Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 2/2021
2021-02-16

§§ 18-35

Kl. 14:30 – 15:30

Trafiknämndens sammanträde den 16 februari 2021

Datum för justering: den 16 februari 2021 vad gäller paragraf 22, 24, 25, 26 och 27.

Den 22/3-2021 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 16 februari 2021 vad gäller paragraf 22, 24, 25, 26 och 27.

Den 22/3-2021 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 Bucht (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) - *Tjänstgör*
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)
Sverre Dahlstedt (MP)
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD)

Ej närvarande ersättare

Solveig Holmgren (S)
Ellinor Rindevall (S)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

Närvarande politiska tjänstemän	***Närvarande tjänstemän***	***Närvarande fackliga representanter***
Claes Wersäll (M)	David Lagneholm	-
Harald Eiken (M)	Sara Catoni	
Mattias Askerson (M)	Niklas Bergman	
Robin Törnblad (L)	Björn Holmberg	
Carl Häggqvist (KD)	Karoline Sandar	
Linda Nygren (S)	Viktoria Lundström	
Sarah Aziz (MP)	Daniel Angermann	
Tomas Ekman (V)	Catarina Strömsten-Falkenmark	
Andreas Birgersson (SD)	Jens Plambeck	
	Tomas Källberg	

Sekreterare

Karoline Sandar

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

Innehållsförteckning

§ 18 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 19 Val av justerare av protokoll

§ 20 Fastställande av datum för justering av protokoll

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

§ 22 Yttrande över remiss angående samråd för Regionplan för Skåne 2022-2044 (TN 2020-1639)

§ 23 Anskaffningsbeslut och beslut om inledande av upphandling avseende elenergi för avtal från och med år 2022
(TN 2020-1621)

§ 24 Yttrande över promemoria En effektivare överprövning av offentliga upphandlingar (utkast till lagrådsremiss)
(TN 2021-0064)

§ 25 Verksamhetsberättelser 2020 för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana
(TN 2020-0044, FUT 2019-1001)

§ 26 Yttrande över motion 2020:42 av Jens Sjöström (S) och Khashayar Farmanbar (S) angående Saltsjöbanans nygamla vagnar
(TN 2020-1399)

§ 27 Yttrande över motion 2020:49 av Kerstin Amelin (V) och Anna Sehlin (V) om livscykelanalyser och miljöcertifiering vid investeringar
(TN 2020-1557)

§ 28 Svar på skrivelse från (S) angående rulltrappor och hissar funktion
(TN 2020-1666)

§ 29 Svar på skrivelse från (V) angående upphörande av kollektivtrafik till Huvudskär
(TN 2020-1668)

§ 30 Svar på skrivelse från (V) angående bussars ålder vid förlängda avtal
(TN 2020-1669)

§ 31 Trafikförvaltningens svar på kommunernas synpunkter på T21
(TN 2019-1180)

§ 32 Anmälan av delegationsbeslut (TN 2021-0001)

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

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

§ 34 Övriga frågor

§ 35 Nästa sammanträde

Ordförande

Justerare

§ 18

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Tilläggsärende ”Yttrande över motion 2020:49 av Kerstin Amelin (V) och Anna Sehlin (V) om livscykelanalyser och miljöcertifiering vid investeringar” under rubriken ”Motioner”.

3. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

§ 19

Val av justerare av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

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

§ 20

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 2 mars 2021.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 21

Förvaltningschefsinformation TF och FUT
(TN 2021-0001)

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

- Information från TF:
  - Trafikläget (snöröjning, busstrafik, lokalbanor, pendeltåg, tunnelbana och sjötrafik).
  - Urspårning av godståg på Ostkustbanan nära Häggviks station den 11 februari, orsakade materiella skador och påverkade trafiken på banan kraftigt.
  - Månadens biljettintäkt visar -331 mkr jämfört med budget 2021 och 412 mkr lägre jämfört med föregående år.
  - Resandeutvecklingen (totalt 53% lägre jämfört med samma period 2019), punktlighet och trygghet.
  - Osäkerhet kring framtida resande med kollektivtrafiken efter coronapandemin.

- Information från FUT:
  - Målkarta 2020 och 2021 (regionens mål, nedbrutna mål för kollektivtrafiken FUT:s vision och nedbrutna mål, huvudmål samt fullmäktiges mål).
  - Långsiktiga ekonomisk uthållighet, regional utveckling.
  - Fakturerat parterna m.m. 2014 – dec. 2020.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 22

Yttrande över remiss angående samråd för Regionalplan för Skåne 2022-2044
(TN 2020-1639)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 23

Anskaffningsbeslut och beslut om inledande av upphandling avseende elenergi för avtal från och med år 2022
(TN 2020-1621)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 11 januari 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

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 (bilaga 1).
3. SD-ledamoten yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 2).
4. V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 3).
5. Ordföranden yrkade att förslagen till tilläggsbeslut skulle anses besvarade.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att påbörja och genomföra upphandlingen avseende elleverans, inklusive att fastställa förfrågningsunderlag, fatta tilldelningsbeslut samt teckna upphandlingskontrakt enligt föreliggande handelsmandat samt att, efter kontraktet överlåtits till AB SL, inom förvaltningsuppdraget avseende AB SL, förvalta kontraktet, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontraktet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 24

Yttrande över promemorian En effektivare överprövning av offentliga upphandlingar (utkast till lagrådsremiss)
(TN 2021-0064)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 20 januari 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 25

Verksamhetsberättelser 2020 för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana
(TN 2020-0044, FUT 2019-1001)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Verksamhetsberättelserna 2020, inklusive bilagor, för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheter godkänns.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltog inte i beslut.

UTTALANDE

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

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 26

Yttrande över motion 2020:42 av Jens Sjöström (S) och Khashayar Farmanbar (S) angående Saltsjöbanans nygamla vagnar
(TN 2020-1399)

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

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S, V, och SD-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 beslöt följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 27

Yttrande över motion 2020:49 av Kerstin Amelin m.fl. (V) om livscykelanalyser och miljöcertifiering vid investeringar
(TN 2020-1557)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 5 februari 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 beslöt följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERATION

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

DELTAR INTE

S-ledamöterna deltog inte i beslutet.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 28

Svar på skrivelse från Socialdemokraterna angående rulltrappor och hissars funktion
(TN 2020-1666)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 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 (bilaga 8).

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt 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 2/2021
2021-02-16

§ 29

Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående upphörande av kollektivtrafiken till Huvudskär
(TN 2020-1668)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 30

Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående bussars ålder vid förlängda avtal
(TN 2020-1669)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 31

Trafikförvaltningens svar på kommunernas synpunkter på T21
(TN 2020-1585)

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

UTTALANDE

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

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

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2021
2021-02-16

§ 32

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2021-0001)

I ärendet förelåg anmälan av delegationsbeslut daterat den 5 februari 2021 fattade av förvaltningschefen för trafikförvaltningen under perioden 2021-01-11 – 2021-02-03.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 33

Inkommande post till nämnden
(TN 2021-0001)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2021-01-15 – 2021-02-05.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 34

Övriga frågor

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

Skrivelse från S angående Nybrohovshissen (11)
Skrivelse från V angående Hagsätralinjens framtida dragning (12)

Inga fler övriga frågor.

§ 35

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till tisdagen den 9 mars 2021, kl. 14.30.

Ordförande _____ Justerare _____

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-02-16

TN 2020-1621

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 6

Angående anskaffningsbeslut och beslut om inledande av upphandling avseende elenergi för avtal från och med år 2022

Elleveranserna till kollektivtrafiken är en absolut förutsättning för att kollektivtrafiken ska rulla. Upphandlingen omfattar leverans av el till cirka 1200 elanläggningar. Elen används primärt till tågdrift, depåer, växelvärme, belysning, rulltrappor, bussväderskydd och hissar. Årskostnaden uppskattas till cirka 120 miljoner kronor per år med nuvarande marknadspriser. Att trafiknämnden fortsätter att delegera större delen av dessa viktiga beslut är ofattbart för oss socialdemokrater. Vi anser att beslut om förfrågningsunderlag och tilldelningsbeslut i upphandlingar såsom denna ska tas på nämnden. Det är i slutändan en fråga om demokrati.

Vi vill också betona vikten av att arbetet med kategoristyrd upphandling fortgår. Det är inte rimligt att förvaltningarna fortsätter att upphandla el själva – här finns det stora möjligheter till stordriftsfördelar och det ska vi dra nytta av.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

att uppdra åt förvaltningschefen påbörja upphandlingen avseende elleverans, ta fram förfrågningsunderlag samt återkomma till nämnden för beslut för detta samt för tilldelningsbeslut samt uppdra till förvaltningschefen att teckna upphandlingskontrakt enligt föreliggande handelsmandat samt att, efter kontraktet överlåtits till AB SL, inom förvaltningsuppdraget avseende AB SL, förvalta kontraktet, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontraktet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning.

Bilaga 2

Region Stockholm

FÖRSLAG TILLÄGGSBESLUT
2021-02-16

TN 2020–1621

Sverigedemokraterna Region Stockholm

Trafiknämnden
6

Anskaffningsbeslut och beslut om inledande av upphandling avseende upphandling av elenergi för avtal från och med år 2022

AB Storstockholm Lokaltrafiks (SL) behov av el är stort. Det behovet kommer bara att växa framöver när fler tunnelbanelinjer läggs på, samt el-bussar och annan el-intensiv infrastruktur. Det är självklart att de miljömässiga effekterna av vilken el som då upphandlas spelar roll och behöver beaktas. Det är därför märkligt att en miljömärkning rekommenderas som exkluderar kärnkraft. Vilket är den el som är renast, samt den med minst miljöpåverkan. Miljömärkningen "Bra Miljöval" innebär att endast förnybar el får upphandlas, vilket exkluderar kärnkraft.
Kärnkraften står för 30 % av den el som produceras i Sverige, vilket fungerar i ur och skur. Det är en viktig baskraft och en av få rena planerbara energikällor. Den är inte heller beroende av väder eller säsong för att fungera. Det problem som syns i Sverige idag, med företag som inte kan investera i nyetableringar eller expansion samt skenande elpriser är ett resultat av en destruktiv energipolitik som har varit kärnkraftsfientlig.
Det viktigaste är att utesluta kol och olja från de el-energikällor som upphandlas då dessa bidrar till de utsläpp som påverkar klimatet. Därför bör det räcka med miljömärkningen "Koldioxidfri el" för att säkerställa ren el.

Sverigedemokraterna föreslår Trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att besluta och uppdra åt förvaltningschefen att endast använda miljömärkningen "Koldioxidfri el" eller motsvarande i kontrakt vid framtida upphandlingar.

Bilaga 3

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2021-02-16

TN 2020-1621

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 6

Anskaffningsbeslut och beslut om inledande av upphandling avseende elenergi för avtal från och med år 2022

I förstudien lyfts det i sammanfattningen fram att avtalet ska omfatta el som uppfyller Region Stockholms miljömässiga riktlinjer, vilka definieras i Miljöprogram 2017-2021 och innebär att elen ska komma från **förnyelsebar** kraftproduktion. Längre ner i texten diskuteras det kring vilken miljömärkning som ska efterfrågas, och då ges bland annat exemplet koldioxidfri el som en typ av miljömärkning. Därefter följer rekommendationen att SL upphandlar ett avtal som ger möjlighet att år från år upphandla el med de vanligt förekommande miljömärkningarna till aktuellt marknadspris. Vi i Vänsterpartiet är oroliga för att denna formulering därmed öppnar upp för el producerad i kärnkraftverk. Samma glidning återfinns i tjänsteutlåtandet där man först fastställer att avtalet ska säkerställa att elen är 100 procent förnybar enligt trafikförvaltningens krav, men sedan går över till 100 procent miljömärkt för flexibilitet. Vi i Vänsterpartiet anser att det är självklart och viktigt att förvaltningen följer de riktlinjer Region Stockholm slagit fast om att elen ska komma från förnyelsebar produktion, vilket innebär att kärnkraftsproducerad el inte blir aktuellt.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att förvaltningschefen får i uppdrag att säkerställa att upphandlingen avseende elleverans sker i enlighet med Region Stockholms krav på att 100 procent av elen är ursprungsmärkt från förnyelsebar elproduktion, t.ex. Bra Miljöval-märkt el.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-16

TN 2021-0064

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 7

Yttrande över promemoria En effektivare överprövning av offentliga upphandlingar (utkast till lagrådsremiss)

Vi i Vänsterpartiet delar i mångt och mycket av det som förs fram i förslaget till yttrande. Överprövning av offentliga upphandlingar bör effektiviseras och ske snabbare. Vi hade dock gärna även sett att det gjordes svårare att överklaga tilldelningsbeslut vid upphandlingar. Det kan inte vara rimligt att i princip varje tilldelningsbeslut överklagas. Vidare är det viktigt att uppföljningen av avtalen vässas.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-16

TN 2020-0044,
FUT 2019-1001

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 8

Angående Verksamhetsberättelser 2020 för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana

Verksamhetsberättelsen för 2020 är av förklarliga skäl starkt präglat av coronapandemin. Pandemin kommer att fortsätta prägla Sverige, Stockholm och SL-trafiken under kommande år också. Det är däremot viktigt att den inte används som ursäkt för att skyla över systemproblem som fanns redan innan pandemin. Samtidigt har gamla sanningar och sätt att göra saker satts i ett nytt ljus.

Redan nu kan vi se att det finns både möjligheter och hinder för att stå bättre rustade inför fortsättningen av coronapandemin men även framtida kriser. Beredskapen i Sveriges största kollektivtrafiksystem är av största vikt även ur ett nationellt perspektiv och påverkar hur viktiga samhällsfunktioner upprätthålls. Vi kan konstatera att det finns flera faktorer som är djupt problematiska i vår förvaltningsmodell vilket vi bör utvärdera och åtgärda. Dessa rör exempelvis svårigheter med att samverka över trafikavtal för att motverka trängsel, behov av att ta in externa trafikplanerare då vi inte har tillräckligt många egna och problem med att omdisponera personal till där de gör mest nytta för att bara nämna några. Samtidigt måste vi också berömma personalen som ställt upp, ställt om och sett till att hjulen fortsätter snurra och tågen fortsätter gå.

Gällande de problem vi såg redan innan coronapandemin som i viss mån förvärrats men som hade kunnat lösas ut med bättre politisk styrning redan före pandemin så kan vi konstatera att upparbetningsgraden på investeringssidan fortsätter att vara för låg och att fördyringarna i de investeringar som blir genomförda fortsätter att sticka iväg. Å ena sidan innebär den låga upparbetningsgraden att de många fördyringarna inte ännu drabbar driftsekonomin i ohållbar grad – men det är inte en långsiktigt sund ekonomisk politik. Vi skjuter ett investeringsbehov framför oss som bara blir större och större.

Vi kan också konstatera att när den resvaneundersökningen som genomfördes 2019 äntligen presenterades på sensommaren 2020 visade det sig att kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna redan innan pandemin hade sjunkit till förmån för biltrafiken. Det här står helt emot Region Stockholms egna klimatmål, målen i RUFS 2050 och de nationella klimatmålen för transportsektorn som korrelerar med klimatmålen i Parisavtalet. På det redan existerande misslyckandet för den moderatledda majoriteten läggs nu coronapandemins påverkan på resandemönstret. Det är en oerhört allvarlig situation och mer måste göras för att möjliggöra för en bra återstart för kollektivtrafiken efter pandemin så att den kan återta förlorade resenärsandelar och erövra nya.

Bilaga 6

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-16

TN 2020-0044
FUT 2019-1001

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 8

Verksamhetsberättelser 2020 för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana

Vänsterpartiet tackar för de utförliga och informativa verksamhetsberättelserna från TF och FUT. Vi konstaterar att det har varit ett annorlunda år och att förvaltningarna på grund av pandemin haft nya och oväntade utmaningar och villkor att hantera. Samhällskrisen till följd av covid-19 pandemin har med all tydlighet visat på många av de problem det medför att driva kollektivtrafiksystemet med upphandlad trafik uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer.

I en situation när trafikförvaltningen måste agera snabbt och fatta bra beslut som får genomslag skapar situationen med många olika operatörer och avtalsrelationer onödiga problem. Förvaltningen har inte överblicken och automatisk tillgång till verksamhetsinformation då den finns hos operatörerna och man måste ta hänsyn till rådande avtal. Detta för med sig att besluten med stor sannolikhet tas under större besvär och stress, att de kommer senare samt är sämre underbyggda och därmed av sämre kvalité. Med ett uppsplittrat ansvar för trafiken och för den centrala funktioner, med många olika aktörer och avtalsområden, blir det tungrott. Trafikavtalens incitamentsmodeller har inte heller fungerat under krisen, vilket medfört att existerande avtal har fått kompletterats. Det har också inneburit en osäkerhet som fått till följd att upphandlingar har pausats och existerande avtal tvingats förlängas, vilket i sin tur medför att trafiken riskerar att bedrivas med bussar som passerat åldersstrecket samt att nya kompletterande avtal måste skrivas. Var är smidigheten och flexibiliteten? Vem har överblicken? Vem har kunskapen om systemet?

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.

Bortfallet av biljettintäkter har varit betydande under pandemin. Biljettintäkterna för 2020 beräknas minska med knappa 3 871 miljoner kronor jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Trafikförvaltningen och den blågröna majoriteten har under året lagt stort fokus på intäktsäkring. I mars beslutade förvaltningen att stänga framdörrana på bussarna för att skydda förarna mot smittspridning. Det

medförde att de resenärer som ändå reste inte kunde validera sina biljetter vilket bidrog till de minskade biljettintäkterna. Vi i Vänsterpartiet finner det beklagligt att inte mer har gjorts för att möjliggöra för resenärerna att validera, blippa, sina biljetter på bussarna. Vi har länge förespråkat öppna spärrlinjer och möjlighet till att stiga ombord genom bussarnas alla dörrar med tillhörande valideringsmöjligheter. Hade dessa valideringsmaskiner redan funnits på plats hade intäktsraset inte blivit fullt så kraftigt när pandemin slog till. Kanske hade det gått att få valideringsmaskiner på plats vid bussarnas bakdörrar under dessa månader som gått?

Bussförarna har också uttryckt att de är mycket nöjda med beslutet att låta trafikanterna gå på genom bussarnas bakdörrar och att inte behöva visera. De upplever det som en kraftig förbättring av deras arbetsmiljö och hoppas att det blir bestående även efter krisen. Så sammantaget hade vi sett det som önskvärt att möjliggöra påstigning genom, och validering vid alla dörrar och att förarna skulle slippa arbetsuppgiften att visera.

Vi i Vänsterpartiet har länge motsatt oss de årliga taxehöjningarna. Vi har i vårt budgetförslag finansierade förslag att sänka priset på periodkorten och enkelbiljetterna till 2018 års nivå, att införa fria resor för barn och unga upp till 18 år, samt införa fria resor för pensionärer i lågtrafik. På längre sikt vill vi införa nolltaxa för en rättvis och klimatsmart region. Vi vill i detta sammanhang bara konstatera att med en högre skattefinansieringsgrad av kollektivtrafiken hade intäktsbortfallet på grund av den minskade biljettförsäljningen inte varit lika dramatiskt.

Det mest väsentliga som Region Stockholm kan bidra med för att minska regionens miljö- och klimatpåverkan är att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Pandemins 2020 har påverkat resandet avsevärt, men det är synnerligen allvarligt att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna före pandemin hade minskat från 49 procent 2015 till 47,5 procent 2019. Dessa siffror visar tydligt att vi fjärmar oss från målet att andelen ska öka med 5 procentenheter från 2015 till 2030, med ett i verksamhetsberättelsen redovisat måltal för 2020 på 51,5 procent. Verksamhetsberättelsen redovisar att förvaltningen har arbetat med kunskapsunderlag och studier över potential och behov för ökad kollektivtrafikandel. Vi i Vänsterpartiet anser att det är tydligt att arbetet måste trappas upp avsevärt för att bidra till den nödvändiga klimatomställningen. Ett arbete som vi dessutom anser borde ta sikte på en ökning med 10 procentenheter till 2030.

Ett annat viktigt bidrag till klimatomställningen är elektrifieringen av fordonsflottan. I verksamhetsberättelsen nämns att förvaltningen sedan 2017 har bedrivit ett omfattande utredningsarbete, vars resultat har legat till grund för kravställning av energieffektivisering och eldrift i de senaste

trafikupphandlingarna under 2020, som pausades på grund av de osäkerheter pandemin medförde. Vi i Vänsterpartiet är av den uppfattningen att arbetet med elektrifieringen måste drivas fram mer aktivt och snabbare för att bidra till att vi når klimatmålen.

Informationen från förvaltningen för utbyggd tunnelbana har sedan något år tillbaka blivit bättre. Förvaltningschefens dragningar på trafiknämnden är informativa och gedigna. När vi läser verksamhetsberättelsen är det dock ändå några saker som vi ändå upplever är ny information för oss, vilket är olyckligt. Till exempel är det ny information för oss att Sofia station är överklagad. Vidare är det nytt för oss att den förhandlingsperson som utsetts att lösa situationen med fördyrningarna på 9 miljarder kopplade till Stockholmsöverenskommelsen även ska se över projekten i Sverigeförhandlingen. Vi ser en ökad transparens av förvaltningens verksamhet som önskvärd, särskilt då relativt få ärenden kommer upp i nämnden.

Bilaga 7

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-16

TN 2020 -1399

Trafiknämnden
9

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande över motion 2020:42 av Jens Sjöström (S) och Khashayar Farmanbar (S) angående Saltsjöbanans nygamla vagnar

Liksom Socialdemokraterna är vi Sverigedemokrater oroliga för Saltsjöbanans framtid. Den har under en lång tid haft en låg prioritet trots stora behov av upprustning och investeringar. På grund av de stora problem som redan råder på linjen har Sverigedemokraterna föreslagit investeringar för att kunna påbörja upphandling av nya vagnar till Saltsjöbanan. Det är viktigt för att kunna säkerställa att den fortsatt kan fungera och utöka trafikeringen på linjen.

Motionen vill utreda ifall ombyggda tunnelbanevagnar är samhällsekonomiskt lönsamt jämfört med nya vagnar. Något som är i linje med Sverigedemokraternas egen politik. Därför väljer Sverigedemokraterna att bifalla motionen.

Bilaga 8

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-02-16

TN 2020-1666

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 10

Angående svar på skrivelser från (S) angående rulltrappor och hissars funktion

Rulltrappor och hissar är oerhört viktiga för tillgängligheten till kollektivtrafiken och för flödet i den. Rulltrappor och hissar underlättar och snabbar på byten vid de stora knytpunkterna och möjliggör transporter av stora mängder gångtrafikanter på kort tid. Samtidigt möjliggör de också för personer med funktionsnedsättningar att ta del av tunnelbanenätet och stora delar av pendeltågsnätet överhuvudtaget.

Stockholms rulltrappsnät är i bruk varje dag, och det är otvetydigt så att saker går sönder, att det kommer in grus i maskineriet och att slitage uppstår. Vad som däremot inte är acceptabelt är när dessa fel inte åtgärdas inom rimlig tid. Vi har haft alltför många exempel där hissar och rulltrappor står still i månad efter månad. Vi socialdemokrater har länge krävt att reservdelslager upprättas för att undvika att så sker.

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.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden uppdra åt förvaltningschefen:

att säkerställa att i alla framtida upphandlingar ställs krav på leverantörerna att under garantitiden säkerställa garantera snabba åtgärder och service vid driftsfel samt ha lagerhållning av reservdelar för att säkerställa god drift från dag ett.

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

att realtidsinformation om status på rulltrappor och hissar tillgängliggörs för resenärerna när de planerar sin resa.

Bilaga 9

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-16

TN 2019-1180

Socialdemokraterna

Trafiknämnden
Ärende 13

Angående Trafikförvaltningens svar på kommunernas synpunkter på T21

Socialdemokraterna i Region Stockholm vill att busstrafiken ska bli snabb, pålitlig och attraktiv. Ibland behöver linjer förändras för att snabba upp trafiken, men framförallt behövs fler bussfiler och genare gator. Bussen ska gå först för att den transporterar flest. Bussar som tar sig fram kommer i tid och blir mer pålitliga och därmed attraktiva.

Vi är fortsatt starkt kritiska till det moderatledda styrets system för att ändra linjer och turer. Kortfattat innebär systemet att SL varje år gör förändringar av både turer och linjedragningar. Medborgare och företag ges ingen chans att tycka till och något beslut fattas aldrig av nämnden vilket gör det demokratiska ansvaret otydligt.

Det här är en ordning som styret kan förändra, men det avstår man från att göra. Kommunerna får svara på en remiss ett halvår innan den träder i kraft men flera kommunpolitiker utrycker att denna process upplevs som envägskommunikation där remissvar skickas in och trafikförändringar kommer 6 månader senare med kort varsel. Kvar står kommunen med besvikna medborgare och konstaterar att busslinjen man räknade med kommer sluta gå inom några veckor. Det är orimligt.

Vi socialdemokrater anser att Regionen tillsammans med kommunerna i första hand bör arbeta för att göra linjer mer populära istället för att dra ner turer då det startar en ond cirkel som får ännu färre att resa. Ett annat stort problem är bristande passning mellan spårtrafik och bussar. Det kan leda till lång väntan. Region Stockholm måste ta sitt styrningsansvar och säkerställa kommunikation mellan buss och pendel och att man väntar in varandra vid försening även ifall de körs av olika operatörer.

Socialdemokraterna vill ha en förutsägbar och långsiktig process för att besluta om trafikförändringar. Förändringarnas legitimitet behöver stärkas genom att de folkvalda i nämnden fattar ett faktiskt beslut. Vi menar inte att trafiknämnden ska detaljstyra linjedragningar. Däremot skulle ett godkännande av trafiknämnden innebära att handlingarna fick granskas offentligt och mindre lyckade förändringar kunna korrigeras.

Med det sagt förstår vi att anledningen till att det här informationsärendet kommer upp flera månader efter att T21:an trätt i kraft beror på coronapandemin vilket är rimligt och ingenting vi kritiserar. Däremot kvarstår vår kritik mot systemet som sådant.

Bilaga 10

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-02-16

TN 2019-1180

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 13

Trafikförvaltningens svar på kommunernas synpunkter på T21

Vänsterpartiet vill skapa ett rättvist samhälle som respekterar de planetära gränserna. För en jämlik, jämställd och klimatsmart region måste kollektivtrafiken göras mer tillgänglig, trygg och välkomnande för alla, oavsett vem du är. Den ska utformas för att finnas där för att alla oavsett kön, ålder, klass, normbrytande funktionalitet och var man bor ska kunna ha tillgång till hela regionen. Kollektivtrafiken, cyklister och fotgängare måste prioriteras i trafiken – det är feministiskt, jämlikt och klimatsmart.

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet är positiva trafikförändringar centrala och grundläggande. Vi vill därför tacka för informationen om förvaltningens svar på kommunernas synpunkter på T21, som ger oss en viss inblick i vad kommunerna önskar för förändringar. Vi förutsätter att förvaltningens svar om att synpunkten noteras inför framtida trafikplanering är något som verkligen görs, även om det upplevs som ett standardsvar i sammanställningen. Vi skulle dock önska att förvaltningen hade en större rådighet för att svara upp mot kommunernas önskemål. Nu blir ofta svaret att det inte är möjligt att ändra något för att det inte finns i avtalet med trafikutövaren.

När det gäller processen beskrivs hur sektorssamråd hålls en gång om året eller vid behov, på tjänstemannanivå respektive politisk nivå. Vidare sker politiska samråd mellan kommunpolitiker och representanter från regionens trafiknämnd. Det som inte nämns är att de politiska representanterna inte kommer från alla partier i nämnden. Vi i Vänsterpartiet vill se att processen med trafikförändringarna återdemokratiseras och att de politiska samråden som sker under arbetet med trafikförändringarna bör representanter från trafiknämndens samtliga partier få delta, vilket tidigare var ordningen. Det är viktigt för den demokratiska möjligheten till insyn och påverkan, samt viktigt för att kunna ge undrande väljare svar på varför förändringar sker.

Vi som valda politiker måste få ta ställning till förslagen efter att haft möjlighet få in synpunkter från regionens invånare, kommuner och organisationer. De har lokalkännedomen och förändringarna påverkar invånarnas liv. Kommunerna får visserligen trafikförändringarna på remiss, men sen dyker förändringarna upp med kort varsel utan specifika motiveringar. Det är ett demokratiskt underskott. Processen måste göras mer

transparent och trafikförändringsdokumentet måste upp till Trafiknämnden för godkännande.

Bilaga 11

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-02-16

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden

Skrivelse angående Nybrohovshissen

Nybrohovshissen står stilla – igen. Den 27 december stängdes den av, på grund av slitna linor. Eftersom vissa delar måste specialtillverkas är prognosen att den öppnar först i slutet av februari.

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, och känner sig nu isolerade.

Kritik har även framförts från de boende rörande de taxibilar som sköter ersättningstrafiken då detta ersatte de tidigare minibussarna. Vi ser att minibussar bör vara ett bättre, mer tillgängligt alternativ som också efterfrågas av de drabbade.

Vi socialdemokrater har länge krävt bättre reservdelslager för både hissar och rulltrappor i SL-trafiken. Nybohovshissen är en särskild konstruktion med en lång historia av stillastående och driftsproblem och man har även utrett alternativ i form av renoveringar och nyinstallation. Nu är det viktigt att denna fråga skyndsamt får en långsiktigt hållbar lösning och att vi i den akuta situationen gör det bästa möjliga för de boende i området.

Rulltrappor och hissar är en viktig del i infrastrukturen och en förutsättning för tillgängligheten till kollektivtrafiken för många äldre och personer med funktionsnedsättningar.

Med anledning av det som framkommit vill socialdemokraterna ställa följande frågor:

1. Finns det något i avtalen som hindrar att ersättningstrafiken sköts med minibussar och i sådana fall?
2. Hur har turerna kring Nybrohovshissen sett ut och varför har ingen hållbar lösning kommit på plats?
3. Hur ser framtidsplanerna för Nybrohovshissen ut och vad är tidsplanen?

Bilaga 12

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-02-16

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående Hagsätralinjens framtida dragning

I dag trafikerar grön linje till och från Hagsätra stationerna på centrala Södermalm och Gamla stan. När den nya pågående utbyggnaden av tunnelbanan är färdig byter linjen färg till blå och får istället stationer på östra Södermalm för att därefter ansluta till nuvarande blå linjer vid Kungsträdgården. För resenärer på dagens linje 19 innebär det en drastisk förändring av en mer än 60-årig sträckning, och vi befarar att många kommer bli besvikna och ledsna när de inte längre har direkt koppling till Skanstull, Medborgarplatsen, Slussen och Gamla stan. För att kunna bemöta en gryende, och i framtiden möjligen växande opinion i frågan skulle vi i Vänsterpartiet vilja få veta hur man resonerat. Bland annat har vi fått frågan varför man inte kunna anlägga en växel vid Sockenplan och låta en del tåg fortsätta att trafikera den gamla sträckningen. Vi tar för givet att frågan har behandlats när planeringen av nya tunnelbanans linjesträckning ägde rum, och vi skulle gärna ta del av hur resonemanget gick.

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

1. Har möjligheten att anlägga en växel vid Sockenplan, eller annan placering, för att till viss del kunna trafikera den nuvarande sträckan även i framtiden utretts?
2. Vilka var och är argumenten för att inte anlägga en växel och möjliggöra viss fortsatt trafik längs den nuvarande sträckningen även efter att den pågående tunnelbaneutbyggnaden är färdig?