Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 5/2019
2019-05-14

§§ 78-115

Kl. 14:30 – 15:10

Trafiknämndens sammanträde den 14 maj 2019

Datum för justering: den 14 maj 2019 vad gäller paragraf 82, 89, 90, 93 och 97.

Den 28/5-2019 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 16 maj 2019 vad gäller paragraferna 82, 89, 90, 93 och 97.

Den 28/5-2019 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, möteslokal T-centralen

Närvarande ledamöter

Kristoffer Tamsons (M)	Ordförande
Tomas Eriksson (MP)	1:e vice ordförande
Jens Sjöström (S)	2:e vice ordförande
Nikolina Bucht (M)	
Harry Bouveng (M)	
Bino Drummond (M)	
Benjamin Dousa (M)	
Michaela Haga (C)	
Stefan Bergström (C)	
Sara Svanström (L)	
Karl Henriksson (KD)	
Ahmed Ali Salad (S)	
Ayla Eftekhari (S)	
Bawer Kevir (S)	
Anna Sehlin (V)	
Maria Mustonen (V)	

Ej närvarande ledamöter

Elof Hansjons (S)
Mikael Stigenberg (SD)

Närvarande ersättare

Lennart Kalderén (M)
Susanne Sjöblom (M)
Josephine Lindström (M)
Christer Mattsson (M)
Märta Martin-Åkesson (C)
Lena Hallerby (L)
Fredrik Wallén (KD)
Carl Johan Schiller (KD)
Malin Karlsson (MP)
Solveig Holmgren (S) – *tjänstgör*
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Ellinor Rindevall (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD) – *tjänstgör*

Ej närvarande ersättare

Lars Johansson (L)

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

§ 78

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt

att behandla inkomna skrivelser under punkten "Övriga frågor"

att i övrigt godkänna utsänd föredragningslista.

§ 79

Val av justeringsperson

Trafiknämnden beslöt

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

§ 80

Fastställande av datum för justering av protokoll

Datum för justering av protokoll fastställdes till onsdagen den 22 maj 2019.

§ 81

Förvaltningschefsinformation – trafikförvaltningen
(TN 2019-0022)

Förvaltningschefen för trafikförvaltningen informerade nämnden via en presentation.

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

Trafiknämnden godkände informationen och lade den till handlingarna.

§ 82

Beslut om inledande av upphandling Kundtjänst för SL/WÅAB
(TN 2019-0288)

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

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S- och V-ledamöterna yrkade i första hand att återremittera ärendet för omarbetning av affärsinriktningen (bilaga 1).
3. S- och V-ledamöterna yrkade, för det fall ärendet inte återemitteras enligt förstahandsyrkandet, bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 1).
4. Ordföranden yrkade att S- och V-ledamöternas förslag till beslut skulle anses besvarat.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutat att avgöra ärendet idag. Därefter fann ordföranden att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens beslut samt därefter att S- och V-ledamöternas förslag till beslut skulle anses besvarat.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att uppdra åt förvaltningschefen att genomföra upphandling avseende kundtjänst för SL och Waxholmsbolaget, att fatta tilldelningsbeslut, teckna upphandlingskontrakt samt att, efter att kontraktet överlåtits till AB Storstockholms Lokaltrafik, inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende bolaget förvalta kontraktet, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontraktet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning

att uppdra åt förvaltningschefen att i övrigt fatta de beslut, ingå de överenskommelser och vidta de åtgärder som krävs för att genomföra upphandlingen

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

RESERVATION

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

§ 83

Beslut om delegenomförande av livstidsförlängning av gröna linjens signalsystem
(TN 2015-0991)

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

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 2).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta

att inom ramen för 2019 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2020-2028 fatta genomförandebeslut avseende utveckling och anpassning inför livstidsförlängning av gröna linjens trafikstyrningssystem till en investeringsutgift om 170 miljoner kronor inklusive index.

Vidare beslöt trafiknämnden för egen del

att uppdra åt förvaltningschefen att fastställa upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning samt teckna upphandlingskontrakt och förvalta det

att inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende bolaget förvalta kontraktet, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontrakt som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning samt

att uppdra åt förvaltningschefen att efter genomförd utveckling och anpassning återkomma till regionfullmäktige för redovisning och beslutsunderlag för fortsatt genomförande av livstidsförlängningen.

RESERVATION

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

§ 84

Hemställan hos regeringen om skadeståndsansvar för förseningar
(TN 2019-0239)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att uppdra åt förvaltningschefen att hemställa hos regeringen att Trafikverket ska bära kostnader för orsakade förseningar och kostnader kopplade till planerade avstängningar och större oplanerade störningar i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande.

§ 85

Utredningsbeslut bussdepåförsörjning
(SL 2018-0365)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 4 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen besluta

att inom ramen för 2019 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2020-2028 fatta utredningsbeslut för bussdepåförsörjning till en investeringsutgift om 22 miljoner kronor inklusive index.

Trafiknämnden beslöt för egen del

att godkänna behovsanalysen för bussdepåförsörjning.

att uppdra åt förvaltningschefen att efter utredningsstudiens första fas återkomma till trafiknämnden med delrapportering.

att uppdra åt förvaltningschefen att efter genomförd utredningsfas återkomma till trafiknämnden och regionstyrelsen med redovisning och underlag för inriktningsbeslut för respektive objekt som framkommer ur utredningen.

§ 86

Förnyat genomförandebeslut Handen bussterminal
(TN 2014-0105)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 15 april 2019 från förvaltningschefen.

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

att fatta förnyat genomförandebeslut för objekt Bussterminal Handen med total investeringsutgift om totalt 230 mnkr, inklusive index

att uppdra åt förvaltningschefen att – med rätt att besluta om vidaredelegering – träffa för genomförandet erforderliga avtal

att uppdra åt förvaltningschefen att – med rätt att besluta om vidaredelegering – genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive fastställa upphandlingsdokument, tilldela kontrakt och förvalta kontrakten enligt gällande beslutsordning.

§ 87

Genomförandebeslut spåranläggning Lilla Lidingöbron och landanslutning
(TN 2018-0325)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att fatta genomförandebeslut avseende spåranläggning på, och i anslutning till, Lilla Lidingöbron och Landanslutning Stockholm samt anslutning till befintlig spårhållplats i Ropsten, till en investeringsutgift om 132 mkr inklusive index inom ramen för 2019 års budget med inriktningsnivåer 2020-2028

att uppdra åt förvaltningschefen att – med rätt att besluta om vidaredelegering – träffa för genomförandet erforderliga avtal inklusive genomförandeavtal med Stockholms stad avseende genomförande och framtida förvaltning av anläggning på Landanslutning Stockholm

att uppdra åt förvaltningschefen att – med rätt att besluta om vidaredelegering - genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive fastställa upphandlingsdokument, tilldela kontrakt, och förvalta kontrakten enligt gällande beslutsordning.

§ 88

Fortsatt arbete med tunnelbanans mål och syfte
(TN 2019-0446)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna ärendet som svar på uppdraget att genomföra en analys av tunnelbanan utifrån ett systemperspektiv (FUT 2017-0233)

att uppdra åt förvaltningschefen att fördjupa arbetet med tunnelbanans mål och syfte/roll i kollektivtrafiksystemet inom ramen för arbetet med att ta fram en kollektivtrafikplan

att uppdra åt förvaltningschefen att återkomma till trafiknämnden med underlag till beslut om utredningar och investeringar för tunnelbanans vid-makthållande och utveckling

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 3).

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

§ 89

Remiss angående betänkande av utredning om radiospektrumanvändning i framtiden (SOU 2018:92)
(TN 2019-0369)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2019 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Solveig Holmgren (S) och Jens Sjöström (S).

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna föreliggande förslag till remissvar samt översända detsamma till regionledningskontoret

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

§ 90

Beslut om bl.a. godkännande av borgensåtagande för anskaffning av fordon för regional tågtrafik i Mälarregionen
(TN 2019-0524)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 9 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt föreslå regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige att besluta

att tilläggsavtalet till samverkansavtalet om regional tågtrafik i Östra Mellansverige med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län (i ärendet kallat ”Samverkansavtalet”), bilaga 2, som uppdaterar bilagorna A, B, E och G till Samverkansavtalet godkänns.

att uppdragsavtalet med Mälardalstrafik AB, bilaga A till Samverkansavtalet, godkänns i uppdaterad version i enlighet med bilaga 2 till tjänsteutlåtande daterat 2019-04-09

att AB Transitio ges i uppdrag att avropa och anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandla finansiering därför i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande

att regionen ingår såsom för egen skuld (proprieborgen) till ett värde om högst 345 miljoner kronor

att Mälardalstrafiken MÄLAB AB ges i uppdrag att gentemot AB Transition företräda Region Stockholm i arbetet med att avropa, anskaffa, förvalta och utveckla spårfordon, högvärdekomponenter och strategisk utrustning.

Trafiknämnden beslöt för egen del

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

§ 91

Beslut om allmän trafikplikt för storregional tågtrafik med Mälartåg i Mälardalen
(TN 2019-0524)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 9 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

att med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för tågtrafik i östra Sverige, i enlighet med vad som framgår av ärendet, för perioden 12 december 2021 – 11 december 2036

att kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932) ska ske.

UTTALANDE

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

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

§ 92

Genomförandebeslut avseende livstidssäkrande åtgärder av fordon X10p
(TN 2019-0519)

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

I ärendet yttrade sig Elinor Rindevall (S).

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att genomföra reinvesteringar på X10p med en total investeringsutgift om högst 150 miljoner kronor inklusive index inom ramen för ospecificerade ersättningsinvesteringar 2019-2020

att förvaltningschefen ges i uppdrag att inom ramen för budget genomföra erforderliga upphandlingar av avtal, inklusive att inleda upphandling, fastställa upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut samt teckna kontrakt i anslutning till avslutad upphandlike.

§ 93

Yttrande över JO-anmälan
(TN 2019-0414)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2019 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Jens Sjöström (S).

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att yttrandet godkänns och översänds som trafiknämndens remissvar till Riksdagens ombudsmän – JO.

att paragrafen justeras omedelbart.

DELTOG EJ

Sd-ledamoten deltog inte i beslutet.

§ 94

Remiss avseende slutbetänkande om kameraövervakning i kollektivtrafiken (SOU 2019:8)
(TN 2019-0414)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 29 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna tjänsteutlåtandet som yttrande till regionledningskontoret över slutbetänkandet Kameraövervakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande (SOU 2019:8).

§ 95

Slutrapport från försöket med SL-taxa i WÅAB
(SL 2017-0644)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna rapporten SL-kort prövas inom Waxholmsbolagets trafik vinter, vår och höst 2018 samt dess bilagor (SL 2017-0644).

att godkänna förslag till beslut om giltighet av SL biljett i Waxholmsbolagets trafik att börja gälla från och med den 15 september 2019.

UTTALANDE

V-ledamöterna och lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 7).

§ 96

Projekt Arenastaden, Sidoavtal 1 till genomförandeavtal för tunnelbana, Solna stad
(FUT 2019-0120)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 16 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna Sidoavtal 1 till genomförandeavtal för tunnelbana, mellan parterna Solna stad och Region Stockholm.

§ 97

Genomförandebeslut för investeringsobjekt depå
(FUT 2019-0265)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2019 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S- och V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 8).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige

att godkänna att investeringsobjekt Depå Högdalen samt investeringsobjekt Depå tillkommande sammanförs till ett nytt investeringsobjekt Depå, Nya tunnelbanan.

att fatta genomförandebeslut för investeringsobjektet Depå, Nya tunnelbanan till en maximal utgift på 4 530 000 000 kronor inklusive index inom ramen för 2019 års budget.

Trafiknämnden beslöt, under förutsättning av regionfullmäktiges beslut, för egen del

att uppdra till förvaltningschef för förvaltning för utbyggd tunnelbana med rätt till beslut om vidaredelegering, genom erforderliga upphandlingar, inklusive fastställa upphandlingsdokument, tilldela kontrakt sam förvalta kontrakt, varvid ändringar av och tillägg till kontrakt ska beslutas enligt gällande beslutsordning samt teckna erforderliga övriga avtal till en maximal utgift på 4 530 000 000 kronor, med rätt till att besluta om vidaredelegering.

Trafiknämnden beslöt att omedelbart justera paragrafen.

RESERVATION

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

§ 98

Upphandling huvudentreprenader avseende berg- och anläggningsarbete samt byggledningsorganisation för genomförande av tunnelbaneutbyggnaden till Nacka-Söderort
(FUT 2019-0161)

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

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S- och V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 9).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att inleda upphandlingar av entreprenader för berg- och anläggningsarbeten kopplade till tunnelbaneutbyggnaden i Nacka-Söderort till ett maximalt belopp om 5,2 miljarder kronor.

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana att genomföra upphandlingar av entreprenadarbeten för berg- och anläggningsarbeten kopplade till tunnelbaneutbyggnaden i Nacka-Söderort till ett maximalt belopp om 5,2 miljarder kronor.

att inleda upphandlingar av byggledningsorganisation för genomförandet av berg- och anläggningsentreprenader kopplade till tunnelbaneutbyggnaden i Nacka-Söderort.

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana att genomföra upphandling av byggledningsorganisation för berg- och anläggningsarbeten kopplade till tunnelbaneutbyggnaden i Nacka-Söderort till ett maximalt belopp om 230 miljoner kronor.

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

RESERVATION

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

§ 99

Motion 2017:54 av Mats Arkenhem (SD) och Per Carlberg (SD) om nordlig entré vid Tullinge pendeltågsstation
(TN 2017-1519)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2019 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. SD-ledamoten yrkade bifall till motionen.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna föreliggande förslag till yttrande på motion och översända detsamma till regionledningskontoret.

RESERVATION

Sd-ledamoten reserverade sig mot beslutet att inte bifalla det egna partiets förslag till beslut.

§ 100

Skrivelse från (S) och (V) angående IT-säkerhet inom trafiknämnden
(TN 2019-0313)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

§ 101

Skrivelse från (V) angående trygghet för trafikanter och personal vid biljettkontroller
(TN 2019-0314)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

UTTALANDE

V-ledamöterna och lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 10).

§ 102

Skrivelse från (S) och (V) angående kollektivtrafikens brister i vinterberedskap
(TN 2019-0315)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

§ 103

Skrivelse från (S) och (V) angående ordningsvakters förutsättningar i arbetet
(TN 2019-0318)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

§ 104

Skrivelse från (S) om utbyggnad av Tullinge Station
(TN 2019-0217)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna föreliggande svar på skrivelsen samt förslag till yttrande på motionen och översända detsamma till regionledningskontoret.

§ 105

Skrivelse från (S) och (V) angående fortsättning av sommarlovskortet för barn och unga
(TN 2019-0216)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

UTTALANDE

S- och V-ledamöterna och lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 11).

§ 106

Information om TF Månadsrapport mars 2019
(TN 2019-0069)

I ärendet förelåg trafiknämnden/trafikförvaltningen Månadsrapport mars 2019.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 107

Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning 2018
(TN 2015-0581)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 april 2019 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 108

Information om biljettsystemen i kollektivtrafiken i Stockholms län
(TN 2017-1309)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 2 april 2019 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 109

Information om införande av anropsstyrda trafiklösningar i avtalsområde E35-E38
(TN 2018-1856)

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

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

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

§ 110

Lägesrapport om fuskåket i SL-trafiken
(TN 2019-0262 samt TN 2018-0044)

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

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

V-ledamöterna och lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 13).

§ 111

Information om TN/FUT Månadsrapport mars 2019
(FUT 2019-0164)

I ärendet förelåg Trafiknämnden/Förvaltningen för utbyggnad tunnelbana Månadsrapport mars 2019

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 112

Inkommande post till nämnden
(TN 2019-0022)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2019-03-08 – 2019-04-30.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 113

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2019-0022)

I ärendet förelåg anmälan av beslut fattade under tiden 2019-02-09 – 2019-04-30.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 114

Övriga frågor

Skrivelse från S – Sociala konsekvensbeskrivningar (bilaga 14)

Skrivelse från S – Angående vikten av behöriga fordonstekniker (bilaga 15)

Skrivelse från S och V – Angående barnvagnsolyckan i tunnelbanan (bilaga 16)

Trafiknämnden beslöt

att överlämna skrivelserna till förvaltningen för beredning.

§ 115

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till den 18 juni 2019, att äga rum hos trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen.

Vid protokollet

Karoline Sandar

Bilaga 1

Region Stockholm

Socialdemokraterna

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL BESLUT
2019-05-14

TN 2019-0288

Trafiknämnden
Ärende 5

Beslut om inledande av upphandling Kundtjänst för SL/WÅAB

Kundservice inom kollektivtrafiken, såväl den allmänna som den särskilda, är en av de kanaler där resenären kommer i direktkontakt och dialog med SL. Dess kvalitet är av avgörande betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet. Resenärerna ska kunna lita på en kundservice som i alla lägen har kvalité i fokus genom hela bemötandekedjan.

Sedan tidigare driver såväl Socialdemokraterna som Vänsterpartiet att SL:s biljettkontroll bör bedrivas i egen regi då det rör sig om en strategiskt viktig verksamhet som direkt påverkar bilden av Region Stockholm och är beroende av allmänhetens förtroende. Samma förutsättningar kan sägas gälla för kundserviceverksamheten.

Vi ser dessutom med oro på att det nuvarande upplägget för upphandlingen riskerar att leda till att olika anbudsgivare tilldelas kundservice för färdtjänsten och sjukresor respektive för övriga trafikslag. Många resenärer reser både med särskild och allmän kollektivtrafik, och viktiga samordningsfördelar riskerar att gå förlorade om de två verksamheternas kundservice bedrivs parallellt av två olika operatörer. I värsta fall riskerar det att drabba resenärerna i form av inkonsekvent bemötande och otydlighet om vart man bör vända sig med synpunkter.

Vi socialdemokrater och vänsterpartister anser att genom att samla hela kollektivtrafikens kundservicefunktion under ett tak skapar vi bättre förutsättningar för kontinuitet i verksamheten, och för SL att ta emot och resenärernas synpunkter och använda dem för att utveckla trafiken i dialog med operatörerna. Därför anser vi att kundserviceverksamheten för hela kollektivtrafiken bör drivas samlat och i egen regi.

Trafiknämnden föreslås besluta

att återremittera ärendet för att omarbetas till en affärsinriktning för hur kundtjänstverksamheten ska drivas och utvecklas i egen regi.

att uppdra åt förvaltningschefen att förbereda organisationen för att ta över verksamheten med kundservice i egen regi.

VÄNSTERPARTIET

Alternativt, det fall nämnden väljer att fatta beslut idag

att uppdra åt förvaltningschefen att inleda upphandling avseende kundservice för SL och Waxholmsbolaget, att fastställa upphandlingsdokument inklusive att återkomma till nämnden inför fastställandet med information om underlaget, samt återkomma till nämnden med förslag till tilldelningsbeslut.

Bilaga 2

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-05-14

TN 2015-0991

Socialdemokraterna

Trafiknämnden
Ärende 6

Beslut om delgenomförande av livstidsförlängning av gröna linjens signalsystem

Tunnelbanan är Stockholmsregionens viktigaste transportmedel och en vital del av kollektivtrafiksystemet. Behovet av en välfungerande tunnelbana ökar för varje dag, men tyvärr ökar även trängseln i ett system med stora behov av investeringar och utbyggnad för att hänga med befolkningstillväxten.

Vi är mycket kritiska till de omfattande problemen med SL:s signal- och trafikstyrningssystem och den valhänta politiska hanteringen av dess uppgraderingar. Det senaste exemplet på detta är den avbrutna upphandlingen av nytt signalsystem på röda linjen. Vi noterar de riskanalyser som gjorts av vad brister i de befintliga systemen kan innebära för tunnelbanans driftssäkerhet samt för utbyggnaden av tunnelbanan, och kommer att följa utvecklingen noga framöver.

Vi har länge krävt en strategisk tunnelbaneutredning och ett enhetligt trafikstyrningssystem för hela tunnelbanan. Därför ser vi nu positivt på att den blågröna majoriteten äntligen lyssnat på oss på båda dessa punkter och utreder införandet av ett enhetligt system.

I väntan på att ett nytt trafikstyrningssystem kommer på plats finns behov av att anpassa och livstidsförlänga de befintliga systemen. Det är helt nödvändiga investeringar för att trygga att den befintliga tunnelbanan fungerar väl och att de nya sträckningarna kan integreras. Vi anser emellertid att det inom ramen för en sådan satsning bör utredas om det går att öka kapaciteten på befintliga linjer för att minska trängseln och öka turtätheten. Givet omfattningen på investeringarna bör målsättningen vara att den ska ge ett mervärde för resenärerna.

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

att återkomma till nämnden med förslag på hur öka kapaciteten på gröna linjen inom ramen för livstidsförlängningen av signalsystemen.

Bilaga 3

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-05-14

TN 2019-0446

Socialdemokraterna

Trafiknämnden
Ärende 11

Fortsatt arbete med tunnelbanans mål och syfte

Tunnelbanan är Stockholmsregionens viktigaste transportmedel och en vital del av kollektivtrafiksystemet. Behovet av en välfungerande tunnelbana ökar för varje dag, men tyvärr ökar även trängseln i ett system med stora behov av investeringar och utbyggnad för att hänga med befolkningstillväxten. Att beslut om utbyggnad av tunnelbanan fattats i och med Stockholms- och Sverigeförhandlingarna är viktigt men inte tillräckligt, redan nu behöver planering göras för utvecklingen på längre sikt.

Vi Socialdemokrater har länge krävt en generalplan för tunnelbanan och ser positivt på att den blågröna majoriteten äntligen initierat ett arbete med en strategisk tunnelbaneutredning. Att det fortsatta arbetet med att fördjupa utredningen sker som en del av en bredare kollektivtrafikplan är logiskt. Framtidens tunnelbana ska byggas ut som en del av världens bästa kollektivtrafiksystem, som attraherar fler resenärer och dagligen transporterar människor Stockholmsregionen till och från arbete, skola och fritid.

För att kollektivtrafikplanen ska bli framgångsrik och bidra till en Stockholmsregion med bättre tillgänglighet och minskad klimatpåverkan krävs det att kollektivtrafik och bostadsbyggande hänger ihop. Därför är det helt avgörande att kommunerna i länet involveras i framtagandet av planen och känner ägandeskap för den. Inom ramen för arbetet med kollektivtrafikplanen bör även frågan om att utveckla stationsmiljöerna tas upp, till exempel genom fler sekundäruppgångar som kan skapa fler områden med god kollektivtrafikförsörjning inom det befintliga systemet.

Det vilar ett tungt ansvar på den blågröna majoriteten att säkerställa att kollektivtrafikplanen blir hela Stockholmsregionens och inte bara SL:s och vi kommer att följa upp att så sker.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-05-14

TN 2019-0446

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 11

Fortsatt arbete med tunnelbanans mål och syfte

Som ett första steg i arbetet att genomföra en analys av tunnelbanan utifrån ett systemperspektiv och ge i uppdrag att fortsätta arbetet med tunnelbanans mål och syfte inom ramen för arbetet med att ta fram en kollektivtrafikplan tackar vi för en bra bakgrundsrapport. Tunnelbanan är oerhört viktigt för hela kollektivtrafiken i Region Stockholm, det är genom utbyggnad och utveckling av tunnelbanan vi kan fortsätta bygga vidare på ett kapacitetsstarkt och tillgängligt kollektivtrafiksystem som kan och ska nå alla invånare i regionen. Menar vi allvar med uppsatta klimatmål, att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp och att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 så måste utsläppen och trafikarbetet i Region Stockholm minska. Andelen som reser kollektivt måste öka och andelen som reser med egen bil minska. Där har tunnelbanan en nyckelroll. Genom utbyggnad av nya linjer och förlängningar av befintliga linjer så att det skapas fler knutpunkter och bytespunkter mellan trafikslag så ökar både robustheten och tillgängligheten i kollektivtrafiken. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet, RUFS 2050 och regionens klimat- och miljömål tillsammans med de nationella målen måste gå hand i hand när tunnelbanan mål och syfte i den nya kollektivtrafikplanen arbetas fram. Vi ser fram emot nästa steg.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-05-14

TN 2019-0524

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 14

Beslut om allmän trafikplikt för storregional tågtrafik med Mälartåg i Mälardalen

Vi Socialdemokrater välkomnar att vi med det här beslutet tar nästa steg mot en bättre, tätare och mer attraktiv regionaltågstrafik i hela Mälardalen. Genom samarbetet över regiongränserna kan vi skapa ett sammanhållet transportsystem där människor kan arbetspendla och resa i vardagen snabbt, enkelt och hållbart.

Samtidigt som beslutet är positivt är det viktigt att den kommande tågtrafikupphandlingen som görs blir rätt från början. Det finns lärdomar att dra av hur tidigare tågtrafikupphandlingar resulterat i orealistiska kalkyler och pressade villkor för personalen, vilket i slutändan drabbar resenärerna.

Det är av största vikt att vi får en trafik som är leveranssäker och har beredskap och bemanning för att hantera störningar liksom att resenärerna känner sig trygga i alla lägen under resan.

Därför anser vi att den kommande upphandlingen särskilt bör beakta följande:

- **Trygga verksamhetsövergångar.** Det är viktigt vid den här typen av upphandlingar att avtalen innehåller krav på verksamhetsövergångar för att minimera otryggheten för personalen och ta tillvara på den erfarenhet och kunskap som finns.

- **Krav på grundbemanning.** För att hålla en hög säkerhetsnivå ombord på tågen samt säkerställa god service krävs att det finns personal tillgänglig ombord. Det bör innebära krav på en tågvärd per enhet. Personalstyrkan ska vara utbildad och inneha säkerhetsklassificering B.

- **Villkor enligt branschstandard.** Det nya tågtrafiksystem som växer fram i och med Mälardalstrafikens utveckling är en innovation och inga på förhand givna anställningsvillkor finns. Istället för att det ska innebära att orealistiskt låga anbud på personalens och verksamhetens bekostnad bör upphandlingen ställa krav på villkor som baserat på jämförelser med regionala tågtrafikssystem i övriga landet.

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

- **Ansvar och samverkan kring arbetsmiljön.** Upphandlingen måste innehålla tydlig ansvarsfördelning för hur problem hanteras och förbättringsarbete bedrivs. En modell för samverkan mellan huvudman, operatör och fack kring arbetsmiljön bör tas fram i dialog mellan dessa.

Bilaga 6

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-05-14

TN 2019-0524

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 14

Beslut om allmän trafikplikt för storregional tågtrafik med Mälartåg i Mälardalen

Vi i Vänsterpartiet är positiva till att Mälardalsregionen får ett mer sammanhållet trafiksystem som kommer göra tågtrafiken mer attraktiv. Vi vill dock påminna om att många andra tågupphandlingar i regioner runt om i Sverige inte varit tillfredsställande. Offentliga upphandlingar har visat sig bidra till att pressa arbetsvillkoren för dom anställda och försämra passagerarsäkerheten. Tidigare erfarenheter visar att anbudsgivande företag inte alltid har koll, eller räknat rätt, på personalkostnader vilket lett till att en del trafikkontrakt brutits i förtid.

Vänsterpartiet skulle helst se att trafiken drivs i egen regi tillsammans av de sex regioner som är inblandade i upphandlingen. Vi vill utöver det betona vikten av att:

- Samarbeta för bättre tågtrafik. SEKO, som är den största fackliga organisationen inom järnvägen och som har en stor erfarenhet av tidigare tågupphandlingar, är med i processen.

- Befintlig personal ska få stanna kvar. Verksamhetsövergång eller att den personal som idag finns i SJ:s system ska följa med från SJ till Mälartåg. Personalen har en ovärderlig erfarenhet och kunskap för att kunna driva en trafik i världsklass. Det är inte rimligt att ett nytt trafiksystem innebär att personalen hamnar i kläm.

- Personalens avtal och villkor jämställs med jämbördiga regionala trafiksystem. Här är samverkan med SEKO en förutsättning för att anbuden inte ska bli för låga och verksamheten inte kan gå runt.

- Bemanning ombord. För att hålla hög säkerhetsnivå och säkerställa god service krävs det att det finns personal ombord. För att kunna göra en evakuering bör det vara en ansvarig tågvärd per enhet, vilket innebär att det på tåg som består av fler sammankopplade enheter behöver vara lika många tågvärdar som enheter i tåget. Personalen ska ha rätt utbildning och inneha säkerhetsklassificering B.

- Arbetsmiljö och rådighet över fordon. Att det i upphandlingen byggs upp en trepartsmodell för samverkan kring arbetsmiljön i lokaler och motorvagnarna för att det ska bli tydligare vem som ansvarar för arbetsmiljön ombord.

Bilaga 7

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-05-14

SL 2017-0644

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 37

Slutrapport från försöket med SL-taxa i WÅAB

Vänsterpartiet har länge drivit på för att SL-taxan även ska gälla i den kollektiva sjötrafiken och vi är således glada över att den blågröna majoriteten nu tar ett steg i den riktningen genom att de låter SL:s periodkort gälla i WÅAB under lågsäsong. Vi anser dock inte att skärgården under sommaren ska vara reservat för de rika utan att alla ska få kunna ta del av den. Därför kommer vi fortsätta att driva på för att alla SL-biljetter ska gälla i skärgårdstrafiken året runt i trygg förvissning om att så småningom få med oss majoriteten även på det.

Bilaga 8

Region Stockholm

Socialdemokraterna

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-05-14

FUT 2019-0265

Trafiknämnden
Ärende 18

Genomförandebeslut för investeringsobjektet Depå, Nya tunnelbanan

Det är mycket välkommet att projekteringen inleds för denna nödvändiga investering i tunnelbanesystemet. På lång sikt är tunnelbanan det enskilt viktigaste transportmedlet för att klara resbehovet i en växande region utan att tära på klimatet och bygga en välfungerande kollektivtrafik för resenärerna nu och i framtiden.

För att skapa förutsättningar för hållbar tillväxt, nya bostäder och arbetsplatser, och för att bygga ihop en region som alltmer dras isär av växande klyftor behöver tunnelbanan fortsätta att byggas ut. Självklart måste depåinfrastrukturen hänga med för att se till att hela och rena fordon kan sättas i trafik.

Men det räcker inte med politiska beslut om utbyggnad. Genomförandet är minst lika viktigt. Kostnaderna för utbyggnaden enligt Stockholmsförhandlingen har 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 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.

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

att säkerställa att projekteringsfasen tar hänsyn till arbetsmiljöaspekterna enligt ovan vid genomförandet av investeringsobjekt Depå, Nya tunnelbanan.

Bilaga 9

Region Stockholm

Socialdemokraterna

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-05-14

FUT 2019-0161

Trafiknämnden
Ärende 19

Upphandling huvudentreprenader avseende berg- och anläggningsarbeten samt byggledningsorganisation för genomförande av tunnelbaneutbyggnaden till Nacka-Söderort

Det är mycket välkommet att projekteringen inleds för dessa nödvändiga investeringar i tunnelbanesystemet. På lång sikt är tunnelbanan det viktigaste transportmedlet för att klara resbehovet i en växande region utan att tära på klimatet och bygga en välfungerande kollektivtrafik för resenärerna nu och i framtiden. För att skapa förutsättningar för hållbar tillväxt, nya bostäder och arbetsplatser, och för att bygga ihop en region som alltmer dras isär av växande klyftor behöver tunnelbanan fortsätta att byggas ut.

Men det räcker inte med politiska beslut om utbyggnad. Genomförandet är minst lika viktigt. Kostnaderna för utbyggnaden enligt Stockholmsförhandlingen har 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 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.

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

att säkerställa att upphandlingsdokumenten innehåller krav på arbetsvillkor och arbetsmiljö enligt ovan vid upphandling av entreprenader för berg och anläggningsarbeten kopplade till tunnelbaneutbyggnaden i Nacka-Söderort.

Bilaga 10

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-05-14

TN 2019-0314

Trafiknämnden
Ärende 22

VÄNSTERPARTIET

Skrivelse från (V) angående trygghet för trafikanter och personal vid biljettkontroller

Vi i Vänsterpartiet vill tacka för svaret på vår skrivelse angående trygghet för trafikanter och personal vid biljettkontroller. När det gäller biljettkontrollanternas trygghet och ordningsvakternas utbildning får vi ett utförligt svar. Vi hade dock gärna som svar på vår första fråga även sett en beskrivning av åtgärder man kommer vidta för att garantera trafikanternas säkerhet i samband med biljettkontrollerna.

Bilaga 11

Region Stockholm

Socialdemokraterna

VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-05-14

TN 2019-0216

Trafiknämnden
Ärende 26

Skrivelse från (S) och (V) angående fortsättning av sommarlovskortet för barn och unga

Vi tackar för svaret för svaret från förvaltningen. Vi konstaterar att den blågröna majoriteten väljer att låta 40 miljoner av statsbidraget för sommalovskortet 2018 gå till att förstärka SL:s resultat istället för att låta statsbidraget användas till vad det var avsett för även under 2019; att ge barn och unga i Stockholmsregionen lika goda förutsättningar till att resa i regionen under sommaren.

Att en ny statlig satsning på sommarlovskort uteblev i den M/KD-budget röstades fram i riksdagen är beklagligt. Ändå hade satsningen kunnat genomföras i Region Stockholm under 2019 genom en omdisposition av det överskott som SL gjorde år 2018.

Förvaltningens beräkningar visar att SL skulle behöva skjuta till egna pengar för att producera distribuera korten, en kostnad som uppgick till cirka 6 miljoner kronor års 2018, medan några ytterligare trafikkostnader med anledning av satsningen inte har redovisats vare sig i skrivelsen eller på vår förfrågan. Det skulle alltså även i år innebära en statlig medfinansiering flera gånger större än regionens. Ändå väljer majoriteten att bättra på sitt resultat med statsbidraget istället för att låta pengarna göra nytta ännu ett år.

Med satsningar som sommarlovskorten har regionen en chans att stimulera hållbara resvanor hos barn och unga samtidigt som alla barn ges lika goda chanser att ta sig till aktiviteten, till sommarjobbet eller till vännen under sommaren oavsett storleken på föräldrarnas plånbok. Tyvärr uteblir den i år, inte på grund av brist pengar eller några tekniska begränsningar utan på grund av brist på politisk vilja från den Moderatledda majoriteten.

Vi anser att sommarlovskort för barn och unga är en angelägen satsning för regionen i framtiden och kommer att återkomma om den i framtiden.

Bilaga 12

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-05-14

SL 2018-1856

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 30

Anropsstyrd trafik i avtalsområde E35-E38

Vi i Vänsterpartiet har länge drivit frågan om att införa anropsstyrd trafik på landsbygden dels för att kunna erbjuda ett alternativ till bilen och dels för att spara in på onödiga växthusgasutsläpp när stora bussar kör runt tomma. Det är därmed med stor tillförsikt och glädje vi tar del av informationen i detta ärende och att anropsstyrd trafik ingår i det preliminära upphandlingsdokumentet för E35 och E38. Vi ser det som självklart att det finns med när dokumentet fastställs i september. Vi vill utöver det framhålla vikten av att det, som i ärendet tas upp under sociala konsekvenser om att den anropsstyrda trafiken skapar möjlighet att upprätthålla befintlig, eller utveckla ny kollektivtrafik, lyfts fram i kommunikationen till resenärerna.

Bilaga 13

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-05-14

TN 2019-0262

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 38

Lägesrapport om fuskåket i SL-trafiken år 2018

Vänsterpartiet vill tacka för förvaltningens information angående fusket i SL-trafiken 2018. På två år är tanken att antalet biljettkontroller ska fördubblas från 2,5 miljoner till 5 miljoner år 2019. Hur många kontroller som genomfördes under 2018 får vi inte veta utöver att avtalet stipulerade 3,5 miljoner. Ökningen av antalet kontroller från 2017 till 2018 borde i så fall landa på 40 procent. Samtidigt har antalet tilläggsavgifter bara ökat med nästan 10 procent och andelen fuskåkare beräknas ökat något från 3,14 till 3,21 procent. Utifrån detta resultat ställer vi oss frågande över effekten av ökade biljett kontroller. Fusket minskar inte med hjälp av flera biljettkontroller, vi vill istället hjälpa folk att få råd att göra rätt för sig genom en successiv sänkning av SL-taxan.

Bilaga 14

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-05-14

Trafiknämnden

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Sociala konsekvensbeskrivningar

Hållbarhetsredovisningen 2018 innehåller bevis på mycket bra arbete som genomförts av SL under det gångna året och som förtjänar att uppmärksammas, tillsammans med en rad utmaningar som kvarstår. Det genomsnittliga antalet påstigande ökat vilket det behöver fortsätta göra om Stockholmsregionen ska kunna växa hållbart. Andelen trygga resenärer har ökat, även om det långsiktiga målet till år 2020 inte ser ut att uppnås. Målet för andelen nöjda resenärer nås trots en minskning med två procentenheter mot 2018. En nollmätning för andelen fullt tillgängliga linjer och bytespunkter har genomförts. Kort sagt finns det både exempel på framgångar och utrymme för förbättring.

Ett sådant förbättringsområde som pekas ut av förvaltningen är sociala konsekvensbeskrivningar (SKB). Sociala konsekvensbeskrivningar utgör ett viktigt beslutsunderlag som komplement till samhällsekonomiska analyser vid beslut om trafikinvesteringar eller förändring av kollektivtrafiken och används i viss utsträckning av trafikförvaltningen redan idag.

Vi socialdemokrater vill vi se ett transportsystem som bidrar till ökad jämlikhet och knyter ihop regionen. Därför vill vi beslut av nya infrastruktursatsningar, att en social konsekvensbeskrivning alltid ska ingå som underlag för beslut om investeringar eller förändringar av kollektivtrafiken.

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

att uppdatera trafikförvaltningens riktlinjer för social hållbarhet så att sociala konsekvensbeskrivningar införs som ett krav för beslutsunderlag vid beslut nyinvestering, omläggning eller förändring av befintlig kollektivtrafik.

Bilaga 15

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-05-14

Trafiknämnden

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Angående vikten av behöriga fordonstekniker

Stockholmsregionen ska gå före i klimatomställningen. Det innebär på trafikområdet att vi behöver ha en attraktiv, pålitlig och trygg kollektivtrafik som fler vill resa med istället för att ta bilen. Resenärerna måste då kunna lita på att kollektivtrafiken alltid sätter säkerheten främst och att ny teknik införs i trafiken på ett väl genomtänkt sätt.

Nya fordonstyper såsom el- och biogasbussar har de senaste åren introducerats i regionens bussflotta som en del i att minska koldioxidutsläppen. El- och gasdrivna fordon kan generellt sett förväntas vara säkrare än bensin- och dieseldrivna, förutsatt att rätt kunskaper finns om fordonstyperna och att miljön de ska verka i är anpassad till fordonstypen.

I rapporteringen efter bussexplosionen i Klaratunneln har flera medier fört fram uppgifter om brister i säkerheten kring nya fordonstyper. Enligt uppgifter till DN ska bussföretagen inte alltid ha mekaniker med rätt fordonskompetens som servar bussarna, samt att flera mekaniker saknar busskörkort och därmed inte kan testköra fordonen. Det är allvarliga uppgifter och förvaltningen måste gå till botten med.

Bristen på fordonstekniker är även ett generellt problem för transportbranschen som behöver lösas. Fler utbildningsplatser inom fordonsteknik behöver komma på plats för att långsiktigt trygga att vi har behöriga fordonstekniker om vi ska kunna fortsätta bygga ut kollektivtrafiken på ett säkert och hållbart sätt. Region Stockholm bör ta ett initiativ för att samverka med kommuner och branschen för att se till att detta sker.

Ett ytterligare säkerhetsproblem som lyfts av Sveriges fordonsverkstäders förening SFVF rör hur blåljuspersonal snabbt ska kunna få information vid en olycka om vilken fordonstyp de har att göra med. Redan idag har står det på SL-bussarom vilken bränsletyp de innehåller, men vi anser att det finns skäl att se över om en ännu tydligare märkning av fordonen.

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

Bilaga 16

Region Stockholm

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

VÄNSTERPARTIET

SKRIVELSE
2019-05-14

Trafiknämnden

Angående barnvagnsolyckan i tunnelbanan

Den 8 maj rapporterade flera medier om en olycka som inträffat i tunnelbanan den 17 april i år, en olycka som kunde slutat i en tragedi. En barnvagn med ett barn i fastnade mellan tunnelbanetågets dörrar vid Masmo station, men trots det så körde tåget i väg och barnvagnen krossades. Lyckligtvis ska ingen människa ha kommit till skada i det inträffade och barn och förälder återförenades kort efter händelsen.

Till media uppger en talesperson från MTR att det rör sig om ”den allvarligaste händelsen vi har haft”, att företaget ”vidtagit åtgärder” samt att en utredning görs runt hur olyckan kunde ske trots teknik och säkerhetsrutiner. Information om det inträffade hade innan rapporteringen i media inte delgivits trafiknämndens ledamöter.

Kollektivtrafiken ska vara en trygg och säker plats för alla. En olyckshändelse så som den inträffade måste därför grundligt utredas för att minimera risken för att något liknande sker igen.

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

- När och hur nåddes trafikförvaltningen av information om det inträffade?
- Vilka utredningar görs med anledning av olyckan?
- Vilka övriga åtgärder har vidtagits?
- Vilka rutiner finns för när trafikförvaltningen informerar trafiknämnden gällande olyckor av det här slaget?
- Hur bedömer förvaltningen att gällande säkerhetsrutiner vid dörrstängning fungerar?