Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 8/2020
2020-08-25

§§ 105-125

Kl. 14:30 – 16:05

Trafiknämndens sammanträde den 25 augusti 2020

Datum för justering: den 25 augusti 2020 vad gäller paragraf 110 och 111.
Den 18/9-20 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 26 augusti 2020 vad gäller paragraf 110 och 111.
Den 18/9-20 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

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

Närvarande ledamöter

Kristoffer Tamsons (M)	Ordförande
Tomas Eriksson (MP)	1:e vice ordförande
Jens Sjöström (S)	2:e vice ordförande
Nikolina Bucht (M)	
Harry Bouveng (M)	
Bino Drummond (M)	
Benjamin Dousa (M)	
Michaela Haga (C)	
Stefan Bergström (C)	
Sara Svanström (L)	
Karl Henriksson (KD)	
Ahmed Ali Salad (S)	
Ayla Eftekhari (S)	
Bawer Kevir (S)	
Elof Hansjons (S) § 81-94	
Anna Sehlin (V)	
Maria Mustonen (V)	
Mschiwoj Swigon (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)
Antonella Pirrone (KD)
Sverre Dahlstedt Eriksson (MP)
Solveig Holmgren (S)
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Ellinor Rindevall (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD)

Ej närvarande ersättare

Lars Johansson (L)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

Närvarande politiska tjänstemän	***Närvarande tjänstemän***	***Närvarande fackliga representanter***
Claes Wersäll (M)	Sara Catoni	-
Joakim Liljeberg (M)	Niklas Bergman	
Harald Eiken (M)	Björn Holmberg	
Emil Johansson (M)	Karoline Sandar	
Malin Henriksson (C)	Martin Jägerbert	
Carl Häggkvist (KD)	Viktoria Lundström	
Sarah Aziz (MP)	Daniel Angermann	
Andreas Birgersson (SD)	Catarina Strömsten-Falkenmark	
	Fredrik Cavalli-Björkman	
	Karin Svingby	
	Jens Plambeck	

Sekreterare

Karoline Sandar

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

Innehållsförteckning

§ 105 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 106 Val av justerare av protokoll

§ 107 Fastställande av datum för justering av protokoll

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

§ 109 Beslut om inledande av upphandling av försäkringsskydd egendom 2021-2026 (TN 2020-0631)

§ 110 Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2019-1197, FUT 2020-0898)

§ 111 Fusion av SL Älvsjö AB
(TN 2020-0945)

§ 112 Yttrande över motion (2019:56) av Jens Sjöström (S) angående infartsparkeringar
(TN 2020-0100)

§ 113 Yttrande över motion (2019:66) av Maria Mustonen (V) om en handlingsplan mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken
(TN 2020-0103)

§ 114 Yttrande över motion (2019:77) av Gabriel Kroon m.fl. (SD) om hårdare tag mot överträdare i kollektivtrafiken
(TN 2020-0102)

§ 115 Svar på skrivelse från (V) angående incitament i pendeltågsavtalets påverkan på toalettbesök, mätningar och syn på punktlighet
(TN 2020-0413)

§ 116 Svar på skrivelse från (V) angående åtgärder för att förhindra smittspridningen av coronavirus i kollektivtrafiken
(TN 2020-0414)

§ 117 Svar på skrivelse från (V) angående tillsättning av ny förvaltningschef
(TN 2020-0812)

§ 118 Information om stombussbokslut 2019
(SL 2013-5828)

§ 119 Information om uppföljning av framkomlighetsåtgärder för 170-linjerna
(TN 2016-0992)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 120	Stockholmsregionens resvanor 2019 – redovisning av resultat från den nationella resvaneundersökningen (SL 2018-0116)
§ 121	Månadsrapport juli 2020 TF och FUT (TN 2020-0044, FUT 2019-1001)
§ 122	Anmälan av delegationsbeslut (TN 2020-0001)
§ 123	Inkommande post till nämnden (TN 2020-0001)
§ 124	Övriga frågor
§ 125	Nästa sammanträde

Ordförande _____

Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 105

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Inkomna skrivelser behandlas under punkten ”Övriga frågor”.
2. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

§ 106

Val av justerare av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

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

§ 107

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till torsdagen den 3 september 2020.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 108

Förvaltningschefsinformation TF och FUT
(TN 2020-0001)

Sara Catoni från trafikförvaltningen och Niklas Bergman från FUT (förvaltning för utbyggd tunnelbana) informerade nämnden via varsin presentation. Bland annat informerades nämnden om:

- Status med anledning av coronasituationen, restriktioner, resandeutveckling, ekonomiska läget, trafikläget och sommarens byggen.
- Sara Catoni som avslutar sitt uppdrag som tillförordnad förvaltningschef tackar för trevligt och bra samarbete under perioden. Sara kommer att återgå till sin ordinarie tjänst som stabschef när nya förvaltningschefen tillträder den 1 september 2020.
- Information om FUT (status av projekt, uppföljning och styrning av projekt samt förvaltningsövergripande risker från månadsrapporten).

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 109

Beslut om inledande av upphandling av försäkringsskydd egendom 2021-2026
(TN 2020-0631)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 30 juni 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Upphandling inleds avseende försäkringsprogram egendomsförsäkring.

2. Förvaltningschefen uppdras att genomföra upphandling avseende försäkringsprogram egendomsförsäkring i enlighet med ärendets tjänsteutlåtande inklusive att fastställa upphandlingsdokumentation, fatta beslut om tilldelning och/eller avbrytande samt teckna kontrakt och överlåta kontrakt till AB Storstockholms Lokaltrafik.

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

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 110

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2019-1197, FUT 2020-0898)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2020 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Yttrandet avges i enlighet till ärendet bilagt förslag till yttrande.

2. Yttrandet överlämnas till regionrevisorerna.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 4).

EXPEDIERAS TILL

Regionrevisorerna, Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 111

Fusion av SL Älvsjö AB
(TN 2020-0945)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

Regionstyrelsen föreslås besluta att föreslå regionfullmäktige att besluta följande.

1. SL Älvsjö AB fusioneras med moderbolaget AB Storstockholms Lokaltrafik.

Under förutsättning av att regionfullmäktige beslutar enligt ovan beslöt trafiknämnden följande.

2. Förvaltningschefen uppdras att verkställa fusionen och vidta därmed sammanhängande åtgärder.

Trafiknämnden beslutade att omedelbart justera paragrafen.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 112

Yttrande över motion (2019:65) av Jens Sjöström (S) angående infartsparkeringar
(TN 2020-0100)

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

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls, SD-ledamoten anslöt sig till yrkandet.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

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

RESERVATION

S- och SD-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla förslag till beslut enligt motionen.

UTTALANDE

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

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 6).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 113

Yttrande över motion (2019:66) av Maria Mustonen (V) om en handlingsplan mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken
(TN 2020-0103)

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

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. V-ledamöterna yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls, S-ledamöterna anslöt sig till yrkandet.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Förvaltningens förslag till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret.

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 114

Yttrande över motion (2019:77) av Gabriel Kroon m.fl. (SD) om hårdare tag mot överträdare i kollektivtrafiken
(TN 2020-0102)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 13 juli 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. SD-ledamöterna yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls enligt eget förslag till beslut (bilaga 8).
3. V-ledamöterna yrkade att nämnden ska föreslå att motionen avslås.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Förvaltningens förslag till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 115

Svar på skrivelse från (V) angående incitament i pendeltågsavtalets påverkan på toalettbesök, mätningar och syn på punktlighet
(TN 2020-0413)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 27 juli 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 116

Svar på skrivelse från (V) angående åtgärder för att förhindra smittspridningen av coronavirus i kollektivtrafiken
(TN 2020-0414)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 27 juli 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 117

Svar på skrivelse från (V) angående tillsättning av ny förvaltningschef
(TN 2020-0812)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 6 juli 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 118

Information om stombussbokslut 2019
(SL 2013-5828)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 maj 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 119

Information om uppföljning av framkomlighetsåtgärder för 170-linjerna
(TN 2016-0992)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 4 maj 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 120

Stockholmsregionens resvanor 2019 – redovisning av resultat från den nationella resvaneundersökningen
(SL 2018-0116)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 14 juli 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen. Inför sammanträdet hade en rättelse av några sifferuppgifter i handlingarna publicerats.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 121

Månadsrapport juli 2020 TF och FUT
(TN 2020-0044, FUT 2019-1001)

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

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 122

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2020-0001)

I ärendet förelåg anmälan av delegationsbeslut fattade av trafikförvaltningen under tiden 2020-03-18 – 2020-07-02.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 123

Inkommande post till nämnden
(TN 2020-0001)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2020-04-01 – 2020-08-13.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2020
2020-08-25

§ 124

Övriga frågor

Skrivelse från S angående utvärdering av åtgärder under coronapandemin (bilaga 15)

Skrivelse från V angående cykel- och gångpassage Hammarby kanal (bilaga 16)

Skrivelse från V angående krav och incitament kring stationsbemanning i tunnelbaneupphandlingen (E40) (bilaga 17)

Skrivelse från V angående påstått biljettfusk under covidpandemin (bilaga 18)

Skrivelse från V angående hantering av schaktmassor (bilaga 19)

Skrivelse från V angående spårvagnars säkerhetsbrister (bilaga 20)

Skrivelse från V angående viseringsmaskiner vid bussarnas bakdörrar och plexiglas vid föraren (bilaga 21)

Skrivelse från SD om att SL utarbetar rekommendation om munskydd i kollektivtrafiken (bilaga 22)

Trafiknämnden beslöt att överlämna skrivelserna till trafikförvaltningen för beredning.

Ordföranden tackar Sara Catoni för sin tid som tillförordnad förvaltningschef på trafikförvaltningen samt verkställande direktör för AB SL och WÅAB. Ordföranden understryker sin uppskattning för det goda samarbetet som utmärkts av hög professionalitet.

Även 2:e vice ordförande tackar Sara Catoni för gott samarbete under hennes tid som tillförordnad förvaltningschef.

§ 125

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till den 22 september kl. 14.30.

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-08-25

TN 2020-0631

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 5

Beslut om inledande av upphandling av försäkringsskydd egendom 2021-2026

Vi socialdemokrater är av principiella skäl skeptiska till den långtgående delegation som sker i trafiknämnden. Det finns stora demokratiska vinster av att politiken fattar dessa beslut i nämnden. Vi menar att fastställande av upphandlingsdokumentation samt tilldelningsbeslut är sådana beslut som ska tas på nämnden. Det har gång på gång fattats beslut som lett till stora fördyringar och det är ett politiskt ansvar som regionmajoriteten behöver ta.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta på punkt två:

att uppdra åt förvaltningschefen att avseende försäkringsprogram egendomsförsäkring i enlighet med detta tjänsteutlåtandeavseende ta fram förfrågningsunderlag och återkomma till nämnden för beslut samt i nästa steg beslut om tilldelning och/eller avbrytande samt teckna upphandlingskontrakt och överlåta kontraktet till AB Storstockholms Lokaltrafik

Bilaga 2

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-08-25

TN 2019-1197,
FUT 2020-0898

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 6

Angående Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Trafikförvaltningen

För att kollektivtrafiken i Stockholmsregionen ska hänga med befolkningsökningen och bli mer pålitlig, punktlig och attraktiv måste SL ständigt arbeta för att bli bättre. Verksamheter och förvaltning måste arbeta på ett effektivt sätt, och utbyggnad ske ekonomiskt ansvarsfullt. Investeringar behöver ske i rätt prioriterings- och tidsordning. Annars riskerar kostnaderna att växa i en takt som äventyrar regionens ekonomi och går ut över resenärerna i form av neddragen trafik, eller att nya trafikinvesteringar inte finns på plats när de behövs.

Regionrevisorernas granskningar av Trafiknämndens är en viktig översyn av hur verksamheten fungerar och av hur nämnd och förvaltning arbetar. Det görs naturligtvis en hel del bra arbete i kollektivtrafiken och på Trafikförvaltningen, vilket revisionens granskning visar samtidigt som den lyfter fram flera allvarliga brister förbättringsområden.

Socialdemokraterna har kritiserat den bristande investeringsprocessen i flera tidigare sammanhang och föreslagit att trafiknämnden och regionstyrelsen årligen ska få ta del av en 10-årskalkyl av den förväntade ekonomiska utvecklingen för nämnden. Trafiknämnden står för en majoritet av Regionens investeringskostnader och den långsiktiga påverkan på driftsbudgeten som en misskött investering får kommer gå ut över regionens möjligheter att erbjuda en driftsäker, attraktiv kollektivtrafik framöver. Revisorerna poängterar även att upparbetningsgraden är fortsatt låg och detta gäller även ersättningsinvesteringar. Det räddar delvis vår ekonomi i år samtidigt skjuter vi bara problemen framför oss. Ett ytterligare problem rörande investeringarna är att de ospecificerade investeringarna överstigit budget, vilket inte tydliggjorts för nämnden och inte heller förklarats i verksamhetsberättelsen.

Flera år i rad har revisionen framfört kritik mot den interna styrningen och den långsiktiga kontrollen över ekonomin. Så även detta år. Men 2019 var oklarheterna och bristerna i styrningen av investeringsprocessen större än tidigare. Vi delar revisorernas kritik och konstaterar att majoriteten i både regionstyrelsen och trafiknämnden orsakat den otydlighet i investeringsprocessen som rått under 2019 då man inte ersatte den tidigare gällande investeringsmodellen med en ny förrän 1 år senare. Det är också uppenbart att regionstyrelsen brustit i sina anvisningar till trafikförvaltningen gällande beredningen av ärendena då dessa inte tagits upp för beredning i regionstyrelsen varvid styrelsen inte kunnat genomföra sitt lagstadgade uppföljningsansvar. Det här är ett

demokratiskt problem då bristande uppföljning omöjliggör för de folkvalda i regionfullmäktige att följa upp fattade beslut.

Ett annat område där revisionen riktas återkommande kritik är säkerhetsområdet. Detta gäller både brandskydd och informationssäkerhet där nämnden återigen får skarp kritik. Arbetet med brandskyddet i främst tunnelbanan står fortfarande och stampar och detsamma gäller frågan om informationssäkerheten. Socialdemokraterna har återkommande krävt en handlingsplan och budget för att åtgärda samtliga brister som framkommit inom brandskyddet men detta har majoriteten avslagit. Revisionen konstaterar att det först är efter vitesförelägganden som man påbörjat ett arbete för att åtgärda brister men konstaterar också att inte tillräckligt sker. Vi har även uppmärksammat problemen inom informationssäkerheten. IT-säkerheten inom den offentliga sektorn är enormt viktig för att medborgarnas förtroende för det offentliga och för digitaliseringen inte ska skadas. Inom trafiknämndens område finns stora mängder skyddsvärd information. Dels handlar det om information som berör den enskildes integritet så som spärr- och biljettinformation, färdtjänstinformation och kamerainformation för säkerhet och övervakning. Därutöver finns viktiga IT-system som är kritiska för trafikdriften där störningar eller påverkan utifrån skulle kunna få allvarliga konsekvenser både för trafiken och för resenärernas säkerhet.

Något vi socialdemokrater vill betona är att revisorerna i ett flertal fall riktar samma kritik som föregående år. Detta gäller investeringarna, den långsiktiga kontrollen, den interna styrningen, brandsäkerheten, informationssäkerheten med mera. Väldigt många av revisorernas tidigare rekommendationer är inte åtgärdade utan flyttas över från år till år. Vi socialdemokrater anser inte att detta är acceptabelt. Revisorernas åsikter behöver tas på allvar och deras rekommendationer kan användas för att förbättra verksamheten. Det förtjänar invånarna i Stockholms län.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana

Utöver kritiken ovan kring styrningen av investeringar, vilket även berör förvaltningen för utbyggd tunnelbana, vill vi särskilt poängtera det problematiska i att insynen från trafiknämnden i styrelsen för Sverigeförhandlingen är undermålig. Protokollen från styrelsens möten under hösten har inte funnits tillgängliga då dessa inte varit justerade. Detta och det faktum att styrelsen kände till fördyringarna på tunnelbanan flera månader innan detta blev känt för hela trafiknämnden är ytterst allvarligt då trafiknämnden, med den nya organisationen där utbyggnaden ligger under nämnden, är ansvarig för en förvaltning som man inte har full kontroll över och insyn i. Majoriteten i Regionen och de moderatledda majoriteterna i de berörda kommunerna har kontroll över utbyggnaden och sen 2016 har man varit medveten om tillkomsten av servicetunneln. Att i detta läge misslyckas med att ge allmänheten och andra partier insyn i styrelsens arbete är oacceptabelt agerat från det moderata styret.

Trafiknämnden föreslås uppdra åt förvaltningschefen

att tillse att nämnden årligen i samband med budgetarbetet får ta del av en 10 årskalkyl för hur respektive års verksamhetsplan med investeringsplan ryms inom det ekonomiska utrymmet som antaganden om anslagsutveckling, prisjusteringar och löpande effektiviseringar ger.

att årligen i samband med budgetarbetet översända en 10-årskalkyl till regionstyrelsen för hur respektive års verksamhetsplan med investeringsplan för trafiknämnden ryms inom det ekonomiska utrymmet som antaganden om anslagsutveckling, prisjusteringar och löpande effektiviseringar ger.

att säkerställa att en fördjupad uppföljning av alla investeringar sker i varje tertialrapport där bl.a avvikelser i genomförandefasen följs upp.

att till nämnden innan årets utgång redovisa en plan för hur man ämnar åtgärda bristerna som revisorerna påtalat inom säkerhetsområdet.

Bilaga 3

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-08-25

TN 2019-1197
FUT 2020-0898

Trafiknämnden
Ärende 6

VÄNSTERPARTIET

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Vi i Vänsterpartiet tackar regionrevisorerna för deras insiktsfulla årsrapport för 2019. Vi delar deras kritik och rekommendationer, och finner det bekymmersamt att vissa brister påtalas år efter år utan att de åtgärdas. Revisorernas rapport visar att det fortfarande finns brister med styrning och ledning, att nämndens omfattande investeringsverksamhet brister med avseende på planerings- och uppföljningsdokumentation, samt brister i översikten av nämndens strategiska arbete och den långsiktiga styrningen.

Likt revisionen ser vi allvarligt på att planeringen och samordningen av de länge efterfrågade nödvändiga åtgärderna för att stärka tunnelbanans brandskydd bara har hanterats inom en informell samverkansgrupp. Det är viktigt att nämnden skyndsamt följer revisorernas rekommendationer att säkerställa styrning och planering av det pågående projektet att åtgärda bristerna inom tunnelbanan, samt att säkerställa förutsättningarna för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad planering och uppföljning.

För att nämnden ska kunna ta sitt ansvar för strategiska och övergripande frågor samt uppföljning av verksamheten är det fundamentalt att nämnden ges inblick och möjlighet till överblick. I nuläget finner vi att vår insyn i verksamheten är begränsad. Vi i Vänsterpartiet uppskattar förvaltningschefernas dragningar vid nämnderna, men finner att vi skulle uppskatta en ökad transparens med mer utförligare presentationer, muntligt och skriftligt, om för verksamheten aktuella strategiska och övergripande frågor. I viss utsträckning skulle ett regelbundet nyhetsbrev kunna främja transparensen.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-08-25

FUT 2020–0998
TN 2019–1197

Trafiknämnden
6

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Utifrån regionrevisorernas granskning och årsredovisning är det oroande att den interna styrningen och kontrollen fortfarande inte har varit helt tillräcklig. Detta har påpekats under många år nu. Det är positivt att det rör sig i rätt riktning, men vi anser att arbetet borde kommit längre. Även styrningen över den långsiktiga kostnadsutvecklingen är fortfarande inte tillräcklig. Region Stockholm har Sveriges största kollektivtrafik. Styrningen och kontrollen måste vara bättre för att kunna möta de utmaningarna som kommer att komma framöver.

På ett övergripande plan bedömer regionrevisorerna att den ekonomiska utvecklingen för Region Stockholm inte kan betraktas som långsiktigt ekonomiskt hållbar. Det är visserligen positivt att kostnadsutvecklingstakten har sjunkit till 4,6 procent, vilket är -0,4 procentenheter lägre än budgeterat men redan innan covid-19 hotades den ekonomiska stabiliteten av en kostnadsutveckling över 3,3 procentenheter årligen. Efter covid-19 så möter vi minskade skatteintäkter på grund av högre arbetslöshet, samtidigt som intäkterna från kollektivtrafiken minskar. Därtill kommer den omfattande vårdskulden att innebära merkostnader som staten med stor sannolikhet inte kommer att bekosta. Coronakrisen kommer påverka hela Sverige men Region Stockholm kommer kanske vara den region som påverkas mest. Vi hoppas att vi framöver kommer att se åtgärder för att ta i beaktan de utmaningar som vi ser framför oss.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-08-25

TN 2020-0100

Trafiknämnden
Ärende 8

Vänsterpartiet

Yttrande över motion 2019:65 av Jens Sjöström (S) angående infartsparkeringar

Vi i Vänsterpartiet välkomnar Socialdemokraternas motion om infartsparkeringar. Vi har själva drivit samma fråga, dock med en större omfattning, bland annat med motionen (2019:40) om knutpunkter för hållbar mobilitet.

Infartsparkeringar utgör en viktig pusselbit i regionens trafiksystem och är en nyckelfråga för att öka resandet med kollektivtrafiken. Det är också en typisk regionfråga då pendlingen sker över kommungränserna och det inte alltid är i hemkommunen där knutpunkten som är smidigast för infartsparkering ligger. Flera av de befintliga infartsparkeringarna har dessutom brister i säkerhet och trygghet och saknar laddplatser för elfordon.

Motionens förslag är bra och rimliga, och vi ser det som regionens ansvar att koordinera behovet och samverka med kommunerna så att utbudet av infartsparkeringarna motsvarar behovet. Vi vill även inkludera säkra cykelparkeringar, ett regionalt lånecykelsystem, bilpooler och utbyggnaden av laddplatser för både elbilar och elcyklar i uppdraget så att regionen i stället för att skapa hinder skapar möjligheter för hållbar mobilitet i hela regionen.

Tyvärr har regionen nyligen sagt upp sitt avtal med det kommunala parkeringsbolaget Stockholm Parkering om sex stycken infartsparkeringar där man tidigare kunde parkera med ett SL-periodkort. Bara det visar att arbetet med frågan behöver prioriteras.

Bilaga 6

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-08-25

TN 2020-0100

Trafiknämnden
8

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Förslag till yttrande över motion (RS 2019-1170) av Jens Sjöström (S) angående infartsparkeringar

Sverigedemokraterna Region Stockholm delar mycket av Jens Sjöströms ambitioner som utmärker sig i motionen motivation samt förslag. Det är viktigt att satsa på fler infartsparkeringar. Genom att förbättra anslutnings- samt parkeringsmöjligheterna blir det enklare för dem som bor i de yttre förorterna att välja kollektivtrafiken för att åka både till Stockholms stadskärna men också för att använda sig av tvärförbindelser till olika delar av Region Stockholm.

Det skulle inte vara alltför stor ansträngning att utreda var någonstans det skulle vara optimalt att införa större eller nya infartsparkeringar då regionen tillsammans med trafikförvaltningen har mycket bättre koll på varifrån och till vart resenärer åker. Vi anser att här kan Regionen vara behjälplig kommunerna och öka sitt samarbete. Att då samtidigt ta fram en plan i samarbete med kommunerna för att genomföra behovet borde därför också vara en del av det arbetet.

Bilaga 7

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-08-25

TN 2020-0103

Trafiknämnden
Ärende 9

Vänsterpartiet

Yttrande över motion (2019:66) av Maria Mustonen (V) om en handlingsplan mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken

Vänsterpartiet välkomnar Trafikförvaltningens arbete som redan i dagsläget pågår för att förebygga sexuella trakasserier i kollektivtrafiken. Med KTH-rapporten som beslutsunderlag är det dock uppenbart att detta arbete inte är tillräckligt.

För det första är omfattningen av problemet okänd i och med det inte finns representativa studier om den. Det första steget i att ta itu med problemet är en ordentlig kartläggning om dess förekomst. Det första man kan göra är att fråga om sexuella trakasserier i trygghetsundersökningen som genomförs vartannat år.

För det andra är det uppenbart att någonting är fel om kvinnor känner sig otrygga i kollektivtrafiken i en högre omfattning än män, år efter år. Detta visar att det trygghetsarbete som bedrivs idag inte har lyckats att tackla detta jämställdhetsproblem som faktiskt begränsar kvinnors frihet att röra sig i vår region. Därför behövs nya arbetsmetoder och nya samarbeten, och även ny personal med genuskompetens.

Problemet med sexuella trakasserier är komplext och problemägarna är många. Därför behövs ett strukturerat, långsiktigt och brett samarbete för att garantera en kollektivtrafik för alla oavsett könstillhörighet. Åtgärderna kan också bli många, alltifrån fysisk utformning av kollektivtrafikmiljöer, kompetensutveckling bland kollektivtrafikpersonal, ökad personaltäthet, opinionsbildningsinsatser med mera. För att få ett helhetsgrepp på problemet behövs en specifik handlingsplan.

Bilaga 8

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-08-25

TN 2020-0102

Sverigedemokraterna Region Stockholm

Trafiknämnden
10

Yttrande över motion 2019:77 av Gabriel Kroon m.fl. (SD) om hårdare tag mot överträdare i kollektivtrafiken

Vi tackar förvaltningen för att de har utrett frågan och försökt se om det är möjligt att genomdriva motionen eller inte. Sverigedemokraterna Region Stockholm hade som intention att ansvaret för biljettförsäljningen inklusive personuppgiftsansvaret skulle flyttas till trafiknämnden. I ett andra steg, om det skulle vara nödvändigt, skulle även utförandet av kollektivtrafiken/ägandet av fordonen och stationer kunna föras över till trafiknämnden. Det är dock en långtgående åtgärd som vi är överens med trafikförvaltningen om inte är nödvändig, men som vi inte heller ser som nödvändig för att uppnå motionens förslag.
Därutöver är förslaget om högre resetaxor angående högre biljettpriser och periodbiljetter för de som bryter mot ordningsföreskrifterna, inte dyrare tilläggsavgift. I alla fall inte utifrån motionens förslag.
Likställighetsprincipen i kommunallagen lyder enligt följande: 3 Kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. *Lag (2019:835).* Vår syn är att det finns sakliga skäl. Vi anser därför att det kan vara befogat att genomföra motionens förslag för att hålla borta kriminella element från kollektivtrafiken och dess resenärer. För att skydda den övriga befolkningen och ge dem en säker kollektivtrafik på riktigt.

Sverigedemokraterna föreslår trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att bifalla motionen.

Bilaga 9

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-08-25

SL 2020-0413

Trafiknämnden
Ärende 11

VÄNSTERPARTIET

Svar på skrivelse från (S) (V!) angående incitamenten i pendeltågsavtalets påverkan på toalettbesök, mätningar och syn på punktlighet

Vänsterpartiet tackar för svaret. När det gäller frågan om bemanning av stationer och personalens möjlighet att gå på toaletten är det inget nytt att operatören är arbetsgivare och därmed har det fulla arbetsmiljöansvaret.. Men i svaret från trafikförvaltningen framhålls att det ligger i trafikförvaltningens uppdrag att säkerställa relevant kravställning och uppföljning inom dessa områden. Därför ser vi det som beklagligt att vi inte får ta del av kravställningen och uppföljningen då skrivelsen handlade just om hur kravställning i avtalet påverkar bland annat toalettbesök, vilket rimligen då borde framgå i uppföljningen. Vi får därmed återkomma med den frågan i en ny skrivelse.

I svaret står också att när det gäller ”uppföljning av städkvalitet har aviseringstiden till trafikutövaren reducerats.” Det hade varit intressant vilka tider det handlar om.

Bilaga 10

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-08-25

SL 2020-0812

Trafiknämnden
Ärende 13

VÄNSTERPARTIET

Svar på skrivelse från (V) angående tillsättning av ny förvaltningschef

Vi i Vänsterpartiet tackar för det korta och koncisa svaret. Förstår vi det rätt att regionstyrelsen som har ansvaret för rekryteringen och formellt anställer förvaltningschefer i den processen inte tar vara på förvaltningens eventuella synpunkter? Vi finner det märkligt, och olyckligt. I svaret hänvisas det till att eventuell jävsproblematik kommer att hanteras i enlighet med de regelverk som finns. Vi hade gärna sett ett resonemang om hur regelverken fungerar i detta fall.

Bilaga 11

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-08-25

SL 2013-5828

Trafiknämnden
Ärende 14

VÄNSTERPARTIET

Information om Stombussbokslut 2019

Vi i Vänsterpartiet tackar för den tydliga och ärligt upplysande informationen om Stombussbokslut 2019. Stomnätsplanen som antogs 2014 för åtgärder i stomnätet fram till 2030 var och är i grunden en mycket viktig plan även om den naturligtvis kunde varit mer ambitiös. Stombussarnas framkomlighet är en fundamental pusselbit för att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna, då framswishande bussar intill stillastående bilköer är ett vinnande argument för att inte köra bil. Dessutom handlar det om relativt modesta investeringar som ger sju gånger pengarna tillbaka i uppskattad samhällsnytta. Med rejäla satsningar på stombussarnas framkomlighet skulle således kollektivtrafikens attraktivitet öka rejält och de grupper där den egna bilen inte är ett alternativ skulle komma fram snabbare.

Tyvärr visar bokslutet att behovet av framkomlighetsåtgärder är fortsatt stort fem år efter planen antogs, och att ingen tydlig förbättring av framkomligheten i stombussnätet jämfört med tidigare år. I ljuset av att det hittills bara investerats omkring 137 miljoner totalt. Detta ska då ses i ljuset av att det totala investeringsbehovet för åtgärderna i planen har uppskattats till storleksordningen 2 100 miljoner, så under en tredjedel av tiden bara lyckats få till stånd 6,5 procent av investeringarna. Det går helt enkelt alldeles för långsamt. Och i ärendet redovisas föredömligt alla de negativa konsekvenserna det bristande genomförandet får för miljön, jämlikheten och jämställdheten samt ekonomin.

Den enda rimliga slutsatsen att dra utifrån Stombussbokslutet är att man nu måste sätta högsta fart på arbetet för att få fart på stombussarna. Vi i Vänsterpartiet anser att säkerställa bussarnas framkomlighet är av högsta prioritet för klimatet och miljön, jämlikheten och jämställdheten, samt integrationen. Och det skadar inte att ekonomin gynnas. Vi kräver att arbetet skyndas på, och att bussarnas framkomlighet tydligt prioriteras framför bilarnas. I många städer har man under senare år inte tvekat att ta utrymme från bilarna och för att skynda på gjort enkla och billiga provisoriska lösningar som sedan vid gynnsamt utfall har permanentas. Kanske vi kan lära av New York? För att skynda på arbetet måste det också vara av högsta prioritet att ta fram regionala principer för hur framkomlighetsåtgärderna ska finansieras. Dessa principer måste självklart finnas på plats.

Vi i Vänsterpartiet ser med förväntan att den blågröna majoriteten nu snarast trappar upp arbetet med framkomligheten rejält.

VÄNSTERPARTIET

Förutsättningarna för samarbetet med i alla fall blågröna Stockholms stad borde vara goda. Vi hjälper gärna till att måla om gator och vägar.

Bilaga 12

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-08-25

SL 2018-0116

Trafiknämnden
Ärende 16

VÄNSTERPARTIET

Stockholmsregionens resvanor 2019 – redovisning av resultat från den nationella resvaneundersökningen

Äntligen! Tack för redovisningen av Stockholmsregionens resvanor 2019. Den är som vanligt informativ och viktig för att bedöma kollektivtrafikens utveckling i regionen, enda problemet är att den bara görs vart fjärde år. För oss i Vänsterpartiet tydliggör den att utvecklingen tyvärr går åt helt fel håll och att den blågröna majoriteten gör för lite för att vända den rätt.

Resvaneundersökningen 2019 visar att kollektivtrafikens står för 47,5 procent av de motoriserade resorna, och bil står för resterande 52,5 procent en genomsnittlig vardag för resor som har slutpunkt i regionen.
I resvaneundersökningen 2015 var siffrorna 49 procent för kollektivtrafiken respektive 51 procent för bil. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län som antogs 2017 anges att målet för kollektivtrafikens andel är att den ska öka med 5 procentenheter till 2030, från basåret 2015 (49 procent), med ett mellanliggande måltal 51,5 procent för 2020.

I den rådande akuta klimatkrisen är det djupt allvarligt och oroande att utvecklingen av kollektivtrafikandelen har tillåtits minska då den istället skulle ha behövt öka rejält för att vi ska klara klimatmålen. Låt oss se resevaneundersökningen 2019 som en väckarklocka, eller kanske snarare Hesa Fredrik! Nu är det hög tid att ta klimatkrisen på allvar och se till att kollektivtrafikens andel ökar för att bidra till att vi inte överstiger målet på max 1,5 graders global temperaturhöjning. Ansvaret vilar tungt på den tidigare borgerliga minoriteten och den nuvarande blågröna majoriteten att man inte tagit krafttag tidigare, men vi ser nu framför oss att majoriteten tillslut lyckas samla sig kring rejäla åtgärder för att snarast vända utvecklingen och öka kollektivtrafikandelen så att målet nås. Vi i Vänsterpartiet lovar att stödja er i arbetet.

Bilaga 13

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-08-25

TN 2020-0044

Trafiknämnden
Ärende 17

VÄNSTERPARTIET

Månadsrapport juli 2020 TF och FUT

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

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

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik i egen regi, och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner. Den rådande Coronapandemin och den kris som den orsakat har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. I en situation när trafikförvaltningen måste agera snabbt och fatta bra beslut som får genomslag skapar situationen med många olika operatörer och avtalsrelationer onödiga problem. Förvaltningen har inte överblicken och automatisk tillgång till verksamhetsinformation då den finns hos operatörerna och man måste ta hänsyn till rådande avtal. Detta för med sig att besluten med stor sannolikhet tas under större besvär och stress, att de kommer senare samt är sämre underbyggda och därmed av sämre kvalité. Med ett uppsplittrat ansvar för trafiken och för den centrala funktioner, med många olika aktörer och avtalsområden, blir det tungrott. Var är smidigheten och flexibiliteten? Vem har överblicken? Vem har kunskapen om systemet?

Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet.

Bilaga 15

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-08-25

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Skrivelse angående utvärdering av åtgärder under coronapandemin

Under coronapandemin har Region Stockholm behövt vidta många åtgärder för att förhindra smittspridning, hantera sjukfrånvaro, och inte minst vårda sjuka. Just nu har vi en stabil situation med låg smittspridning. Men detta kan ändras fort. Det är därför upp till oss alla att fortsätta följa rekommendationerna och hålla fast vid fungerande åtgärder.

Region Stockholm har tillsatt en utvärdering centralt för att granska de åtgärder som vidtagits, hur processen har fungerat, vad som behöver förbättras med mera. Trafiknämnden bör också för egen del genomföra en fördjupad utvärdering av det hittillsvarande arbetet, hinder och förutsättningar för att stå bättre rustade inför fortsättningen av coronapandemin men även framtida kriser. Beredskapen i Sveriges största kollektivtrafiksystem är av största vikt även ur ett nationellt perspektiv och påverkar hur viktiga samhällsfunktioner upprätthålls. Det vi lär oss är såväl viktigt för nämndens egen del i vårt egna beslutsfattande som för den generella utvärderingen för hela Regionen.

Vi socialdemokrater ser flera skäl för en sådan analys. Dels för att belysa styrkor som blivit tydliga i hur organisation och struktur förmått lösa problem och utmaningar. Dels belysa exempelvis svårigheter med att samverka över trafikavtal för att motverka trängsel, behov av att ta in externa trafikplanerare då vi inte har tillräckligt många egna, problem med att omdisponera personal till där de gör mest nytta med mera. Analysen bör genomföras för att såväl belysa hittillsvarande hantering som möjliga förbättringsområden.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

- Vad anser trafikförvaltningen har fungerat väl respektive vilka brister har uppmärksammats i arbetet med att minska trängseln i kollektivtrafiken?
- Har någon skillnad märkts i vilken avtalstyp (incitament vs produktion) som varit enklast att hantera i en krissituation?
- Vilka beredskapsplaner fanns sedan innan på trafikförvaltningen och hur har dessa fungerat?
- Vilka konkreta förändringar i struktur och organisation ser förvaltningen behöver ske för att stärka beredskapen i det korta som långa perspektivet?
- Har alla möjligheter till kapacitetsförstärkning utnyttjats, inklusive att ta in externa bussbolag, och om inte vad var hindren för kapacitetsförstärkningen?
- Uppfattar trafikförvaltningen att det funnits en tydlighet i förvaltningens beslutsbefogenheter för snabba åtgärder att minska trängsel och smittspridning och hur bedömer man att den politiska nivån fattat nödvändiga beslut i rätt tid?

Bilaga 16

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-08-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående cykel- och gångpassage Hammarby kanal

Den nya tunnelbanestationen Hammarby kanal har planerats för och byggs med uppgångar på vardera sidan av Hammarby sjö. I informationsmaterialet från nyatunnelbanan.sll.se i april 2018 lyftes det i ingressen fram: "Med ena änden på Södermalm och den andra i Hammarby sjöstad knyter den framtida stationen Hammarby kanal ihop Söder med söder om Söder." I dagsläget planeras det dock inte för någon passage för gång- och cykeltrafikanter. Fotgängare kan naturligtvis mot ordinarie SL-taxa passera genom stationen, medan cyklister inte ens ges den möjligheten. Vi finner det ur miljösynpunkt olyckligt att stationen planeras utan att skapa möjlighet för passage under vattnet mellan Hammarby sjöstad och Norra Hammarbyhamnen. Att bygga en separat gång- och cykeltunnel i anslutning till bygget av stationen är i dagsläget säkert svårt, men det borde kunna gå att lösas på andra sätt. Det skulle kanske gå att få en avgiftsfri stationsbiljett, och införa ett lokalt undantag från förbudet mot cyklar i tunnelbanan.

Det finns en oro för att den populära avgiftsfria färjetrafiken som låter gång- och cykeltrafikanter ta sig över Hammarby sjö mellan Barnängsbryggan, Lumabryggan och Henriksdalshamnen kommer att dras in när nya tunnelbanan öppnar för trafik. Det blir då väldigt långa omvägar för dem som cyklar respektive dem som promenerar och inte har möjlighet att betala, söderut från Sofia eller tvärtom.

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

1. Hur gick diskussionerna som ledde fram till att man inte planerade för att möjliggöra en avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter?
2. Hur ser trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbanan på möjligheten att på något sätt öppna upp stationen för att möjliggöra en avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter?

Bilaga 17

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-08-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående krav och incitament kring stationsbemanning i tunnelbaneupphandlingen (E40)

Då arbetsmiljöansvaret åligger operatören är det av yttersta vikt att trafikförvaltningen vid upphandlingar utformar relevant kravställning och incitament, samt uppföljning som säkerställer att operatören har möjlighet att ta sitt ansvar och gör det.

I det rådande pendeltågsavtalet med MTR har det visat sig att personalens möjligheter att gå på toaletten har varit problematisk då MTR drabbas av höga vitesbelopp när stationen/spärren är obemannad. Nu finns en oro för att det kommer bli samma sak i tunnelbanan.

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

1. Hur är kravställningen formulerad kring bemanningen av pendeltågsstationerna?
2. Vad har uppföljningen av ovanstående kravställning gett för resultat?
3. Hur formuleras kravställningen kring bemanningen av tunnelbanestationerna i upphandlingen av tunnelbanan, (E40)?
4. Kommer förvaltningen ta med sig erfarenheterna av kravställning kring stationsbemanning i pendeltågsavtalet när kravställningen för (E40) utformas?

Bilaga 18

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-08-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående påstått biljettfusk under covid-pandemin

Under sommaren har det från ansvarigt regionråd och förvaltningen framhållits att fusket ökat kraftigt under Corona/Covid-pandemin som ett argument för att återinföra och utföra fler biljettkontroller. Siffrorna bakom påståendena om den kraftiga ökningen har inte alltid varit tydliga. Det har i svepande ordalag pratats om "pandemiplankare" och att fusket ökat kraftigt. Vänsterpartiet ser det som problematiskt att man tenderar att dra alla över samma kam och inte skiljer på de som inte blippar sina kort ombord på bussarna för att det inte går eller av någon annan orsak inte lyckas göra rätt för sig, respektive dem som aktivt och medvetet undviker att betala. Vi har tidigare efterfrågat en tydligare redovisning av hur mycket som utgör svinn respektive fusk, och hur metoden ser ut för att avgöra det. Att svepande skuldbelägga resenärer är olyckligt och inte ett sätt att välkomna dem tillbaka till kollektivtrafiken när krisen är över och vi måste öka kollektivtrafikresandet rejält i relation till bilismen för att rädda klimatet och miljön.

Istället för att i svepande ordalag beskylla resenärer för fusk borde man snarast underlätta för resenärerna att göra rätt för sig. Vi i Vänsterpartiet har länge förespråkat öppen spärrlinje och ingång genom bussarnas alla dörrar. Ett system där resenärerna gör rätt för sig vid tillgängliga viseringsmaskiner. Med dessa på plats skulle resenärerna ha möjlighet och vara vana att göra rätt för sig även utan att passera föraren.

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

1. Hur definierar trafikförvaltningen fusk respektive svinn?
2. Hur stor är andelen fusk under Corona-pandemin?
3. Hur stor är andelen svinn under Corona-krisen?
4. Hur har man gått tillväga för att komma fram till ovanstående andelar?
5. Hur statistiskt säkra är siffrorna?

Bilaga 19

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-08-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående hantering av schaktmassor

Svenska Dagbladet rapporterade i juli om att förorenade muddermassor från Slussenområdet hade hamnat på åkrar och vägbyggen i Sörmland. Spåren ledde till ett oseriöst återvinningsbolag vars ägare har dömts för miljöbrott. Det pågår flera parallella byggprojekt med olika offentliga beställare i Slussenområdet, och det är osäkert vilket projekt de förorenade muddermassorna kommer ifrån. Stockholms stads exploateringskontor driver Slussenprojektet och det har det har pågått arbeten där Region Stockholms Trafikförvaltning, det kommunala Stockholm Vatten och Avfall och Trafikverket är beställare.

Trafikförvaltningen och inte minst Förvaltningen för utbyggd tunnelbana hanterar stora mängder av muddrade, schaktade och bortsprängda massor i sina byggprojekt. I anläggningsbranschen är det vanligt att den upphandlade entreprenören som sköter bygget även tar hand om berg- samt schakt- och muddermassor som uppstår i projektet och ansvarar för att kvittblivningen sker på ett lämpligt sätt. Samtidigt vet man att fusk, oseriösa aktörer och långa leverantörskedjor är vardag i branschen, precis som skedde med muddermassorna som hamnade där de inte ska ligga. Det handlar om ekonomiska incitament då deponering av förorenade massor i en godkänd deponi är dyrt.

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

1. Har regionen upphandlade entreprenader som hanterat schaktmassor i Slussenområdet?

2. Hur säkerställs att förorenade massorna från regionens byggprojekt hanteras på miljömässigt lämpligt sätt och deponeras i godkänd deponi som innehar de lagstiftade tillstånden?

Bilaga 20

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-08-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående spårvagnars säkerhetsbrister

I början av augusti kom det till allmänhetens kännedom att flera vagnar som gått i trafik på Tvärbanan, Spårväg City och Lidingöbanan haft felaktigt monterade bromsar och på en del vagnar har inte hjulen suttit fast ordentligt. Transportstyrelsen, som utfört tillsyn, gör gällande att flera vagnar, som körts i trafik, har haft fel som påverkar trafiksäkerheten och att bristerna kunde fått "stora konsekvenser med risk för skada på såväl egendom som person" (svt.se).

I veckan var det rökutveckling i en A35:a på Tvärbanan, vilket misstänks berott på felkonstruerade kablar. Det har också tidigare varit fel på körspakarna.

Vi i Vänsterpartiet ser med oro på fordonens säkerhetsbrister. Det är självklart att fordon med allvarliga brister som påverkar trafiksäkerheten inte ska få vara i trafik. Trafikförvaltningen måste säkerställa att inga operatörer kör med fordon med allvarliga fel, och förvaltningen har ett extra ansvar för de fordon som köps in och ägs av SL/Trafikförvaltningen. Rutiner måste finnas för att trafikfarliga fordon inte är ute i trafik.

Vi hade dessutom önskat att vi hade fått informationen om trafiksäkerhetsbristerna i spårvagnarna via nämnden, och inte via media. En information som hade passat utmärkt i det, av oss tidigare efterfrågade, regelbundna nyhetsbrevet från förvaltningen till nämndens ledamöter.

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

1. Hur säkerställer trafikförvaltningen att fordon i trafik är säkra?
2. Hur säkerställer trafikförvaltningen att nya fordon vid leverans inte har några allvarliga brister?
3. Hur arbetar trafikförvaltningen med dessa frågor?
4. Skulle trafikförvaltningen kunna se till att nämnden får aktuell och relevant information med hjälp av ett regelbundet nyhetsbrev?

Bilaga 21

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-08-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående viseringsmaskiner vid bussarnas bakdörrar och plexiglas vid föraren

För att skydda bussförarna från att smittas av Covid-19 tog förvaltningen föredömligt snabbt beslutet att spärra av framdörrarna och den främre delen av bussarna och istället låta resenärerna gå på genom övriga dörrar. Därmed har resenärerna fått svårt att göra rätt för sig och visera sin biljett. Enligt uppgift i Dagens Nyheter den 23 augusti ska SL/Trafikförvaltningen i våras ha undersökt möjligheten att flytta biljettläsarna från framdörr till mittendörr och kommit fram till att det skulle varit ett mycket omfattande arbete, och att man nu istället tittar på möjligheten att återgå till påstigning genom framdörrarna samtidigt som förarna skyddas från att utsättas för smittorisk. På vilket sätt förarna skulle skyddas preciseras inte, men någon form av plexiglasskiva verkar det vanliga inom andra verksamheter.

Vi i Vänsterpartiet har länge förespråkat öppen spärrlinje och ingång genom bussarnas alla dörrar. Ett system där resenärerna gör rätt för sig vid tillgängliga viseringsmaskiner. Med dessa på plats skulle resenärerna ha möjlighet och vara vana att göra rätt för sig även utan att passera föraren. Därför hade vi gärna sett att trafikförvaltningen nu påbörjat arbetet med att sätta upp nya biljettläsare vid bakdörrarna för att underlätta för resenärerna att visera sina biljetter under pandemin, samt att därefter möjliggöra för fortsatt påstigning genom bakdörrarna och slopat krav på att förarna ska kontrollera viseringen.

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

1. Vad skulle det kosta att installera biljettläsare vid bussarnas bakdörrar?
2. Vad skulle det kosta att sätta upp plexiglasskivor för att skydda bussförarna mot smittorisk?

Bilaga 21

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-08-25

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Skrivelse om att SL utarbetar rekommendation om munskydd i kollektivtrafiken

En hel del har hänt sedan Sverigedemokraterna i våras la fram förslag på att SL skulle rekommendera munskydd i kollektivtrafiken. Sedan dess har 130 länder i världen kommit med krav eller rekommendationer om munskydd i kollektivtrafiken och även ofta i samband med samma krav på allmänna platser där det inte går att hålla avstånd. I Europa är det endast Sverige och Belarus som inte har ett krav eller rekommendation kring detta. I Norden är vi enda land som inte har ett krav eller rekommendation att använda munskydd i kollektivtrafiken. Det är anmärkningsvärt.

Folkhälsomyndigheten har varit tveksam kring munskyddets effektivitet och har till och med sagt att de anser det vore farligt. Det framkommer däremot i Sveriges radions lördagsintervju (2020-08-22) med Johan Carlsson, generaldirektör på folkhälsomyndigheten, att denna farhåga har de inga vetenskapliga belägg för. Tvärtom erkänner han att munskydd är effektiva. Det framkommer också att anledningen till att de inte vill rekommendera munskydd i kollektivtrafiken är för att sätta press på kollektivtrafikmyndigheterna samt operatörerna att de ska bygga bort trängseln istället. Även om munskydd skulle kunna hjälpa med att hålla nere smittspridningen. Det är inte kostnadseffektivt att i detta skede bygga bort den trängsel som finns. Det är snudd på omöjligt för Region Stockholm.

FHM har däremot aldrig sagt att folk inte ska använda munskydd. Tvärtom har de sagt att det är ok att använda dem och att de kan vara bra att göra så där det inte går att hålla avstånd. Ovanpå detta har både WHO och ECDC släppt rekommendationer kring munskydd i kollektivtrafiken samt där de inte går att hålla avstånd.

Sverigedemokraterna anser därför att det inte finns några hinder att rekomendera eller till och med som i Danmark och många andra europeiska länder kräva munskydd i kollektivtrafiken. Det går inte att hålla avstånd i kollektivtrafiken trots de insatser som har gjorts. Speciellt i rusningstrafik. Rekommendationerna att hålla avstånd och inte resa med kollektivtrafik om det inte måste ska fortsätta. Men det behöver kompletteras med krav eller rekommendation om För att få störst effekt av munskydden för att minska smittspridning anser vi att den danska modellen kan vara värd att se över och implementera i Region Stockholm.

SKRIVELSE
2020-08-25

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Sverigedemokraterna föreslår trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnd ges i uppdrag att utarbeta rekommendation om munskydd i kollektivtrafiken baserad på nyligen släppta rapporter och rekommendationer från WHO och ECDC.

Msciwoj Swigon (SD)

Roland Johansson (SD)