Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 1/2020
2020-01-28

§§ 1-14

Kl. 14:30 – 15:05

Trafiknämndens sammanträde den 28 januari 2020

Datum för justering: den 28 januari 2020 vad gäller paragraf 6, 7 och 8.
Den 2020-02-11 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 28 januari 2020 vad gäller paragraf 6, 7 och 8.
Den 2020-02-11 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)	
Elof Hansjons (S)	
Anna Sehlin (V)	
Maria Mustonen (V)	
Mschiwoj Swigon (SD)	

Närvarande ersättare

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

Ej närvarande ersättare

Susanne Sjöblom (M)
Lars Johansson (L)
Antonella Pirrone (KD)
Ellinor Rindevall (S)
Marta Aguirre (V)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2020
2020-01-28

Närvarande politiska tjänstemän	***Närvarande tjänstemän***	***Närvarande fackliga representanter***
Claes Wersäll (M)	Sara Catoni	Monir Ainholm (Saco)
Joakim Liljeberg (M)	Niklas Bergman	Anders Lundgren (Vision)
Emil Johansson (M)	Björn Holmberg	
Harald Eiken (M)	Karoline Sandar	
Aida Hafezi Yashi (C)	Daniel Angermann	
Joel Furvik (L)	Martin Jägerbert	
Carl Häggkvist (KD)	Jens Plambeck	
Sarah Aziz (MP)	Catarina Strömsten-Falkenmark	
Linda Nygren (S)		
Andreas Birgersson (SD)		

Sekreterare

Karoline Sandar

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2020
2020-01-28

§ 1

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt följande.

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

§ 2

Val av justerare av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

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

§ 3

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till onsdagen den 4 februari 2020.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2020
2020-01-28

§ 4

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:

- Nöjd kund och punktlighet (tunnelbana, pendeltåg, lokalbanor, buss, pendelbåt och skärgårdstrafik).
- Information om några av FUT:s projekt (tunnelbana till Barkarby, Arenastaden, Nacka och Söderort samt Fridhemsplan – Älvsjö).

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2020
2020-01-28

§ 5

Beslut om inledande av upphandling av installation och underhåll av IT-utrustning och fordon
(TN 2019-0488)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 15 januari 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDEN

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

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.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att inleda upphandling av installation och underhåll av IT-utrustning i fordon, inklusive att fastställa upphandlingsdokument, att fatt beslut om tilldelning samt att teckna upphandlingskontrakt.

RESERVATION

V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte återremittera ärendet i enlighet med egna förslag till beslut. V-ledamöterna reserverade sig även mot beslutet att inte bifalla deras eget förslag till beslut.

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2020
2020-01-28

§ 6

Yttrande över remiss angående översiktsplan för Trosa kommun 2020
(TN 2019-1381)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden avger yttrande i enlighet med förvaltningens förslag.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2020
2020-01-28

§ 7

Remiss Samrådshandling Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030
(TN 2019-1382)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 16 december 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden avger yttrande i enlighet med förvaltningens förslag.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2020
2020-01-28

§ 8

Yttrande över regionrevisorernas Delrapport 2019 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2019-1194, FUT 2019-0994)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 18 december 2019 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och FUT.

YRKANDEN

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 5).
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 följande.

1. Nämnden avger för egen del och på AB Storstockholms Lokaltrafiks vägnar yttrande i enlighet med bilagt förslag.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltar inte i beslutet.

EXPEDIERAS TILL

Regionrevisorerna

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2020
2020-01-28

§ 9

Svar på skrivelse från (S) angående resandeanalys vid höjt pris
(TN 2019-1211)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 december 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2020
2020-01-28

§ 10

Information om Kollektivtrafikplan 2050, delrapport 1: Nuläge, utveckling och trender
(TN 2014-0777)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 10 december 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 8).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2020
2020-01-28

§ 11

Inkommande post till nämnden
(TN 2020-0001)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2019-12-01 – 2020-01-15.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 12

Anmälan av delegationsbeslut TF
(TN 2020-0001)

I ärendet förelåg anmälan av beslut fattade under tiden 2019-11-06 – 2019-12-18.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 13

Övriga frågor

Skrivelse från S – Angående pilotprojekt med påstigning vid alla dörrar på bussar (bilaga 9)

Skrivelse från V – Angående kostnader för biljettkontroll (bilaga 10)

Skrivelse från V – Angående tågvärdar på Saltsjöbanan (bilaga 11)

Trafiknämnden beslöt att överlämna skrivelserna till trafikförvaltningen för beredning.

Ordföranden informerade om att förslag till extra insatt sammanträde för trafiknämnden den 21 april 2020 (kl. 15:30 hos trafikförvaltningen) kommer att behandlas vid nämndens sammanträde den 18 februari 2020.

§ 14

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till den 18 februari 2020 kl. 14.30, att äga rum i trafikförvaltningens lokaler på Lindhagensgatan 100.

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

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-01-28

TN 2019-0488

Trafiknämnden
Ärende 5

Vänsterpartiet

Beslut om inledande av upphandling av installation och underhåll av IT-utrustning i fordon

Vi tackar för underlaget för beslut om att inleda upphandling av installation och underhåll av IT-utrustning i fordon, och det är naturligtvis viktigt att verksamheten kan fortsätta efter innevarande avtal går ut. Det är dock ingen nyhet att vi i Vänsterpartiet länge har drivit frågan om att bedriva verksamhet i egen regi, för bättre kontinuitet och kvalité, för resenärernas och de anställdas skull. Vi har förespråkat utredningar om vad som är mest effektivt, upphandlad trafik eller i egen regi, och också velat ta tillbaka delar av verksamheten i egen regi för att ha jämförelseobjekt.

När nu installation och underhåll av IT-utrustning ska ut på upphandling har den blågröna majoriteten återigen underlåtit att undersöka möjligheten att driva verksamheten i egen regi. I ärendet lyfts det fram att konkurrensen på marknaden är något begränsad, vilket då ses som en risk för upphandlingen och får tokas som att man är oroade för att det ska inkomma för få och dyra anbud. För att öka konkurrensen och göra affären mer attraktiv avses tillämpas en längre förberedelseperiod för upplärning av upphandlad leverantör. Vi ser i den situationen ytterligare argument för att driva installation och underhåll av IT-utrustning i fordon i egen regi. På så sätt skulle man kunna bygga upp och bibehålla kompetensen framöver utan att ständigt behöva starta om på nytt i samband med nya upphandlingar.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att förbereda organisationen för att överta installation och underhåll av IT-utrustning i fordon i egen regi när nuvarande avtal löper ut 2021-01-31.

I det fall ovanstående förslag till beslut faller föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att inleda upphandling av installation och underhåll av IT-utrustning i fordon, inklusive att fastställa upphandlingsdokument

att förvaltningschefen återkommer till nämnden för beslut om tilldelning av kontrakt

Bilaga 2

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-01-28 TN 2019-0488

Socialdemokraterna

Trafiknämnden
Ärende 5

Angående beslut om inledande av upphandling av installation och underhåll av IT-utrustning och fordon

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.

Därutöver är vi kritiska till den trend där personalens representanter inte involveras i tillräckligt stor utsträckning i processen, därmed går värdefulla insikter och kompetens förlorad. Som ett exempel kan tas den kommunikationsutrustning som började implementeras i bussarna i och med den nya handsfree-lagsstiftningen. Där upplever chaufförerna att den nya lösningen med en fastmonterad mikrofon över axeln och en knapp som måste hållas in med ena handen är mycket mer trafikfarlig att använda än den tidigare lösningen och dessutom försvårar kommunikationen då mikrofonen är för långt ifrån munnen.

Sammanfattningsvis vill vi socialdemokrater att beslut om att fastslå upphandlingsdokumentationen och tilldelningsbeslutet samt att berörda personalgruppers representanter och skyddsombud inkluderas i framtagande av kravspecifikation.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

att ge förvaltningschefen i uppdrag att ta fram upphandlingsdokumentation, samt återkomma till trafiknämnden för fastställande av dokumentationen samt i nästa steg tilldelningsbeslutet.

att berörda personalgruppers representanter och skyddsombud inkluderas i framtagande av kravspecifikation på utrustningens utformning för att säkerställa funktionaliteten för personalen.

Bilaga 3

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-01-28

TN 2019-1381

Trafiknämnden
6

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande avseende remiss angående översiktsplan för Trosa kommun 2020

Sverigedemokraterna Region Stockholm anser det olyckligt att Trafikförvaltningen väljer att inte yttra sig angående översiktsplan för Trosa kommun 2020. De själva är angelägna om att ha goda förbindelser och kollektivtrafik mot Region Stockholm. Det är en kommun som kommer få stor påverkan efter att Ostlänken står färdig då dagligpendling mot Norrköping-Linköping blir ett realistiskt alternativ. Det borde ligga i Region Stockholms och Trafikförvaltningens intresse att se till att den pendlingstrafik som finns mellan Trosa kommun och Region Stockholm är synkroniserad och effektiv oavsett om det är SL trafik eller ej. Regionen har ett regionalt utvecklingsansvar och att inte yttra sig angående angränsande regioners och kommuners översiktsplaner som inkluderar kollektivtrafik till regionen känns minst sagt ansvarslöst.

Pendlingen till och från Trosa kommun är något som endast kommer att öka när Ostlänken tas i drift. Mer än hälften av kommunens förvärvsarbetande befolkning pendlar till arbetsplatser utanför kommunens gränser enligt kommunens egna underlag. Att se till att pendlingsmöjligheterna ökar ligger inte enbart i deras intresse utan även för vår egen region. Ostlänken kommer att förkorta restider och möjliggöra betydligt tätare tågtrafik än idag. Ostlänken kommer att vara en viktig del i områdets (som inkluderat till exempel Södertälje kommun) möjligheter till att öka resandet med kollektiva färdmedel.

Redan nu finns det pendlingsbussar som Trosabussen mellan Trosa och Liljeholmen som knyter ihop Region Stockholm med Trosa kommun. Den har gjort det möjligt för elever från kommunen att söka sig till Stockholm för studier. Det finns även andra direktlinjer till viktiga målpunkter som Södertälje. Förvaltningen bör i sitt remissvar se vikten i att yttra sig för Regionens och Trosa kommuns gemensamma intresse.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-01-28

TN 2019-1382

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 7

Remiss angående regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030

Det var mycket intressant att få ta del av Uppsala Läns förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram och Vänsterpartiet delar i stort trafikförvaltningens förslag till yttrande. Vi vill dock särskilt lyfta vikten av att prioritera utbyggnaden av fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholms län, och att följa upp det med beslut om förbättrade nodpunkter, särskilt Uppsala C och Märsta.

Planen framhåller att en ”utökad kapacitet i Stråket Uppsala – Arlanda – Stockholm är att betrakta som den högst prioriterade frågan för kollektivtrafiken i förhållande till att kunna uppnå den regionala visionen och målen.” I relation till det vill vi framhålla det önskvärda i att lösa ut A-train från OPS-avtalet för att möjliggöra en utökad kapacitet till rimliga priser och slippa stationsavgiften för av- och påstigning vid Arlanda. En effektivare och billigare trafik.

Bilaga 5

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2020-01-28 TN 2019-1197

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 8

Angående yttrande över regionrevisorernas delrapport 2019

Regionrevisorernas granskning av Trafiknämnden är en viktig översyn av hur verksamheten fungerar och hur förvaltningen och nämnden arbetar. Det görs mycket bra arbete men det finns förbättringsområden som revisionens delrapport lyfter fram. Revisonens granskning kan och bör användas som ett verktyg för att identifiera och arbeta med dessa områden för att kollektivtrafiken i Stockholmsregionen ska förbättras. Kollektivtrafiken står inför stora utmaningar med befolkningsökningen och de krav på investeringar och utbyggd trafik denna för med sig. Om dessa inte sköts på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt riskerar kostnaderna att fortsätta växa i en takt som på sikt äventyrar regionens ekonomi och går ut över resenärerna i form av neddragen trafik eller att nya trafikinvesteringar inte finns på plats när de behövs.

Vi socialdemokrater konstaterar även att revisorerna även denna gång kommer med allvarlig kritik på flera områden. Vi vill särskilt lyfta några delar som vi ser särskilt allvarligt på.

När det kommer till trafiknämndens investeringsverksamhet konstateras att den långsiktiga kontrollen och riskbedömningen är undermålig. För vissa program/planer saknas båderiskbedömningar i budgetunderlaget för 2020 och anledningarna bakom förändrade kostnader. Revisorerna bedömer att trafiknämnden behöver ställa större krav på underlag och uppföljning än vad som framgår av regionstyrelsens generella anvisningar då investeringsverksamheten är så pass omfattande. Detta är en synpunkt som socialdemokraterna helt delar. Ett typexempel på den dåliga kontrollen är fördyringarna av tunnelbanans utbyggnad vilket kommunicerades efter delårsbokslutet och därmed inte ingår i denna granskning men är något vi förväntar oss att revisorerna kommer att granska.

Revisonen framför allvarlig kritik mot arbetet med systemanalysen, det finns ingen koppling mellan i systemanalysen identifierade behov och den nu gällande investeringsplanen eller andra pågående utredningar. Att detta viktiga dokument inte kopplas samman med andra planer riskerar att urvattna det strategiska dokumentet.

Revisionen rekommenderade nämnden redan 2018 att säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad prioritering och löpande uppföljning. 2019 förelade Stockholms brandförsvar nämnden att skyndsamt installera avskiljande vägg- och dörrpartier, vars syfte är att förhindra och fördröja spridningen av brandgaser vid utrymning, på samtliga 51 undermarkstationer. Dessa åtgärder fanns inte med i systemanalysen för tunnelbanan vilken därmed inte har en helhetsbild av systemet och de åtgärder som krävs. Detta lär komma att handla om betydande belopp och här behövs en genomarbetat åtgärdsplan.

Slutligen bedömer revisionen fortfarande att arbetet med avtalsuppföljning behöver stärkas och det saknas fortfarande goda förutsättningar för den interna kontrollen av avtal då dessa inte förvaras på ett samlat sätt. I princip hela trafiknämndens verksamhet bedrivs via trafikavtal och det är anmärkningsvärt att detta arbete fortfarande inte är slutfört. Även de allra bäst kravställda upphandlingar riskerar att misslyckas om inte uppföljningen fungerar.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att ge förvaltningschefen i uppdrag 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 löpnade effektiviseringar ger.

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

att ge förvaltningschefen i uppdrag att snarast återkomma till nämnden med en handlingsplan för att säkerställa fullgott brandskydd i hela kollektivtrafiken, med särskilt fokus på att åtgärda bristerna inom tunnelbanesystemet.

Bilaga 6

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-01-28

TN 2019-1197

Trafiknämnden
Ärende 8

Vänsterpartiet

Yttrande avseende regionrevisorernas delrapport 2019

Vi i Vänsterpartiet tackar landstingsrevisorerna för deras insiktsfulla delrapport för 2019. Vi delar deras kritik 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 det fortfarande inte finns någon översyn över vad ny- och ersättningsinvesteringar kommer att kosta. I det sammanhanget är systemanalysen för tunnelbanan mycket central och vi delar revisorernas slutsats att den påbörjade systemanalysen inte är slutförd. För att skapa kontroll över kommande investeringsvolymer i tunnelbanan är det angeläget att ytterligare precisera formerna för och tidsätta det fortsatta arbetet med systemanalysen och andra nära kopplade utredningar.

Likt revisionen ser vi allvarligt på att de länge efterfrågade nödvändiga åtgärderna för att stärka tunnelbanans brandskydd inte tas upp i systemanalysen för tunnelbanan samt att medel för åtgärder kopplat till rökavskiljande åtgärder i tunnelbanan inte funnits avsatta. Det är viktigt att nämnden skyndsamt säkerställer att medlen för arbetets genomförande finns.

Bilaga 7

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-01-28

TN 2019-1211

Trafiknämnden
Ärende 9

Vänsterpartiet

Svar på skrivelse från (S) angående resandeanalys vid höjt pris

Förvaltningen framhåller i sitt svar på socialdemokraternas skrivelse att de utifrån sina löpande analyser inte kan dra slutsatsen att tidigare ”prisjusteringar” har haft en negativ effekt på resandet under en längre period, samt att den nu genomförda ”justeringen” inte beräknas ha några negativa effekter på vare sig resandet eller intäkter på längre sikt. Vi i Vänsterpartiet är övertygad om prishöjningar motverkar den sociala hållbarheten och jämlikheten. För dem med svagast ekonomi är prishöjningarna kännbara vilket kan begränsa resandet och därmed möjligheten till umgänge och fritidsaktiviteter, samt tillgången på utbildnings- och arbetstillfällen och regionens utbud av offentlig och kommersiell service. Och möjligheten att få ta del av skärgården påverkades negativt med årets höjning av taxan inom Waxholmsbolagets trafik med 17,7 procent. Prishöjningarna motverkar dessutom ambitionen att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna, som idag inte alls utvecklas som önskat. En fördjupad analys av hur prishöjningarna slår mot olika grupper i samhället vore välkommet, liksom en analys av hur prissättningen skulle kunna användas för att öka kollektivtrafikandelen.

I Regionalt trafikförsörjningsprogram Uppsala län, som nu är ute på remiss, slås det fast att:

> *”Prissättningen av kollektivtrafikresorna har betydelse för ett jämlikt kollektivtrafiksystem. Genom att möjliggöra för fler att aktivt delta i samhället bidrar de kollektiva resmöjligheterna till att jämna ut skillnader mellan socioekonomiska grupper, liksom till att stärka integrationen i samhället.”* (s.19)

För att skapa en tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik har vi i vårt budgetförslag för 2020 finansierade förslag om att sänka taxenivån till den som gällde år 2018, samt att SL-taxan fullt ut ska gälla även i WÅAB:s trafik. Vidare har vi finansierade förslag att barn och unga upp till 18 år får åka avgiftsfritt, samt att pensionärer får åka avgiftsfritt alla tider förutom i högtrafik. Det är en politik som bidrar till en mer socialt och ekologiskt hållbar region.

Bilaga 8

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-01-28

TN 2014-0777

Trafiknämnden
Ärende 10

Vänsterpartiet

Information om Kollektivtrafikplan 2050 – Delrapport 1: Nuläge, utveckling och trender

Vi tackar för informationen om Kollektivtrafikplan 2050 – Delrapport 1: Nuläge, utveckling och trender. Vi instämmer i mycket av det som förs fram och finner det djupt problematiskt att, som konstateras, att vi inte når måluppfyllelsen om 5 procentenheters ökning av kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Det måste således till ett mycket mer offensivt arbete för att vi ska nå målet, som i sig är väl lågt satt. Därför förutsätter vi att det fortsatta arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 utgår från målen för att identifiera tillräckliga åtgärder vi måste vidta.

Trafikförvaltningens "Omvärld i förändring 2019. Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen" lyfter fram trenden att befolkningen är öppen för en mer hållbar livsstil och ställer krav på beslut som möjliggör en tillvaro som vare sig bryter de planetära gränserna eller det sociala fundamentet i Kate Raworths "Doughnut-modell". Planerna som trafikförvaltningen tar fram måste vara tillräckligt skarpa för att leverera lösningar för att möjliggöra en Region i doughnut-modellens säkra och rättvisa utrymme.

Bilaga 9

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-01-28

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Skrivelse angående pilotprojekt med påstigning vid alla dörrar på bussar

I Sverige har vi en norm rörande busspåstigning att vi går på längst fram och stiger av i de bakre dörrarna. Innan Access-systemet infördes krävdes fortfarande stämpling av remsor eller visuell inspektion av månadskort av bussföraren. Nu behövs detta inte längre då passagerarna kan validera sig själva. Behovet av att passera föraren för biljettvalidering är därmed borta.

I den nära framtidens busstrafik där mobiler eller bankomat kan vara bärare av biljetter och det räcker med att bäraren befinner sig inom en meter från avläsaren för att läsa av biljetten kommer behovet av att ens passera invid en avläsare att minska.

Därtill kommer frågan om effektivisering av påstigningsprocessen och bussars framkomlighet, här finns förmodligen stora tidsvinster att göra. Därutöver handlar det om bussförarnas arbetssituation – i biljettvalideringen uppstår en stor andel av hotfulla situationer och att införa inpassering vid alla dörrpar skulle helt ta bort denna situation.

Det finns därmed all anledning att närmare undersöka frågan genom exempelvis ett pilotprojekt på någon eller några vältrafikerade linjer i Stockholms län. Farhågor såsom minskad biljettvalidering bör utredas ordentligt, inklusive möjliga åtgärder (såsom ökade kontroller vid behov) för att se hur man uppnår bästa nytta och effektivitet inom systemet.

Mot bakgrund av ovanstående vill Socialdemokraterna ställa följande frågor:

- Vad finns det för erfarenheter av påstigning på buss vid alla dörrar i andra län? Exempelvis rörande uppmätta tidsvinster, hotbilder mot chaufförerna och påverkan på andelen biljettvalideringar.
- Vilken linje skulle vara bäst att genomföra en pilotstudie på?
- Vilka fördelar och nackdelar ser förvaltningen med att genomföra ett pilotprojekt?

Bilaga 10

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-01-28

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående kostnader för biljettkontroll

Det hävdas i olika sammanhang att det behövs en kontrollapparat för öka betalningsviljan och säkra intäkterna. Frågan vi i Vänsterpartiet ställer oss är hur mycket pengar denna apparat kostar i relation till hur stor del av intäkterna den bidrar till att säkra. Vad kostar spärrar och spärrvakter? Vad kostar biljettkontroller? Vad kostar hela maskineriet för att validera och kontrollera biljetter? Vi skulle vilja få svar på vad kostnaderna var för det senaste år det går att få fram uppgifter om.

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

1. Vad kostar det årligen att upprätthålla spärrarna?
2. Vad kostar det att installera en ny spärrlinje av genomsnittlig utformning?
3. Vad är den årliga kostnaden för spärrvakter?
4. Vad kostar det årligen att upprätthålla valideringsenheterna?
5. Vad kostar det att installera en ny valideringsenhet?
6. Vad är den årliga kostnaden för biljettkontrollen?
7. Vad är den årliga kostnaden för de vakter som följer med biljettkontrollanterna?

Bilaga 11

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-01-28

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Tågvärdar på Saltsjöbanan

Tågoperatören Arriva tog i september 2018 bort tågvärdarna (tidigare konduktörer) på Saltsjöbanan sträckan Solsidan-Igelboda.

För att genomföra rationaliseringen fick Arriva till en ändring i trafiksäkerhetsinstruktioner för järnväg (TRI). Det kritiserades då såväl av arbetstagarorganisationen på Saltsjöbanan som av Vänsterpartiet.
Vi kritiserade då att säkerheten för trafikanterna skulle äventyras.

29 december i år skedde ett knivrån på minderåriga på sträckan Solsidan-Igelboda som skrevs om i Nacka Värmdö Posten. Det har också tidigare under hösten rapporterats om blottare på tågen.

Arbetstagarorganisationen kräver att sträckan på Saltsjöbanan återigen ska bemannas med tågvärdar. Svaret från Arriva och SL har varit att man väntar på övervakningskameror. Polisen i Nacka som också uttalat sig i ärendet menar att kameror kan vara viktiga för identifikationer men att de inte ger någon helhetslösning. Polisen understryker just betydelsen av trygghetsvärdar och tågvärdar på plats för att öka tryggheten.

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

1. Vad ämnar förvaltningen i dialog med operatören göra för att komma till rätta med trygg- och ordningsproblematiken på sträckan Igelboda – Solsidan på Saltsjöbanan?