramavtal och ifrågasätter varför det inte har skett tidigare. Den dåliga planeringen har uppenbarligen varit kostsam. Vi saknar en tydligare redovisning av den totala ekonomiska förlusten och motivering till varför vi har varit utan ramavtal i över 2 år samtidigt som det har funnits ett behov av spårväxlar. En bättre planering av alliansstyret skulle ha varit ett ansvarsfullt sätt att hantera behovet av anläggningsmaterial.

Beslut att inleda upphandling av trafikledning och operativa tjänster till sjötrafik

Problemen med upphandlingarna i mellanskärgården är välkända och har pågått läge. Vi är oroade över utvecklingen och att den ska leda till kvalitetsbrister för resenärerna. Vi kan också konstatera att turerna kring upphandlingen lett till ökad otrygghet för personalen. Kostnaderna i form av rättsprocesser, upphandlingsböter och fördyrande interimsavtal har fortfarande inte redovisats i sin helhet. Skärgården har fått nog av förhastade beslut och tillfälliga lösningar. Nu är det dags att återta kontrollen över att trafiken i skärgården fungerar.

Såväl trafikledning som operativa tjänster är strategiskt viktiga och både personal och resenärrepresentanter vittnar om hur sjötrafiken fungerar sämre efter att dessa verksamheter lagts ut på entreprenad. Vi noterar också att rederier med upphandlad trafik inte kommer att få delta i upphandlingen på grund av risken för intressekonflikter. I sig är det ett lovvärt resonemang, men det visar också hur uppstockad skärgårdstrafiken är och alltjämt kommer att vara om den fortsätter upphandlas. Genom att driva landstingets eget tonnage, trafikledning och operativa tjänster i egen regi kan Waxholmsbolaget väckas till liv och en välfungerande, långsiktigt hållbar skärgårdstrafik med förstående för och dialog med skärgårdens aktörer kan säkerställas.

Trafiknämnden föreslås *dels* besluta

att upphandlingen av kollektiv sjötrafik i område B avbryts och att trafiken istället ska drivas i landstingets egen regi,

att trafikledning och operativa tjänster till sjötrafik ska drivas i landstingets egen regi,

dels besluta att uppdra åt förvaltningschefen

att återkomma till nämnden med en plan för genomförandet.

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 12

Beslut att inleda upphandling av trafikledning och operativa tjänster till sjötrafik

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. Detta kan inte fortsätta pågå.

Inom sjötrafiken är konkurrensen begränsad. Därmed är kontinuiteten desto viktigare. Landstinget behöver återta trafikledningen och operativa tjänster i egen regi. Denna inriktning kan skapa den stabilitet sjötrafiken länge har saknat. Kontroll över trafikledning och operativa tjänster medför även förbättrade möjligheter att långsiktigt minska utsläpp och förbättra dialogen med kommuner och övriga bryggägare om underhåll.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra åt förvaltningschefen

att återta driften av trafikledning och operativa tjänster till sjötrafik i egen regi

att återkomma till Trafiknämnden med en plan för återtagandet i egen regi

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

miljöpartiet de gröna

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-05-22

TN 2018-0403

Trafiknämnden
Ärende 14

Svar på skrivelse från V angående kvalitén på städningen av pendeltåg

Vi tackar för svaret på vår uppföljande skrivelse kvalitén på städningen av pendeltåg. Först vill vi bara klargöra att skrivelsen lämnades in av Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet tillsammans. Vi ser med oro på att städningen inte lever upp till kraven i avtalet med MTRP och ser med tillförsikt att förvaltningen arbetar aktivt för att säkra kvalitén för resenärerna. Vi beklagar att den slutliga regleringen av de i svaret angivna vitena inte kunnat ske och skulle värdesätta att trafiknämnden blir informerade om slutregleringens innehåll när den är klar.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att förvaltningschefen återkommer till trafiknämnden med information om resultatet av vitesbeloppens slutreglering.

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende arbetstunnlar inför utbyggnad av tunnelbana från Odenplan till Arenastaden

Vi gläds åt att utbyggnaden av tunnelbanan nu går in i nästa fas och spadarna kan börja sättas i jorden. På lång sikt är tunnelbanan det viktigaste transportmedlet och för att klara resbehovet i en växande region utan att tära på klimatet, och för att skapa förutsättningar för tillväxt, nya bostäder och arbetsplatser, och för att bygga ihop en region som alltmer dras isär av växande klyftor behöver tunnelbanan fortsätta byggas ut.

Men det räcker inte med politiska beslut om utbyggnad. Genomförandet är minst lika viktigt. Kostnaderna för utbyggnaden av Stockholmsförhandlingen har redan stigit med 3,5 miljarder vilket lett till att sekundäruppgångar strukits, vilket vi djupt beklagar.

Vi minns också hur byggandet av stora infrastrukturprojekt ofta blir dyrare än beräknat. I jakten på pressade kostnader väljs alltför ofta lägsta pris framför kvalitet. I sina yttersta fall leder detta till dödsfall under arbetet. Det kan vi aldrig acceptera. Ingen människas liv kan mätas i sparade kronor. Dödsfall och allvarliga olyckor får inte vara en del av arbetet med att bygga ut tunnelbanan.

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

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

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

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Branschen arbetar intensivt med framtidens kompetensförsörjning. Upphandlingen bör innehålla lärlingsklausuler som möjliggör för lärlingar.

Trafiknämnden föreslås besluta

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana återkomma till nämnden med förslag på upphandlingsdokument enligt ovanstående.

miljöpartiet de gröna

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende arbetstunnlar inför utbyggnad av tunnelbana från Odenplan till Arenastaden

De arbets- och servicetunnlar som kommer att byggas parallellt med tunnelbanan kan vara en möjlighet för resenärer till att använda sig av ett miljövänligt färdmedel som cykeln för arbetspendling över långa avstånd året om. Det vore även en möjlighet att sätta Stockholmsregionen på kartan för innovativa lösningar. Liknande tankar uppmärksammades kring Citybanans arbets- och servicetunnlar i ett sent skede när det var svårt att anpassa dessa för att få det att fungera. Nu finns dock möjlighet att utreda detta i ett tidigt stadie. Miljöpartiet vill därför att möjligheten till att få cykla i dessa och anslutande servicetunnlar utreds.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra åt förvaltningschefen

att utreda möjligheten till cykelpendling i arbets- och servicetunnlar

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende arbetstunnlar, tillfartsväg samt del av spår- och servicetunnlar som en del i utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort

Vi gläds åt att utbyggnaden av tunnelbanan nu går in i nästa fas och spadarna kan börja sättas i jorden. På lång sikt är tunnelbanan det viktigaste transportmedlet och för att klara resbehovet i en växande region utan att tära på klimatet, och för att skapa förutsättningar för tillväxt, nya bostäder och arbetsplatser, och för att bygga ihop en region som alltmer dras isär av växande klyftor behöver tunnelbanan fortsätta byggas ut.

Men det räcker inte med politiska beslut om utbyggnad. Genomförandet är minst lika viktigt. Kostnaderna för utbyggnaden av Stockholmsförhandlingen har redan stigit med 3,5 miljarder vilket lett till att sekundäruppgångar strukits, vilket vi djupt beklagar.

Vi minns också hur byggandet av stora infrastrukturprojekt ofta blir dyrare än beräknat. I jakten på pressade kostnader väljs alltför ofta lägsta pris framför kvalitet. I sina yttersta fall leder detta till dödsfall under arbetet. Det kan vi aldrig acceptera. Ingen människas liv kan mätas i sparade kronor. Dödsfall och allvarliga olyckor får inte vara en del av arbetet med att bygga ut tunnelbanan.

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

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

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

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Branschen arbetar intensivt med framtidens kompetensförsörjning. Upphandlingen bör innehålla lärlingsklausuler som möjliggör för lärlingar.

Trafiknämnden föreslås besluta

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana återkomma till nämnden med förslag på upphandlingsdokument enligt ovanstående.

BILAGA 16
FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2018-05-22

FUT 2018-0169

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 19

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende arbetstunnlar, tillfartsväg samt del av spår- och servicetunnlar som en del i utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort

De arbets- och servicetunnlar som kommer att byggas parallellt med tunnelbanan kan vara en möjlighet för resenärer till att använda sig av ett miljövänligt färdmedel som cykeln för arbetspendling över långa avstånd året om. Det vore även en möjlighet att sätta Stockholm på kartan för innovativa lösningar. Liknande tankar uppmärksammades kring Citybanans arbets- och servicetunnlar i ett sent skede när det var svårt att anpassa dessa för att få det att fungera. Nu finns dock möjlighet att utreda detta i ett tidigt stadie. Miljöpartiet vill därför att möjligheten till att få cykla i dessa och anslutande servicetunnlar utreds.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra åt förvaltningschefen

att utreda möjligheten till cykelpendling i arbets- och servicetunnlar

Upphandling av entreprenadkontrakt avseende utbyggnad av tunnelbana från Akalla till Barkarby station

Vi gläds åt att utbyggnaden av tunnelbanan nu går in i nästa fas och spadarna kan börja sättas i jorden. På lång sikt är tunnelbanan det viktigaste transportmedlet och för att klara resbehovet i en växande region utan att tära på klimatet, och för att skapa förutsättningar för tillväxt, nya bostäder och arbetsplatser, och för att bygga ihop en region som alltmer dras isär av växande klyftor behöver tunnelbanan fortsätta byggas ut.

Men det räcker inte med politiska beslut om utbyggnad. Genomförandet är minst lika viktigt. Kostnaderna för utbyggnaden av Stockholmsförhandlingen har redan stigit med 3,5 miljarder vilket lett till att sekundäruppgångar strukits, vilket vi djupt beklagar.

Vi minns också hur byggandet av stora infrastrukturprojekt ofta blir dyrare än beräknat. I jakten på pressade kostnader väljs alltför ofta lägsta pris framför kvalitet. I sina yttersta fall leder detta till dödsfall under arbetet. Det kan vi aldrig acceptera. Ingen människas liv kan mätas i sparade kronor. Dödsfall och allvarliga olyckor får inte vara en del av arbetet med att bygga ut tunnelbanan.

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

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

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

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Branschen arbetar intensivt med framtidens kompetensförsörjning. Upphandlingen bör innehålla lärlingsklausuler som möjliggör för lärlingar.

Trafiknämnden föreslås besluta

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana återkomma till nämnden med förslag på upphandlingsdokument enligt ovanstående.

BILAGA 18
SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

TN 2018-0773

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 33

Avgiftsfritt resande inom färdtjänsten för ungdomar under sommarlovet

Riksdagen fattade i december 2017 beslut om ett statligt stöd till avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Trots detta har de styrande Moderaterna inte velat förbereda genomförandet med hänvisning till formella skäl. Inte långt efter Trafiknämndens sammanträde i april fattades dock dess ordförande ett beslut på trafiknämndens vägnar om att påbörja förberedelser. Det som tidigare bedömts omöjligt av formella skäl blev plötsligt möjligt.

Samma tvärvändning återkom när Moderaterna under Landstingsstyrelsens sammanträde vägrade gå med på att förslaget skulle omfatta färdtjänsten, för att sedan på sittande fullmäktige föreslå just det.

Moderaternas har alltså upprepade gånger visat ovilja att samarbeta med oppositionen kring förslag som de uppenbarligen stödjer i sak. Vi finner detta allt annat än ansvarsfullt.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

TN 2018-0773

Trafiknämnden
Ärende 31

Avgiftsfritt resande inom färdtjänsten för ungdomar under sommarlovet (TN 2018-0773)

Vänsterpartiet ser mycket positivt på att landstingsfullmäktige gick på vår linje och gav trafiknämnden i uppgift att tillse att även ungdomar som är i behov av färdtjänst omfattas av avgiftsfria resor under sommarlovet. Däremot beklagar vi att fullmäktige inte tillstyrkte våra två andra att-satser om att förslaget skulle omfatta alla ungdomar upp till 18 år och att barn mellan 7 och 12 år skulle inkluderas. I ljuset av att senaste prognosen för trafikförvaltnings budget 2018 visar ett överskott på 400 miljoner kronor anser vi att det finns utrymme för att landstinget skulle kunnat utvidga förslaget till att gälla alla barn och ungdomar mellan 7 och 18 år.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

TN 2018-0781

Trafiknämnden
Ärende 32

Uppdrag angående möjliga satsningar i kollektivtrafiken 2018-2019

Vänsterpartiet vill uttrycka sin uppskattning över att den borgerliga minoriteten till slut tagit till sig av våra återkommande påpekande angående förvaltningens ekonomiska överskott. Vi har påtalat att det inte är meningen att trafikförvaltningen ska gå med gigantiska överskott år efter år, utan att pengarna ska komma resenärerna till del i form av förbättrad kollektivtrafik. Att man ger förvaltningschefen i uppdrag att se över möjliga satsningar kan ses som ett uttryck för ett stort och befogat förtroende för förvaltningen och dess chef, vilket vi delar. Det är dock värt att notera att de borgerliga partierna inte kan presentera egna förslag till förbättringar, och då är det ändå val inom mindre än fyra månader.

Vi i vänsterpartiet anser att en förstärkning av busstrafiken ute i länet, med fler direkt- och tvärbusslinjer måste införas omgående, för att minska trängseln samtidigt som det ger fler möjlighet att åka kollektivt.

BILAGA 21
SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 32

Uppdrag angående möjliga satsningar i kollektivtrafiken

Miljöpartiet vill att 110 mkr av överskottet ska gå tillbaka till resenärerna i form av utökad och förbättrad busstrafik. I bland annat Upplands Väsby, Norrtälje, och Tyresö saknas det fortfarande viktiga förbindelser och avgångar i busstrafiken. Inom ramen av denna satsning vill vi även se ökad nattrafik.

Miljöpartiet vill att medel avsätts för att studenter och pensionärer ska kunna resa för halva priset under lågtrafik.

Av överskottet bör 7 mkr gå till att omedelbart öppna de 16 stycken stängda sekundärentréerna.

Vidare bör medel gå till testresenärsprojekt med 90-dagarsbiljetter till nyinflyttade i nybyggnadsområden i syfte att tidigt skapa vanan att använda sig av kollektivtrafiken. En sådan satsning kommer i förlängningen bidra till ökade biljettintäkter.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

TN 2018-0015

Trafiknämnden
Ärende 22

Månadsrapport mars 2018

Vänsterpartiet tackar för trafikförvaltningens månadsrapport.

I likhet med vårt särskilda uttalande till förra månadsrapporten ställer vi oss dock kritiska till hur den borgerliga minoriteten sköter den ekonomiska politiken. Prognosen för året är fortfarande att förvaltningen kommer att gå med 400 miljoner i vinst, vilket dessutom är 150 miljoner över budgeterat. Vi anser i ljuset av denna prognos att de genomförda biljettprishöjningarna inte hade behövt göras. När de dock nu är genomförda tycker vi det är extra viktigt att poängtera att resenärernas pengar måste användas för att förbättra kollektivtrafiken och öka dess attraktivitet, inte för att bli ett överskott som går in i landstingets allmänna ekonomi. Detta är synnerligen angeläget när det nu rapporteras att kollektivresandet på land minskar, när målet är att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka, inte minska, eller som vi anser öka kraftigt. Vidare hyser vi en oro inför kollektivtrafikens framtida förmåga att attrahera nya resenärer när investeringarnas upparbetningsgrad är så låg i kombination med att det planerade underhållet understiger budget. Vilken effekt för detta med sig i längden?

BILAGA 23
SÄRSKILT UTTALANDE
2018-05-22

TN 2016-1560

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 24

Information om pågående utredningsstudie avseende kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden

Miljöpartiet är kritiska till att frågan om att förlänga Spårväg City till Ropsten genom Norra Djurgårdsstaden skjuts på tiden. Delrapporten visar tydligt att långsiktigt är spårvagn det enda rimliga alternativet för en kollektivtrafikförsörjning till Norra Djurgårdsstaden. Det är tydligt att det kommer krävas 60 meter långa spårvagnståg eftersom det är det enda alternativet som garanterat möter behoven bortom 2030 och kan skapa en helhetslösning. I Miljöpartiets förslag till budget 2018 är Spårväg City fullt finansierad.

Vi vill uttrycka oro för att utredningen inte omfattar hur trafiken utanför Norra Djurgårdsstaden påverkas. Trafikmönster i innerstaden som helhet kommer att ändras till följd av vald lösning för Norra Djurgårdsstadens kollektivtrafikförsörjning. Vi tror att en sådan granskning av trafiken kommer ytterligare visa på fördelarna med spårvägsalternativet.

Vi är positiva till att möjligheten till mobilitetstjänster granskas som ett komplement till spårvagn, dvs en så kallad "first and last mile"-lösning för kortare resor samt till och från kollektivtrafiken.

miljöpartiet de gröna

Åtgärda temperaturen på Roslagsbanans fordon

I veckorna när temperaturen ökade kollapsade ett tåg på Roslagsbanan. När temperaturen på fordon är så pass höga orsakar det obehag för resenärerna, men är även rentav en hälsofara främst för äldre och personer med vissa sjukdomstillstånd.

Miljöpartiet vill att alla kollektivtrafikens fordon ska hålla god komfort för resenärerna. Det är oacceptabelt att Trafiknämnden, under alliansens styre, ser på medan resenärerna drabbas av extrem hetta i kollektivtrafiken. Det är ett hot mot kollektivtrafikens attraktivitet som inte skulle tolereras i andra moderna miljöer. Om fyra år kommer det börja sättas in nya tåg med HVAC aggregat (Heating, Ventilation and Air Condition) på Roslagsbanan, men nu krävs åtgärder på nuvarande fordon i väntan på det. En enkel åtgärd är att öppna upp luckor i tågtaket.

Med klimatförändringarna ökar risken för värmeböljor och därför måste luftkonditionering bli standard. Bra och energieffektiv temperatur är nödvändig, så att resenären varken behöver frysa eller svettas i kollektivtrafiken under vinter- respektive sommarhalvåret.

Vi vill därför uppdra till förvaltningschefen återkomma till Trafiknämnden med förslag på enkla åtgärder som ska sättas in i närtid för att skapa en behaglig temperatur på Roslagsbanans fordon.