Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL 2020-09-22

Nr 9/2020

§§ 126-151

Kl. 14:30 – 15:55

Trafiknämndens sammanträde den 22 september 2020

Datum för justering: den 22 september 2020 vad gäller paragraf 135, 136, 137, 139, 140 och 141.

Den 11/11-2020 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 23 september 2020 vad gäller paragraf 135, 136, 137, 139, 140 och 141.

Den 11/11-2020 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) §130-151	
Michaela Haga (C)	
Stefan Bergström (C)	
Sara Svanström (L) § 126-134	
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 § 126-129*
Susanne Sjöblom (M)
Josephine Lindström (M)
Märta Martin-Åkesson (C)
Lena Hallerby (L) – *tjänstgör § 135-151*
Lars Johansson (L)
Fredrik Wallén (KD)
Antonella Pirrone (KD)
Sverre Dahlstedt Eriksson (MP)
Solveig Holmgren (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Ellinor Rindevall (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD)

Ej närvarande ersättare

Christer Mattsson (M)
Ann-Marie Högberg (S)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

Närvarande politiska tjänstemän	***Närvarande tjänstemän***	***Närvarande fackliga representanter***
Claes Wersäll (M)	David Lagneholm	Amir Sokolokovic
Joakim Liljeberg (M)	Sara Catoni	
Harald Eiken (M)	Niklas Bergman	
Emil Johansson (M)	Björn Holmberg	
Robin Törnberg (L)	Karoline Sandar	
Linda Nygren (S)	Martin Jägerbert	
Carl Häggkvist (KD)	Viktoria Lundström	
Sarah Aziz (MP)	Daniel Angermann	
Tomas Ekman (V)	Catarina Strömsten-Falkenmark	
Andreas Birgersson (SD)	Fredrik Cavalli-Björkman	
	Karin Svingby	
	Jens Plambeck	

Sekreterare

Karoline Sandar

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

Innehållsförteckning

§ 126 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 127 Val av justerare av protokoll

§ 128 Fastställande av datum för justering av protokoll

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

§ 130 Svar på remiss om förslag till hållbarhetspolicy för Region Stockholm RS 2019-0857
(TN 2020-0426)

§ 131 Beslut om utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter
(SL 2017-0131)

§ 132 Rekommendation för andra parters försäljning av digitala biljetter
(SL 2016-0856)

§ 133 Plan för samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen
(TN 2020-0243)

§ 134 Beslut om att förlänga avtal UH2012 och UH2012B
(SL 2013-2036)

§ 135 Godkännande av ingående av tilläggsavtal avseende avhjälpande av utmattningssprickor på tunnelbanefordin C20
(TN 2020-0817)

§ 136 Delning av investeringsobjekt "Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana" samt genomförandebeslut avseende "Livstidsförlängning av gröna linjens trafikstyrningssystem"
(TN 2020-0553)

§ 137 Förnyat genomförandebeslut Program Roslagsbanans utbyggnad
(SL 2013-1512)

§ 138 Sammanträdesdatum för trafiknämnden år 2021
(TN 2020-0001)

§ 139 Delårsrapport per augusti 2020 TF och FUT
(TN 2020-0044, FUT 2019-1001)

§ 140 Beslut om förlängning av tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken med anledning av coronapandemin

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

(TN 2020-0407)

§ 141 Yttrande över regionledningskontorets promemoria Effektiv administration i Region Stockholm, RS 2020-0623
(TN 2020-1249, FUT 2020-1127)

§ 142 Svar på skrivelse från (V) angående bemanning i sjötrafiken
(TN 2020-0936)

§ 143 Svar på skrivelse från (S) angående kvalitetssäkring av upphandlingar
(TN 2020-0412)

§ 144 Svar på skrivelse från (V) angående bristande information till nämndens ledamöter
(TN 2020-0582)

§ 145 Svar på skrivelse från (S) angående information till nämnden
(TN 2020-0811)

§ 146 Svar på skrivelse från (SD) om extra sanering inom kollektivtrafiken i Region Stockholm
(TN 2020-0584)

§ 147 Information om kollektivtrafikplan 2050 Delrapport 2: Information om bristanalys och trafikkoncept, samt Delrapport 3: Analys av kvarstående behov
(TN 2014-0777)

§ 148 Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2020-0001, FUT 2020-0674)

§ 149 Inkommande post till nämnden
(TN 2020-0001)

§ 150 Övriga frågor

§ 151 Nästa sammanträde

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 126

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Tilläggsärendena ”Förlängning av tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafik med anledning av coronapandemin (TN 2020-0407)” samt ”Yttrande över regionledningskontorets promemoria Effektiv administration i Region Stockholm (TN 2020-1249, FUT 2020-1127)” behandlas under punkten ”Beslutsärenden”.

2. Inkomna skrivelser behandlas under punkten ”Övriga frågor”.

3. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

§ 127

Val av justerare av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

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

§ 128

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till onsdagen den 30 september 2020.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 129

Förvaltningschefsinformation TF och FUT
(TN 2020-0001)

David Lagneholm som påbörjade sin tjänst som förvaltningschef på TF (trafikförvaltningen) i augusti presenterar sig för nämnden. Ordföranden hälsar David välkommen.

David Lagneholm från TF och Niklas Bergman från FUT (förvaltning för utbyggd tunnelbana) informerade nämnden via varsin presentation. Bland annat informerades nämnden om:

- Information från TF:
  - Status med anledning av coronasituationen, enligt gällande restriktioner från Folkhälsomyndigheten och Smittskydd Stockholm.
  - Resandeutveckling, trafikläget och biljettintäkter.
  - Tre viktiga fokusområden för en ekonomisk hållbar kollektivtrafik framåt: 1. återtagande av intäkter, 2. fokus på kostnader och investeringsutgifter samt 3. uppdrag och aktiviteter.
- Information från FUT:
  - Arbetsformer med anledning av coronasituationen på FUT
  - Status av projekt (bl.a. tunnel Hagastaden, Londonviadukten)
  - Krav på arbetsrättsliga villkor i upphandlingar.
  - Sammanfattning nuläge FUT.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 130

Svar på remiss om förslag till hållbarhetspolicy för Region Stockholm RS 2019-0857
(TN 2020-0426)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 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) som V-ledamöterna anslöt sig till.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Föreliggande förslag till remissvar godkänns och översänds till regionledningskontoret.

RESERVATION

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

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 2).

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 131

Beslut om utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter
(SL 2017-0131)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 22 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till återremiss (bilaga 4).
3. V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till återremiss (bilaga 5).
4. SD-ledamoten yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 6).
5. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutat att avgöra ärendet idag. Därefter fann ordföranden att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningens förslag till beslut. Ordföranden fann även att SD-ledamotens förslag till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden godkänner förvaltningens förslag till utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter, enligt bilaga 1 till föreliggande tjänsteutlåtande.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet inte bifalla deras respektive förslag till återremiss. S-ledamöterna lämnar skriftlig reservation (bilaga 7).

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 132

Rekommendation för andra parters försäljning av digitala biljetter
(SL 2016-0856)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Förvaltningschefen ges i uppdrag att ta fram ett standardavtal för digital återförsäljning med omfattning enligt redovisade förutsättningar.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 133

Plan för samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen
(TN 2020-0243)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden godkänner förvaltningens förslag till plan för samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen, enligt bilaga 1 till föreliggande tjänsteutlåtande.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 134

Beslut om att förlänga avtal UH2012 och UH2012B
(SL 2013-2036)

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

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. SD-ledamoten yrkade bifall till sitt förslag till återremiss (bilaga 9).

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutat att avgöra ärendet idag. Därefter fann ordföranden att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att förlänga avtal UH2012 och UH2012B avseende drift och underhåll av infrastruktur i tunnelbana, lokalbanor och pendeltågsdepåer, på oförändrade villkor, för perioden den 7 januari 2022 – den 6 januari 2024, i enlighet med avtalens förlängningsklausul.

RESERVATION

SD-ledamöterna reserverade sig mot beslutet inte bifalla deras förslag till återremiss.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 135

Godkännande av ingående av tilläggsavtal avseende avhjälpande av utmattningssprickor på tunnelbanefordin C20
(TN 2020-0817)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 24 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik följande.

1. Trafiknämnden godkänner ingående av tilläggsavtal till befintligt uppdragsavtal avseende driften av tunnelbaneverksamheten enligt bilaga 1 till föreliggande tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltar inte i beslutet.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 136

Delning av investeringsobjekt "Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana" samt genomförandebeslut avseende "Livstidsförlängning av gröna linjens trafikstyrningssystem"
(TN 2020-0553)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 9 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Investeringsobjekt "Anpassning av trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana", med en total investeringsutgift om 1 000 miljoner kronor enligt 2021 års förslag till investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2022-2030, delas upp i två separata investeringsobjekt:

   (i) Anpassning av trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana

   med en total investeringsutgift om 588 miljoner kronor enligt förslag till 2021 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2022-2030

   samt

   (ii) Livstidsförlängning av gröna linjens trafikstyrningssystem

   med en total investeringsutgift om 412 miljoner kronor enligt förslag till 2021 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2022-2030.

2. Regionfullmäktige beslutar, inom ramen för 2020 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2021-2030, om genomförande avseende objekt "Livstidsförlängning av gröna linjens trafikstyrningssystem" till en total budget om 423 miljoner kronor inklusive index, varav 412 miljoner kronor avser investeringsutgift.

3. Regionstyrelsen och trafiknämnden uppdras att göra de tekniska justeringar i investeringsplanen för åren 2021 - 2030 samt i budget som föranleds av ovan.

Under förutsättning av fullmäktiges beslut enligt ovan beslöt trafiknämnden följande.

4. Förvaltningschefen ges i uppdrag att verkställa i ärendet föreslaget genomförandebeslut avseende livstidsförlängning av gröna linjens trafikstyrningssystem inklusive att upphandla och teckna erforderliga avtal.

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

5. Förvaltningschefen uppdras att återkomma till nämnden med förslag till planeringsbeslut avseende investeringsobjektet ”Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana”.

Trafiknämnden beslöt att omedelbart justera paragrafen.

UTTALANDE

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

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 137

Förnyat genomförandebeslut Program Roslagsbanans utbyggnad
(SL 2013-1512)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Fullmäktige utökar den ekonomiska ramen för program Roslagsbanans utbyggnad till en total ram (investering och drift) om 10 530 mnkr inklusive index, varav 1 709 mnkr är finansierat via investeringsbidrag. Total investeringsutgift uppgår till 10 450 mnkr och driftkostnad till 80 mnkr.

2. Investeringsutgiften i investeringsplan 2021 för program Roslagsbanans utbyggnad justeras från 10 379 mnkr till 10 450 mnkr på grund av Covid-19-pandemin inom nämndens totala investeringsutrymme.

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

3. Förvaltningschefen ges i uppdrag, med rätt att besluta om vidaredelegering, att inom ramen för ovan angiven total budget förvalta kontrakt samt att teckna erforderliga övriga avtal.

Trafiknämnden beslöt att omedelbart justera paragrafen.

UTTALANDE

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

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 14).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 138

Sammanträdesdatum för trafiknämnden år 2021
(TN 2020-0001)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 1 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande tider för sina sammanträden år 2021.

Tisdag den 26 januari, kl. 14:30
Tisdag den 16 februari, kl. 14:30
Tisdag den 9 mars, kl. 14:30
Tisdag den 18 maj, kl. 14:30
Tisdag den 15 juni, kl. 14:30
Tisdag den 24 augusti, kl. 14:30
Tisdag den 28 september, kl. 14:30
Tisdag den 19 oktober, kl. 14:30
Tisdag den 30 november, kl. 14:30

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret, FUT

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 139

Delårsrapport per augusti 2020 TF och FUT
(TN 2020-0044, FUT 2019-1001)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2020 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Trafiknämnden godkänner delårsrapport per augusti 2020 för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna.

2. Trafiknämnden godkänner justering av genomförandet av uppdrag och aktiviteter i enlighet med statusrapport i bilagorna A1 och A2.

3. Trafiknämnden efterfrågar anvisningar för hur konsekvenser av coronapandemin avseende de förhållanden som framhålls i tertialrapporten rörande trafikförvaltningens bristande måluppfyllelse 2020 ska hanteras.

4. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

DELTAR INTE

S- och V-ledamöterna deltar inte i beslutet.

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 15).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 140

Beslut om förlängning av tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken med anledning av coronapandemin
(TN 2020-0407)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 11 september 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt, med stöd av nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, följande.

1. Tidigare ingångna interimistiska tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken, vad avser uppdragsavtal E19, E19B, E20, E21, E22, E23, E27, E28, E31 och E32 (TN 2020-04-07) förlängs, en eller flera gånger, som längst till och med den 31 mars 2021.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 16).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 141

Yttrande över regionledningskontorets promemoria Effektiv administration i Region Stockholm, RS 2020-0623
(TN 2020-1249, FUT 2020-1127)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 september 2020 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 18).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle avslås.

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 avslagits.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Trafiknämnden avger yttrandet i enlighet med bilagt förslag.

2. Yttrandet överlämnas till regionledningskontoret.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

UTTALANDE

Koalitionen (M, C, L, KD, MP) lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 17).

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 19).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 142

Svar på skrivelse från (V) angående bemanning i sjötrafiken
(TN 2020-0936)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 20).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 143

Svar på skrivelse från (S) angående kvalitetssäkring av upphandlingar
(TN 2020-0412)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 24 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 21).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle avslås.

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 avslagits.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 144

Svar på skrivelse från (V) angående bristande information till nämndens ledamöter
(TN 2020-0582)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 145

Svar på skrivelse från (S) angående information till nämnden
(TN 2020-0811)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 22).
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. Skrivelsen anses besvarad.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 146

Svar på skrivelse från (SD) om extra sanering inom kollektivtrafiken i Region Stockholm
(TN 2020-0584)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. SD-ledamoten yrkade bifall till sitt förslag till beslut som framförts i förevarande skrivelse.

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

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

RESERVATION

SD-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla deras förslag till beslut som framförts i förevarande skrivelse.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 147

Information om kollektivtrafikplan 2050 Delrapport 2: Information om bristanalys och trafikkoncept, samt Delrapport 3: Analys av kvarstående behov
(TN 2014-0777)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 148

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2020-0001, FUT 2020-0674)

I ärendet förelåg anmälan av delegationsbeslut fattade av trafikförvaltningen under perioden 2020-07-31 – 2020-09-08.

I ärendet förelåg anmälan av delegationsbeslut fattade av förvaltningen för utbyggd tunnelbana under perioden 2019-09-27 – 2020-09-03.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 149

Inkommande post till nämnden
(TN 2020-0001)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2020-08-14 – 2020-09-10.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 9/2020
2020-09-22

§ 150

Övriga frågor

Skrivelse från S angående polisanmälan om inhyrd personal (bilaga 23)

Skrivelse från S angående C30 (bilaga 24)

Skrivelse från V angående de nya C30-vagnarna och SL:s föråldrade signalsystem (bilaga 25)

Skrivelse från V angående misstänkt människohandel bland inhyrda städarna på pendeltågsdepåer (bilaga 26)

Skrivelse från V angående tillgänglighetsanpassning av närtrafikbussarna (bilaga 27)

Trafiknämnden beslöt att överlämna skrivelserna till trafikförvaltningen för beredning.

§ 151

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till den

19 oktober 2020, kl. 14.30.

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-09-22

TN 2020-0426

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 5

Angående Svar på remiss om förslag till hållbarhetspolicy för Region Stockholm RS 2019-0857

Det finns flera bra delar i denna policy. Hållbarhetsarbetet är ett viktigt fokusområde och det krävs tydliga policys för att hela regionen ska verka åt samma håll. Vi socialdemokrater är därför oroade över att trafiknämndens yttrande i flera delar rekommenderar ändringar som gör policyn otydligare och vagare vilket riskerar att försvaga regionens hållbarhetsarbete. Detta får inte ske. Klimatet kan inte vänta.

Vi föreslår därför att dessa delar stryks ur remissyttrandet:

I yttrandet högst upp på sid fyra skriver förvaltningen att man vill ändra rubriken "*Region Stockholm ska främja en hållbar konsumtion och produktion av varor och tjänster*" till "*Region Stockholm ska främja hållbarhet genom hela leverantörskedjan*". Det här skulle vara högst olyckligt. Stockholmsregionen är främst en tjänsteproducerande region även om vi har flera viktiga exportföretag. Detta gör det än mer angeläget at även i Region Stockholms fall vara tydlig med att konsumtionen har en påverkan på klimatet. Vi har globala produktionsmönster och behöver ta ansvar till våra globala fotavtryck och påverkan på tredje land.

I tredje stycket på sid fyra beskrivs den tredje principen under rubrik två: "*Region Stockholms direkta och indirekta klimatpåverkan minskar*" Denna vill man ändra till "*begränsas*". Detta motsätter vi oss starkt då en begränsning fortfarande kan innebära att klimatpåverkan ökar så länge den begränsas jämfört med hur mycket den skulle ha kunnat öka.

Därutöver vill vi att följande stycke läggs till:

Eftersom många nuvarande policys på viktiga områden upphör i och med antagandet av denna, vill vi att denna policy tydligare berör de områden vars dokument upphör, exempelvis rättigheter för personer med funktionsnedsättning och nationella minoriteter.

Vi saknar även tydliga skrivningar kring HBTQ-rättigheter samt om jämställdhet. Vi önskar att detta skrivs ut tydligt i policyn.

Trafiknämnden föreslås besluta följande

att Föreliggande förslag till remissvar med ovan ändringar godkänns och översänds till regionledningskontoret.

Bilaga 2

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

TN 2020-0426

Trafiknämnden
Ärende 5

Vänsterpartiet

Svar på remiss om förslag till hållbarhetspolicy för Region Stockholm RS 2019-0857

Vänsterpartiet välkomnar ambitionen att ta fram en hållbarhetspolicy som utgör ramarna för den kommande hållbarhetsstrategin. Vi ser positivt på att hållbarhetspolicyn knyts tydligt till hållbarhetsmålen i RUFS 2050, Agenda 2030 och Parisavtalet. För trafiknämndens verksamhet är det också väldigt positivt att ambitionsnivån i den upphandlade verksamheten ska uppfylla samma hållbarhetskrav som verksamheter som drivs i egen regi.

Vi ser dock att policyn i remissversionen är alltför allmän och behöver utvecklas med mer konkret innehåll. Vi finner det också bekymmersamt att det väldigt tunna dokumentet kommer att ersätta en rad viktiga policydokument utan att dessa ämnesområden specificeras i hållbarhetspolicyn. Då löper man risk att dessa områden kommer att förbli utan styrdokument.

Vi finner det positivt att den ekologiska hållbarheten har fått stor fokus i hållbarhetspolicyn och både regionens klimatarbete och verksamhetens effekter på biologisk mångfald är med i dokumentet. Vi ser dock en målkonflikt mellan den ekologiska hållbarheten och en långsiktig ekonomisk tillväxt som också är en målsättning i policyn. Vi saknar även konkreta, mätbara målsättningar för de verksamheter som regionen driver, upphandlar och påverkar genom regionplanering och annan samverkan.

Vi vill se mer utvecklade skrivningar om den sociala hållbarheten i hållbarhetspolicyn. Till exempel är arbetsrättsliga och arbetsmiljöfrågorna centrala i trafiknämndens upphandlade verksamhet, och vi vill se starkare skrivningar om detta så att hela leverantörskedjor inkluderas i policyn. För Vänsterpartiet är den sociala hållbarheten mycket mer än frihet från diskriminering och respekt för de mänskliga rättigheterna – för att uppnå ett socialt hållbart samhälle behöver vi arbeta med den strukturella ojämlikheten i alla dess former och aktivt lyfta grupper som på olika sätt har det sämre ställt i samhället. Detta behöver även genomsyra regionens hållbarhetspolicy.

Bilaga 3

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

RS 2019-0857

Trafiknämnden
5

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Remiss över hållbarhetspolicy för Region Stockholm

Sverigedemokraterna tycker att det är bra att mindre policy- och styrdokument samordnas i en mer omfattande hållbarhetspolicy. Denna hållbarhetspolicy ska resultera i en hållbarhetsstrategi och vi anser i det stora hela att det finns ett bra innehåll. Särskilt positivt är det helhetsperspektiv på hållbarhet som lyfts fram och genomsyras av sociala, miljömässiga samt ekonomiska aspekter. Det finns dock vissa delar vi vill anmärka på avseende förtydliganden och förslag på förändringar.

Under rubriken *Region Stockholm ska främja en hållbar konsumtion och produktion av varor och tjänster* vill vi gärna se ett tillägg i följande andemening – *Ovärdig djurhållning och ett osunt och utbrett användande av antibiotika motverkas i leveranskedjor för varor och tjänster.*

I hållbarhetspolicyn finns det tre begreppstermer som behöver förtydligas i konkret betydelse. Dels är det av intresse att policyn klargör vilka effekter av klimatförändringar som påverkar Region Stockholms verksamhet under rubriken *Region Stockholm ska vara en organisation att lita på.* Dels vill vi att de strukturella hinder som nämns under rubriken *Region Stockholm ska bidra till att utveckla hållbara städer, landsbygds- och skärgårdsområden* får ett förtydligande i vad som menas. Dels under samma rubrik är det av intresse att definiera "i största möjliga utsträckning" i punkten – *Service, tjänster och lokaler är säkra och utformade så att de kan användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning.*

En aspekt som vi saknar i hållbarhetspolicyn är ett övergripande ansvarstagandeperspektiv om att förändringar bör ske i lagom takt med hänsyn till just hållbarheten i samhället baserat på miljömässiga, ekonomiska och sociala förutsättningar. Att i nuläget exkludera den fossilfria och stabila energin från kärnkraften är ineffektiv och därmed orimlig. Region Stockholm behöver en trygg och stabil energiförsörjning som kan producera säker el året om, oavsett väderförhållanden.

Bilaga 4

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-09-22

SL 2017-0131

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 6

Angående Utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter

Socialdemokraterna vill börja med att säga att det finns många bra delar med denna strategi. Kompletterande intäkter och aktiv fastighetsförvaltning är ett område där SL-trafiken kan bli mycket bättre. Andra länders kollektivtrafiksystem tjänar mångdubbelt mer pengar på detta område jämfört med vad vi gör.

Möjligheten att komplettera stationsmiljöerna med fler servicefunktioner såsom paketutlämning och utveckla kioskverksamheten är bra. Det skapar mervärde för resenärerna och garanterar också närvaro av ytterligare människor vilket kan skapa en ökad trygghetskänsla. Det är bra att investera i detta område då vi snabbt tjänar in dessa pengar igen. Detta får dock inte innebära att vi riskerar att skapa ökad trängsel på perronger och därmed minskar attraktiviteten.

Det finns dock ett flertal orosmoln för oss socialdemokrater.

Reklamytorna får inte påverka resenärernas tillgång till information. Tydlighet i informationsflödet är A och O. Vi motsätter oss fortfarande försäljning av stationsnamn – även om denna ide verkar ha begravts för närvarande. Vi vill se stark restriktivitet i så kallad ”station takeover” då det riskerar att information och tydlighet i kollektivtrafikmiljöer påverkas negativt. Man brukar säga att Stockholms tunnelbana är världens längsta konstutställning. Därför delar vi helt förvaltningens bedömning om vikten av att detta inte förfelas då konsten skapar stort mervärde för resenärerna.

Vi ser att det krävs betydligt bättre underlag, riskanalyser och diskussion med medarbetarna innan vi kan verkställa att flytta ut stationsvärden från spärrkiosken till en utgångspunkt på golvet i biljetthallen. Vi förstår tanken att detta kan skapa ökad trygghetskänsla för resenärerna. Det finns dock flera säkerhetsaspekter i detta. I spärrkiosken har stationsvärden tillgång till flera system såsom varningssignaler då rulltrapporna nödstoppas etc. Stationsvärdarna har i första hand ett säkerhets-, informations- och serviceansvar. Vi ser att det kan finnas möjligheter att i vissa fall flytta ut viss personal för att skapa mervärde. Exempelvis på T-centralen finns informationsstationer utanför spärrkiosken. Däremot är det inte säkert att detta är önskvärt eller genomförbart på fler stationer. Det framgår också i strategin att diskussion behöver föras med arbetstagarorganisationerna. Innan detta är gjort, tillsammans med riskanalyser som beskriver för och nackdelar för personalen och resenärerna samt hur detta ska kunna implementeras går det inte att veta ifall denna åtgärd ens medför det mervärde av service och intäkter i relation till kostnader som denna strategi ska åstadkomma.

Det finns även en otydlighet i ärendet och en oklarhet i vad det är för mandat som det här beslutet medför. Vissa delar av strategin, såsom kartläggningen av var man kan utföra kompletterande byggnation för att möjliggöra kioskförsäljning eller andra serviceåtgärder samt reklam är betydligt mer förberedda än andra delar av strategin. Samtidigt medför förslaget till beslut ett mandat för att genomföra även de delarna av strategin som inte blivit tydligt belysta.

Trafiknämnden föreslås besluta följande:

att ärendet återremitteras för att förtydliga strategin, samt dela upp den i de delar som kan implementeras omedelbart för att möjliggöra att det arbetet vidtar snabbt. Samt,

att genomföra riskanalyser som inkluderar arbetstagarrepresentanter om spärrpersonalens eventuellt ändrade arbetsuppgifter och återrapportera det till nämnden. Denna återrapportering kan inkludera begränsning i införandet av nya arbetsuppgifter till vissa stationer och tidsintervall.

Bilaga 5

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-09-22

SL 2017-0131

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 6

Utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter

Vänsterpartiet välkomnar att förvaltningen vill göra kollektivtrafiken mer välkomnande och ge mer service åt våra resenärer. Vi ställer oss dock stark kritiska till sättet som detta ska göras.

I likhet med tidigare beslut motsätter vi oss i Vänsterpartiet att skapa ytterligare ytor för reklam och därmed den ökade kommersialiseringen av det offentliga rummet, som SL:s anläggningar utgör en del av. Detta är särskilt viktigt för personer med normbrytande funktionalitet, äldre och yngre som kan ha extra svårt att skilja på information från SL och reklam.

När vetenskapen på ett tydligt sätt visar att vår konsumtion överstiger vad som är ekologiskt hållbart vill vi att regionen tar sitt ansvar och snarare minskar mängden reklam än verkar för en ökning. Istället för mer reklam i kollektivtrafiken vill vi att konsten ges ökat utrymme.

När det gäller förslaget att i små stationer uppnå en så kallad synergieffekt genom att flytta ut stationsvärden från spärrkiosken till en yta ute på golvet eller till och med ställa denne i en kommersiell kiosk, är vi mycket kritiska. Med bakgrund i den rapporten som Seko gav ut 2019 *"Med hälsan som insats"*, som visar alarmerande siffror om hot och våld inom spårtrafiken; vill vi ifrågasätta föreställningen att detta skulle inbringa mer pengar. Tvärtemot visar rapporten faran med ensamarbete, dubbelbemanning och vaktuppbackning är dyra lösningar för att flytta ut stationsvärdarna från spärrkioskerna dessa stationer. Säkerhetsperspektivet för personalen måste finnas med i utvecklandet av strategin.

Vi finner det djupt olyckligt att förslagen i strategin inte har tagits fram i dialog med de berörda personalgrupperna och deras fackliga representanter inte har förts. Förvaltningen kan inte överlåta det till operatören, utan måste själva föra den dialogen.

Det är bekymmersamt att förvaltningen, som huvudman, inte tar ansvaret för dessa beslut utan uppdrar åt operatören att implementera dessa utan att fackliga förhandlingar inklusive riskanalyser har genomförts. Politiken kan besluta i frågan men kan inte förvänta sig att den verkställs innan fackliga förhandlingar inklusive riskanalyser genomförts.

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-09-22

VÄNSTERPARTIET

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att ärendet återremitteras med beaktande av synpunkterna ovan med en bättre belysning av konsekvenser och risker med föreslagna strategi, där säkerhetsperspektivet för personal och resenärer lyfts fram och en redogörelse för dialogen med de fackliga organisationerna och dess resultat finns med.

Bilaga 6

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSSBESLUT
2020-09-22

SL 2017-0131

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Trafiknämnden
6

Utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter

Sverigedemokraterna Region Stockholm ser positivt till att Trafikförvaltningen tillsammans med SL nu tar fram en strategi på hur de kan öka servicen samtidigt som de säkrar ytterligare intäkter. Något som påtalats flertalet gånger av oss. Den föreslagna strategin ger en god bild av hur utvecklingen kan se ut och hur ytor bättre kan användas. Det finns däremot några punkter där vi anser att komplettering bör ske. Vi anser att det är av yttersta vikt att spärrarna behålls när ytorna utvecklas. Annars riskerar SL och Regionen att förlora intäkter genom att fler kommer planka. Vi anser inte heller att det är en god idé att flytta ut stationsvärdarna från spärrkiosken till en utgångspunkt på golvet i biljetthallen för sin tjänstgöring. Sen finns det en aspekt som verkar ha glömts bort, och det är de funktionshindrade som allt som ofta använder sig av kollektivtrafiken för att resa till olika destinationer. Här behöver det finnas en strategi för hur dessa ska kunna röra sig och förflytta sig i de nya miljöerna samt hur kompletterande service kan ges dem. Till exempel genom nya röststyrda biljettautomater.

Sverigedemokraterna föreslår Trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ger förvaltningschefen i uppdrag att specificera i strategin att spärrarna ska vara kvar och de stationer som inte har spärrar ska dessa tillsättas.
2. Trafiknämnden ger förvaltningschefen i uppdrag att ta bort förslaget i utvecklingsstrategin att stationsvärdarna ska få ändrade uppgifter.
3. Trafiknämnden ger förvaltningschefen i uppdrag att utveckla åtgärder för funktionshindrade i den framtiden som beskrivs i strategin.

Bilag 7

Region Stockholm

SKRIFTLIG RESERVATION
2020-09-22

SL 2017-0131

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 6

Skriftlig reservation från Socialdemokraterna angående Utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter

Socialdemokraterna står fast vid sitt återremissyrkande och reserverar oss därför mot beslutet. Att ett beslutsärende kompletteras muntligen under mötet, på för oss avgörande punkter, är inte i linje med ett ansvarsfullt beslutsfattande. Kompletteringar behöver ske skriftligt i god tid innan nämnden med förtydliganden kring vad som kompletterats. Att göra annorlunda omöjliggör inte bara för nämndsledamöterna att sätta sig in i ärendet ordentligt utan omöjliggör också transparensen gentemot väljarna som gett oss sitt förtroende.

Bilaga 8

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

TN 2020-0243

Trafiknämnden
8

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Plan för samverkan för att utveckla kollektivtrafiken i stockholmsregionen

Sverigedemokraterna ställer sig generellt positiva till ökad samverkan med olika institutioner och organisationer för att utveckla kollektivtrafiken i stockholmsregionen. Speciellt om detta leder till minskade konsultkostnader. Det som däremot är olyckligt är att det i dokumentet talas om målet att ”öka de eldrivna person- och varutransporterna”. Det bör inte fokuseras på en enskild energikälla då detta begränsar utvecklingen. Bättre skulle vara om fokus låg på ett generellt mål om att utveckla kollektivtrafiken i en riktning mot emissionsfria person- och varutransporter.

Bilaga 9

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2020-09-22

SL 2013–2036

Sverigedemokraterna Region Stockholm

Trafiknämnden
9

Beslut om att förlänga avtal UH2012 och UH2012B

Sverigedemokraterna Region Stockholm anser inte utifrån det givna underlaget att det finns anledning till en förlängning av avtal UH2012 och UH2012B. Visserligen är corona-krisen möjligtvis en försvårande faktor, men inget som utgör ett faktiskt hinder från att genomföra en ny upphandling. Dessvärre ser vi heller tillräckligt med underlag för att kunna bedöma om en förlängning skulle vara bra eller dåligt. Det finns ingen ordentlig utvärdering gjord där ställning kan tas kring om de upphandlade leverantörerna har gjort ett bra jobb eller ej baserat på avtalets kriterier. För att ta ställning till så mycket som 1 000 mnkr i ett förlängt avtal finns det all anledning till att kompletterande uppgifter tas fram innan Trafiknämnden fattar beslut i ärendet.

Sverigedemokraterna föreslår därför Trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att återremittera ärendet för att få kompletterande underlag samt en genomgående utvärdering.

Bilaga 10

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

TN 2013-2036

Trafiknämnden
Ärende 9

VÄNSTERPARTIET

Beslut om att förlänga avtal UH2012 och UH2012B

Beslutet om att förlänga UH2012 och UH2012B motiveras med att avtalet löper ut 2022-01-06. En upphandling påbörjades men avbröts under våren 2020 och de rådande avtalen behöver därmed nu förlängas.

Avtalen reglerar drift och underhåll av fast infrastruktur i tunnelbanan, lokalbanor och pendeltågsdepåer. Med fast infrastruktur avses primärt bana, el och signalanläggning.

Vi i Vänsterpartiet vill passa på att framhålla att med verksamhet i egen regi finns det en helt annan möjlighet att utöva övergripande ansvar och se till helheten. Däri ligger också att kompetensen för underhållet bör finnas hos Trafikförvaltningen. Vi ser att trafikförvaltningen bör struktureras om från att vara en beställarorganisation till att också vara utförare. Hur denna successiva omstrukturering ska gå till bör snarast utredas. Det hade varit ett gyllene tillfälle att ta över underhållet nu när avtalet går ut.

Bilaga 11

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

TN 2020-0553

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 11

Angående Delning av investeringsobjekt "Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana" samt genomförandebeslut avseende "Livstidsförlängning av gröna linjens trafikstyrningssystem"

Socialdemokraterna tycker att dessa beslut är oerhört viktiga. Socialdemokraterna har sen lång tid varit förespråkare för ett gemensamt signalsystem för alla linjers vilket också är trafiknämndens beslut. Detta arbete ser dock ut att ta lång tid och därmed är det än viktigare att nämnden får en tydlig redovisning av tidsplanen samt de livstidsförlängande åtgärder som krävs på nuvarande system till dess.

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 det brutna avtalet angående nytt signalsystem på röda linjen då genomförandet kantades av flertalet problem. Socialdemokraterna har sedan det avbrutna avtalet krävt en Haverikommission för att gå till botten med oförmågan att hantera upphandlingar av signalsystem. Det är nämligen inte det enda problemet med signalsystem som SL haft. Tvärbanans signalsystem blev två år försenat och Roslagsbanans signalsystem blev ungefär lika sent.

Signalsystemet är det som får tunnelbanan att fungera. Det finns flera problem med det system vi har, inte minst när den utbyggda tunnelbanan ska inlemmas. Ett välfungerande helhetssystem hade gjort att vårt system kunde producera mångfalt mer i det befintliga systemet.

Bilaga 12

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

TN 2020-0553

Trafiknämnden
Ärende 11

VÄNSTERPARTIET

Delning av investeringsobjekt ”Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana” och Livstidsförlängning av gröna linjens trafikstyrningssystem”

Vänsterpartiet stödjer arbetet med att livstidsförlänga och säkra användbarheten för tunnelbanans alla trafikstyrningssystem. Att dela upp investeringsobjekten i olika projekt riskerar dock att skapa förvirring och otydligheter för helhetsbilden av samtliga investeringsåtaganden i trafiknämnden och regionfullmäktige, men möjliggör som vi förstått det ett snabbare genomförande. Vi hade helst sett att investeringsobjekt inte förskjuts så att de blir tidskritiska, då behöver de inte heller delas upp i olika projekt för snabbare genomförande. Vi har också gång på gång efterfrågat en mer transparent och tydligare sammanställning av trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda inom kollektivtrafiken, med totala kostnader, tidsplan och prognos för kommande investeringar. Gärna över en tioårsperiod.

Vi förstår att det pågår ett arbete med ett nytt trafikstyrningssystem för hela tunnelbanan, inte som idag med flera olika och vi välkomnar det arbetet. Vi förstår även att det är nödvändigt att livstidsförlänga nuvarande trafikstyrningssystem för att säkerställa driften tills ett nytt trafikstyrningssystem är på plats. Dock är vi oroade över att arbetet med att byta ut och modernisera röda linjens trafikstyrningssystem inte ledde till det som utlovats och fick avbrytas då leverantören inte kunde leverera beställd produkt. Vi hoppas att lärdomarna från projekt röda linjen finns med i arbetet med livstidsförlängning på gröna linjen men också självklart i framtagandet av ett nytt framtida trafikstyrningssystem. Vi är också oroliga att det som plockades bort i projekt röda linjens modernisering inte tagits om hand och kommer att påverka arbetet med både livstidsförlängning av trafikstyrningssystem och arbetet med det nya trafikstyrningssystemet.

Bilaga 13

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

SL 2013-1512

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 12

Angående Förnyat genomförandebeslut Roslagsbanans utbyggnad SL 2013-1512

Roslagsbanans utbyggnad är ännu ett exempel på ett investeringsprojekt som blir dyrare. Detta ärende har sen 2016 drabbats av fördyringar på 485 mnkr. Revisorernas återkommande kritik på det här området tillsammans med det faktum att dessa fördyringar är mer regel än undantag ger oss återigen skäl att ifrågasätta den moderatstyrda majoritetens ekonomiska styrning. Även om vissa delar av dessa beror på yttre omständigheter är det, tillsammans med tidigare fördyringar där tunnelbanans utbyggnad får anses vara den mest graverande, tydliga tecken på en oförmåga hos styret att ha kontroll på ekonomin och skattebetalarnas pengar.

Roslagsbanan har även drabbats av 94 mnkr (23 mnkr drift och 71 mnkr) i fördyring kopplat till covid-19 vilket vi inte avser kritisera majoriteten för. Det är även värt att poängtera att man även lagt till de 300 mnkr i kommunal medfinansiering i budgeten även om dessa inte belastar Regionens kassa.

En halv miljard i fördyring måste få majoriteten att ställa sig frågan – hur hade det här kunnat undvikas? Skattebetalarnas pengar kan inte fortsätta hanteras på det här oansvariga sättet.

Bilaga 14

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

TN 2013-1512

Trafiknämnden
Ärende 12

VÄNSTERPARTIET

Förnyat genomförandebeslut Roslagsbanans utbyggnad

Vänsterpartiet ser med oro att många av trafiknämndens investeringsobjekt fördyras. Genom att gång på gång ta beslut om förnyat genomförandebeslut med fördyrningar blir trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda mycket stor och svår att överblicka. Vi efterlyser en mer transparent och tydligare sammanställning av trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda inom kollektivtrafiken, med totala kostnader, tidsplan och prognos för kommande investeringar. Gärna över en tioårsperiod.

Roslagsbanans utbyggnad har försenats i ca 2 år och kostnaderna har ökat markant. Vi ser med oro på skrivningar i tjänsteutlåtandet att ”Den totala utgiftsökningen har ackumulerats under en längre tid och riskreserven har antagits vara tillräcklig till dess insikten om ökningarnas samlade effekt växte fram under år 2019 och år 2020”. Att investeringsobjekt eller delar av dem överklagas hör till vanligheten och måste tas med i projektets tids- och kostnadskalkyl. Det går självklart att genom information och förebyggande arbete minska risken för överklaganden men inte eliminera dem. I detta fall överprövades upphandlingen av fordon och en järnvägsplan och en detaljplan överklagades.

Roslagsbanans utbyggnad är en del av förutsättningarna för Sverigeförhandlingens beslutade förlängning av Roslagsbanan till City i tunnel från Universitetet till T-centralen. Vänsterpartiet stödjer inte denna förlängning och ser inte rimligheten i att dra en smalspårig järnväg i tunnel till T-centralen. Om syftet är att knyta ihop Roslagsbanan bättre med övrig kollektivtrafik kan den i så fall dras till Odenplan där t-banans gröna linje och pendeltåg finns och i framtiden även tunnelbanans gula linje. Med en sådan lösning frigörs den attraktiva marken vid Östra station för bostadsbyggande men kostnaderna och utmaningarna med en tunnel från Universitet till T-centralen minskar.

Bilaga 15

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

TN 2020-0044,
FUT 2019-1001

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 14

Angående Delårsrapport per augusti 2020 TF och FUT

Delårsbokslutet visar pandemins effekter på trafiknämndens ekonomi. Men det finns flera problem med ekonomin som både vi socialdemokrater men även Regionens revisorer påpekat under flera år. Det är viktigt att dessa problem med investeringar som ständigt fördyras, långsiktig ekonomistyrning och problematisk kostnadsutveckling fortsatt arbetas med och att den moderatledda majoriteten inte skyller alla problem på pandemin.

Socialdemokraterna deltar inte i beslutet på att-sats två. Detta då de föreslagna aktiviteterna i bilagorna A1 och A2 kräver mer underlag och längre tid att sätta sig in i än vad som är möjligt på två och en halv arbetsdagar vilket blir fallet när delårsrapporten presenteras så sent. Vi ser med särskild oro på det faktum att arbetet med plattformsdörrar – ett pilotprojekt som redan tagit både lång tid och skalats ner från det ursprungliga förslaget först pausats på obestämd tid och nu inte kommer fullföljas.

Bilaga 16

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

TN 2020-0407

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 25

Förlängning av tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken med anledning av coronoapandemin

Under rådande omständigheter finner vi förslaget om en förlängning av tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken med anledning av coronapandemin motiverat. Vi finner att Coronapandemin och den kris som den orsakat med all tydlighet visar på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiken med upphandlad trafik. 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 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. I denna kris har avtalens olika ersättningsmodeller, till exempel VBP-modellen, skapat problem. Med ett uppsplittrat ansvar för trafiken, med många olika aktörer och avtalsområden blir det tungrott. Var är smidigheten och flexibiliteten?

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.

Det vi har hört från bussförarna är att de är mycket nöjda med beslutet att låta trafikanterna gå på genom bussarnas bakdörrar och att inte behöva visera. De upplever det som en kraftig förbättring av deras arbetsmiljö och hoppas att det blir bestående även efter krisen. Vi kan bara instämma, då vi i Vänsterpartiet länge har drivit frågan om möjligheten att gå på genom alla dörrar och att förarna inte ska behöva visera.

Bilaga 17

Region Stockholm

Moderaterna
Centerpartiet
Liberalerna
Kristdemokraterna
Miljöpartiet

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

Ärende 2
TN 2020-1249
FUT 2020-1127

TRAFIKNÄMNDEN
2020-09-22

Särskilt uttalande

Den blågröna koalitionen vill understryka vikten av att alla nämnder och bolag arbetar med åtgärder för att prioritera i sina uppgifter, effektivisera arbetssätt och därmed sänka de administrativa kostnaderna. Att minska administration och föra över frigjorda resurser till kärnverksamhet är ett tydligt ställningstagande och en viktig politisk prioritering av den styrande koalitionen.

Pandemin har inneburit förändrade arbetssätt som varit mer effektiva och mindre administrativt belastande för nämnder och bolag. Dessa erfarenheter måste tillvaratas inom alla delar av Region Stockholm, varför varje nämnd och styrelse ska analysera vilka lärdomar som kan dras och vilka förändringar av verksamheter och arbetssätt som kan genomföras.

Pandemin har också inneburit ett svårare ekonomiskt läge för regionen. Görs inte effektiviseringar riskerar nämnders och bolags huvuduppdrag bli lidande på grund av administration. Det redan pågående arbetet med att effektivisera administration, lokalanvändning och inköp måste därför nu förstärkas. Givet det ekonomiska läget och behovet av effektivisering behöver inriktningen vara att frigöra kapacitet för kärnverksamhet inom givna ekonomiska ramar, minska administration genom att ta bort dubbelarbete samt att öka kompetensen inom de stödjande processerna. Att införa ett mer modernt arbetssätt bör vara en del av effektiviseringarna.

Bilaga 18

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT

TN 2020-1249
FUT 2020-1127

Trafiknämnden
Ärende 26

VÄNSTERPARTIET

Yttrande över regionledningskontorets promemoria Effektiv administration i Region Stockholm, RS 2020-0623

Vi stöder flera av de idéer som förs fram i remissen för att skapa en effektiv administration. Det är till exempel bra med effektiva IT-stöd som kan frigöra arbetstid och minska kostnader för lokaler och utbildning. Corona-tiden har visat oss att många möten, men inte alla, lika väl kan genomföras digitalt. Det gäller också vissa, men inte alla, typer av utbildning.

Det är säkert också möjligt att förenkla ersättningsmodeller och standardisera, förenkla och digitalisera processer för planering och uppföljning. Vi stöder sådana reformer.

Men huvudproblemet för den växande administrationen berörs inte. Det handlar om att kollektivtrafiken i region Stockholm är helt upphandlad och trafikförvaltningen reducerats till en beställarorganisation och hälso- och sjukvårdens många så kallade vårdvalen och hela det beställare- och utförarsystem som i huvudsak bygger på fri etableringsrätt och köp/sälj-tänkande.

Vänsterpartiet menar att den viktigaste reformen för att skapa en effektiv administration och skära ned på byråkratin vore att påbörja arbetet med att avveckla beställar- utförarmodellen som är rådande för region Stockholms styrning.

Vi menar också att nuvarande den politiska organisationen med en uppsjö av olika beredningar och råd, med oklart uppdrag och roll, måste ses över då detta med också genererar onödig byråkrati.

Om kollektivtrafiken drevs i egen regi av region Stockholm och under demokratisk kontroll, utan privata vinstintressen och marknadslogik, så kunde man med gemensamma krafter fokusera hela arbetet på att utforma en bra, tillgänglig, pålitlig kollektivtrafik för alla regionens invånare. Om kollektivtrafikens drevs i egen regi med egna anställda skulle dessutom region Stockholm verkligen kunna påverka och utforma arbetsmiljö och villkor för de anställda. I dagsläget bestäms arbetsvillkoren av de upphandlade företagen vars största möjlighet att sänka sina kostnader är att spara in på personal.

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.

VÄNSTERPARTIET

Pandemin har således tydligt visat att den styrningsmodell det blågröna Region Stockholm har valt, med extrem marknadsinriktning och köp/sälj-tänkande, inte fungerar.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att i yttrandet föreslå regionstyrelsen att påbörja arbetet med att avveckla beställar- utförarmodellen som är rådande för region Stockholms styrning

att påbörja arbetet med att göra om trafikförvaltningen från beställarorganisation till utförarorganisation för att kunna driva kollektivtrafiken i egen regi

Bilaga 19

Region Stockholm

Trafiknämnden

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

TN 2020-1249, FUT 2020-1127

Ärende 25
2020-09-22

Yttrande över remiss Effektiv administration i Region Stockholm

Socialdemokraterna ställer sig positiva till att nämnder och bolag fått i uppdrag att återkomma med förslag på effektiviseringar inom administration och arbetssätt. Det är dock inte första gången detta sker. Vad vi kan se är att majoriteten vid upprepade tillfällen de senaste åren uttryckt en liknande viljeriktning, utan att lyckas uppnå några resultat. Administrationen inom regionen fortsätter att växa i hög takt. Siffror från 2018 visar att om Region Stockholm hade haft lika stor andel administratörer som Västra götalandsregionen hade regionen sparat 1 miljard per år, vilket hade motsvarat årslönerna för 1600 sjuksköterskor. Det är siffror som väl illustrerar orimligheten i det moderatledda styrets prioriteringar.

Region Stockholm befinner sig i ett tufft ekonomiskt läge, vars orsaker kan härledas till en rad faktorer. Den moderatledda majoriteten framhåller gärna regionens ökade nettobetalningar till det kommunala utjämningssystemet, vilket är ett perspektiv som vi vill framhålla är alltför snävt. Ekonomin har under de senaste åren räddats av ökade statsbidrag, skatteintäkter och försenade investeringsobjekt. Därav inget gott kvitto för den förda politiken i regionen. När konjunkturen nu vänder blottas den ekonomiska misskötseln som sedan länge funnits under ytan. Positivt för regioninvånarnas del är regeringens stora aviserade satsningar på ökade statsbidrag, såväl generella som riktade, i nästa års budgetproposition. Medlen dämpar en ekonomi i fritt fall och säkrar bl.a. mer personal i vården och kortade vårdköer.

Socialdemokraterna har sedan länge haft högre ambitioner för att sätta stopp för den expanderande byråkratin såväl som den politiska överbyggnaden. Pandemin har på vissa sätt synliggjort att det är möjligt att arbeta mer effektivt och samverka inom regionen, men vi vill samtidigt framhålla att detta är ett problem som borde adresserats och hanterats långt tidigare. För att komma åt grundproblematiken räcker det inte heller att skruva i marginalerna, utan ineffektiviteten och den administrativa bördan som återfinns inom Region Stockholms verksamheter är ett resultat av hur majoriteten valt att styra. De mängder av styrdokument, målstrukturer, uppföljningskrav och detaljstyrning som idag återfinns inom Region

Stockholm måste begränsas kraftigt. Vi ser positivt på att flera av dessa områden adresseras i regionledningskontorets förslag, men vi ser att en helt ny styrmodell behöver komma på plats. Grundläggande bör vara en stärkt koncernstyrning där samverkan, en gemensam riktning och tillit går före konkurrens och pinnräkning.

Vi tror, i likhet med regionledningskontorets förslag, att regionen kan ha mycket att vinna på att i högre grad utnyttja sin storlek i bl.a. koncerngemensamma upphandlingar, it-leveranser och inköp. I arbetet är det viktigt att analysera inom vilka områden som stordriftsfördelar verkligen kan uppnås, och var det gemensamma snarare kan vara till nackdel för verksamheterna.

Särskilt positivt ser vi på skrivningen om att intensifiera arbetet med konsultväxling. Förra året betalade regionen över 1 miljard i konsultkostnader, en summa som ökat i hög takt de senaste åren. Relaterat till detta är tendensen inom hyrpersonal inom vården och i andra verksamheter. Det moderatledda styret bedriver en dyr så kallad personalpolitik där varsel och uppsägningar minskar antalet anställda, samtidigt som inhyrningen ökar. Region Stockholm förtjänar ett styre som tar personalpolitiken på allvar och gör regionen till en attraktiv arbetsgivare som ser värdet i den egna personalen.

Specifikt för trafiknämnden kan man konstatera att konsultväxlingen inte har fungerat särskilt väl. Kostnaderna både för konsulter och egen personal har växt senaste tiden. Särskilt graverande blir detta då vi också vet att konsulter som jobbar med investeringsprojekt finansieras inom ramen för dessa projekt och konsultnotan är därmed med säkerhet större.

Bilaga 20

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-09-22

TN 2020-0936

Trafiknämnden
Ärende 15

VÄNSTERPARTIET

Svar på skrivelse från (V) angående bemanning i sjötrafiken

Vänsterpartiet tackar för svaret, som tydligt redogör för att det i trafikavtalen finnas krav på utförande enligt gällande rätt och att trafikutövaren, i detta fall Blidösundsbolaget, uppfyller dem. Förvaltningen har förtroende för både Transportsstyrelsens bedömningar och Blidösundsbolagets operativa bedömningar för bemanning av fartygen.

Detta förtroende delar inte vi i Vänsterpartiet, utan vi är allvarligt bekymrade över den snåla bemanningen av fartygen. I fallet med Yxlan visade det sig således att den vid olyckstillfället i maj hade extra besättning i relation till vad som Blidösundsbolaget tycker är nödvändigt utifrån fartygets nöd- och brandplaner, som bolaget ansvarar för. Trots det hade den närvarande besättningen fullt upp med att hantera situationen. Vi vill inte tänka på vad det skulle innebära om en allvarlig incident skulle inträffa med 150 passagerare ombord i hårt väder med bara två personer i besättningen. Vem tar hand om de 150 passagerarna när befälhavaren måste vara kvar på bryggan för navigering och kommunikation och lättmatrosen måste ner under däck för kontrollera och hantera skada, och paniken börjar sprida sig? Vem tar hand om skadade? Vem evakuerar fartyget om det skulle behövas? Det hade varit mycket intressant om vi skulle kunna få ta del av den av Blidösundsbolaget upprättade nöd- och brandplanerna för Yxlan.

En annan aspekt av att bara ha två besättningspersoner ombord, varav en är knuten till framförandet av fartyget, är den otrygghet Svenska Dagbladet rapporterade om den 17 september. Tidningen redogör för hur den ensamarbetande däcksbesättningen vid upprätthållande av ordningen på SL:s pendelbåtar utsätts för spott, stenkastning och dödshot. Ur arbetsmiljösynpunkt är det oacceptabelt, och för övriga passagerare skapar det en otrygghet. Det borde vara självklart att arbeta förebyggande, och med mer personal ombord skapas en ökad trygghet för alla.

Vi anser att trafiknämnden har ett stort ansvar för att säkerställa att fartygen har en rimlig bemanning – för passagerarnas trygghet, för besättningens trygghet och för andra sjötrafikanters trygghet.

Bilaga 21

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2020-09-22

TN 2020-0412

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 16

Angående Svar på skrivelse från (S) angående kvalitetssäkring av upphandlingar

Socialdemokraterna tackar för svaret på skrivelsen. Vi skickade in denna skrivelse efter att en allvarlig situation uppdagades nyligen där företaget som idag tillverkar Access korten, Idemia, har blivit placerat på Världsbankens lista över företag som blir föremål för sanktioner. Detta görs efter fleråriga utredningar. Idemia svartlistas efter ”korrupt och svekfullt agerande”. Flera svenska myndigheter, däribland Riksrevisionen och Försvarsmakten, uppgav att de stoppar inköp från Idemia.

Vi delar synpunkten att ingångna avtal ska hållas och förstår problematiken då det bolag som gjort fel är ett av de andra bolagen under Idemia-paraplyet. Våra möjligheter att vidta åtgärder begränsas därmed. Inte desto mindre så är det SL som varumärke som kopplas ihop med ett bolag som är anklagat för ”korrupt och svekfullt agerande”. Detta måste undvikas framöver.

Trafiknämnden föreslås därför besluta att ge förvaltningschefen i uppdrag:

att i alla framtida avtal tillföra klausuler som möjliggör för trafikförvaltningen att ensidigt bryta avtal vid liknande allvarliga händelser där företag agerat förtroendeskadligt och där SLs anseende riskeras.

att lyfta möjligheten att införa liknande klausuler i befintliga avtal med erforderliga avtalspartners.

Bilaga 22

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2020-09-22

TN 2020-0811

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 18

Angående Svar på skrivelse från (S) angående information till trafiknämnden TN 2020-0811

Socialdemokraterna tackar för svaret på skrivelsen. Trafiknämnden som Regional kollektivtrafikmyndighet har ett stort ansvar. En välfungerande kollektivtrafik är grunden för Stockholm som fungerande arbetsmarknadsregion och en positiv ekonomisk utveckling samtidigt som det lägger grunden för Stockholmsregionens och därmed Sveriges möjligheter att nå de klimatpolitiska målen för transportsektorn.

Därför är det av yttersta vikt att alla ledamöter och ersättare har goda förutsättningar att sätta sig in i och få information om de ofta komplexa frågor som trafiknämnden fattar beslut om och detta är anledningen till varför vi skickade in denna skrivelse. Vi ser att upplägget för informationsmötet, som vi uppskattar finns, ändå gör det svårt för vissa ledamöter att delta. Samtidigt finns det också poänger med att viss information ges på nämndsmöten för att säkerställa att hela nämnden tagit del av information för att garantera transparens och välförankrade beslut som hela nämnden står bakom.

Som förvaltningen mycket väl påpekar i sitt svar är mötesupplägget upp till ordförande och trafiknämnden föreslås därför besluta:

att ge presidiet i uppdrag att föreslå ett förändrat mötesupplägg.

Bilaga 23

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-09-22

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Skrivelse angående polisanmälan om inhyrd personal

Hela trafiknämnden fick mejl i förra veckan från fackföreningen Pendelklubben med information om att klubben gjort en polisanmälan och att en förundersökning om arbetskraftsexploatering var inledd. Detta rör städpersonal inom spårtrafiken. För arbete inom spårtrafiken krävs särskilt fokus på säkerhet och arbetsmiljö. Annars kan det gå riktigt illa.

Vi som politiker ska självklart inte uttala oss innan polisen är klar med sin undersökning och rättsprocessen har haft sin gång. Däremot tycker vi att det är av yttersta vikt att nämnden håller sig informerad om vad som sker inom verksamheten den är ansvarig för.

Därför vill vi ställa följande frågor:

1. När skickades polisanmälan in?
2. Vilken information har trafikförvaltningen fått rörande processen?
3. Finns det regleringar rörande inhyrd personal i avtalet med MTR?
4. Stämmer det att inhyrd personal arbetat i spårtrafiken under sämre förutsättningar än befintlig personal?

Bilaga 24

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-09-22

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Skrivelse angående C30

I media har vi senaste dagarna åter kunnat läsa oroväckande rapporter om att haveriet med Röda linjens signalsystem kan få långtgående konsekvenser på trafikstarten för C30-tågen. Tre år efter att det första nya tåget levererades vet vi ännu inte när tågen kan användas fullt ut i ordinarie trafik. C30 skulle ha introducerats för reguljär trafik för över ett år sedan (sommaren 2019).

Detta kopplas i media till problem med signalsystemet på Röda linjen då planen när C30-tågen beställdes var att ha ett nytt signalsystem färdigt till när tågen levererades. Avtalet med Ansaldo hävdes 2017 och C30 tågen behöver därför köras i det gamla signalsystemet.

Det handlar om totalt 96 tågvagnar som beställdes i maj 2013. En order på över 5 miljarder kronor. På sikt är det tänkt att 80 vagnar, två vagnar i varje tåg, ska trafikera den röda linjen. Hittills har endast två tåg – fyra vagnar – testats samtidigt.

Vi socialdemokrater vill gå till botten med frågan och reda ut en gång för alla hur situationen kopplat till C30-vagnarna ser ut. Vidare menar vi att det är väsentligt bättre att trafiknämnden får information direkt från förvaltningen och inte via media.

Därför vill vi ställa följande frågor:

1. Finns det risk att C30-tågen inte kommer att kunna tas i trafik utan ytterligare investeringar?
2. Har det uppkommit andra problem, utöver kopplingen till signalsystemet, med C30-vagnarna? Om så vilka och hur hanteras de?
3. När planeras för kommersiell drift av C30-vagnar?
4. När planeras för kommersiell drift av alla 80 vagnar?

Bilaga 25

Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2020-09-22

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående de nya C30-vagnarna och SL:s föråldrade signalsystem

En förutsättning för tunnelbanas ökade kapacitet med tätare trafik var att modernisera den röda linjen med ett nytt signalsystem och moderna tåg.

2013 beställdes 96 tunnelbanevagnar av littera C30 av Bombardier. Idag har 13 nya C30-vagnar tagits emot och fram till 2023 ska ytterligare 80 vagnar levereras, vilka i huvudsak ska trafikera den röda linjen.

Under samma period upphandlades också bytet av signalsystemet på röda linjen. Arbetet kantades av stora förseningar och brister och SL sade därför till slut upp avtalet 2017. Det gamla signalsystemet blev därmed kvar tills vidare.

I en artikel i Svenska Dagbladet 13 september 2020 kan vi läsa att regions Stockholms miljardinvestering på de nya tunnelbanetågen som skulle modernisera tunnelbanan nu också hindras av ett föråldrat elsystem. Signalsystemet som finns på röda linjen är beroende av lådor som släpper igenom likströmmen och blockerar växelströmmen, impedanslådor. Det finns cirka 1400 lådor nedgrävda under spåret längs med röda linjen. När C30 beställdes var det med åtanken att ett nytt signalsystem och därför är dessa tåg inte byggda för det system som finns idag. Enligt SvD har endast ett fåtal testkörningar kunnat göras på grund av den föråldrade teknologin. Dagen efter dementerade förvaltningen uppgifterna i Svenska Dagbladet och menade att problematiken att göra testkörningar med de nya C30-tågen inte har så mycket att göra impedanslådor utan snarare spårutrymme.

Problematiken kvarstår dock, vi har nya tåg som inte är utformade för den befintliga infrastrukturen, och vars fulla kapacitet därmed inte kan nyttjas.

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

1. Kommer C30-vagnarnas fulla kapacitet att kunna nyttjas? Om inte, vilka är hindren?

2. Kommer åtgärder vidtas för att avhjälpa de hinder som finns för att kunna nyttja C30:s fulla kapacitet?

3. Vad beräknas dessa avhjälpande åtgärder kosta?

Bilaga 26

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-09-22

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående misstänkt människohandel bland inhyrda städarna på pendeltågsdepåer

Seko Pendelklubben har polisanmält misstänkt människohandel bland inhyrda städare hos en underentreprenör som MTR har anlitat. Enligt klubben har människorna utnyttjats i en situation där de är totalt beroende av sin arbetsgivare eftersom man måste ha ett heltidsjobb för att få stanna i Sverige. De inhyrda städarna har enligt Pendelklubben haft betydligt sämre arbetsvillkor än de ordinarie städarna. De har även saknat utbildning för vistelse i spårmiljö, vilket är en förutsättning för säker arbetsmiljö i depåer. Även den inhyrda personalens bristande språkkunskaper har utgjort en säkerhetsrisk enligt Pendelklubben. Klubben gjorde en polisanmälan om misstänkt människohandel eftersom MTR som Trafikförvaltningen har avtal med inte har agerat för att rätta till situationen.

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

1. Hur säkrar Trafikförvaltningen att utnyttjande av utsatta personer inte förekommer hos trafikoperatörer och deras underleverantörer?
2. Hur säkrar förvaltningen att all personal som vistas i spårområden har relevant säkerhetsutbildning och kompetens?
3. Hur reglerar trafikförvaltningen användandet av inhyrd personal i trafikavtalen?

Bilaga 27

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-09-22

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående tillgänglighetsanpassning av närtrafikbussarna

Vi har blivit kontaktade av en trafikant som har berättat att närtrafiklinje 908 har fått nya bussar som inte är tillgänglighetsanpassade för äldre och handikappade. Trafikanten berättar att det finns trappor inne i bussarna och att de saknar bakdörr. En annan svårighet är att bussarna inte ”niger” så att det blir svårt för rörelsehindrade att stiga på bussen.

Bussarnas tillgänglighet i kollektivtrafiken är generellt viktig, och i synnerhet närbussarnas då de specifikt är avsedda för äldre och personer med funktionsvariationer. Vi är därför bekymrade över denna information om nya bussar på linje 908.

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

1. Hur är närtrafikbussarna tillgänglighetsanpassade?
2. Hur arbetar förvaltningen för att säkerställa att närtrafikbussarna är anpassade till de trafikantgrupper som de är avsedda för?
3. Hur arbetar trafikförvaltningen för att åtgärda eventuella brister med tillgängligheten i närtrafiken?