Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 7/2019
2019-06-18

§§ 117-145

Kl. 14:30 – 15:20

Trafiknämndens sammanträde den 18 juni 2019

Datum för justering: den 18 maj 2019 vad gäller paragraf 131, 132 och 133.

Den 4 juni 2019 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 19 maj 2019 vad gäller paragraferna 131, 132 och 133.

Den 5 juni 2019 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, möteslokal T-centralen

Närvarande ledamöter

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

Ej närvarande ledamöter

Ahmed Ali Salad (S)
Maria Mustonen (V)
Mikael Stigenberg (-)

Närvarande ersättare

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

Ej närvarande ersättare

Carl Johan Schiller (KD)
Ellinor Rindevall (S)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 7/2019

Närvarande politiska tjänstemän
Claes Wersäll (M)
Joakim Liljeberg (M)
Emil Johansson (M)
Fredrik Wevle (M)
Joel Furvik (L)
Carl Häggqvist (KD)
William Sundelin (S)
Sarah Aziz (MP)
Malin Henriksson (C)
Andreas Birgersson (SD)

Närvarande tjänstemän
Caroline Ottosson
Mårten Frumerie
Björn Holmberg
Sara Catoni
Karoline Sandar
Daniel Angermann
Martin Jägerbert
Jens Plambeck
Catarina Strömsten-Falkenmark
Suss Forssman Thullberg
Fredrik Cavalli-Björkman
Karin Svingby

Övriga
Mounir Ainholm (Saco)
Hilde Altern
Magdalena Protic

§ 117

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt

att behandla inkomna skrivelser under punkten "Övriga frågor"

att i övrigt godkänna utsänd föredragningslista.

§ 118

Val av justeringsperson

Trafiknämnden beslöt

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

§ 119

Fastställande av datum för justering av protokoll

Datum för justering av protokoll fastställdes till tisdagen den 25 juni 2019.

§ 120

Förvaltningschefsinformation – trafikförvaltningen
(TN 2019-0022)

Förvaltningschefen för trafikförvaltningen informerade nämnden via en presentation.

Trafiknämnden godkände informationen och lade den till handlingarna.

§ 121

Genomförandebeslut Rissnedepån
(TN 2019-0491)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 17 maj 2019 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Solveig Holmgren (S).

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt *dels* att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta

att inom ramen för 2020 års investeringsbudget fatta genomförandebeslut för ombyggnad av Rissne tunnelbanedepå till en total budget om 650 mnkr inklusive index

dels, under förutsättning av regionfullmäktiges beslut enligt ovan, att uppdra åt förvaltningschefen

att inom ramen för ovan angiven total budget – med rätt att besluta om vidaredelegering – genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive fastställa upphandlingsdokument, tilldela kontrakt, förvalta kontrakten samt teckna erforderliga övriga avtal.

RESERVATION

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

§ 122

Förnyat utredningsbeslut Hässelbygrenen
(TN 2018-0766)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 18 juni 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen besluta

att inom ramen för 2019 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2020-2028 fatta förnyat utredningsbeslut för upprustning av Hässelbygrenen med en investeringsutgift om 26,5 miljoner kronor inklusive index.

Trafiknämnden beslöt för egen del

att godkänna aktualitetsprövningen

att uppdra åt förvaltningschefen att efter genomförd utredningsstudie återkomma till trafiknämnden med redovisning och underlag för inriktningsbeslut.

§ 123

Utredning av strategiska investeringar till följd av utbyggnad tunnelbana
(TN 2015-0990)

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

I ärendet yttrade sig Jens Sjöström (S) och Kristoffer Tamsons (M).

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt dels

att inom ramen för 2019 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2020-2028 fatta utredningsbeslut avseende strategiska åtgärder i befintligt tunnelbanesystem till en investeringsutgift om 21,5 miljoner kronor inklusive index,

dels att uppdra åt förvaltningschefen

att efter genomförd utredning återkomma till trafiknämnden med redovisning och underlag för beslut om inriktning för respektive investeringsobjekt som identifieras i utredningen.

RESERVATION

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

§ 124

Inriktningsbeslut ERTMS Signalsystem och samkörbarhet
(SL 2018-0133)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen besluta

att fatta inriktningsbeslut avseende planeringsfasen för införande av ERTMS, samkörbarhet och övriga identifierade åtgärder till en investeringsutgift om 33 500 000 kronor inklusive index inom ramen för 2019 års investeringsbudget med planår 2020-2028.

Trafiknämnden beslöt för egen del

att godkänna utredning "Rapport Utredningsfas pendeltågsfordon X60 - samkörbarhet, ERTMS och livscykelåtgärder"

att uppdra åt förvaltningschefen att efter genomförd planeringsfas återkomma till trafiknämnden för redovisning och beslutsunderlag för genomförandebeslut.

§ 125

Utredningsstudie stomlinje Söderort-Nacka
(TN 2016-0414)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 17 maj 2019 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Jens Sjöström (S) som bad om en redovisning från trafikförvaltningen angående hur man uppfyllt beslutet från den 14 april 2015, avseende arbetet med ansökningar för stadsmiljöavtal, samt försöket med BRT i Stockholm för bättre tvärförbindelser i exempelvis Söderort och Södertörn.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt föreslå regionstyrelsen besluta

att inom ramen för 2019 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2020-2028 fatta utredningsbeslut för Stomlinje Söderort-Nacka till en investeringsutgift om 9 miljoner kronor inklusive index.

Trafiknämnden beslöt egen del

att godkänna behovsanalysen för del av Stomlinje Söderort-Nacka, sträckan Gullmarsplan-Nacka med utblick mot Orminge,

att uppdra åt förvaltningschefen att efter genomförd utredning återkomma till trafiknämnden och regionstyrelsen med redovisning och underlag för inriktningsbeslut.

UTTALANDE

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

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

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 5).

§ 126

Förnyat genomförandebeslut ny Vallentuna (Okvista) bussdepån
(SL 2014-0353)

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

I ärendet yttrade sig Jens Sjöström (S), Roland Johansson (SD) och Solveig Holmgren (S).

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att fatta förnyat genomförandebeslut avseende nybyggnation av personallokaler, tvätt och verkstadshall i nya Okvista bussdepå till en totalkostnad om 67 miljoner kronor

att fortsätta projektet med utökade arbeten och fortsätta med upphandlade entreprenörer avseende nybyggnation av tvätthall, verkstad och personalutrymmen vid Okvista nya bussdepå, inklusive att fastställa förfrågningsunderlag, fatta tilldelningsbeslut, teckna upphandlingskontrakt samt att, efter att kontraktet överlåtits till AB Storstockholms Lokaltrafik, inom ramen för förvaltningsuppdraget avseende bolaget förvalta kontraktet.

RESERVATION

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

§ 127

Remiss avseende gemensam upphandling av telefoni för Region Stockholm
(TN 2019-0424)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 27 maj 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna föreliggande tjänsteutlåtande som svar på remissen och översända det till regionledningskontoret.

§ 128

Mobilitets- och trafikutvecklingsrapport
(TN 2018-1822)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna föreliggande mobilitets- och utvecklingsrapport.

UTTALANDE

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

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

§ 129

Ersättningsval av ersättare till beredningen för pilotförsök inom kollektivtrafiken
(TN 2019-0022)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att som ersättare i beredningen för pilotförsök inom kollektivtrafiken välja Zakarias Zouhir (V) istället för Ann Mari Engel (V).

att valet gäller till och med den 31 december 2019.

§ 130

Ändrat datum för trafiknämndens sammanträde i september
(TN 2019-0022)

I ärendet föreslogs trafiknämnden av ordföranden att sammanträdet den 24 september 2019 flyttas till den 1 oktober 2019. Sammanträdet startar ordinarie mötestid kl. 14:30 och äger rum hos trafikförvaltningen på Lindhagensgatan 100.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att nämndsammanträdet den 24 september 2019 flyttas till den 1 oktober 2019.

§ 131

Budgetunderlag inför budget 2020 för Region Stockholm
(TN 2018-1251, FUT 2019-0300)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt (enligt bilaga 9 som delades ut vid mötet)

att nämnden godkänner informationen i underlaget

att nämnden vidaresänder informationen till regionstyrelsen

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

UTTALANDE

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

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

DELTAR INTE

Ledamöterna från S, V och SD deltog inte i beslutet.

§ 132

Revisorernas rapport 12/2018 gällande kostnader i kollektivtrafiken
(TN 2019-0303)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 22 maj 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att avge yttrande i enlighet med bilagt förslag till yttrande (bilaga 1 till tjänsteutlåtandet)

att yttrandet överlämnas till regionrevisorerna

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

UTTALANDE

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

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 13).

DELTAR INTE

S-ledamöterna deltog inte i beslutet.

§ 133

Inrättande av resultatenhet för utbyggnaden av tunnelbanan
(TN 2019-0526)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionfullmäktige besluta

att en särskild resultatenhet inrättas inom AB Storstockholms Lokaltrafik för utbyggnaden av tunnelbanan samt övriga åtgärder inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse, utbyggnaden av Hagalunds station samt utbyggnaden av tunnelbanan enligt Sverigeförhandlingen

att investerings- och finansieringsbidrag för utbyggnaden av tunnelbanan enligt ovan överförs från Region Stockholm, förvaltning för utbyggd tunnelbana, till AB Storstockholms Lokaltrafiks resultatenhet för utbyggnaden av tunnelbanan per den 1 november 2019

att specifika ägardirektiv för AB Storstockholms Lokaltrafik kompletteras i enlighet med vad som anges i tjänsteutlåtandet

att regionens bolagsstämmoombud ges i uppdrag att rösta för antagande av de kompletterande ägardirektiven för AB Storstockholms Lokaltrafik i enlighet med vad som anges i tjänsteutlåtandet.

Under förutsättning av att fullmäktige beslutar enligt ovan beslutade trafiknämnden för egen del och inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik

att förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana ges i uppdrag att teckna tilläggsavtal till samarbetsavtalet mellan Region Stockholm (Stockholms läns landsting) och AB Storstockholms Lokaltrafik i enlighet med vad som anges i tjänsteutlåtandet

att av Region Stockholm upphandlade kontrakt, förvärvade fastigheter och övriga tillgångar hänförliga till utbyggnaden av tunnelbanan överlåts till AB Storstockholms Lokaltrafik

att förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana ges i uppdrag att återkomma till trafiknämnden med förslag till justerad delegationsordning, att gälla från och med den 1 november 2019

att förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana uppdras att vidta övriga åtgärder som kan behövas med anledning av inrättandet av resultatenheten för utbyggnaden av tunnelbanan

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

§ 134

Motion 2019:7 av Anna Sehlin (V) m.fl. om att införa ett regionalt lånecykelsystem i Region Stockholm
(TN 2019-0409)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 maj 2019 från förvaltningschefen.

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 14).

Ordföranden ställde proposition på yrkandet och fann att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att att översända förvaltningens förslag till yttrande till regionledningskontortet.

RESERVATION

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

§ 135

Svar på skrivelse från (S) och (V) angående revisorernas granskning av kollektivtrafikens kostnader
(TN 2019-0447)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 21 maj 2019 från förvaltningschefen.

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S- och V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 15).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

RESERVATION

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

§ 136

Svar på skrivelse från (S) angående hissar och rulltrappor
(TN 2019-0448)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 17 maj 2019 från förvaltningschefen.

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S- och V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 16).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

RESERVATION

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

§ 137

Svar på skrivelse från (S) med anledning av bussexplosionen i Klaratunneln
(TN 2019-0449)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2019 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltog inte i beslut.

§ 138

Svar på skrivelse från (V) Brandsäkerhet i bussterminal i Katarinaberget
(TN 2019-0450)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2019 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Anna Sehlin (V).

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 17).

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltog inte i beslutet.

§ 139

Svar på skrivelse från (S) och (V) angående reklam i kollektivtrafiken
(TN 2019-0317)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

UTTALANDE

S- och V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 18).

§ 140

Behovsanalys E40 nytt tunnelbaneverksamhetsavtal
(TN 2019-0189)

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

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 141

Information om stombussbokslutet 2018
(SL 2013-5828)

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

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

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

§ 142

Tertialrapport April 2019
(TN 2019-0069, FUT 2019-0164)

I ärendet förelåg Tertialrapport April 2019

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 20).

§ 142

Inkommande post till nämnden
(TN 2019-0022)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2019-05-01 – 2019-06-05.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 143

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2019-0022)

I ärendet förelåg anmälan av beslut fattade under tiden 2019-05-01 – 2019-06-05.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 144

Övriga frågor

Skrivelser

Skrivelse från S – Angående sjötrafikupphandlingar (bilaga 21)

Skrivelse från V – Angående rapport om Ansaldo (bilaga 22)

Skrivelse från V – Med anledning av Behovsanalys E40 nytt tunnelbaneverksamhetavtal (TN 2019-0189) (bilaga 23)

Skrivelse från V – Kameraövervakning i kollektivtrafiken (bilaga 24)

Trafiknämnden beslöt

att överlämna skrivelserna till förvaltningen för beredning.

Inför sommarpausen

I ärendet yttrade sig Krister Tamsons (M) och Jens Sjöström (S).

Ordföranden önskade ledamöterna och förvaltningen en trevlig sommar och riktade avslutningsvis ett varmt tack och lycka till till förvaltningscheferna Caroline Ottosson och Mårten Frumerie som båda avslutar sina uppdrag i juni 2019.

Jens Sjöström (S) anslöt sig till ordförandens tack och lyckönskningar.

§ 145

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till den 27 augusti 2019, att äga rum hos trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen.

Vid protokollet

Karoline Sandar

Bilaga 1

Region Stockholm

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-06-18

TN 2019-0491

Trafiknämnden
Ärende 5

Genomförandebeslut avseende ombyggnad av Rissne Tunnelbanedepå

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

Men det räcker inte med politiska beslut om utbyggnad. Genomförandet är minst lika viktigt. Kostnaderna för utbyggnaden enligt Stockholmsförhandlingen har stigit med 3,5 miljarder vilket lett till att sekundäruppgångar strukits, vilket vi djupt beklagar.

Vi minns också hur byggandet av stora infrastrukturprojekt ofta blir dyrare än beräknat. I jakten på pressade kostnader väljs alltför ofta lägsta pris framför kvalitet. I yttersta fall leder detta till dödsfall under arbetet. Det kan vi aldrig acceptera. Ingen människas liv kan mätas i sparade kronor. Dödsfall och allvarliga olyckor får inte vara en del av arbetet med att bygga ut tunnelbanan.

För att säkerställa att det inte förekommer missförhållanden i arbetsmiljö och arbetsvillkor anser vi att krav på villkor i nivå med kollektivavtal ska ställas. Utöver krav i nivå med gällande upphandlingslagar anser vi att det i riskfyllda arbeten som detta ska ställas krav på försäkringar enligt FORA-paketet.

Dessa krav måste, för att få effekt, ställas redan i upphandlingsdokumentationen, så att samtliga anbudsgivare vet vad som förväntas av dem och kan räkna på sina anbud utifrån det.

För att få effekt måste kraven även gälla underentreprenörer. Generellt sett ökar risken för missförhållanden med antalet underentreprenörsled. Antalet underentreprenörsled bör därför begränsas.

Vi ser även att tjänsteskrivelsen inte nämner något om personalens lokaler i depån. Det är mycket viktigt att upprustningen av depån inkluderar personalutrymmen och att dessa är dimensionerade för att klara ökad trafik och därmed fler förare och fordonstekniker. En god arbetsmiljö är helt

nödvändig för att vi ska kunna klara personalförsörjningen och därmed för att leverera en attraktiv och pålitlig kollektivtrafik.

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

att säkerställa att genomförandet av ombyggnaden av Rissne tunnelbanedepå tar hänsyn till arbetsmiljöaspekterna enligt ovan.

Region Stockholm

Bilaga 2

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-06-18

TN 2015-0990

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 7

Utredning av strategiska investeringar till följd av utbyggnad tunnelbana

Tunnelbanan är en vital del i Stockholmregionens kollektivtrafik. Utbyggnaden som beslutats i och med Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen är den största sedan 1970-talet, och innebär att vi tar ett stort steg mot ett med hållbart samhälle där människor kan resa snabbt, enkelt och miljövänligt i vardagen.

Vi socialdemokrater anser att det är viktigt att utvecklingen av tunnelbanan inte stannar av i och med de utbyggnadsbeslut som fattats. Stockholmsregionen växer kraftigt och för överskådlig tid behöver arbete pågå med att identifiera prioriterade investeringar, både upprustning och utbyggnad, så att kollektivtrafikens marknadsandelar kan öka. Samtidigt som den pågående utbyggnaden behöver därför vi blicka framåt mot nästa steg.

Vi välkomnar den här utredningen om hur tunnelbanans befintliga system ska optimeras och ge så stor nytta som möjligt för medborgare och resenärer samtidigt med utbyggnaden av ny tunnelbana. Eftersom utredningen gäller åtgärder på längre sikt anser vi att inte på förhand begränsa den alltför mycket. Förvaltningen bör även undersöka om det finns större ombyggnationer eller nybyggnation i befintliga tunnelbanan, steg 4 i fyrstegsprincipen, som är motiverade genom att de ger stora förbättringar i hela tunnelbanans funktionssätt.

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

att tillse att även åtgärder enligt steg 4 i fyrstegsprincipen inkluderas i utredningen av strategiska investeringar till följd av tunnelbanans utbyggnad.

Bilaga 3

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

TN 2016-0414

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 9

Utredningsstudie stomlinje Söderort-Nacka

Vi välkomnar att arbetet med en ny stomlinje mellan Nacka och södra Stockholm tar nästa steg. Att få till fler tvärförbindelser är helt nödvändigt för att korta restiderna och göra kollektivtrafiken konkurrenskraftig gentemot bilen i hela Stockholmsregionen.

Däremot är vi kritiska till att utredningsfasen tagit lång tid och att de satsningar som diskuteras ligger långt fram i tiden. Redan idag finns behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik hela vägen från Orminge i Nacka till Kungens kurva via Gullmarsplan och Älvsjö, och den här utredningen är en viktig pusselbit i det arbetet.

Vi socialdemokrater har sedan länge drivit frågan om en stomlinje i Söderort och även kommit med förslag till finansiering. Trafiknämnden biföll den 14 april 2015 vårt förslag om att vid kommande ansökningar för stadsmiljöavtal inkludera försök med BRT i Stockholm för bättre tvärförbindelser i exempelvis Söderort och på Södertörn. Den sjunde ansökningsomgången för stadsmiljöavtal beräknas öppna i oktober 2019 och stänga i januari eller februari 2020. Vi förväntar oss en återrapportering på det uppdraget inom den närmaste tiden.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

TN 2016-0414

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 9

Utredningsbeslut för Stomlinje Söderort-Nacka

Vi i Vänsterpartiet välkomnar beslutet att utreda Stomlinje Söderort-Nacka. Behovet av en kapacitetsstark tvärförbindelse har varit känd sedan länge, men åtgärdsplaneringen har tagit lång tid. Det är av stor vikt att utredningen genomförs skyndsamt så att åtgärderna inte försenas ytterligare.

Stomlinjen skulle behövas redan i dagsläget för att öka kollektivtrafikens andelar av resandet. Nu behöver kollektivtrafikresenärerna oftast åka mellan Söderort och Nacka över Slussen, vilket ger kollektivtrafiken en stor konkurrensnackdel mot bilar som åker direkt via Södra länken. Behovet av en bra förbindelse kommer att bli ännu större när den planerade bebyggelsen längs linjen kommer på plats.

En BRT-lösning är ett alternativ som behöver utrönas i utredningen. Den nya stomlinjen bör även vara elektrifierad redan från början.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

TN 2016-0414

Sverigedemokraterna

Trafiknämnden
Ärende 9

Utredningsbeslut för Stomlinje Söderort-Nacka

Sverigedemokraterna är måna om att värna Stockholms fortsatta tillväxt och konkurrenskraft gentemot andra internationella storstadsregioner. Vi anser att det är av yttersta vikt att trafikflödet i helhet, och arbetspendlandet i synnerhet, håller en hög effektivitetsstandard. Därmed välkomnar vi alla initiativ som syftar till att stärka Region Stockholms kapacitet att möjliggöra för invånarna att förflytta sig på ett enkelt och snabbt sätt.

Samtidigt ser vi också att det finns flera problem för trafiksituation i centrala delarna av Region Stockholm. Särskilt när det kommer till trängseln och framkomligheten i kollektivtrafiken, hårt trafikerade vägar i rusningstrafiken och stora ombyggnationer som stör trafikflödena.

Därmed vill vi poängtera några väsentliga aspekter som bör utredas i noga samklang med potentiella framtida förslag rörande utbyggnation av Stomlinje Söderort-Nacka.

Elbristen hotar att bli en alltmer påtaglig faktor för framtidens Stockholm. Här måste Region Stockholm orientera sig inför framtidens satsningar och åtaganden. Vilken expansionsnivå kommer Region Stockholm fortsättningsvis att klara av och samtidigt klara elförsörjningen.

Trängseln i kollektivtrafik är väldigt problematisk redan i dagsläget. Det är en central fråga i relation till strukturförändringar av kollektivtrafiken och de flödesförändringar som kan tänkas att ske som en konsekvens av sådana åtgärder. Hur kommer den redan befintliga problematiken med överträngsel i kollektivtrafiken under vissa timmar att påverkas av Stomlinje Söderort-Nacka.

Trafikbelamringen i de centralare delarna av Region Stockholm är i nuläget en tydlig indikation på en överbelastad kärna. Specifikt under rusningstrafiken är det i många fall nästan totalstopp på vissa sträckor. Därav är det av yttersta vikt att detta beaktas och noggrant influerar alla framtida åtaganden från Region Stockholm som planeras för att bygga ut kollektivtrafiken.

Bilaga 6

Region Stockholm

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-06-18

SL 2014-0353

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 10

Förnyat genomförandebeslut nya Vallentuna (Okvista) bussdepå

För att bygga en kollektivtrafik som är attraktiv och pålitlig i hela regionen är depåinfrastrukturen helt nödvändig. Strategiskt placerade depåer gör att vi kan minska tomkörning och ställtider för busstrafiken samt minska risken för förseningar. Regionen behöver även depåer i alla avtalsområden för att säkerställa att det blir en sund konkurrens mellan trafikoperatören vid upphandling.

Det är bra och nödvändigt att nya depåer byggs så att hela och rena fordon kan sättas i trafik. Samtidigt kan bör det anmärkas att kostnaden i det nya genomförandebeslutet för Okvista bussdepå har mer än fördubblats, från 31,2 till 67 miljoner kronor. Det är en anmärkningsvärd ökning och understryker att kostnadsprognoser kring investeringar är osäkra, och att med behöver göras för att säkerställa att trafiknämnden har en samlad överblick och kontroll över kostnadsutvecklingen.

För att säkerställa att det inte förekommer missförhållanden i arbetsmiljö och arbetsvillkor vid bygget av Okvista bussdepå anser vi att krav på villkor i nivå med kollektivavtal ska ställas för hela projektet. Utöver krav i nivå med gällande upphandlingslagar anser vi att det i riskfyllda arbeten som detta ska ställas krav på försäkringar enligt FORA-paketet.

Dessa krav måste, för att få effekt, ställas redan i upphandlingsdokumentationen, så att samtliga anbudsgivare vet vad som förväntas av dem och kan räkna på sina anbud utifrån det.

För att få effekt måste kraven även gälla underentreprenörer. Generellt sett ökar risken för missförhållanden med antalet underentreprenörsled. Antalet underentreprenörsled bör därför begränsas.

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

att säkerställa att genomförandet av projekt nya Okvista bussdepå tar hänsyn till arbetsmiljöaspekterna enligt ovan.

Bilaga 7

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

TN 2018-1822

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 12

Mobilitets- och trafikutvecklingsrapport

Vi i Vänsterpartiet tackar för den viktiga och informativa Mobilitets- och trafikutvecklingsrapporten. Den belyser den stora utmaningen och svårigheten att öka andelen som reser kollektivt, särskilt i länets yttre delar.

Det råder redan fullt utnyttjande under maxtimmen i kollektivtrafiken in mot regionens centrum. Antingen måste kollektivtrafiken byggas ut kraftigt för att kunna ta fler passagerare under högtrafik eller så måste flödena styras om så att kollektivtrafiken används mer jämnt under dygnet. Det behövs också byggas ut bättre tvärförbindelser. Fler resor sker med bil i länet än med kollektivtrafik, och då är det ändå förhållandevis bra utbud av kollektivtrafik jämfört med andra län.

Det behövs ett kraftigt minskat bilresande för att regionens ska nå sina klimatmål. Avgaser från biltrafiken är också den enskilt största orsaken till besvär av luftföroreningar i och i närheten av bostäder. Vägtrafik är också den bullerkälla som stör flest länsinvånare.

Kollektivtrafikandelen in mot centrum har ökat, men de totala körsträckorna med bil har ökat ute i länet. Bilinnehavet har ökat men körsträckorna med bil per capita har minskat. Elbilsinnehavet är lågt, 3,4 procent av fordonsparken så elbilar kommer inte lösa problemen med utsläpp eller buller från vägtrafiken.

Kollektivtrafikens marknadsandel är tre gånger så hög för kvinnor som för män, en väl utbyggd kollektivtrafik är en satsning på kvinnors resande. Trängseln har ökat och också andelen resenärer som upplever trängseln besvärande. Tryggheten har ökat lite men kvinnor upplever fortfarande att hållplatsmiljöerna är otrygga, otryggare än ombord i kollektivtrafiken.

För att nå regionens klimatmål behöver hela paletten användas för att minska bilkörandet och öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Vi behöver pröva olika styrmedel för ett mer jämnt utnyttjande av befintliga kollektivtrafikens kapacitet, bygga ut tvärförbindelser, skapa reserverade körfält för en bättre framkomlighet för bussarna samtidigt som det begränsar utrymmet för bilkörande, samt med mer personal i trafiken öka tryggheten.

Bilaga 8

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

LS TN 2018-1822

Trafiknämnden
punkt 12

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Trafikförvaltningens mobilitets- och trafikutvecklingsrapport 2018

Trafikförvaltningen har släppt sin sin rapport mobilitets- och trafikutvecklingsrapport 2018. I den kan vi läsa om en blandad positiv och negativ trafikutveckling. Det är bland annat uppmuntrande att se den genomsnittliga körsträckan minskar och sammanlagda körsträckan inte ökar i samma takt som befolkningsökningen. Däremot ser vi att det är fortsatt många avgångar som har varit inställda och att många av dessa är orsakade av yttre omständigheter. Trots många positiva besked i rapporten finns det en del punkter som oroar Sverigedemokraterna.

Ett besked som möts med besvikelse är att trafiken på Essingeleden inte har minskat till följd av införseln av trängselskatt. En stor del av motivet till att införa trängselskatt på Essingeleden var att det skulle minska trängseln. Denna typ av beskattning har inte gett någon effekt, och då borde det ifrågasättas om det ens finns något behov av att ha trängselskatt på den platsen, mer än att få in mer skatteintäkter?

Rapporten beskriver också vilka anledningar invånare i regionen väljer att åka kollektivt eller väljer bort det alternativet. Här borde man vara väldigt uppmärksam från trafikförvaltningen för att se hur man kan förbättra tjänsten och locka fler bilister att åka kollektivt. Detta är inte en lätt utmaning, och målet borde inte vara att alla ska åka kollektivt, då det är ett omöjligt mål. Speciellt eftersom vi står inför en elektrifiering av bilparken inom de närmaste åren och andra innovationer som bilpooler etc. som kommer att skapa fler möjligheter för resenärer som i många fall kommer att vara smidigare, effektivare och kanske inte mycket dyrare än kollektivtrafiken.

Vi ser med oro på att det rekommenderas att höja parkeringsavgifter för att minska motivet att ta bilen. Detta är något Sverigedemokraterna vill avråda ifrån. Det är redan väldigt höga priser på många platser runt om i regionen och speciellt i Stockholm stad. I och med den framtida elektrifieringen av bilparken i regionen borde man kanske istället skapa parkeringsplatser speciellt för dem med elbilar och plug-in hybrider för att ge dem som väljer dessa alternativ en morot och inte mer piskor för bilisterna. Det tror vi sverigedemokrater är ett effektivare sätt att påverka våra invånares val.

De inställda avgångarna och förseningarna som har drabbat kollektivtrafiken i regionen är oacceptabla. Samtidigt är det omöjligt att helt motverka dessa,

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

oförutsedda saker kan alltid hända. Däremot är det med fortsatt stor besvikelse trafikverket och regeringen fortfarande inte prioriterar att rusta upp de existerande järnvägen utan är fullt fokuserad på att bygga nya hög-höstighetsbanor istället. Det är en felprioritering, och är helt oacceptabelt. Detta påverkar alla våra pendeltågsresenärer varje år. Samtidigt är det ett högt antal av de inställda avgångarna som är orsakade av yttre faktorer. Säkerheten måste höjas och dessa inställda avgångar måste motverkas hårdare.

Även om regionens kollektivtrafik är rankad väldigt högt i världen, finns det flera saker som inte fungerar som de ska. Där behöver det läggas in en extra växel för att åtgärda det som går att åtgärda från trafikförvaltningens håll samtidigt som det behöver riktas skarp kritik mot trafikverket samt regeringen över att deras brist på underhåll av de nationella järnvägsbanorna påverkar miljontals resenärer varje år. Sverigedemokraterna kommer att följa trafikutvecklingen med intresse under den kommande mandatperioden.

Bilaga 9

Region Stockholm

Trafiknämnden
Kristdemokraterna
Moderaterna
Liberalerna
Centerpartiet
Miljöpartiet

Förslag till beslut

2019-06-18
Ärende 15

Förslag till beslut med anledning av TN 2018-1251 ärende 15 Budgetunderlag

Trafiknämnden beslutar följande.

Att Nämnden godkänner informationen i underlaget.
Att Nämnden vidaresänder informationen till regionstyrelsen.

Bilaga 10

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

TN 2018-1251,
FUT 2019-0300

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 15

Budgetunderlag inför budget 2020 för Region Stockholm

Vi socialdemokrater vill bygga en sammanhållen region som växer utan att tära på miljö och klimat. För att Stockholmsregionen ska klara sin del av miljömålen måste bilresandet minska och kollektivtrafikresandet öka. Med kollektivtrafiken kan vi bidra till att skapa en hållbar, attraktiv och jämlik region.

Trafikförvaltningens budgetunderlag visar är vägen till en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar kollektivtrafik är lång i Region Stockholm efter snart 13 års moderatlett styre. Underlaget visar på flera av de negativa konsekvenser som drabbat regionen och resenärerna. Vi vill särskilt lyfta följande orosmoln.

Biljettintäkter och verksamhetsanslag ökar med 3,5 procent enligt budget för år 2020. Medan ökningen av verksamhetskostnaderna ligger inom den ramen tyngs budgeten ner av mycket höga kapitalkostnader som i genomsnitt ökar med 6 procent per år. I en investeringstung verksamhet innebär det att det ekonomiska utrymmet riskerar att ätas upp av försenade, fördyrade och felprioriterade investeringar. Därtill läggs räntekänsligheten som innebär en kostnadsökning på 140 mkr vid en räntehöjning på 1 procent.

Den moderatledda majoriteten talar gärna om SL:s överskott under 2018, men på längre sikt är framtiden betydligt mindre ljus om inget görs. Förvaltningen skriver svart på vitt att för att möta det befintliga resultatkravet krävs intäktsförstärkningar för att inte nedskärningar i verksamheten ska bli aktuella. Om höjningen av resultatkraven görs som aviserats av regionstyrelsen de kommande åren finns risk både för stora neddragningar av trafiken och för ökade taxor. Det är resultatet av en politik som inte tagit den långsiktiga ekonomiska utvecklingen på allvar, och som nu riskerar att drabba resenärerna.

Den samlade kostnadsutvecklingstakten redovisas inte, men det beskrivs att trafiken behöver effektiviseras och att justeringar i trafikutbudet måste vara restriktiva. Samtidigt beskrivs svårigheterna med att effektivisera trafiken inom befintliga trafikavtal. Dessutom krävs ytterligare finansiering för att kunna genomföra beslutade investeringar. Detta är mycket allvarligt, men dessvärre ingen överraskning. Tvärtom ligger det helt i linje med den

kritik revisorerna år efter år riktar mot nämnden för att den inte vidtar åtgärder för att säkra en långsiktig ekonomi i balans.

Moderaterna gör gärna stor sak av överskott, men talar tyst om att det beror på engångsintäkter, nedskärningar i ett redan eftersatt underhåll och minskad ersättning till operatörer på grund av utebliven trafik. Det förra riskerar att leda till en växande underhållsskuld i anläggningen, det senare hindrar att vi når målet om att öka kollektivtrafikens marknadsandelar. Våra och revisorernas frågor om den långsiktiga ekonomin möts med tystnad och passivitet.

Upphandlingscirkusen i mellanskärgården fortsätter med flera rättsfall som pågår. Förvaltningen behöver drar lärdomar av historien. Skärgårdstrafiken har inte utvecklats och vi saknar exempelvis resonemang om uppgradering av replipunkter.

Vi vill byta riktning och satsa på reformer och investeringar som sätter länsinvånarnas behov i centrum. Med vår politik ökar det kollektiva resandet. Så får vi ordning på kostnadsutvecklingen och når klimatmålen. För att nå framåt behöver vi smarta investeringar som håller tidsramar och budget, vi behöver satsa på rätt färdmedel på rätt plats för att minska restiderna, och vi behöver öka tryggheten och tillgången till kollektivtrafik i hela länet. Vi kommer att återkomma med ett eget förslag på budget och deltar därför inte i beslutet.

Bilaga 11

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

TN 2018-1251,
FUT 2019-0300

Trafiknämnden
Ärende 15

VÄNSTERPARTIET

Budgetunderlag inför budget 2020 för Region Stockholm

Vänsterpartiet deltar inte i beslutet om budgetunderlaget eftersom det bygger på prioriteringar i den politiska majoritetens budget för 2019. Vi kommer att lägga fram ett eget budgetförslag för 2020 som bygger vidare på de prioriteringar vi gjort i vårt budgetförslag för 2019.

Bilaga 12

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

TN 2019-0303,
FUT 2019-0308

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 16

Revisorernas rapport 12/2018 gällande kostnader i kollektivtrafiken

Stockholmregionen växer och kollektivtrafiken behöver byggas ut i en takt som hänger med befolkningsökningen och medger att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna kan öka. Då måste utbyggnaden ske på ekonomiskt ansvarsfullt och långsiktigt hållbart sätt, där vi säkerställer att investeringar sker i rätt prioriterings- och tidsordning. Risken är annars att kostnaderna växer i en takt som äventyrar regionens ekonomi och att nödvändiga investeringar inte finns på plats när de behövs för att hela kollektivtrafikens kapacitet ska kunna utnyttjas.

Efter att ha tagit del av trafikförvaltningens svar till revisionen, samt svaret på vår skrivelse om kritiken från revisionen, är vi fortfarande djupt oroade av att den blågröna majoriteten inte lever upp till sitt ansvar att följa och säkerställa en hållbar ekonomisk utveckling. Bristande kontroll och uppföljning över vad de samlade investeringarna kommer att innebära i form av kapitalkostnader och ökade driftskostnader gör att det finns stora risker för ekonomin i framtiden, och därmed risk för vår förmåga att driva en attraktiv, punktlig och pålitlig kollektivtrafik även i framtiden.

Trafikförvaltningen skriver i sitt svar att det i huvudsak är på regionnivå som en samordnad investeringsplanering med ett säkerställande ska ske. Tyvärr har revisorerna konstaterat att inte heller regionstyrelsen efterfrågar eller tar del av tillräcklig information om ekonomiska förutsättningar på längre sikt. Det i sin tur gör det svårt att se hur politiken ska kunna göra de nödvändiga prioriteringar som behövs för att ekonomin ska gå ihop på sikt.

Vi delar inte bilden som ges i förslaget till svar och deltar därför inte i beslutet. Därutöver lägger vi förslag till tilläggsbeslut på vår skrivelse att trafiknämnden och regionstyrelsen årligen ska få ta del av en 10-årskalkyl av den förväntade ekonomiska utvecklingen för nämnden. Det är dags för den blågröna majoriteten att lyssna på kritiken från revisorerna och ta sitt ansvar för regionens långsiktiga ekonomi.

Bilaga 13

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
20190618

TN 2019-0303
FUT 2019-0308

Trafiknämnden
26

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Revisorernas rapport 12/2018 gällande kostnader i kollektivtrafiken

Vi Sverigedemokraterna ser med oro på att revisorerna riktar skarp kritik mot majoritetens ledning samt brist på en långsiktig plan på hur man ska hantera kostnadsutvecklingen. Det är positivt att nämnden går med överskott tillfälligt, men med den kostnadsutveckling som vi ser blir vi oroade över att denna kritik möts av tystnad.

Det finns ett stort underhålls och investeringsbehov i kollektivtrafiken, det förstår vi. Denna kostnadsutveckling måste däremot hanteras, har man ingen plan för hur man ska öka intäkterna måste man antingen skära ner och effektivisera eller minska investeringarna och investeringstakten som är planerade. Vi Sverigedemokrater vill se att majoriteten i regionen skyndsamt tar fram en långsiktig plan på hur man ska hantera dessa ökade kostnader.

Bilaga 14

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2019-06-18

SL 2019-0409

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 18

Motion 2019:7 av Anna Sehlin m.fl. (V) om att införa ett regionalt lånecykelsystem i region Stockholm

Vänsterpartiet tackar för svaret på motionen. Vi understryker ändå det vi ser som nyttan av att trafikförvaltningen/trafiknämnden bör och ska ha ett sammanhållande ansvar för ett regionalt lånecykelsystem. Om systemen sedan upphandlas av varje enskild kommun i regionen och att trafikförvaltningen/trafiknämnden inte kontrakterar lånecyklar ens på de platser där en kommersiell aktör inte visat intresse är något som vi överlåter till trafikförvaltningen/trafiknämnden för bedömning. Motionens intention är att påpeka vikten av att den regionala kollektivtrafikmyndigheten/trafiknämnden ska vara en sammanhållen aktör för att lånecykelsystem ska integreras i SL-trafiken. Att det ska finnas lånecyklar vid kollektivtrafikknutpunkter, att information om lånecyklar finns i SL:s reseapp och att det är samma kort som för att resa i SL-trafiken som används för att låna en lånecykel. Vi väljer att tolka förvaltningens svar som att detta ändå är ett arbete som pågår på förvaltningen åtminstone när det gäller Stockholms stads upphandling av lånecyklar vilket vi ser som positivt.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att bifalla motionen.

Bilaga 15

Region Stockholm

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-06-18

TN 2019-0303,
FUT 2019-0308

Trafiknämnden
Ärende 19

Revisorernas rapport 12/2018 gällande kostnader i kollektivtrafiken

Efter att ha tagit del av trafikförvaltningens svar på vår skrivelse samt svaret till revisorerna är vi fortfarande djupt oroade av att den blågröna majoriteten inte lever upp till sitt ansvar att följa och säkerställa en hållbar ekonomisk utveckling. Bristande kontroll och uppföljning över vad de samlade investeringarna kommer att innebära i form av kapitalkostnader och ökade driftskostnader gör att det finns stora risker för ekonomin i framtiden, och därmed risk för vår förmåga att driva en attraktiv, punktlig och pålitlig kollektivtrafik även i framtiden.

Trafikförvaltningen skriver i sitt svar att det i huvudsak är på regionnivå som en samordnad investeringsplanering med ett säkerställande ska ske. Tyvärr har revisorerna konstaterat att inte heller regionstyrelsen efterfrågar eller tar del av tillräcklig information om ekonomiska förutsättningar på längre sikt. Det i sin tur gör det svårt att se hur politiken ska kunna göra de nödvändiga prioriteringar som behövs för att ekonomin ska gå ihop på sikt. Det är dags för den blågröna majoriteten att lyssna på kritiken från revisorerna och ta sitt ansvar för regionens långsiktiga ekonomi.

Trafiknämnden föreslås uppdra åt förvaltningschefen

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

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

Bilaga 16

Region Stockholm

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-06-18

TN 2019-0448

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 20

Skrivelse från (S) och (V) angående rulltrappor och hissar

Vi tackar för svaret från förvaltningen som visar på det arbete Trafikförvaltningen idag bedriver för att se till att rulltrappor och hissar fungerar som de ska och att gällande underhållsavtal följs. Samtidigt konstatera vi att för alltför många resenärer fungerar anläggningen inte tillräckligt bra.

Trasiga rulltrappor och hissar samt bristande realtidsinformation om var de fungerar och inte hindrar människor från att göra sina resor på ett tryggt och pålitligt sätt, och i värsta fall kan det göra att resenärer väljer bort kollektivtrafiken. Svaren förvaltningen lämnat visar att mer kan och bör göras. Vi måste se till att anläggningen fungerar bättre, fel åtgärdas snabbare och att det blir lättare att planera sin resa.

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra till förvaltningschefen

att se över möjligheten att ta bort det årliga övre taket för viten i kommande upphandlingar av underhåll av rulltrappor och hissar.

att återkomma till nämnden med förslag på hur lagerhållningen av reservdelar till rulltrapporna inom kollektivtrafiken kan förbättras.

att inkludera även information om status på rulltrappor i projektet för en barriärfri resa.

Bilaga 17

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

TN 2019-0450

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 22

Skrivelse från (V) Brandsäkerhet i bussterminal i Katarinaberget

Vänsterpartiet tackar för det utförliga och informativa svaret på vår skrivelse. Vi skulle gärna se att nämnden mer kontinuerligt fick ta del av trafikförvaltningens arbete med att säkerställa bussterminalen ska vara säker i drift- och förvaltningsskedet. På så sätt skulle oron för terminalens framtida säkerhet kunna stillas, och nämndens ledamöter bemöta trafikanternas och väljarnas oro.

Bilaga 18

Region Stockholm

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

TN 2019-0317

Trafiknämnden
Ärende 23

Skrivelse från (S) och (V) angående reklam i kollektivtrafiken

Vi tackar för svaret från förvaltningen och välkomnar att det inte finns någon avsikt att fylla kanaler för resenärsviktig information med reklam, samt det mindre betryggande svaret att det ”i nuläget” inte finns någon avsikt i nuläget att sälja rättigheter till stationsnamn. Vi kan konstatera att vi inte delar uppfattning med den blågröna majoriteten kring dessa frågor.

I synnerhet i den högst aktuella frågan om spelreklam i kollektivtrafiken är det nedslående att den blågröna majoriteten i Region Stockholm står fast vid sin linje. Man väljer att prata om att vården av personer med spelmissbruk ska förbättras samtidigt som man fortsatt vill upplåta reklamplats åt aggressiv spelreklam. Allt fler såväl privata som offentliga trafikaktörer väljer att inte upplåta plats åt spelreklam men tyvärr verkar inget sådant ställningstagande vara på väg hos majoriteten i Region Stockholm.

Vi anser att regionen borde vara i framkant i det förebyggande arbetet mot spelberoende, istället för ligga efter. Alla ska kunna resa med kollektivtrafiken på ett tryggt sätt, även den som har eller riskerar att hamna i spelberoende samt deras anhöriga.

Bilaga 19

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-06-18

SL 2013-5828

Trafiknämnden
Ärende 25

VÄNSTERPARTIET

Socialdemokraterna

Information om Stombussbokslut 2018

Vi tackar för informationen om stombussbokslutet 2018. Stombussarna är en central del av kollektivtrafiken i länet och fungerande stombusstrafik är avgörande för att kunna öka kollektivtrafikens andelar i regionen.

Vi delar förvaltningens syn om att lyckosamma stombussatsningar kräver ett helhetsperspektiv på trafiken och instämmer med att satsningarna kan bli komplicerade att genomföra på grund av att infrastrukturen ägs av kommuner och Trafikverket. Med detta sagt är fortsatta satsningar på stombussnätet nödvändiga.

Det allra effektivaste sättet att förbättra bussarnas framkomlighet är att bussfiler byggs i stombussnätet i betydligt högre utsträckning än idag. Därför bör regionen intensifiera arbetet med länets kommuner och Trafikverket. En annan prioritering som regionen bör göra är att konsekvent minska biltrafiken vilket i sin tur ger mer plats till kollektivtrafiken. Däremot står åtgärden att minska antalet hållplatser i konflikt med tillgängligheten och riskerar att göra stombussarna mindre attraktiva för resenärerna.

Vi vill även tillägga att BRT-lösningar och elektrifiering med laddning under färd bör beaktas vid fortsatt arbete med utvecklingen av stombussnätet.

Bilaga 20

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
20190618

LS TN 2019-0069

Trafiknämnden
26

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Tertialrapport april 2019

Trafikförvaltningen har släppt sin tertialrapport för första perioden av 2019. Den visar på både positiva och negativa nyheter där slutresultatet är förväntat att bli positivt. Sverigedemokraterna är försiktigt positiva till detta besked. Nyheten om att andra delar av regionens verksamhet kan gå gå back med upp till 630 miljoner kronor har nått hela Region Stockholms och gjort många oroliga över hur regionen ska klara sina välfärdsuppdrag.

Ett av de negativa besked rapporten nämner är att antalet resenärer som känner sig trygga när de åker i kollektivtrafiken fortfarande inte når målet. Det är positivt att andelen resenärer som känner sig trygga ökar, men än så länge är antalet inte tillfredsställande. Samtidigt lämnar rapporten det ödesdigra beskedet att kostnaderna förväntas överstiga det budgeterade beloppet. Kostnaderna skenar. Enda anledningen att man kommer nå ett förväntat positivt resultat är på grund av de uteblivna investeringarna. Bland annat för det nya signalsystemet för den röda linjen på tunnelbanan som är försenat och fortfarande inte färdigt.

Förvaltningen anser också att deras åtgärder efter skandalen om ungdomsvärdarna är tillräckliga. Detta är inte i närheten av sant. Kostnaderna är oproportionerligt stora gentemot vad regionen får ut av insatserna. Det borde omedelbart göras en utredning kring ungdomsvärdarnas arbete och om detta uppnår förväntat resultat. Om förväntat resultat inte uppnås borde samarbetet omedelbart avbrytas.

Vi i Sverigedemokraterna Region Stockholm hoppas att nämnden och fullmäktige kommer att ta dessa brister på allvar och se till att regionstyrelsen kommer att arbeta för att åtgärda dem så snart som möjligt. Det är nödvändigt inte enbart för att ta ansvar gentemot våra medborgare i regionen, men även för att effektivisera verksamheten under trafiknämndens och fullmäktiges ansvar.

Region Stockholm

Bilaga 21

SKRIVELSE
2019-06-18

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Angående sjötrafikupphandlingar

Problemen med sjötrafikupphandlingarna i mellanskärgården är välkända och har pågått länge. Kostnaderna för skattebetalarna i form av rättsprocesser, upphandlingsböter och fördyrande interimsavtal ökar ständigt och har fortfarande inte redovisats i sin helhet.

Vi socialdemokrater är oroade över utvecklingen och att den ska leda till kvalitetsbrister för resenärerna. Vi kan också konstatera att de många turerna kring upphandlingar lett till ökad otrygghet för personalen. Skärgården har fått nog av förhastade beslut och tillfälliga lösningar. Nu är det dags att återta kontrollen över att trafiken i skärgården fungerar.

Socialdemokraterna anser sedan tidigare att regionen bör väcka Waxholmsbolaget till liv genom att själv driva trafiken på eget tonnage i egen regi. På så sätt skapar vi goda förutsättningar för stabilitet i skärgårdstrafiken där resurser kan läggas på att utveckla trafiken för skärgårdsbor och resenärer. Den blågröna majoriteten valde att rösta nej till vårt förslag om detta på trafiknämnden den 4 december 2018, och vi avser därför att återkomma om detta under mandatperioden.

För den sjötrafik som ska drivas i upphandlad form behöver det bli slut på upphandlingsmisslyckanden, merkostnader och tilläggsavtal. Alla som bor och verkar i skärgården ska kunna lita på att trafiken drivs av operatörer som har förutsättningar och kompetens för att göra ett bra jobb. Medborgarna ska kunna lita på att skattepengar används på bästa möjliga sätt för att utveckla trafiken och bidra till bättre förutsättningar för en levande skärgård.

Trafiknämnden föreslås besluta

att återkomma till nämnden med en sammanställning av samtliga merkostnader kopplade till sjötrafikupphandlingar i skärgårdstrafiken under 2000-talet, inklusive rättegångskostnader, direktupphandlingar och avtalsförlängningar samt tilläggsavtal.

att genomföra en helhetsanalys av regionens sjötrafikupphandlingar för att analysera hur framtida upphandlingar ska kunna resultera i bättre trafik och högre kostnadseffektivitet.

Bilaga 22

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-06-18

Trafiknämnden

VÄNSTERPARTIET

Angående rapport om Ansaldo

Med anledning av artikeln i Dagens Nyheter den 8 juni 2019 angående en rapport om Ansaldos arbete med signalsystemet på Röd linje, vill Vänsterpartiet ställa några frågor i denna skrivelse för klargörande.

Enligt artikeln ska MTR sommaren 2017 fått i uppdrag att granska Ansaldos arbete med röda linjens uppgradering. Utredningen ska enligt uppgift ha varit klar i september och rapporten presenterats muntligt för ett fåtal personer i trafikförvaltningens ledning. Rapporten lämnades sen aldrig in till förvaltningen, som ska ha betalat 834 000 kronor för den. Granskningen ska ha kommit fram till att Ansaldo var kapabel att genomföra arbetet, tekniskt och med kompetent personal, men med upp till ett års tidsförsening. Det ter sig mycket märkligt att betala så mycket pengar för en granskning och sedan inte ta emot rapporten, eller inte kräva in den.

Om uppgifterna i artikeln stämmer ser vi mycket allvarligt på att nämndens ledamöter inte fick ta del av informationen innan beslutet fattades att häva avtalet med Ansaldo. Därför ser vi det som viktigt att få ett klargörande i ärendet.

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

1. Stämmer det att förvaltningen valde att inte ta emot rapporten från MTR, eller/och att inte kräva in den av MTR, och i så fall varför?

2. Varför fick inte trafiknämndens ledamöter ta del av innehållet i granskningen innan beslutet att häva avtalet med Ansaldo?

3. Vad var granskningens resultat?

4. Kan nämnden få ta del av rapporten?

Bilaga 23

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-06-18

Trafiknämnden

VÄNSTERPARTIET

Med anledning av Behovsanalys E40 nytt tunnelbaneverksamhetsavtal (TN 2019-0189)

Vänsterpartiet tackar för informationen om i ärende 24 Behovsanalys E40 nytt tunnelbaneverksamhetsavtal på dagens nämnd. Den svarar dock inte på om behovet av en upphandling föreligger, eller om Regionen med fördel istället skulle kunna driva trafiken i egen regi. Vi i Vänsterpartiet vill framhålla att Region Stockholm bör utnyttja denna gyllene möjlighet att ta tillbaka trafikeringen av tunnelbanan i egen regi, som infinner sig när nuvarande avtal går ut. För resenärernas och personalens skull förespråkar vi att trafiken tas över i egen regi så att skattepengarna oavkortat går till kollektivtrafiken istället för att en inte oansenlig del går till företagsvinster. Vi ser därför att Trafikförvaltningen behöver struktureras om till att inte bara vara en beställarorganisation utan även en utförarorganisation. Hur denna successiva omstrukturering ska gå till bör snarast utredas för att kunna ta bedriva trafiken på tunnelbanan i egen regi.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att förbereda organisationen för att ta över trafiken av tunnelbanan i egen regi

Bilaga 24

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-06-18

Trafiknämnden

VÄNSTERPARTIET

Kameraövervakning i kollektivtrafiken

Region Stockholm har fått ta del av justitiedepartementets remiss av utredning av ett utökat undantag från tillståndsplikten för trygghetskameror i och utanför kollektivtrafiken.
Regionledningskontoret och Regionrådsberedningen motivering till att genomföra förändringen är att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och trygg för alla resenärer. Vi vill även föra in perspektivet att kollektivtrafiken behöver vara trygg och säker även för att vara en bra arbetsplats.
Borttagandet av tillståndsplikten och fler kameror motiveras även med att det ger en större möjlighet att förebygga att incidenter sker i kollektivtrafiken.

Kameror och larm kan naturligtvis vara ett komplement men det kan aldrig vara en ersättning för fysisk personal. För att förebygga risken för våld och hot i kollektivtrafiken behövs mer synlig personal och förekomsten till ensamarbete helt tas bort. Arbetstagarorganisationerna ser stora farhågor med fler kameror i kollektivtrafiken. Man har erfarenhet från att arbetsgivare tagit bort personal och ersatt dem med kameror. Det finns också en risk att arbetsgivare kan använda sig av inspelat material i arbetsrättsliga tvister, dvs. på ett sätt som inte lagen är avsedd för.

Även om kameror kan ha en avhållande effekt så hindrar det inte alla från att begå brott då många brott sker snabbt utan eftertanke ofta i kombination med alkohol eller droger. Att ständigt bli övervakad i sitt arbete ser vi också som en arbetsmiljöfråga där en utökad kameraövervakning gör att personalen också bli mer filmad i sitt arbete.

Med hänvisning till ovanstående föreslår vi

Att förvaltningen skyndsamt har en dialog med de fackliga organisationerna och operatörerna hur dem ser på kameraövervakning och på de förebyggande insatserna i att göra kollektivtrafiken säker och trygg.