Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL 2021-04-20

Nr 4/2021

§§ 64-79

Kl. 14:30 – 15:30

Trafiknämndens sammanträde den 20 april 2021

Datum för justering: den 20 april 2021 vad gäller paragraf 68, 69, 70, 71, 72, 73 och 74.

Den 17/5-2021 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 20 april 2021 vad gäller paragraf 68, 69, 70, 71, 72, 73 och 74.

Den 17/5-2021 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 Knutsson (M)	
Harry Bouveng (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) - *Tjänstgör*
Christer Mattsson (M)
Henrik Lundquist (M)
Märta Martin-Åkesson (C)
Lena Hallerby (L)
Lars Johansson (L)
Fredrik Wallén (KD)
Antonella Pirrone (KD)
Solveig Holmgren (S)
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Ellinor Rindevall (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD)

Ej närvarande ledamöter

Bino Drummond (M)
Susanne Sjöblom (M)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

Närvarande politiska tjänstemän	***Närvarande tjänstemän***	***Närvarande fackliga representanter***
Claes Wersäll (M)	David Lagneholm	Amir Sokolovic
Harald Eiken (M)	Sara Catoni	
Mattias Askerson (M)	Niklas Bergman	
Carl Häggqvist (C)	Björn Holmberg	
Linda Nygren (S)	Karoline Sandar	
Sarah Aziz (MP)	Viktoria Lundström	
Tomas Ekman (V)	Daniel Angermann	
Andreas Birgersson (SD)	Catarina Strömsten-Falkenmark	
	Fredrik Cavalli-Björkman	
	Aleksander Krajisnik	
	Jessica Lindell	
	Annika Östlund	

Sekreterare

Karoline Sandar

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

Innehållsförteckning

§ 64 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 65 Val av justerare av protokoll

§ 66 Fastställande av datum för justering av protokoll

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

§ 68 Yttrande över remiss avseende revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033/2037
(TN 2021-0130)

§ 69 Yttrande över remiss avseende Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram
(TN 2021-0280)

§ 70 Yttrande över remiss avseende Boverkets rapport om utveckling av regler om klimatdeklaration av byggnader – förslag på färdplan och gränsvärde
(TN 2021-0281)

§ 71 Beslut om bolagsstruktur för utbyggnaden av tunnelbanan
(TN 2021-0404)

§ 72 Yttrande över remiss avseende struktur för ökad motståndskraft (SOU 2021:X)
(TN 2021-0344)

§ 73 Yttrande över remiss avseende promemoria Ett förbättrat genomförande av MKB-direktivet
(TN 2021-0345)

§ 74 Beslut om delegation till förvaltningschef att fatta beslut avseende projekt Barkarby gällande genomförande av upphandling av bygg- och installationsarbeten för tunnelbana till Barkarby samt Veddesta uppgång
(FUT 2021-0062)

§ 75 Information om trafikförändringsremiss T22
(TN 2020-1386)

§ 76 Anmälan av delegationsbeslut (TN 2021-0001)

§ 77 Inkommande post till trafiknämnden (TN 2021-0001)

§ 78 Övriga frågor

§ 79 Nästa sammanträde

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 64

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Inkomna skrivelser behandlas under punkten "Övriga frågor".

2. Tilläggsärende "Beslut om delegation till förvaltningschef att fatta beslut avseende projekt Barkarby gällande genomförande av upphandling av bygg- och installationsarbeten för tunnelbana till Barkarby samt Veddesta uppgång" behandlas under rubriken "Beslutsärenden".

3. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

§ 65

Val av justerare av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

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

§ 66

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 4 maj 2021.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 67

Förvaltningschefsinformation TF och FUT
(TN 2021-0001)

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

Information från TF
- Trafikläget; trängsel, skyddsglas, intäktssäkring, munskydd
- Resandeutveckling

Information från FUT
- Pågående bygg- och anläggningsarbete i bl.a. Barkarby

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 68

Yttrande över remiss avseende revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033/2037
(TN 2021-0130)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 8 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltog inte i beslutet.

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 1).

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 4/2021
2021-04-20

§ 69

Yttrande över remiss avseende Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram
(TN 2021-0280)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 70

Yttrande över remiss avseende Boverkets rapport om utveckling av regler om klimatdeklaration av byggnader – förslag på färdplan och gränsvärde
(TN 2021-0281)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 71

Beslut om bolagsstruktur för utbyggnad av tunnelbanan
(TN 2021-0404)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 8 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen. Chefsjurist Daniel Angermann informerade nämnden via en presentation.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. SD-ledamoten yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 4).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle avslås.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Därefter fann ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut hade avslagits.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik att föreslå regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige följande.

1. Regionfullmäktige godkänner att AB Storstockholms Lokaltrafik bildar dotterbolag för utbyggnaden av tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse, utbyggnaden av station Södra Hagalund samt utbyggnaden av tunnelbana enligt 2017 års Sverigeförhandling.

2. Bolagsordning för dotterbolaget fastställs i enlighet med bilaga 1 med firma SL Nya Tunnelbanan AB samt med de smärre justeringar som registreringsmyndigheten kan komma att påkalla.

3. Generella ägardirektiv för SL Nya Tunnelbanan AB fastställs i enlighet med vad som anges i "Budget 2021 för Region Stockholm" (RS 2020-0469).

4. Specifika ägardirektiv för SL Nya Tunnelbanan AB fastställs enligt i ärendet angivet förslag.

5. Specifika ägardirektiv för AB Storstockholms Lokaltrafik justeras enligt i ärendet angivet förslag.

6. AB Storstockholms Lokaltrafik uppdras att utse bolagsstämmoombud i SL Nya Tunnelbanan AB.

7. Bolagsstämmoombud för SL Nya Tunnelbanan AB ges i uppdrag att på bolagets bolagsstämma rösta för antagande av bolagsordning samt generella och specifika ägardirektiv enligt regionfullmäktiges beslut.

8. Regionens bolagsstämmoombud ges i uppdrag att på AB Storstockholms Lokaltrafiks bolagsstämma rösta för antagande av justerade specifika ägardirektiv enligt regionfullmäktiges beslut.

9. Ordförande och ledamöter i styrelsen för SL Nya Tunnelbanan AB under bildande väljs i enlighet med angivet förslag för tiden från bolagets bildande fram till ordinarie bolagsstämma 2022.

10. Trafiknämnden ges i uppdrag att företräda regionen i frågor om bolagsbildningen, med undantag för sådana frågor som ankommer på regionfullmäktige enligt lag.

11. Trafiknämnden, AB Storstockholms Lokaltrafik och SL Nya Tunnelbanan AB ges i uppdrag att träffa erforderliga samarbetsavtal samt vidta övriga åtgärder med anledning av bolagsbildningen.

Under förutsättning av att regionfullmäktige beslutar enligt ovan föreslås trafiknämnden för egen del och inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik och SL Nya Tunnelbanan AB besluta följande.

12. Förvaltningscheferna ges i uppdrag att verkställa trafiknämndens uppdrag enligt ovan.

13. Förvaltningscheferna ges i uppdrag att återkomma till trafiknämnden med förslag till justerad delegationsordning för trafiknämnden.

14. Förvaltningschefen för trafikförvaltningen ges i uppdrag att underteckna erforderliga avtal för AB SL:s räkning.

15. Förvaltningschefen för utbyggd tunnelbana ges i uppdrag att underteckna erforderliga avtal för SL Nya Tunnelbanan AB:s räkning.

16. Ordföranden ges i uppdrag att underteckna erforderliga avtal för trafiknämndens räkning.

Trafiknämnden föreslås besluta att omedelbart justera paragrafen.

RESERVATION

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 72

Yttrande över remiss avseende struktur för ökad motståndskraft (SOU 2021:X)
(TN 2021-0344)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 30 mars 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 73

Yttrande över remiss avseende promemoria Ett förbättrat genomförande av MKB-direktivet
(TN 2021-0345)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 7 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 74

Beslut om delegation till förvaltningschef att fatta beslut avseende projekt Barkarby gällande genomförande av upphandling av bygg- och installationsarbeten för tunnelbana till Barkarby samt Veddesta uppgång
(FUT 2021-0062)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 16 april 2021 från förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade att bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 6) som V-ledamöterna anslöt sig till.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana ges i uppdrag att genomföra upphandling av entreprenadarbeten för bygg- och installationsarbeten för Tunnelbana till Barkarby samt Veddesta uppgång till ett maximalt utökat belopp om 850 000 000 kronor (prisnivå 2019, december).

2. Entreprenadarbeten får genomföras under förutsättning att det av regionfullmäktige godkända avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse (LS 1401-0037) med tillhörande tilläggsavtal samt avtal om finansiering av Veddestauppgången från Järfälla kommun (FUT 2017-0232) inte överstigs.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltog inte i beslutet.

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

EXPEDIERAS TILL

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 75

Information om trafikförändringsremiss T22
(TN 2020-1386)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 30 mars 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

UTTALANDE

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

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

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 76

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2021-0001)

I ärendet förelåg anmälan av delegationsbeslut daterat den 9 april 2021 fattade av förvaltningschefen för trafikförvaltningen under perioden 2021-02-08 – 2021-04-01.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 4/2021
2021-04-20

§ 77

Inkommande post till nämnden
(TN 2021-0001)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2021-02-26 – 2021-04-09.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 78

Övriga frågor

Trafiknämnden beslöt att överlämna nedanstående inkomna skrivelserna till trafikförvaltningen för beredning.

Skrivelse från S om administration och konsulter (bilaga 9)

Skrivelse från S om arbetsmiljö och smittspridning under coronapandemin (bilaga 10)

Skrivelse från S om att utreda framtidens biljettsortiment (bilaga 11)

Skrivelse från V angående återstart av kollektivtrafiken och flexibelt biljettsystem (bilaga 12)

Skrivelse från SD om ordningsvakter som vid behov genomför en biljettkontroll (bilaga 13)

Inga fler övriga frågor.

§ 79

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till tisdagen den 18 maj 2021, kl. 14.30.

Bilaga 1

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-04-20

TN 2021-0130

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 5

Yttrande över remiss avseende revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur

Region Stockholm har påbörjat arbetet med att revidera länsplanen med målet att en ny plan ska fastställas under våren 2022. En remiss har därför sänts ut med begäran om remissinstansernas beskrivningar av brister och behov i transportsystemet. Trafikförvaltningen är en av dessa remissinstanser.

Socialdemokraterna i Region Stockholm lämnar remissen vidare utan eget ställningstagande. Vi kommer att återkomma i ett senare skede i processen med våra politiska prioriteringar.

I arbetet med nästkommande nationella plan har vi socialdemokrater tryckt på för att utöka länsplaneanslagen, vilket skulle få stor positiv effekt. Länsplanerna har över lång tid fått mindre och mindre resurser. Stockholms länsplan har dessutom intecknats för medfinansiering. Effekten är att det i praktiken knappt finns några nya medel att på ett flexibelt sätt använda i lokala investeringar som ökar effektiviteten i transportsystemet.

I tidigare länsplaner har vi socialdemokrater tryckt på vikten av att fokusera på hela länet och inte bara det inre snittet, vikten av satsningar på bussframkomlighet och terminaler, sekundäruppgångar samt Tunnelbana Hjulsta-Barkarby.

Bilaga 2

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-04-20

TN 2021-0130

Trafiknämnden
Ärende 5

Vänsterpartiet

Yttrande över remiss avseende revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033/2037

Vi i Vänsterpartiet finner det föreslagna remissvaret i stor grad tillfredsställande, och de prioriterade bristerna som rimliga. Listan var kort och vi hade gärna tagit del av de brister som kategoriserats med medel respektive låg prioritet. Vi vill utöver det skicka med nedanstående synpunkter i relation till revideringen av länsplanen.

Trafikverkets transportinfrastrukturplanering, som länsplanen är en del av, är central för transportsektorns klimatomställning och för att Sverige ska nå målen i Parisavtalet. Planeringen sträcker sig även långt in i framtiden. Därför är det viktigt att i planeringen utgå från målen och inte prognoser. Vi måste styra utvecklingen av transportinfrastrukturen i en miljö- och klimatmässigt hållbar riktning.

Den målstyrda planeringen måste utgå från ett transportsnålt förhållningssätt och att fyrstegsprincipen gäller så att det inte byggs i onödan. Det är bättre att förändra beteende och trimma det som redan finns istället för att bygga nytt. Det är problematiskt att mycket av pengarna i länsplanen är knutna till stora och dyra projekt som därmed på ett olyckligt sätt tränger undan mindre och billigare steg 1- och 2-åtgärder. Det finns under pandemin många internationella exempel på hur relativt enkelt och billigt det är att omdisponera redan asfalterade ytor för att öka framkomligheten för den klimatsmarta kollektivtrafiken, cykel- och gångtrafiken. Kostnadseffektiva framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken måste få större del av anslagen.

För att kan kunna ta hänsyn till omvärldsförändringar måste processen för transportinfrastrukturplaneringen modifieras för att möjliggöra omvärdering av tidigare planerade och beslutade projekt. Om ett projekt vid revidering av länsplanen visar sig styra bort från ett transporteffektivt samhälle och inte vara förenligt med klimatmålen måste ett sådant kunna stoppas, och resurserna istället tas i bruk för att skapa ett rättvist och miljö- och klimatsmart samhälle. Det kan också handla om en pandemi som påverkar beteenden och resmönster och därmed bör få konsekvenser för pågående planering och tidigare planerade objekt.

Bilaga 3

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-04-20

TN 2021–0130

Trafiknämnden
5

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande över remiss avseende revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur

Yttrandet över remiss avseende revideringen av länsplanen för regional transportinfrastruktur tar upp många viktiga brister och åtgärder som bör beaktas. Det finns däremot några brister och åtgärder som vi ser inte beaktas i yttrandet eller länsplanen. Trängseln, tvärregionala transporter till grannregioner samt flera infrastrukturprojekt som saknas i planen i dagsläget.

Region Stockholm har under många år lidit av trängseln på vägarna oftast under rusningstider. Detta innebär att till exempel bussar har längre restid än om trängseln på vägarna var minskad. Länsplanen bör därför lägga större fokus på att arbeta fram ett realistiskt förhållningssätt till vilka behov som finns och kommer att finnas för framtidens trafik och kollektivtrafik. Ca 70 % av resorna utgörs av bil eller kollektivtrafik i regionen detta förhållande bör speglas i länsplanen.

En annan aspekt som Sverigedemokraterna är kritiska till att det inte lyfts upp är byggnationstakten som är alldeles för hög. Det sätter ett hårt tryck på redan hårt ansatta infrastrukturen och kollektivtrafiken. Större fokus bör läggas på att erbjuda realistiska och ekonomiskt hållbara sätt att erhålla bostad inom regionen, speciellt till unga.

När restider minskar blir det mer attraktivt med att pendla från längre distanser, även utanför Region Stockholm. Speciellt då coronakrisen har skapat nya möjligheter till att jobba hemifrån och endast då och då åka in till kontoret. En trend som vi spår kommer påverka vårt samhälle även efter krisen är över. Därför bör de tvärregionala transporterna säkerställas och potentiellt utökas. För det krävs fler resurser till underhållet av våra järnvägar men även genom att upprätthålla och utveckla våra förbindelser med våra grannregioner. Östligförbindelse, infrastrukturåtgärder för transporterna till och från Norvikhamn, kapacitetsökning av Norrortsleden, breddning av E18 via Vallentuna, förlängning av Roslagsbana till Rimbo i Norrtälje och säkrad finansiering av Tvärförbindelse Södertörn är några saker som också bör få inkluderas i länsplanen. De är viktiga projekt för att se till att trängseln minskar genom kapacitetsökningar av vägnätet. Vilket kommer gynna kollektivtrafiken med minskade restider och möjlighet till ökad turtäthet samt bättre tvärregionala förbindelser.

Sverigedemokraterna har länge varit emot en förlängning av Roslagsbanna till City och är det än. En eventuell förlängning innebär betydande ekonomiska kostnader för regionen och kommunerna samtidigt som samhällsnyttan är låg. En revidering av länsplanen bör innebära att detta projekt skrotas och ersätts av andra investeringar.

En betydande del av länsplanen utgörs av planeringen av regionala cykelstråk. Detta trots att finansiering av dessa ska ske genom bilisternas trängselskatt och att det är fler som pendlar med bil, kollektivtrafik och gång än åker cykel. Behovet av

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

regionala cykelvägar är betydligt mindre än behovet av en utbyggd infrastruktur med förbättrad och utbyggd kollektivtrafik. Att större fokus läggs på en enskild typ av färdmedel som endast utnyttjas av en väldigt liten minoritet samt är begränsad till distans och ofta väder är ytterst märkligt. Cykelinfrastruktur behövs, men det bör vara i balans till antalet som utnyttjar sagda färdmedel.

Bilaga 4

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2021-04-20 TN 2021–0404

Sverigedemokraterna Region Stockholm

Trafiknämnden
8

Beslut om bolagsstruktur för utbyggnaden av tunnelbanan

Sverigedemokraterna Region Stockholm anser att det är viktigt med transparens och insyn i Region Stockholms olika verksamheter. För att det inte ska bli nya skandaler och haverier som projektet Nya Karolinska bör det nya bolaget SL Nya Tunnelbanan AB ha i sin styrelse, representation från alla partier i Trafiknämnden. Det finns exempel på flera kommunala bolag där alla partier från fullmäktige får representationsplats för att öka den demokratiska insynen och transparensen. Detta är eftersträvansvärt och något som Region Stockholm och Trafiknämnden bör ta efter.

Sverigedemokraterna föreslår därför Trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att rekommendera till Regionfullmäktige att avsnittet "Utseende av ordförande och övriga styrelseledamöter" justeras till att alla partier med representanter i Trafiknämnden även får representation i styrelsen för SL Nya Tunnelbanan AB.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-04-20

TN 2021-0404

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 8

Beslut om bolagsstruktur för utbyggnaden av tunnelbanan

Vi socialdemokrater har inget att erinra mot beslutet som är ett sätt att förtydliga ansvarsfördelningen mellan AB SL och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana samt lösa ett antal skatte och bolagsrelaterade juridiska frågor under tiden som utbyggnaden pågår. När utbyggnationerna är klara kommer bolaget också att ha spelat ut sin roll.

Vi har dock en del att invända emot processen där det här beslutet dyker upp på ett extrainsatt möte som inte var inkallat explicit för detta men det är ändå så bråttom att beslutet ska tas med omedelbar justering.

Detta blir extra märkligt när man tittar på att styrelsen i SL Nya Tunnelbanan AB eventuellt ska vara samma som i SL AB, alltså presidiet i nämnden, och samtidigt så vet åtminstone inte en av tre personer av den eventuella styrelsen att det ens pågår ett arbete med att starta ett bolag. Vi vill markera mot att detta är ytterligare ett exempel på det oacceptabla informationsunderskott som oppositionen lever under.

Bilaga 6

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-04-20

Trafiknämnden
Ärende 16

FUT 2021-0062

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Beslut om delegation till förvaltningschef att fatta beslut avseende projekt Barkarby gällande genomförande av upphandling av bygg- och installationsarbeten för tunnelbana till Barkarby samt Veddesta uppgång

Utbyggnaden av tunnelbanan är det största infrastrukturprojektet som Region Stockholm genomför på många år. Därför är det viktigt att den demokratiska insynen i projektet är god. Vi socialdemokrater anseratt den långtgående delegationen i trafiknämnden är ett problem och att beslut om upphandlingsdokumentation ska tas på nämndnivå i strategiskt viktiga beslut som dessa. Delegationen skapar problem med insyn, delaktighet och ett demokratiskt underskott som vi anser är olyckligt.

Trafiknämnden föreslås besluta följande på punkten 1.

att Förvaltningschefen för förvaltning utbyggd tunnelbana ges i uppdrag att ta fram upphandlingsdokumentation för upphandling av entreprenadarbeten för bygg- och installationsarbeten för Tunnelbana till Barkarby samt Veddestauppgång till ett maximalt utökat belopp om 850 000 000 kronor (prisnivå 2019, december) samt återkomma till nämnden för beslut om densamma. I nästa steg återkomma till nämnden för tilldelningsbeslut.

Bilaga 7

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-04-20

TN 2021-0001

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 11

Information om trafikförändringsremiss T22

Vi socialdemokrater vill redan nu återigen markera vår syn på processen för trafikförändringar generellt. Idag är processen för att ändra tidtabellen dåligt förankrad och präglas av dålig insyn och dålig kommunikation. Vi socialdemokrater vill istället att förändringar kommuniceras i god tid och att politiken faktiskt fattar beslut. Idag sker inte detta utan besluten är delegerade till tjänstemän och efter att beslut är fattade informeras trafiknämnden om vilket beslut som fattats. Det innebär att nämnden blir lika överraskad som alla andra i Stockholmsregionen när förändringarna blir kända. Det är inte okej. Politiken är oavsett delegationsordning alltid ansvarig och bör även fatta beslut i det här fallet då det påverkar invånarna markant.

Det är självklart en omöjlighet för oss som nämnd att på detaljnivå sätta oss in i alla hundratals busslinjer och tusentals hållplatser. Men ett förändrat arbetssätt där beslut fattas i nämnden skulle möjliggöra för oss att åtminstone reagera när vi exempelvis får många mejl om samma busslinjer. Då kan vi ställa frågor, säkerställa att konsekvenserna är utredda, föreslå kompletteringar och ifall vi inte blir nöjda med svaren faktiskt rösta emot förslaget. Idag har vi inte ens möjligheten att i efterhand yrka på att ändra eventuella dåliga beslut vilket vi tycker är ett demokratiskt problem.

När det gäller specifikt de förslag till förändringar som föreslås i T22:an vill vi socialdemokrater markera emot de neddragningar som föreslås men också mot det synsätt som präglar dokumentet. 2022 hoppas vi alla att vardagen efter pandemin är tillbaka på riktigt och det är dags att bygga tillbaka starkare. Då anser vi att det är fel väg att skära ner på kollektivtrafiken.

Under pandemin har SL fortsatt köra full trafik, trots vikande biljettintäkter. Det har varit bra och nödvändigt för att minska trängseln. Men 2022 är det förhoppningsvis dags att vinna tillbaka resenärer, och få fler resenärer att välja bussen och inte bilen. Då kan man inte dra ner trafik. Det går inte att vinna tillbaka resenärer till busslinjer som inte går. Istället behöver man titta på sätt att återfå resenärer såsom om man behöver göra om taxesystemen för att passa eventuellt förändrade resenärsvanor.

De neddragningar som diskuteras rör främst nattrafik och trafik på tidiga morgnar. Dessa förslag kan dels få oanade konsekvenser då det främst är de som jobbar inom vår egna verksamhet samt inom sjukvården men även andra serviceyrken som åker till jobbet dessa tider. Dels är det en trygghetsfråga att man faktiskt kan ta nattbussen hem.

Bilaga 8

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-04-20

TN 2020-1386

Trafiknämnden
Ärende 11

Vänsterpartiet

Information om trafikförändringsremiss T22

Vi i Vänsterpartiet tackar för informationen om trafikförändringsremissen, och ser fram emot att ta del av remissvaren och hur de beaktas. Eftersom vi oppositionspolitiker i nämnden inte har något inflytande över trafikförändringsprocesserna vill vi i detta sammanhang framföra några synpunkter.

Pandemin och dess effekter lyfts upp starkt i inledningen av ärendet. Det framhålls att trafikförvaltningen i sitt planeringsarbete behöver ta hänsyn till att prognosen för resandet 2022 ligger omkring 20 procent under 2019 års nivåer, för att säkerställa att regionens ekonomiska medel används så effektivt som möjligt. Vi ser med oro över utvecklingen och anser att fokus måste ligga på att locka tillbaka resenärerna för att andelen kollektivtrafikresor ska öka, inte minska. En neddragning av turer kvällar, nätter och tidiga morgnar drabbar de med obekväma arbetstider, ofta samhällsnyttiga arbeten, hårt. Det är viktigt att kollektivtrafiken förblir ett reellt alternativ för alla.

Vi är nyfikna på hur folkliga synpunkter på förändringarna tas om hand. I samband med införandet av T21 förekom det t.ex. massiva protester mot förändringarna av linje 53 och linje 55, men även mot förkortningen av linje 50 och indragningen av linjen till Huvudskär. Och från östbergabor har det länge kommit önskemål om en utökad trafikförsörjning, tätare och senare turer samt nya linjer. Till Ursvik och Brotorp önskas mer kollektivtrafik för att stävja bilberoende. I Upplands Väsby ses det med oro på att linje 565 läggs ner då den är uppskattad och betydelsefull för kommunens östra delar och Breddens arbetsområde. Hur beaktas dessa typer av synpunkter i processen inför kommande trafikförändring?

Processen med trafikförändringarna måste återdemokratiseras. I de politiska samråden bör representanter från trafiknämndens samtliga partier få delta, vilket tidigare var ordningen. Det är viktigt för den demokratiska möjligheten till insyn och påverkan, samt viktigt för att kunna förklara för undrande väljare varför förändringar sker. Det står i ärendet att målsättningen är att politiska samråd ska ske en gång om året med länets kommuner för diskussion och att vid dessa möten deltar politiker både från majoriteten och från oppositionen i kommunerna respektive trafiknämnden. Vi tycker det är en bra ambition men ställer oss frågande till när ett sådant senast ägde rum där representanter från

oppositionen i nämnden var inbjudna. Vi i Vänsterpartiet ser fram emot en inbjudan till nästa samråd.

För att kunna fatta kloka beslut om framtida budget skulle det behövas resonemang kring behoven och ekonomin i de olika förändringsförslagen. Och senare en analys utifrån remissinstansernas yttranden och förvaltningens svar på dem. Finns behoven av föreslagna förändringar eller inte? Är det kostnaden som gör att man inte tillgodoser förändringarna, och i så fall, hur mycket pengar rör det sig om? I slutändan är det ytterst politikerna som måste prioritera vid tilldelning av medel och det är därför viktigt att vi har ett så tydligt beslutsunderlag som möjligt.

Bilaga 9

Region Stockholm

Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-04-20

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Skrivelse om administration och konsulter

Administration och byråkrati får ofta dåligt rykte i det offentliga samtalet och förknippas per definition med slöseri av skattepengar. Det är ofta oförtjänt då en viktig del i både offentlig och privat verksamhet är möjligheten att följa upp, utvärdera och administrera. Med det sagt måste ändå en kostnadskontroll finnas på administrationssidan så att inte onödig administration sker.

I trafikförvaltningen har antalet medarbetare ökat under de senaste åren. Mellan 2015 och 2020 ökade andelen med 34 procent. Detta beror bland annat på konsultväxling.

Antal medarbetare per förvaltning

	2015	2020	ÖKNING	PROCENT
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen	709	631	-78	-11%
Trafikförvaltningen*	659	882	223	34%
Kulturförvaltningen**	58	117	59	102%
Regionledningskontoret***	453	321	-132	-29%
Serviceförvaltningen**** exkl SF IT		213	213	
SF IT. Tillhörde tidigare LSF nu SF	369	365	-4	-1%
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen**	29	71	42	145%
TOTALT	**2277**	**2600**	**323**	**14%**

*Har bl a anställt egen kompetens istället för konsulter
** Organisationsförändringar bla har Regionarkivet tillkommit
***tidigare Landstingsstyrelsens förvaltning
****bildades 2019
*****har ett utökat uppdrag bla iom regionbildning

Vi socialdemokrater stöttar självklart konsultväxlingen men vi ser ändå ett behov av att belysa frågan om hur förvaltningen ser strategiskt på detta.

När det gäller investeringsprojekt är det väldigt svårt att se konsultkostnaderna. Samtidigt är det också orimligt att offentlig förvaltning ska ha alla den kompetens som krävs för byggprojekt, vi ska tex inte ha egna arkitekter anställda. Men samtidigt behöver vi ha viss kompetens för att göra ordentliga upphandlingar. Har man för låg kompetens på förvaltningen alls så kommer man aldrig kunna upphandla bra tjänster eller se till att detta följs upp och

utvärderas. Och det är ju då det ofta blir dyrare – man har missat saker som konsultbolagen sedan tar fasta på för att de kan lägga tilläggsbeställningar. Det här behöver man säkerställa i konsultväxlingen.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

1. Hur har konsultväxlingen gått till rent praktiskt? Vilken typ av kompetenser är det som har anställts?
2. Bedömer förvaltningen att den interna kompetensen är tillräcklig för att klara uppdraget eller behöver fler nyckelkompetenser tillföras?
3. Bedömer förvaltningen att konsultväxlingen har varit lyckosam? Lyckas man rekrytera och behålla rätt kompetens?
4. Hur stora konsultkostnader har Trafikförvaltningen i pågående investeringsprojekt?

Bilaga 10

Region Stockholm

Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-04-20

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Skrivelse om arbetsmiljö och smittspridning under coronapandemin

Kollektivtrafikens personal har arbetat outtröttligt under pandemin och därigenom säkerställt att människor som inte kan jobba hemifrån har tagit sig till jobbet och samhället har fortsatt att fungera. Personalen i kollektivtrafiken befinner sig ofta i situationer där de träffar många människor varje dag (beroende på vad de arbetar med) och ett antal åtgärder har därför vidtagits under pandemin för att skydda dem från smitta.

Alldeles i början av pandemin var oron stor bland bussförare för att smittas varefter framdörren stängdes i SL-trafiken och de främsta sätena spärrades av för att bussföraren skulle kunna hålla de av folkhälsomyndigheten föreslagna avstånden till resenärerna. Nu pågår ett arbete med att ersätta den lösningen med en plexiglaslösning. Det pågår fortfarande diskussion och arbete med skyddsorganisationerna om plexiglaslösningen och vi socialdemokrater anser att det arbetet behöver bli färdigt innan man forcerar igenom plexiglasmonteringen.

En annan särskilt utsatt grupp har varit biljettkontrollanterna. För att kontrollera biljetter behöver kontrollanterna vara relativt nära resenärerna samtidigt så skapar även kontrollsituationen trängsel när man behöver passera kontrollanterna innan man passerar ut genom spärrarna i tunnelbanan eller efter att man stigit av bussen. Därför avbröts biljettkontrollerna i början av pandemin. De är nu igång igen med instruktioner om att inte kliva på fulla bussar/vagnar.

Personalen är den viktigaste resursen som kollektivtrafiken har. Utan dem stannar verksamheten. Att kräva, följa upp och säkerställa god arbetsmiljö är därför av yttersta vikt.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

1. Hur har sjukskrivningstalen för personalen i kollektivtrafiken sett ut över tid under pandemin fördelat på yrkeskategori?
2. På vilket sätt har trafikförvaltningen följt upp smittskyddsfrågan i kontakter med entreprenörerna under pandemin?

Bilaga 11

Region Stockholm

Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-04-20

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Skrivelse om att utreda framtidens biljettsortiment

Kollektivtrafiken i Stockholms län är unik i ett avseende, den används oavsett socioekonomisk bakgrund. Vi ser ett egenvärde i att kollektivtrafikens biljettsortiment används för att skapa större jämlikhet, öka andelen som reser kollektivt och åstadkomma ett jämnare resenärstryck. Kollektivtrafiken finanserias till knappt hälften av skattemedel och till drygt hälften via biljettintäkter och andra intäkter. I frågan om finansieringen av kollektivtrafiksystemet sammanfaller flera viktiga prioriteringar för trafikpolitiken. Strävan efter jämlikhet och låginkomsttagares möjlighet att ta sig fram i hela länet står delvis emot behovet av att finansiera en väl utbyggd och välfungerande kollektivtrafik.

Idag använder den absoluta majoriteten av resenärer olika former av långa periodbiljetter där månadskortet är den vanligaste. Periodbiljetterna är att föredra om man ska resa mycket då de är markant billigare per resa än enkelbiljetterna.

Coronapandemin har påverkat resenärsmönstret. Just nu under pågående pandemi är resandegraden ungefär hälften av vad den var innan pandemin. Utredningar och prognoser för att försöka förutse om resenärerna kommer tillbaka – och i så fall i vilken omfattning – genomförs i hela kollektivtrafiksverige. Men i det här läget är det ingen som riktigt vet. Det man har kunnat se är att acceptansen hos arbetsgivare och viljan hos arbetstagare att arbeta hemma åtminstone delar av veckan, i de yrken det går, har ökat. Det kommer påverka resandet med kollektivtrafiken. Och det innebär också att periodbiljetterna blir mindre attraktiva.

Attraktiva, flexibla biljettlösningar är viktigt för att bibehålla och erövra nya resenärsandelar. Redan innan pandemin minskade kollektivtrafikandelen i Stockholms län till förmån för biltrafiken. Det är en utveckling som måste brytas. Här har biljettsystemet en roll att spela.

I andra regioner har man redan infört nya typer av biljetter, till exempel periodbiljetter med ett bestämt antal resor till lägre pris. Det finns erfarenheter att ta tillvara på från både andra regioner men även andra länder.

Vi socialdemokrater ser även att lågtrafiktaxa är en bra lösning, det innebär att de som kan åka utanför rusningstrafiken premieras om de gör det. Det minskar trängseln och möjliggör för ett jämnare trafikdygn.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

1. Arbetar trafikförvaltningen med frågan om biljettsortimentet som en del i arbetet med återstarten efter pandemin? Om så är fallet – vilka slutsatser har man hittills dragit?
2. Vilka övriga förslag har hittills tagits fram inom förvaltningens arbete för en återstart för kollektivtrafiken efter pandemin?
3. Vilka analyser har gjorts och vilka insatser ska vidtas för att efter pandemin öka kollektivtrafikandelen?

Bilaga 12

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-04-20

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående återstart av kollektivtrafiken och flexibelt biljettsystem

Under pandemin har resandet med SL minskat med ungefär hälften mot var det var innan pandemin. Det råder stora osäkerheter hur länge pandemin kommer vara, hur resenärerna kommer reagera efter pandemin, om de kommer tillbaka till kollektivtrafiken i samma utsträckning eller ej. För 2022 prognosticerar trafikförvaltningen att resandet landar på omkring 80 procent av 2019 års nivåer. Detta är mycket oroande eftersom redan 2019 hade kollektivtrafikandelen minskat med 1,5 procentenheter jämfört med 2015, medan andelen som reser med bil hade ökat i motsvarande grad. Tvärtemot den utveckling som behöver ske för att minska utsläppen och bidra till att nå klimatmålen.

Vi i Vänsterpartiet vill att resenärerna ska komma tillbaka till kollektivtrafiken efter pandemin och att andelen som reser kollektivt ökar, inte minskar. Vi är nyfikna på hur förvaltningen arbetar och planerar för att en återstart efter pandemin ska bli så lyckosam som möjligt. Grunden är naturligtvis att på olika sätt göra kollektivtrafiken mer attraktiv och hälsa resenärerna välkomna igen. Att införa ett mer flexibelt biljettsystem skulle kunna vara ett sätt när osäkerheten är större och fler har möjlighet att arbeta hemma i större grad än tidigare. Ett system med fler typer av periodbiljetter med varierande giltighetstid och utformning. Skånetrafiken har till exempel infört en biljett de kallar ”Flex 10/30” med 10 valfria resdagar under 30 dagar. Vidare borde systemet kunna vara utformat så att resenären kontinuerligt och automatiskt erbjuder den förmånligaste biljettlösningen utifrån dennes resemönster.

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

1. Hur arbetar trafikförvaltningen med att öka andelarna som reser kollektivt i region Stockholm?
2. Hur arbetar trafikförvaltningen med planering och förberedelser för hur kollektivtrafikresenärerna ska komma tillbaka till kollektivtrafiken efter pandemin?
3. Hur arbetar trafikförvaltningen med att göra biljettsystemet mer flexibelt och attraktivt?

Bilaga 13

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-04-20

Skrivelse om ordningsvakter som vid behov genomför en biljettkontroll

Antalet plankare i kollektivtrafiken har ökat under 2020 och bortfallet av biljettintäkter kan räknas i miljarder. Det är resurser som kommer från hårt arbetande skattebetalare och från de som gör rätt för sig genom att betala för sin resa i kollektivtrafiken.
För att stävja denna utveckling bör biljettkontrollerna utvidgas, tilläggsavgifterna höjas och fler kontroller införas med inriktning mot områden med hög andel plankare. I dagsläget genomförs kontrollerna av biljettkontrollanter. Dessa kan få stöd av ordningsvakter när behovet uppstår och ordningsvakterna följer då med biljettkontrollanterna vid kontroller av färdbevis.
Ordningsvakternas huvudsakliga uppgift är att hålla ordning i kollektivtrafiken och utför idag inga biljettkontroller. Ordningsvakter kan i samband med en biljettkontroll som utförs av en biljetkontrollant begära ID i syfte att verkställa den administrativa avgiften. Detta eftersom en ogiltig eller avsaknad av färdbevis stör den allmänna ordningen enligt 4 kap. 6 § 1 st. 4 pt. ordningslagen.
Denna föreskriver att det är förbjudet att skaffa sig tillträde till ett område innanför ingångspärren till tunnelbana utan att kunna uppvisa giltigt färdbevis. Avvisningen från tunnelbanan sker med stöd av 4 kap. 9 § ordningslagen.
Ordningsvakterna som har större befogenheter än biljettkontrollanterna kan omhänderta obehöriga individer från stationen och utanför spärrarna. De får även omhänderta individer för att få reda på identitet om man inte kan uppvisa giltig ID-handling eller när man saknar ett giltigt färdbevis.

Med anledning av ovanstående ställer vi följande frågor:

1. Hur ska, enligt SL och trafikförvaltningen, en ordningsvakt agera när denna bevittnar när en individ tränger sig igenom en spärr?

2. Finns det några juridiska och/eller praktiska hinder för ordningsvakter som arbetar inom kollektivtrafiken att ha möjligheten att utföra en biljettkontroll?

3. Har frågan kring möjligheten för ordningsvakter, att vid behov, kunna kontrollera biljetter övervägts inom SL och trafikförvaltning?

Msciwoj Swigon (SD)