Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 6/2021
2021-05-18

§§ 86-125

Kl. 14:30 – 15:35

# Trafiknämndens sammanträde den 18 maj 2021

Datum för justering: den 18 maj 2021 vad gäller paragraf 90, 91, 96, 99, 101 och 102.

Den 15/6-2021 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 19 maj 2021 vad gäller paragraf 90, 91, 96, 99, 101 och 102.

Den 15/6-2021 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) | |
| Bino Drummond (M) | |
| Susanne Sjöblom (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)
Josephine Lindström (M)
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 ersättare***

Sverre Dahlstedt (MP)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

***Närvarande politiska tjänstemän***
Harald Eiken (M)
Claes Wersäll (M)
Mattias Askerson (M)
Sarah Aziz (MP)
Robin Törnberg (L)
Carl Häggqvist (KD)
Linda Nygren (S)
Tomas Ekman (V)
Andreas Birgersson (SD)

***Närvarande tjänstemän***
David Lagneholm
Sara Catoni
Niklas Bergman
Björn Holmberg
Karoline Sandar
Viktoria Lundström
Daniel Angermann
Jessica Lindell
Catarina Strömsten-Falkenmark
Fredrik Cavalli-Björkman
Jens Plambeck
Karin Svingby
Aleksander Krajisnik
Bahare Blad Shafei

***Närvarande fackliga representanter***
Amir Sokolovic

Sekreterare

Karoline Sandar

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**Innehållsförteckning**


§ 86 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 87 Val av justerare av protokoll

§ 88 Fastställande av datum för justering av protokoll

§ 89 Förvaltningschefsinformation (TN 2021-0001)

§ 90 Yttrande över remiss avseende regional cykelplan för Stockholms län (TN 2021-0068)

§ 91 Yttrande över forskning-, utbildning- och utvecklingsstrategi för Region Stockholm 2021-2024 (TN 2020-1311)

§ 92 Beslut om allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Värmdö-Nacka-Stockholm, Stockholms län (TN 2020-0644)

§ 93 Beslut om förlängning av busstrafikavtal E23 – Handen, Tyresö och Nynäshamn (SL 2013-5061)

§ 94 Försökslinje L84 – Ny inriktning samt beslut om ändring och tillägg i tidigare beslut (TN 2019-0680)

§ 95 Beslut om att inleda upphandling avseende ramavtal för digitala skyltar och pratorer för buss, delar av lokalbanan och sjötrafik (TN 2020-1537)

§ 96 Yttrande över remiss avseende riktlinjer för Region Stockholms varumärkesarbete (TN 2021-0193)

§ 97 Beslut om Dataskyddsombudets rapport avseende verksamhetsåret 2020 (TN 2020-0011)

§ 98 Beslut om förlängning av giltighetstiden för regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (TN 2020-0554)

§ 99 Beslut om budgetunderlag inför budget 2022 för Region Stockholm för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheter (TN 2020-1671, FUT 2021-0483)


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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

| | |
|---|---|
| § 100 | Beslut om förlängning av uppdragsavtal (E19) för busstrafik i avtalsområde Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort<br>(TN 2021-0492) |
| § 101 | Tertialrapporter T1 2021 TF och FUT<br>(TN 2021-0038, FUT 2020-1290) |
| § 102 | Förnyat genomförandebeslut Spårvägsmuseet<br>(TN 2014-0444) |
| § 103 | Planeringsbeslut Nockebybanans ersättning till Akka 4 (Brommadepån)<br>(SL 2016-0091) |
| § 104 | Yttrande över motion 2020:65 av Jens Sjöström m.fl. (S) om att kollektivtrafiken är en förutsättning för tillväxt, företagande och jobb i hela Stockholm<br>(TN 2021-0122) |
| § 105 | Yttrande över motion 2020:7 av Anna Sehlin (V) om påstigning och visering i SL-bussarnas bakdörrar<br>(TN 2021-0283) |
| § 106 | Yttrande över motion 2020:81 av Gabriel Kroon (SD) om att avskaffa trängselskatten<br>(TN 2021-0164) |
| § 107 | Yttrande över motion 2020:80 av Gabriel Kroon (SD) och Leonid Yurkovskiy (SD) om stärkt folkligt inflytande vid konstnärlig gestaltning i offentliga ytor<br>(TN 2021-0085) |
| § 108 | Yttrande över motion 2020:77 av Gabriel Kroon (SD) och Britt-Mari Canhasi (SD) om införande av neutral klädkod i Region Stockholms verksamheter<br>(TN 2021-0086) |
| § 109 | Svar på skrivelse från (S) angående plexiglas i kollektivtrafiken<br>(TN 2021-0113) |
| § 110 | Svar på skrivelse från (V) angående skyddsglas och trafiksäkerhet<br>(TN 2021-0114) |
| § 111 | Svar på skrivelse från (V) angående arbetet mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken<br>(TN 2021-0115) |
| § 112 | Svar på skrivelse från (S) om att fortsätta med digitala informationsmöten inför nämnden<br>(TN 2021-0302) |

| | |
|---|---|
| § 113 | Svar på skrivelse från (S) om munskydd i kollektivtrafiken (TN 2021-0303) |
| § 114 | Svar på skrivelse från (V) angående avhysning av sovande och SL:s trygghetschatt (TN 2021-0305) |
| § 115 | Svar på skrivelse från (V) angående biljettkontroller under pandemin (TN 2021-0306) |
| § 116 | Svar på skrivelse från (S) angående Nybrohovshissen (TN 2021-0212) |
| § 117 | Svar på skrivelse från (V) angående problemen med SL:s signal- och trafikledningssystem (TN 2020-1582) |
| § 118 | Information om fusket i SL-trafiken år 2020 (TN 2021-0177) |
| § 119 | Information om sjötrafikutredning del 1 inför en andra remiss (TN 2019-0440) |
| § 120 | Månadsrapporter per mars månad 2021 (TN 2021-0038, FUT 2020-1290) |
| § 121 | Information om kollektivtrafikplan 2050 - remisshandling (TN 2014-0777) |
| § 122 | Anmälan av delegationsbeslut (TN 2021-0001, FUT 2021-0288) |
| § 123 | Inkommande post till trafiknämnden (TN 2021-0001) |
| § 124 | Övriga frågor |
| § 125 | Nästa sammanträde |

## § 86

### Godkännande av utsänd föredragningslista

*Trafiknämnden beslöt följande.*

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

2. Tilläggsärendena ”Förnyat genomförandebeslut Spårvägsmuseet” och ”Planeringsbeslut Nockebybanans ersättning till Akka 4” behandlas under rubriken beslutsärenden. Tilläggsärende ”Information om kollektivtrafikplan 2050 – Remisshandling” behandlas under rubriken informationsärenden.

3. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

## § 87

### Val av justerare av protokoll

*Trafiknämnden beslöt följande.*

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

## § 88

### Fastställande av datum för justering av protokoll

*Trafiknämnden beslöt följande.*

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 1 juni 2021.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 89**

**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
- Trafikstart för tvärbanan till Bromma flygplats den 16 maj 2021
- Trafikläget (bl.a. skyddsglas på 1700 bussar, vårens tidtabell för sjötrafik startade den 12 maj 2021)
- Resandeutveckling (totalt är resandet 55 % lägre jämfört med samma vecka 2019)
- Resandeminskning sätter fortsatt press på intäkter och resultat

Information från FUT
- Pågående bygg- och anläggningsarbete i bl.a. Barkarby
- Status arbetstunnlar vid Arenastaden, Södra Hagalund, Hagastaden, Södermalm m.fl.
- Depåprojekt och upphandlingar
- Pågående tunnelarbeten Nacka-Söderord
- Tunnelbana till Älvsjö

*Trafiknämnden noterade* informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 90**

**Yttrande över remiss avseende regional cykelplan för Stockholms län**
(TN 2021-0068)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 maj 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Nämnden avger remissyttrande i enlighet med förvaltningschefens förslag.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltog inte i beslutet.

UTTALANDE

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

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 2).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 91**

**Yttrande över forskning-, utbildning- och utvecklingsstrategi för Region Stockholm 2021-2024**
(TN 2020-1311)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 maj 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Nämnden avger remissyttrande i enlighet med förvaltningschefens förslag.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 92**

**Beslut om allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Värmdö-Nacka-Stockholm, Stockholms län**
(TN 2020-0644)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Nämnden fastställer med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Värmdö – Nacka – Stockholm i Stockholms län i enlighet med vad som framgår av detta ärende, att gälla från och med hösten 2023 och fyra år framåt.

2. Nämndens beslut delges genom kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932).

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 93

**Beslut om förlängning av busstrafikavtal E23 – Handen, Tyresö och Nynäshamn**
(SL 2013-5061)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 23 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

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

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

BESLUT

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

1. Förvaltningen ges i uppdrag att i enlighet med rekommendation i aktuellt ärende teckna tilläggsavtal med Nobina Sverige AB om en förlängning av E23-avtalet, på överenskomna villkor, till sommaren 2025.

RESERVATION

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

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 6).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 94

**Försökslinje L84 – Ny inriktning samt beslut om ändring och tillägg i tidigare beslut**
(TN 2019-0680)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 16 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Tidplanen för genomförande justeras. Trafikstart bedöms kunna ske tidigast hösten 2023.

2. Trafik under period med is genomförs inte, och därmed utgår det isgående fartyget ur upphandlingen.

3. De två återstående fartyg som upphandlas ska vara emissionsfria.

4. Försöket utökas med optionstid om 1+1 år för att möjliggöra förnyad upphandling efter utvärdering och beslut om att permanenta linjen.

5. Efter försöket kan trafikförvaltningen återköpa fartygen.

6. Upphandlingskontrakt överlåts efter ingåendet till AB Storstockholms Lokaltrafik i stället för till Waxholms Ångfartygs AB.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

§ 95

**Beslut om att inleda upphandling avseende ramavtal för digitala skyltar och pratorer för buss, delar av lokalbanan och sjötrafik**
(TN 2020-1537)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 27 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att genomföra upphandlingen avseende ramavtal för digitala skyltar och pratorer för buss, delar av lokalbana och sjötrafik med ingående material och vissa tjänster, inklusive att fastställa upphandlingsdokumentet, fatta beslut om tilldelning samt teckna ramavtal.

2. Förvaltningschefen uppdras att utan beloppsbegränsning ingå sådana avropsavtal från ramavtalet, som ryms inom fastställd investerings-, drift- och underhållsbudget.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 96

## Yttrande över remiss avseende riktlinjer för Region Stockholms varumärkesarbete
(TN 2021-0193)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 23 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Nämnden avger remissyttrande i enlighet med förvaltningschefens förslag.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 97

**Beslut om Dataskyddsombudets rapport avseende verksamhetsåret 2020**
(TN 2020-0011)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Nämnden godkänner Dataskyddsombudets rapportering avseende verksamhetsåret 2020.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 98

**Beslut om förlängning av giltighetstiden för regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län**
(TN 2020-0554)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 maj 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

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

1. Giltighetstiden för regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län förlängs till 2023/2024.

UTTALANDE

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

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 99

**Beslut om budgetunderlag inför budget 2022 för Region Stockholm för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheter**
(TN 2020-1671, FUT 2021-0483)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 maj 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

BESLUTBESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Informationen i underlagen godkänns.
2. Informationen skickas till regionstyrelsen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

DELTAR INTE

S-och V-ledamöterna samt SD-ledamoten deltog inte i beslutet.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 100**

**Beslut om förlängning av uppdragsavtal (E19) för busstrafik i avtalsområde Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort**
(TN 2021-0492)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

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

1. Nämnden godkänner förlängning av uppdragsavtalen för busstrafik i avtalsområdena Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort, maximalt till och med tidtabellskiftet i augusti 2023 i enlighet med vad som anges i föreliggande tjänsteutlåtande.

UTTALANDE

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

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

EXPEDIERAS TILL

-

**§ 101**

**Tertialrapporter T1 2021 TF och FUT**
(TN 2021-0038, FUT 2020-1290)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 maj 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Tertialrapporter per april 2021 för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområden ingående verksamheter godkänns.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 102**

**Förnyat genomförandebeslut avseende Nya Spårvägsmuseet**
(TN 2014-0444)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 maj 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

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

1. Den ekonomiska ramen för projektet Nya Spårvägsmuseet utökas till 245 mnkr inklusive index, varav 215 mnkr avser investering och 30 mnkr drift. Av dessa utgör effekter av Covid-19-pandemin ca 18 mnkr i merutgift. Projektet har en beslutad medfinansiering om 130 mnkr.

2. Den utökade ramen finansieras via trafikförvaltningens beslutade budgetram för ersättningsinvesteringar enligt investeringsplan 2021.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

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

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 103

**Planeringsbeslut Nockebybanans ersättning till Akka 4 (Brommadepån)**
(SL 2016-0091)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 11 maj 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

1. Inom ramen för 2021 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för 2021–2030 beslutas att inleda fas Planering avseende objekt ”Nockebybanans ersättning till Akka 4” till en total budget om 15 miljoner kronor, varav 15 miljoner kronor avser investeringsutgift.

Under förutsättning av att regionstyrelsen beslutar enligt ovan beslutar trafiknämnden följande.

2. Förvaltningschefen uppdras att verkställa planeringsfasen, samt att genomföra de upphandlingar, ingå de avtal och i övrigt vidta de åtgärder som erfordras för att verkställa planeringsfasen.

3. Förvaltningschefen uppdras att återkomma till trafiknämnden med förslag till genomförandebeslut avseende investeringsobjektet ”Nockebybanans ersättning till Akka4”.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 104

**Yttrande över motion 2020:65 av Jens Sjöström m.fl. (S) om att kollektivtrafiken är en förutsättning för tillväxt, företagande och jobb i hela Stockholm**
(TN 2021-0122)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 27 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

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

RESERATION

S-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla förslag i enlighet med motionen.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 105

**Yttrande över motion 2020:7 av Anna Sehlin (V) om påstigning och visering i SL-bussarnas bakdörrar**
(TN 2021-0283)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. V-ledamöterna yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

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

RESERATION

V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla förslag i enlighet med motionen.

DELTAR INTE

S-ledamöterna deltog inte i beslutet.

UTTALANDE

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 19).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 106**

**Yttrande över motion 2020:81 av Gabriel Kroon (SD) om att avskaffa trängselskatten**
(TN 2021-0164)

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

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. SD-ledamoten yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

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

RESERATION

SD-ledamoten reserverade sig mot beslutet att inte bifalla förslag i enlighet med motionen.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 107

**Yttrande över motion 2020:80 av Gabriel Kroon (SD) och Leonid Yurkovskiy (SD) om stärkt folkligt inflytande vid konstnärlig gestaltning i offentliga ytor**
(TN 2021-0085)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 maj 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. SD-ledamoten yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

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

RESERATION

SD-ledamoten reserverade sig mot beslutet att inte bifalla förslag i enlighet med motionen.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 108**

**Yttrande över motion 2020:77 av Gabriel Kroon (SD) och Britt-Mari Canhasi (SD) om införande av neutral klädkod i Region Stockholms verksamheter**
(TN 2021-0086)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 25 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. SD-ledamoten yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

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

RESERATION

SD-ledamoten reserverade sig mot beslutet att inte bifalla förslag i enlighet med motionen.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 109**

**Svar på skrivelse från Socialdemokraterna angående plexiglas i kollektivtrafiken**
*(TN 2021-0113)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefernas förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till beslut, som V-ledamöterna anslöt sig till i andra hand (bilaga 19).

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 110**

**Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående skyddsglas och trafiksäkerhet**
*(TN 2021-0114)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

**§ 111**

**Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående arbetet mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken**
*(TN 2021-0115)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 25 april 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 112**

**Svar på skrivelse från Socialdemokraterna om att fortsätta med digitala informationsmöten inför nämnden**
*(TN 2021-0302)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefernas förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till beslut, som V-ledamöterna anslöt sig till i andra hand (bilaga 20).

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 113**

**Svar på skrivelse från Socialdemokraterna om munskydd i kollektivtrafiken**
*(TN 2021-0303)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefernas förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till beslut, som V-ledamöterna anslöt sig till i andra hand (bilaga 21).

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 114**

**Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående avhysning av sovande samt SL:s trygghetschatt**
*(TN 2021-0305)*

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 22).

EXPEDIERAS TILL

-

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

§ 115

**Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående biljettkontroller under pandemin**
*(TN 2021-0306)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 23).

EXPEDIERAS TILL

-

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 116**

**Svar på skrivelse från Socialdemokraterna angående Nybrohovshissen**
*(TN 2021-0212)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefernas förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till beslut, som V-ledamöterna anslöt sig till i andra hand (bilaga 24).

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 117**

**Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående problem med SL:s signal- och trafikledningssystem**
*(TN 2020-1582)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 25 april 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

**§ 118**

**Information om fusket i SL-trafiken år 2020**
*(TN 2021-0177)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 25).

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

**§ 119**

**Information om sjötrafikutredning del 1 inför en andra remiss**
*(TN 2019-0440)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 maj 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 26).

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

**§ 120**

**Månadsrapporter per mars månad 2021**
*(TN 2021-0038, FUT 2020-1290)*

I ärendet förelåg månadsrapporter per mars månad 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 27).

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

**§ 121**

**Information om kollektivtrafikplanen 2050 - remisshandling**
*(TN 2014-0777)*

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 12 maj 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 6/2021
2021-05-18

**§ 122**

**Anmälan av delegationsbeslut**
*(TN 2021-0001, FUT 2021-0288)*

I ärendet förelåg anmälan av delegationsbeslut daterad den 7 maj 2021 fattade av förvaltningschefen för trafikförvaltningen under perioden 2021-04-01 – 2021-04-27, samt anmälan av delegationsbeslut daterat den 3 maj fattade av förvaltningschefen för utbyggd tunnelbana under perioden 2021-03-22 – 2021-04-27.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

**§ 123**

**Inkommande post till nämnden**
*(TN 2021-0001)*

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

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

**§ 124**

**Övriga frågor**

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

Inkomna skrivelser:

Skrivelse från Vänsterpartiet angående utvecklingen av MTR:s pendeltågsverksamhet (bilaga 28)

Skrivelse från Vänsterpartiet angående samordning mellan SL- och WÅAB-trafiken i sjötrafiken (bilaga 29)

Skrivelse från Vänsterpartiet angående införlivandet av barnkonventionen (bilaga 30)

Inga fler övriga frågor.

**§ 125**

**Nästa sammanträde**

Datum för nästa sammanträde bestämdes till tisdagen den 15 juni 2021, kl. 14.30.

Bilaga 1

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2021-0068

Trafiknämnden
Ärende 5

Vänsterpartiet

# Yttrande över remiss avseende regional cykelplan för Stockholms län

Målet att cyklingen ska öka kraftigt till 20 procent av allt resande till 2030 är positivt och viktigt för en attraktiv stad, för folkhälsan och för klimatet och miljön. Remissen avseende regional cykelplan för Stockholms län är ett centralt dokument för arbetet att nå målet. Tyvärr är det fortfarande långt till målet, och andelen har legat still på cirka 7 procent mellan resevaneundersökningarna 2015 respektive 2019. Det ska bli intressant att se vad pandemin får för långsiktiga effekter på cyklandet. Vår förhoppning är att det finns en vilja att fånga tillfället och skapa goda förutsättningar för det under pandemin ökande cyklandet ska bli bestående och förstärkas. För att nå målet om 20 procents andel cyklande till 2030 krävs betydligt mer handlingskraft än varit fallet sedan 2015. Det krävs en grundläggande prioritering av cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik.

Vi finner förvaltningens förslag till remissvar i stor grad tillfredsställande och rimligt utifrån ett kollektivtrafikperspektiv. Vi uppskattar att förvaltningen konstruktivt lyfter punkter ur *Kollektivtrafikplan 2050* och visar hur de anknyter till cykelplanens resonemang om smidiga kombinationsresor. Vidare instämmer vi till fullo vikten av att de regionala cykelstråken i möjligast mån ansluter till de största kollektivtrafikknutpunkterna och att de lokala cykelkopplingarna utgör en viktig roll för att utöka kollektivtrafikens upptagningsområde. Vi ser fram emot ett konstruktivt samarbete mellan trafikförvaltningen och Cykelkansliet, samt väghållarna, för att nå målet 20 procent cykling till 2030.

Bilaga 2

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2021–0068

Trafiknämnden
5

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

## Yttrande över remiss avseende regional cykelplan för Stockholms län

Den regionala cykelplanen för Stockholms län är gedigen och det är bra med ambitionen att skapa en översiktlig plan för cykelinfrastrukturen för att få till en bättre helhetsbild. Det finns många positiva delar i cykelplanen men tyvärr är många delar av den starkt ideologiskt påverkad och inte byggd på hur verkligheten ser ut eller vad som praktiskt bör göras. De omfattande ambitionerna och åtgärderna föreslagna i cykelplanen är baserade på att regionen bör införa starka incitament och social ingenjörskonst för att fler ska cykla. Något som Sverigedemokraterna är starkt emot.

Det är orealistiskt att tro att 70 % av Region Stockholms invånare ska cykla, gå eller ta kollektivtrafiken. Det skulle innebära att på en relativt kort tid måste 10 % av invånarna ställa bilen. Med den tekniska utvecklingen inom bilar med fler och bättre fossilfria alternativ som dessutom sjunker i pris ser vi inte en framtid där invånarna kommer att välja bort bilen. Tvärtom spår vi en kommande ökning av antal personer som väljer att ta bil. Vi borde i stället planera för hur verkligheten ser ut och de prognoserna finns angående utvecklingen av biltekniken och utvecklingen av trafiken.

Bilen och kollektivtrafiken bör vara det som ligger i fokus när Region Stockholm planerar för infrastrukturen. När det gäller cykel och kollektivtrafik ser vi Sverigedemokrater inget problem med att sätta upp ytterligare och säkrare cykelställ vid hållplatser och stationer samt andra åtgärder för att underlätta för dem som väljer att ta cykeln. Inte heller är det något problem att utöka och förbättra de regionala cykelstråken. Problematiken ligger i andelen pengar som spenderas på cykeltrafiken jämfört med kollektivtrafiken samt bilen i förhållande till hur många som brukar de olika färdmedlen. Sverige är ett land som har flera säsonger och vintern är återkommande väldigt kall med mycket snö vilket naturligtvis försvårar för och minskar antalet cyklister.

I övrigt håller vi med trafikförvaltningens synpunkter på cykelplanen.

Bilaga 3

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2020-1311

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 6

# Yttrande över remiss avseende forskning-, utbildning- och utvecklingsstrategi för Region Stockholm

Forsknings-, utbildnings- och utvecklingsstrategin för Region Stockholm syftar till att skapa goda förutsättningar för forskning, utbildning och utveckling i regionens verksamheter. Socialdemokraterna vill dock starkt betona det som även trafikförvaltningen berör i sitt svar, nämligen att det pågår forskning och utveckling även på trafiksidan och att detta inte får glömmas bort i regionens verksamhet och i dess strategier.

Vi socialdemokrater ser att mer kan göras när det gäller pilotprojekt, testbäddar och innovation på trafiksidan. Det har varit eftersatt av det moderata styret. Det är bra att samverkan med universitet och högskolor på trafikområdet genomförs (särskilt inom FUT:ens verksamhet) men det finns mycket kvar att göra.

När regionen säkerställer goda möjligheter att bedriva forskning och utveckling inom trafikområdet leder det i slutändan till bättre kollektivtrafik och ökade värden för regionens invånare.

Bilaga 4

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2020-0644

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 7

# Beslut om allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Värmdö – Nacka – Stockholm, Stockholms län

Beslutet om allmän trafikplikt behövs för att upphandla ett trafikavtal för försökslinjen. För resenärernas och personalens skull förespråkar vi i Vänsterpartiet att kollektivtrafiken ska drivas i offentlig regi, utan upphandlingar, så att skattepengarna oavkortat går till kollektivtrafiken istället för att en inte oansenlig del går till företagsvinster. Om Region Stockholm redan hade drivit sjötrafiken i egen regi, så hade det inte behövts en separat upphandling för att bedriva sjötrafik på sträckan Värmdö-Nacka-Stockholm.

Vi vill också passa på att betona vikten av att pendelbåtslinjen harmoniseras med parallella linjer i Waxholmsbolagets regi. Det vore djupt olyckligt om problematiken med olika taxe- och tidtabellssystem, som försöket med linje 83 dragits med, skulle uppstå även på linje 84. För att försöket ska bli rättvisande måste systemen integreras för en god tillgänglighet så att de inte uppstår onödiga hinder och trösklar för potentiella resenärer. Det måste göras enkelt för resenärerna att resa med linjen och den regionala kollektiva sjötrafiken.

Bilaga 5

Region Stockholm



FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2021-05-18

SL 2013-5061

Trafiknämnden
Ärende 8

Vänsterpartiet

# Beslut om förlängning av busstrafikavtal E23 – Handen, Tyresö och Nynäshamn

Vi tackar för det informativa underlaget inför beslut om att förlänga busstrafikavtal E23. Det är dock ingen nyhet att vi i Vänsterpartiet länge har drivit frågan om att bedriva verksamhet i egen regi, för bättre kontinuitet och kvalité, för resenärernas och de anställdas skull. Vi har förespråkat utredningar om vad som är mest effektivt, upphandlad trafik eller i egen regi, och också velat ta tillbaka delar av verksamheten i egen regi för att ha jämförelseobjekt. När nu E23 är uppe för beslut att förlängas anser vi att det är lämpligt att undersöka hur trafiken därefter kan tas tillbaka i egen regi och förbereda trafikförvaltningen för att göra det.

Vidare skulle vi vilja framföra en önskan om att få en samlad utvärdering av VBP-modellen. Under rubriken ”Modernisering av trafikaffärer inom buss” i underlaget får vi ta del av några allmänna slutsatser om VBP-modellen. Vi skulle gärna vilja få ta del av resonemangen och analysen bakom dem.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

*att* uppdra åt förvaltningschefen att undersöka hur trafiken kan tas tillbaka i egen regi och förbereda organisationen för att överta busstrafiken i Handen, Tyresö och Nynäshamn i egen regi när förlängningen av avtalet, E23, löper ut i juni 2025.

*att* en samlad redovisning och analys av erfarenheterna av VBP-modellen i de olika trafikavtalen presenteras för nämnden

Bilaga 6

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

SL 2013-5061

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 8

## Beslut om förlängning av busstrafikavtal E23 – Handen, Tyresö och Nynäshamn

Socialdemokraterna delar förvaltningens bedömning att avtalet fungerat relativt väl och bör förlängas. Vi vill dock lyfta ett antal perspektiv som bör beaktas i kommande arbete.

Det här är ett avtal med 100 procent VBP (validerad, betalande påstigande). Det är en modell som SL har övergett sen dess då den inte fungerar optimalt och även leder till dyrare trafik ju längre in i avtalsperioden man kommer (vilket är en effekt av modellen). I den omförhandling som gjorts inför förlängningen har dock kostnaden kunnat minskas. Vi socialdemokrater har även krävt en utvärdering av VBP-systemet en längre tid då det finns flera forskningsrapporter gjorda som visar att systemet inte levererar de mervärden man hoppats på vilket vi anser att man måste ta på allvar och gå till botten med i en utredning.

Ett av skälen till kostnadsminskningen är en ny prissättning på parallelgående trafik till spårtrafiken (detta ingick inte i det ursprungliga avtalet utan blev en tillkommande kostnad som nu har bakats in). Ett annat skäl är att man från trafikförvaltningens sida går med på att höja den sk medelåldern på bussarna. Dock rör man inte maxåldern. Det här är oroväckande då kvaliteten på bussarna är en viktig faktor i både resenärskomfort och busschaufförernas arbetsmiljö. Anledningen till att man har både medelålder och maxålder på bussarna är för att en viss standard ska garanteras vilket är lättare i fräscha bussar. Vi tar för givet, och kommer att följa upp att, förvaltningen genomför kontroller på det här bussområdet om bussarna lever upp till den standard som krävs utifrån resenärs och chaufförskomfort.

Bilaga 7

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2019-0680

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 9

# Försökslinje L84 – Ny inriktning samt beslut om ändring och tillägg i tidigare beslut

Vi i Vänsterpartiet beklagar att försökslinje 84 inte kommer trafikeras under isförhållanden. Vi vill också betona vikten av att pendelbåtslinjen harmoniseras med parallella linjer i Waxholmsbolagets regi. Det vore djupt olyckligt om problematiken med olika taxe- och tidtabellssystem, som försöket med linje 83 inneburit, skulle uppstå även på linje 84. För att försöket ska bli rättvisande måste systemen harmoniseras så att de inte uppstår onödiga hinder och trösklar för potentiella resenärer. Det måste göras enkelt för resenärerna att resa med linjen och den regionala kollektiva sjötrafiken.

Bilaga 8

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2020-1537

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 10

## Beslut om att inleda upphandling avseende ramavtal för digitala skyltar och pratorer för buss, delar av lokalbanan och sjötrafik

Det finns i dagsläget digitala skyltar och pratorer1 vid hållplatser för buss, delar av lokalbanor och sjötrafik inom Region Stockholm. De är ca 2000 st och det större antalet sattes upp för ca 10 år sedan.

Vi socialdemokrater har i flera mandatperioder drivit frågan om ett förbättrat system för realtidsinformation. Det behöver vara integrerat i alla delar av trafiken från enskilda fordon till alla de olika informationskanalerna som finns tillgängliga för resenärerna. Vi vet idag att datan finns – ändå så står resenärer vid hållplatserna och kan inte lita på de tidsangivelser som skyltar och pratorer ger. Det här är inte acceptabelt.

Det finns även en stor säkerhetsaspekt på goda och välfungerande system. Vid plötsliga kriser behöver korrekt information kunna ges till alla resenärer väldigt fort. Det fallerade vid terrordådet på drottninggatan och det får inte hända igen.

Det här beslutet rör upphandling av ramavtal för att möjliggöra reparation och underhåll av systemet, men vi vill ändå poängtera att vi socialdemokrater ser att ett helhetsgrepp behöver tas på resenärsinformationen, som behöver vara mycket bättre än vad den är idag.

Bilaga 9

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2020-0011

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 12

## Beslut om Dataskyddsombudets rapport avseende verksamhetsåret 2020

Den senaste tiden har rapporter om röjda identiteter på främst kvinnor som lever gömda på grund av att de lever under hot om våld från en (oftast) manlig tidigare nära relation. Mot den bakgrunden är det allvarligt att det under året skett 48 personuppgiftsincidenser på trafikförvaltningen och att majoriteten av dessa avser röjande av personuppgift.

Med det inte sagt att det rör sig om röjda identiteter på personer som lever skyddat – men det visar att trafikförvaltningen har ett viktigt jobb att göra på det här området för att säkerställa fullgoda rutiner finns och efterlevs vilket vi socialdemokrater kommer att följa upp.

Bilaga 10

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2020-0554

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 13

## Beslut om förlängning av giltighetstiden för regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Varje regional kollektivtrafikmyndighet har ansvar för att ta fram och besluta om ett regionalt trafikförsörjningsprogram med mål för kollektivtrafiken. Vid behov ska även programmet uppdateras vilket vanligtvis görs varje mandatperiod. För innevarande mandatperiod är det dock svårt att förutsäga de långsiktiga konsekvenserna av coronapandemins påverkan på kollektivtrafiken varför giltighetstiden för nuvarande program istället föreslås förlängas. Vi socialdemokrater förstår det beslutet. Uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet planeras istället tills 2023.

Vi socialdemokrater hade dock ett antal synpunkter på nuvarande program vilka vi står fast vid och som vi vill skicka med inför arbetet med att uppdatera trafikförsörjningsprogrammet.

Målet för kollektivtrafikens marknadsandel sattes till 54 procent till 2030. Enligt Trafikverket måste biltrafiken i Stockholms län minska med 14 procent för att vår region ska klara de nationella miljömålen. Det är osannolikt att målet för kollektivtrafikandelen är tillräckligt i det ljuset. Vi vill se en tydligare koppling mellan regionens ambitioner för kollektivtrafikandelen och de nationella miljömålen.

Vi vill också se en tydligare koppling mellan kollektivtrafikplaneringen, bostadsplaneringen och regionplaneringen i övrigt. Vi har erfarenhet av flera fall av nya bostadsområden med otillräcklig kollektivtrafikförsörjning. Det borde finnas tydliga skrivningar i trafikförsörjningsprogrammet om hur vi som region säkerställer att nybyggda områden har en god kollektivtrafikförsörjning redan vid första inflyttning. I detta ligger också att trafikplaneringen borde vara tätare sammankopplad med RUFS 2050 och till en ny trafikplan som håller jämna steg med RUFS 2050.

Utöver detta anser vi att programmet på ett tydligare sätt bör koppla till frågor om social hållbarhet och ökad jämlikhet. Klyftorna i länet ökar och den utvecklingen vill vi vända. Kollektivtrafiken är en oskiljbar del av Storstockholm och har en direkt påverkan på länets utveckling.

Bilaga 11

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2020-0554

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 13

# Beslut om förlängning av giltighetstiden för regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Förslaget om att förlänga giltighetstiden för regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län bedömer vi i Vänsterpartiet under rådande omständigheter som rimligt, om än olyckligt. Trafikförsörjningsprogrammet är i behov av att snarast vässas för att vända den, redan före pandemin, negativa trend av sjunkande kollektivtrafikandelar av de motoriserade resorna. För att inte förlora fler år är det viktigt att ett nytt reviderat program, som säkerställer att kollektivtrafiken utvecklas i en tydlig riktning för att skapa förutsättningar för en jämlik och klimatsmart region, så snart som möjligt kommer på plats. Trafikförsörjningsplanen är också grundläggande för andra planer och dokument, följaktligen är det angeläget att det inte växer fram en planeringsskuld till följd av pandemin.

Bilaga 12



Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2020-1671
FUT 2021-0483

Trafiknämnden
Ärende 14

Vänsterpartiet

# Beslut om budgetunderlag inför budget 2022 för Region Stockholm för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheter

Vänsterpartiet deltar inte i beslutet om budgetunderlaget eftersom det bygger på prioriteringar i den politiska majoritetens budget för 2021. Vi kommer att lägga fram ett eget budgetförslag för 2022 som bygger vidare på de prioriteringar vi gjort i vårt budgetförslag för 2021.

Bilaga 13

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2021-0492

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 15

## Beslut om förlängning av uppdragsavtal (E19) för busstrafik i avtalsområde Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort

Trafiknämnden beslutade den 15 december 2020 att genomföra upphandling av busstrafik i avtalsområdena Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort i enlighet med i ärendet angiven ändrad affärsinriktning (TN 2020-1390, § 215).

De nya avtalen kommer att innebära investeringar i nya bussar, innefattande ett större antal elbussar. Det har dock framkommit att leveranstiden för dessa fordon för närvarande är längre än normalt. Det finns därför en tydlig risk för störningar vid driftstart. Mot bakgrund av detta, inklusive den fortsatta osäkerheten som pandemin för med sig föreslås upphandlingen skjutas fram. Det får konsekvenser på nuvarande avtal då dessa går ut innan upphandlingens nya tidsplan hinner genomföras.

Det här beslutet innebär att nuvarande avtal förlängs för att upphandlingens tidsplan ska kunna förskjutas. Vi socialdemokrater förstår att mot bakgrund av ovan beskrivna omständigheter är detta det korrekta beslutet att fatta. Det för dock med sig ett antal konsekvenser.

Den största konsekvensen är att de bussar som i början av avtalsperioden var nya och fina nu närmar sig den maxålder som SL har. I och med förlängningen kommer man att passera den gränsen i ett flertal fall. SL har därför beviljat dispenser från maxtaket. Det här är oroväckande då kvaliteten på bussarna är en viktig faktor i både resenärskomfort och busschaufförernas arbetsmiljö. Anledningen till att man har både medelålder och maxålder på bussarna är för att en viss standard ska garanteras vilket är lättare i fräscha bussar. Vi tar för givet, och kommer att följa upp att, förvaltningen genomför kontroller på det här bussområdet om bussarna lever upp till den standard som krävs utifrån resenärs och chaufförskomfort, vilken fortsatt gäller oavsett om man passerat maxåldern eller inte.

Bilaga 14

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2021-0492

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 15

# Beslut om förlängning av uppdragsavtal (E19) för busstrafik i avtalsområde Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort

Covid-19-pandemins inverkan på Regions Stockholms kollektivtrafik har varit betydande. Den har visat att det behövs nytänkande och förändringar. Pandemin och den kris som den orsakat visar med all tydlighet på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiken med upphandlad trafik. Pandemin har tydliggjort att för att få full rådighet över kollektivtrafiken, dess fordon, personal och kunna anpassa den efter resenärernas behov måste den drivas i egen regi med egna anställda.

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

Som framkommer i ärendet är systemet med att upphandla trafiken problematiskt. Trafikförvaltningen har efter att först tvingats avbryta upphandlingarna av busstrafik i Nacka/Värmdö (E36) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37) på grund av de osäkerheter pandemin och förlänga de rådande avtalen en gång, nu tvingats till ytterligare en förlängning.

I avtalen finns inskrivet en maximiålder för bussarna, att de inte får vara över 16 år gamla. Eftersom trafikoperatörerna är vinstmaximerande har de anpassat sina investeringar till avtalslängden och när avtalen förlängs riskerar många bussar därför passera åldersstrecket. Operatörerna har inget intresse av att köpa in nya bussar, som de riskerar att bli stående med om de förlorar de nya upphandlingarna. För att säkerställa trafiken föreslås det i förlängningen av avtalet att det utfärdas dispens från ålderskravet.

Vi ser med oro på att det ruckas på ålderskraven. Redan för några år sedan togs kravet på att bussparkens medelålder inte fick vara äldre än åtta år bort, något som bolagen naturligtvis tjänande pengar på. Att tillåta äldre bussar i trafik går ut över kvalitén på busstrafiken; sämre driftsäkerhet orsakar fler inställda turer, resenärs- och arbetsmiljön försämras, och risken finns att även trafiksäkerheten påverkas. Vidare tenderar äldre bussar vara sämre för miljön. Genom åren har vi fått uppgifter från bussförare och depåpersonal som vittnar om hur företagen mot slutet av avtalstiden inte investera något i onödan och underhållet prioriteras ner

vilket får bussar att gå sönder och lokaler att förfalla. Vad blir då effekten om den perioden tänjs ut ytterligare när avtalen förlängs?

Med trafik i egen regi hade ovanstående problem inte uppkommit. Vi i Vänsterpartiet anser att det är hög tid att förvaltningen ges mandat att ta tillbaka trafiken i egen regi. Det borde rimligen inte innebära några större problem då personalen som utför arbetet redan finns i systemet och vanligtvis följer med vid verksamhetsövergång. De skulle dock behöva få en ny uniform, en SL-uniform. Förvaltningen skulle till viss del få ett nytt uppdrag som utförare av trafik, men redan i dag drivs till exempel redan trygghetscentralen i egen regi.

Bilaga 15

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2021-0038
FUT 2020-1290

Trafiknämnden
Ärende 16

Vänsterpartiet

# Tertialrapporter T1 2021 TF och FUT

Tertialrapporten T1 2021 för Trafiknämnden visar på det kraftiga intäktstappet på grund av den fortsatt låga försäljningen av biljetter till följd av den utdragna coronapandemin, och utfall per april som uppgår till -1 117 miljoner, samt en prognos per april för årets resultat på -3 760 miljoner, exklusive eventuellt extra stöd. Vi delar konstaterandet i rapporten att det krävs att förvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm,. Pandemin skapar stora osäkerheter kring framtida resandeunderlag och biljettintäkter. Det är dock mycket viktigt att trots osäkerheten arbeta för att återskapa förtroendet för kollektivtrafiken och för att locka tillbaka resenärerna när pandemin är över.

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. Den rådande Coronapandemin och den kris som den orsakat har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet.

Bilaga 16

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2014-0444

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 38

## Förnyat genomförandebeslut Spårvägsmuseet

Socialdemokraterna i Region Stockholm är positiva till spårvägsmuseet och ser att det kommer skapa mervärde för invånarna i vår region.

Men det här projektet drabbas återigen av stora förseningar. Inte ens ett år har gått sen förra gången nämnden beslutade om utökad budget för spårvägsmuseet. Revisorernas återkommande kritik på investeringsområdet tillsammans med det faktum att dessa fördyringar är mer regel än undantag ger oss återigen skäl att ifrågasätta den moderatstyrda majoritetens ekonomiska styrning. Det här ärendet är ännu ett i raden av ärenden som tecknar en tydlig bild av en oförmåga hos styret att ha kontroll på ekonomin och skattebetalarnas pengar.

En mindre andel av fördyringarna hänförs återigen till coronapandemin, vilka vi inte lastar majoriteten för. Men den större delen hänförs till ekonomisk styrning och där har majoriteten det yttersta ansvaret.

Bilaga 17

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2014-0444

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 38

## Förnyat genomförandebeslut Spårvägsmuseet

Vänsterpartiet ser med oro att många av trafiknämndens investeringsobjekt fördyras. I detta ärende handlar det om att investeringarna i Nya Spårvägsmuseet än en gång blir dyrare än tidigare beslutat, senast för ett drygt halvår sedan. Genom att gång på gång vid nämnd efter nämnd ta beslut om förnyade genomförandebeslut med fördyrningar blir trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda mycket stor och svår att överblicka. Vi efterlyser en mer transparent och tydligare sammanställning av trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda inom kollektivtrafiken, med totala kostnader, tidsplan och prognos för kommande investeringar. Gärna över en tioårsperiod.

Bilaga 19

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2021–0283

Trafiknämnden
18

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

# Yttrande över motion 2020:7 av Anna Sehlin (V) om påstigning och visering i SL-bussarnas bakdörrar

Sverigedemokraterna är glada att även Vänsterpartiet anser att påstigning på de bakre dörrarna på bussar bör permanentas samt att betalningsansvaret bör ligga på resenärerna och inte busschaufförен. Vi delar åsikten att detta hade kunnat lösa i alla fall en del av det intäktstapp som skedde i och med att dörrparet fram stängdes och att möjligheten att betala stängdes för många resenärer.

Det är tydligt i forskning som vi pekat på tidigare att enkelheten att göra rätt för sig spelar stor roll i betalningsviljan. När det är svårt att betala för sin biljett kommer många att avstå. Det behövs inte nya studier för Sverige eller specifikt SL för att visa på detta. Ett tydligt exempel är exakt det som hände. Folk uppfattade det som krångligt och svårt att betala när de inte fick gå fram i bussen, samtidigt var det många som uppfattade att det nu var gratis att åka med bussen då biljettkontrollerna försvann samt för många det enda sätt att faktiskt betala för sig. Det är därför märkligt att trafikförvaltningen och majoriteten i Stockholm inte gjorde mer för att säkra biljettintäkterna.

Även om installationer av biljettvalideringsapparater hade kostat över 100 miljoner kronor, om det så hade halverat biljettintäktstappet hade det varit värt det. Att inte mer gjordes för att säkra biljettintäkterna med enkla åtgärder under pandemin är anmärkningsvärt och oansvarigt.

Bilaga 19

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-05-18

TN 2021-0113

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 22

# Svar på skrivelse från (S) angående plexiglas i kollektivtrafiken

Monteringen av det som i folkmun kallas för plexiglas (men som består av polykarbonat) i bussarna i syfte att öppna framdörren pågår i SLs trafik. Stängningen av framdörrarna skede tidigt i pandemin och vi Socialdemokrater drev också detta för att skydda förarna från riskerna för smittspridning. Den moderatledda majoriteten har bråttom att öppna framdörren för påstigning igen för att möjliggöra för människor att validera sitt SL-kort ombord och på detta sätt hoppas man minska fuskåkandet. Däremot har man under hela tiden som pandemin pågått låtit bli att flytta bak kortläsare för att på det sättet möjliggöra för människor att betala. Vi socialdemokrater är, till skillnad från moderaterna, övertygade om att de allra flesta människor vill göra rätt för sig – om de får den möjligheten.

Vi socialdemokrater är heller inte emot lösningar som gör det möjligt att öppna framdörrarna om det kan ske smittsäkert för förarna men vi är oroliga över de signaler vi får från busschaufförerna om att plexiglaslösningen är trafikfarlig och skapar reflexer.

Därför lade vi denna skrivelse i januari 2021. Sen dess har mycket hänt på det här området:

- över 70 procent av SLs bussar har fått skyddsglas monterade.
- arbetsmiljöverket har backat från sin ursprungliga position om att reflexer i skyddsglasen inte berörde arbetsmiljön och har inlett en granskning av detta. Resultatet av denna i SLs trafik har inte kommit än. I delar av skånetrafiken har dock arbetsmiljöverket underkänt lösningen utifrån det här perspektivet.
- På bara ett par veckor kom över hundra rapporter in i vintras om tillbud kopplade till reflexer och begränsad sikt på grund av plexiglaslösningen.

Vi socialdemokrater tackar för förvaltningens svar. Men vi ser fortfarande med oro på utvecklingen. Att trafikförvaltningen inte får in statistik över ”mindre allvarliga tillbud” innebär ju att det är svårare att förebygga problem innan något händer. Det räcker att en kraftig inbromsning sker för sent en gång för att det ska kunna leda till allvarliga olyckor.

Med anledning av detta föreslås trafiknämnden besluta:

att monteringen av sk plexiglas i bussarna pausas och redan monterade glas tas ned tills arbetsmiljöverket, skyddsorganisationerna och berörda expertmyndigheter slår fast att lösningen är trafiksäker.

Bilaga 20

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-05-18

TN 2021-0302

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 25

# Svar på skrivelse från (S) om att fortsätta med digitala informationsmöten inför nämnden

Socialdemokraterna i Region Stockholm föreslog i en skrivelse att förvaltningens informationsmöten fortsätter i digital form även efter att rekommendationer om distansarbete och fysiska möten förändras.

I trafikförvaltningens svar konstateras att det finns flera fördelar från förvaltningens perspektiv med digitala möten och det har även visat sig att fler ledamöter från nämnden har möjlighet att närvara digitalt än fysiskt.

I svaret konstateras också att det är en politisk fråga hur informationsmötena organiseras.

Med anledning av detta föreslås trafiknämnden besluta:

att förvaltningens informationsmöten till nämnden fortsätter i digital form även efter att rekommendationer om distansarbete och fysiska möten förändras.

Bilaga 21

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-05-18

TN 2021-0303

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 26

# Svar på skrivelse från (S) om munskydd i kollektivtrafiken

Enligt de senaste uppgifterna använder ca 40 procent av alla resenärer munskydd i rusningstrafik. Detta trots att från den 7:e januari rekommenderar Folkhälsomyndigheten att resenärer i kollektivtrafiken har munskydd på sig i kollektivtrafiken under rusningstrafik och från den 23:e februari infördes lokala rekommendationer i Stockholms län om att alltid ha munskydd i kollektivtrafiken.

SL har sedan den 7:e januari delat ut munskydd mot uppvisande av giltig SL-biljett vid SL-center på Centralen och Sergels torg. Man delar enligt uppgift ut ca. 160 st per dag. Samtidigt har MTR sålt munskydd på samtliga bemannade stationer – men inte heller där har det varit stor åtgång.

Vi kan också konstatera att trots det kraftigt vikande resandet är det fortfarande över 1 miljon resenärer varje dag som inte startar sin resa vid Tcentralen där munskydd finns att tillgå. Slutsatsen som kan dras av detta är att munskydd inte används i kollektivtrafiken i den utsträckning som smittskydd Stockholm ser är önskvärt och att mer behöver göras i både informationssammanhang men även för att tillgängliggöra munskydden för fler.

Med anledning av detta föreslås trafiknämnden besluta:

att munskydd delas ut på samtliga bemannade stationer i tunnelbane- och pendeltågsnätet.

att information om att munskydd finns att tillgå sätts upp på samtliga stationer.

Bilaga 22

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2021-0305

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 27

# Svar på skrivelse från (V) angående avhysning av sovande och SL:s trygghetschatt

Vänsterpartiet tackar för svaret som i stora delar är informativt och bra. Vi skulle dock gärna sett att svaret utvecklade en precisering av direktiv som säkerställer lika behandling av sovande; vilka som får åka vidare respektive avhyses. Vidare hade det varit intressant att få veta mer om hur samarbetet med Stadsmissionen konkret går till och hur vanligt förekommande det är vid avhysningar.

Bilaga 23

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2021-0306

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 28

# Svar på skrivelse från (V) angående biljettkontroller under pandemin

Vänsterpartiet tackar för det informativa svaret. Det blir tydligt att anledningen till att biljettkontrollen inte pausades under den andra och nu den tredje vågen av smittspridning främst handlar om intäktssäkring. Svaret lägger ut texten om hur ”fuskåkningen” har ökat. Det är intressant att, i ljuset av att volymmålet med att kontrollera ett stort antal resenärer, enligt svaret, upphört tillfälligt, ta del av majoritetens företrädare utspel om att biljettkontrollerna ska fyrdubblas jämfört med 2020.

Bilaga 24

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-05-18

TN 2021-0212

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 29

## Svar på skrivelse från (S) angående Nybrohovshissen

Nybrohovshissen har gått sönder – igen. Den 27 december stängdes den av, på grund av slitna linor. Det här är som sagt inte första gången som hissen står stilla vilket leder till problem för de boende. För äldre personer och personer med funktionsnedsättning är backen vid Nybrohov helt enkelt för brant, särskilt vid snö och minusgrader.

I svaret på vår skrivelse framkommer att förvaltningen stängt ner projektet då budget inte kunnat hållas. Vid diskussion med förvaltningen framkommer även att då Stockholms stad planerar byggnation i området funderar man på en större helhetslösning.

Med anledning av detta föreslås trafiknämnden besluta:

att ge förvaltningschefen i uppdrag att återkomma till nämnden efter genomförd åtgärdsvalstudie för alternativa kollektivtrafiklösningar för att trafikförsörja Nybohovsbacken med förslag på handlingsalternativ.

Bilaga 25

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2021-0177

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 31

# Information om fusket i SL-trafiken år 2020

Det är intressant att ta del av informationen om ”fusket” i SL-trafiken år 2020. För oss i Vänsterpartiet är vi förvånade över att det värdeladdade ordet fusk i olika former används så genomgående i rapporten. Att därmed kalla resenärer för fuskare är inte acceptabelt, och kontraproduktivt om tanken är att välkomna resenärer tillbaka till kollektivtrafiken efter pandemin. Vidare förutsätter fusk en medveten intention om att bryta gällande regler, något som inte framkommer i rapportens definition. Om en som vill betala men inte vet vad som gäller när det inte längre går att validera sin biljett, eller om en som har pengar på sitt resekort men inte kan betala, eller om en som inte har en modern mobiltelefon, eller om en som inte kan hantera SL-appen, är det fusk? Vi anser att det handlar om ett svinn. I olika myndighetssammanhang görs det skillnad på medvetet aktivt fusk och oavsiktliga fel.

När det gäller beräkningsmetoden, ”Pandemimetoden”, konstateras det den inte på ett fullgott sätt kan ersätta faktiska mätningar och är därmed en källa till osäkerhet i ”fuskberäkningarna”. Beräkningsmetoden delas upp i två kategorier: grundfusk och strategiskt fusk. När det gäller den senare kategorien avse den mängd resenärer som gjort ett ”medvetet” byte från spårtrafik till buss ”för att kunna utnyttja viseringsreglerna.” Några belägg för resenärernas medvetna val i det avseendet presenteras inte, men ändå bygger beräkningar av ”fusk” och intäktsbortfall på dessa beräkningar.

Intressant är det också att intäktsbortfallet beräknas, utifrån de osäkra metoderna, uppgå till den tämliga exakta siffran ”*cirka 747*” miljoner kronor. Om den siffran skulle stämma infinner sig därutöver frågan om det då inte hade varit värt de 110 miljoner det beräknats kosta att montera kortläsare vid bakdörrarna så att resenärerna skulle haft möjlighet att göra rätt för sig?

Bilaga 26

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2019-0440

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 32

# Information om sjötrafikutredning del 1 inför en andra remiss

Vi i Vänsterpartiet tackar för den gedigna och informativa informationen om sjötrafikutredningen del 1 inför den andra remissrundan. I det stora hela ger det intryck av att vara en väl avvägd kompromiss av de två tidigare förslagen väl avvägt i relation till behoven av linjer och tonnage som de ser ut idag. Ett stort problem, som handlar om de begränsade direktiven för utredningen, är att konsekvenserna av taxesystemets utformning och potentiella förändring inte beaktas. En förändring av taxesystemet skulle påverka resandet och därmed behoven av linjer, turer och tonnage.

Vi har länge drivit frågan om att regionens kollektivtrafik borde ha ett gemensamt taxesystem, och då SL:s system. Tidtabeller och gränssnitt gentemot resenärerna skulle också integreras. Det skulle underlätta för resenärerna och tillgängliggöra skärgården för fler som idag inte har råd eller kunskapen om hur resande i skärgårdstrafiken fungerar. Utredningen lyfter upp att perspektivet ”hela resan” för resenären är en bärande del av förslaget, och att tidtabellerna för pendellinjer och skärgårdstrafiken måste integreras för att undvika ineffektivitet. Det tillsammans med att skärgårdstrafiken från Strömkajen under lågsäsong föreslås reduceras och därmed ökar behovet av kompletterande bussresor visar på behovet av en total integrering av kollektivtrafiken i regionen avseende taxa, tidtabeller och gränssnitt. Kollektivtrafikens tillgänglighet och konkurrenskraft skulle öka och därmed bidra till uppfyllelse av målet om ökat kollektivt resande i trafikförsörjningsplanen. Vi delar således utredningens rekommendation och förslag att fortsätta utreda biljettsortiment, taxor samt försäljningskanaler och gränssnitt mot resenärer.

Ett medskick inför det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen är att samråda med de anställda i sjötrafiken och deras fackliga representanter. De besitter unika kunskaper och erfarenheter om trafiken och befintligt tonnage, som är värda att beakta i arbetet med att utveckla framtidens sjötrafik.

Bilaga 27

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-18

TN 2021-0038
FUT 2020-1290

Trafiknämnden
Ärende 33

Vänsterpartiet

# Månadsrapporter per mars månad 2021

Månadsrapporten per mars månad för Trafiknämnden visar på det kraftiga intäktstappet på grund av den fortsatt låga försäljningen av biljetter till följd av den utdragna coronapandemin, och utfall per mars som uppgår till -837 miljoner, samt en prognos per februari för årets resultat på -3380 miljoner, exklusive eventuellt extra stöd. Vi delar konstaterandet i rapporten att det krävs att förvaltningen ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Pandemin skapar stora osäkerheter kring framtida resandeunderlag och biljettintäkter. Det är dock mycket viktigt att trots osäkerheten arbeta för att återskapa förtroendet för kollektivtrafiken och för att locka tillbaka resenärerna när pandemin är över.

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. Den rådande Coronapandemin och den kris som den orsakat har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet.

Bilaga 28



Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-05-18

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

# Angående utvecklingen av MTR:s pendeltågsverksamhet

Vi i Vänsterpartiet får tyvärr ofta anledning att lyfta problem som uppstår med upphandlingar och upphandlad trafik. Denna gång är vi oroade och bekymrade över utvecklingen inom pendeltågsverksamheten. När MTR vann senaste upphandlingen var ett starkt vägande argumenten att MTR utlovade en sammanhållen verksamhet. Nu tydliggör Seko Pendelklubben att utvecklingen går mot en fragmentiserad verksamhet inom de olika områden som MTR finns. Olika bolag bildas och konkurrerar med billigare avtal och manskap, och expertis flyttas från en verksamhet till en annan. Ett av bolagen är MTR Facility Management som bildades i höstas och tog över samtliga städare och klottersanerare inom tunnelbanan, och nu ska de cirka 200 anställda inom pendeltågets städorganisation flyttas över dit. MTR Facility Management har betydligt sämre avtal för personalen än vad de idag har.

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

1. Följer MTR, med dessa arrangemang, avtalet de har med förvaltningen?
2. Har förvaltningen beaktat hur detta kommer att påverka framtida upphandlingar om företag (inte bara MTR) sammanför och fragmentiserar verksamheter på detta sätt?
3. Hur arbetar förvaltningen med att säkerställa att företag inom kollektivtrafiken i framtida upphandlingar och avtal inte skär på kostnaderna genom att skapa nya bolag och föra över personal till kollektivavtal med sämre löne- och avtalsvillkor?

Bilaga 29



Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-05-18

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

# Angående samordning mellan SL- och WÅAB-trafiken i sjötrafiken

Vi i Vänsterpartiet ser positivt på att i ökad grad nyttja våra vatten för kollektivtrafik och försöken med pendelbåtslinjerna 83 och 84 är steg i rätt riktning. Försöket med pendelbåtslinje 83 har också tydliggjort behovet av en ökad integrering av regionens kollektiva sjötrafik. I dagsläget bedrivs trafiken under två olika varumärken, SL och WÅAB, med olika taxesystem, typer av tidtabeller och informationskanaler, pendelbåtarna trafikeras under SL-flagg medan övrig kollektiv sjötrafik seglar under WÅAB-flagg. Waxholmsbolagets taxesystem upplevs dessutom som oöverskådligt och svårt att förstå sig på.

Med pendelbåtsförsöket, linje 83 Stockholm – Vaxholm -Ramsösund, som går parallellt med Waxholmstrafikens ordinarie skärgårdstrafik, har förvirringen och trasslet ökat för resenärerna i sjötrafiken. Med två olika varumärken ute och far med samma/likadana fartyg blir tidtabells- och taxeförvirringen fullständig, ingen vet vad det kostar eller vart fartyget ska. Detta leder till frustration bland resenärerna och i förlängningen ett arbetsmiljöproblem för ombordpersonalen. Det blir inte heller bättre av att kajterminalerna är stängda och vilsna resenärer hänvisas till destinationstavlor som inte alltid fungerar, och när de gör det inte alltid visar korrekt information. Det kan till och med vara svårt för ombordpersonal att i alla situationer hålla reda på vad som gäller.

För att pendelbåtsförsöken ska ha en chans att bli lyckat måste det ske en bättre samordning med övrig skärgårdstrafik. I T22 som gått på remiss övervägs om linje 83 ”att på gemensam sträcka tidsmässigt integreras eller harmoniseras i större utsträckning med Waxholmsbolagets ordinarie skärgårdstrafik för att uppnå bättre samordning.” För att förvirringen och missnöjet bland resenärerna inte ska förvärras krävs det även att taxorna harmoniseras. I T22 föreslås en lokal taxesamordning mellan SL- och WÅAB-trafik i Ramsösund, det vill säga mellan SL:s linje 83 och WÅAB:s linje 4 (Vaxholm – Ramsösund), ett förslag är att båda varumärkenas taxa ska gälla på alla turer. Vi ser att denna begränsade samordning riskerar att bidra till ytterligare förvirring. Linje 84, som också kommer att gå parallellt med WÅAB:s trafik, riskerar att drabbas av samma problematik.

Vi i Vänsterpartiet har länge drivit på för att SL-taxan även ska gälla för all kollektivtrafik som regionen bedriver på vatten. Och, enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska det vara möjligt att resa i den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län med tillämpning av en gemensam taxa.[1] Föra att lösa de akuta problemen med linje 83 måste en harmonisering av taxesystemet ske snarast, till hösten. Ett system som också kan införas på linje 84. I det längre perspektivet måste det handla om att införa SL-taxan i hela kollektivtrafiksystemet, inklusive sjötrafiken.

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

1. Hur arbetar trafikförvaltningen med att harmonisera trafiken på linje 83 och parallellt gående WÅAB:trafik för att underlätta för befintliga och potentiella resenärer samt ombordpersonalen?
2. Hur ser möjliga lösningar ut?
3. När förväntas de införas?
4. Hur arbetar trafikförvaltningen med att på längre sikt harmonisera taxesystemen i regionens kollektiva sjötrafik?
5. Hur arbetar trafikförvaltningen med att, i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet, möjliggöra för att resa i den regionala kollektivtrafiken med tillämpning av en gemensam taxa?
6. På vilket sätt skulle införandet av SL-taxa i hela den regionala kollektiva sjötrafiken påverka resandet?

[1] Beslut om allmän trafikplikt för sjötrafik på sträckan Värmdö – Nacka – Stockholm, Stockholms län (TN 2020-0644), s.2.

Bilaga 30



Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-05-18

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

# Angående införlivandet av barnkonventionen

I juni 2018 röstade riksdagen för att göra barnkonventionen till svensk lag, och den trädde i kraft den 1 januari 2020. En av anledningarna till att göra konventionen till lag var att barns rättigheter inte fått tillräckligt genomslag i beslutsprocesser som rörde barn. De skyldigheter som konventionen innebar på statlig och kommunal nivå hade inte heller fått tillräckligt genomslag i verksamheterna.

I den verksamhet trafiknämnden och trafikförvaltningen ansvarar för, kollektivtrafiken i Region Stockholm, reser det dagligen mängder med barn, människor som inte fyllt 18 år, och det är därför viktigt att barnkonventionen har fått genomslag och barns rättigheter beaktas i hela verksamheten. Vi nås tyvärr av och till av information om hur barn hamnat i kläm i trafiken. Det kan handla om att de blivit frånåkta eller nekade tillträde på grund av att de inte har giltigt färdbevis eller möjlighet att lösa biljett. Barn som på olika sätt inte förstått reglerna för biljettsystemet, eller bara glömt bort tiden för biljettens giltighet. Vi har nåtts av information om att personalen om de har några, har olika direktiv om till exempel krav på giltig biljett, vilket kan föra med sig att barn får åka med för att sedan vid kontroll drabbas av tilläggsavgift. Det är olyckligt för barnen, men också för personalen, om det inte finns en tydlighet i hur barns rättigheter ska tillgodoses.

Att trafiken är och görs tillgänglig för så många som möjligt är grundläggande. I motiveringen till landstingets bemötandepris som 2018 gick till en bussoperatör, framhölls det viktiga arbetet med att alla ska kunna resa med buss. Vår avsikt är inte att förringa pristagarens arbete, men i preciseringen av alla inkluderades inte barn. Vi i Vänsterpartiet anser att det viktiga tillgänglighetsarbetet även måste omfatta även gruppen barn. Hur arbetar förvaltningen och operatörerna med att tillgängliggöra trafiken för barn? Hur bemöts barn i trafiken? Hur tas barn vid behov om hand och får hjälp?

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

1. Hur arbetar trafikförvaltningen med att implementera barnkonventionen i verksamheten?

2. Vilka riktlinjer finns det för personalen i systemet för att tillgodose barns rättigheter i det dagliga arbetet?
3. Hur säkerställer förvaltningen att personalen känner till dessa riktlinjer?
4. Hur arbetar förvaltningen med att tillgängliggöra kollektivtrafiken för barn?