Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL 2021-08-31

Nr 8/2021

§§ 152-178

Kl. 14:30 – 15:35

Trafiknämndens sammanträde den 31 augusti 2021

Datum för justering: den 31 augusti 2021 vad gäller paragraf 157, 159, 160, 161, 162, 163, 164 och 165.

Den 7/10 -2021 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 31 augusti 2021 vad gäller paragraf 157, 159, 160, 161, 162, 163, 164 och 165.

Den 7/10- 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)	
Bino Drummond (M)	
Susanne Sjöblom (M)	
Michaela Haga (C)	
Stefan Bergström (C)	
Sara Svanström (L)	
Karl Henriksson (KD)	
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)
Lena Hallerby (L)
Lars Johansson (L)
Fredrik Wallén (KD)
Antonella Pirrone (KD)
Solveig Holmgren (S) - *tjänstgör*
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Ellinor Rindevall (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD)

Ej närvarande ledamöter

Harry Bouveng (M)
Ahmed Ali Salad (S)

Ej närvarande ersättare

Märta Martin-Åkesson (C)
Sverre Dahlstedt (MP)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

Närvarande politiska tjänstemän
Harald Eiken (M)
Mattias Askerson (M)
Emil Johansson (M)
Sarah Aziz (MP)
Robin Törnberg (L)
Carl Häggqvist (KD)
Linda Nygren (S)
Tomas Ekman (V)

Närvarande tjänstemän
David Lagneholm
Niklas Bergman
Björn Holmberg
Karoline Sandar
Viktoria Lundström
Daniel Angermann
Jessica Lindell
Catarina Strömsten-Falkenmark
Jens Plambeck
Fredrik Cavalli-Björkman
Aleksander Krajisnik

Närvarande fackliga representanter
Amir Sokolovic

Sekreterare _____
Karoline Sandar

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

Innehållsförteckning

§ 152 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 153 Val av justerare av protokoll

§ 154 Fastställande av datum för justering av protokoll

§ 155 Förvaltningschefsinformation (TN 2021-0001)

§ 156 Avsiktsförklaringar avseende objekt för ny nationell plan och länsplan (TN 2021-0130)

§ 157 Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik (TN 2021-0455, FUT 2021-0577)

§ 158 Beslut om godkännande av AB SL Finans beslut om utköp av vagnar från leasingarrangemang (TN 2021-0452)

§ 159 Beslut om inledande av upphandling av dynamiskt inköpssystem (DIS) som avser rälsmaterial (TN 2021-0469)

§ 160 Yttrande över remiss avseende samråd för Cykelstaden, remissversion av cykelplan för Stockholm 2021 (TN 2021-0541)

§ 161 Yttrande över remiss avseende hållbarhetsstrategi för Region Stockholm 2022-2027 (TN 2021-0552)

§ 162 Yttrande över remiss avseende samråd för Trafiksäkerhetsplan – en del av framkomlighetsstrategin, Stockholm stad (TN 2021-0632)

§ 163 Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal spårväxlar och spårmaterial (TN 2021-0419)

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

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 165	Yttrande över remiss avseende betänkandet om en ny lag om ordningsvakter m.m. (SOU 2021:38) (TN 2021-0703)
§ 166	Yttrande över motion 2021:24 av Msciwoj Swigon (SD) om att utreda flexibla biljettpriser och alternativa periodbiljetter i Region Stockholms kollektivtrafik (TN 2021-0449)
§ 167	Svar på skrivelse från Socialdemokraterna angående busstillverkning och standardisering *(TN 2021-0598)*
§ 168	Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående införlivandet av barnkonventionen *(TN 2021-0600)*
§ 169	Svar på skrivelse från Socialdemokraterna om att utreda framtidens biljettsortiment *(TN 2021-0466)*
§ 170	Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående återstart av kollektivtrafiken och flexibelt biljettsystem *(TN 2021-0467)*
§ 171	Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående utveckling av MTR:s pendeltågsverksamhet *(TN 2021-0603)*
§ 172	Svar på skrivelse från Socialdemokraterna angående pilotprojekt med påstigning vid alla dörrar på bussen *(TN 2020-0161)*
§ 173	Information om Stombussbokslut 2020 *(SL 2013-5828)*
§ 174	Månadsrapport per juli månad 2021 *(TN 2021-0038, FUT 2020-0288)*
§ 175	Anmälan av delegationsbeslut (TN 2021-0001, FUT 2021-0288)
§ 176	Inkommande post till trafiknämnden (TN 2021-0001)
§ 177	Övriga frågor
§ 178	Nästa sammanträde

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 152

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Inkomna skrivelser behandlas under rubriken "Övrigt".

2. Tilläggsärendet 26 "Yttrande avseende betänkandet om en ny lag om ordningsvakter m.m. (TN 2021-0703)" behandlas under rubriken "Beslutsärenden".

3. Tilläggsärendet 27 "Svar på skrivelse från (S) angående pilotprojekt med påstigning vid alla dörrar på bussen (TN 2020-0161)" behandlas under rubriken "Skrivelser".

4. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

§ 153

Val av justerare av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

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

§ 154

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 14 september 2021.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 155

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

- Information från sommaren 2021; stabil trafikleverans under hela sommaren, högt tryck inom skärgårdstrafiken och solkurvor på Roslagsbanan.
- Avveckling Hornbergsdepån och idrifttagning av nya Tomtebodadepån genomfördes i början på sommaren.
- Trafikstarter planeras till hösten 2022; E35 (Norrort) och E38 (Norrtälje).
- Trafikavdelningen är aktuell för organisationsförändring som innebär att den delas upp på en Teknikavdelning samt en Trafikavdelning.
- Resandeutveckling, punktlighet och biljettintäkter vid utgången av juli.

Information från FUT

- Status byggnationer; Nacka – Söderort, Barkarby, Arenastaden, Hagalund och depåer och arbetstunnlar.
- Tunnelbana till Älvsjö
- Effekter av cementadomen. Nuvarande tillstånd gäller till den 31 oktober i år. 80 procent av svensk cementtillverkning sker i Slite, övervägande del av den cement som används för att bygga tunnelbana kommer från Slite. Ett stopp av cementleveranser skulle innebära även ett omedelbart stopp för FUT:s projekt. Omställning till alternativ producent kan vara komplicerad och kostnadskrävande.
- Förvaltningsövergripande risker.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 156

Avsiktsförklaringar avseende objekt för ny nationell plan och länsplan
(TN 2021-0130)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att ingå avsiktsförklaring avseende framkomlighetsåtgärder för stombuss sträckan Johannelund – Sollentuna och ombyggnad av stationerna Märsta, Årstaberg och Upplands Väsby.

2. Förvaltningschefen uppdras att verka för att medel avsatta för ej genomförbara kollektivtrafikobjekt omfördelas till andra kollektivtrafikobjekt.

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 157

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2021-0455, FUT 2021-0577)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

- Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefernas förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 3), som V-ledamöterna anslöt sig till.
- Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Nämnden avger yttrande i enlighet med förvaltningschefernas förslag.
2. Yttrandet överlämnas till regionrevisorerna.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltar inte i beslutet.

UTTALANDE

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

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 158

Beslut om godkännande av AB SL Finans beslut om utköp av vagnar från leasingarrangemang
(TN 2021-0452)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. AB SL Finans styrelses beslut den 9 juni om att ingå avtal om utköp av vagnar från leasingavtal med Handelsbanken Finans AB (publ) enligt närmare villkor i bilaga 1 till föreliggande tjänsteutlåtande godkänns.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 159

Beslut om inledande av upphandling av dynamiskt inköpssystem (DIS) som avser rälsmaterial
(TN 2021-0469)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 2 augusti 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 6).

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

BESLUT

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

1. Nämnden uppdrar åt förvaltningschefen att genomföra upphandling av dynamiskt inköpssystem (DIS) som avser rälsmaterial inklusive att fastställa upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning, teckna avtal samt förvalta dynamiskt inköpssystem.

2. Respektive förvaltningschef, inom ramen för fastställd budget, ges delegation att utan beloppsbegränsning ingå sådana upphandlingar från dynamiskt inköpssystem som ryms inom respektive investerings-, drift- och underhållsbudget.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 160

Yttrande över remiss avseende samråd för Cykelstaden, remissversion av cykelplan för Stockholm 2021
(TN 2021-0541)

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

YRKANDE

- Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut .
- S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 7).
- 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 följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 9).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 161

Yttrande över remiss avseende hållbarhetsstrategi för Region Stockholm 2022-2027
(TN 2021-0552)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 3 augusti 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag om återremiss (bilaga 10).

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla deras förslag om återremiss.

UTTALANDE

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

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 162

Yttrande över remiss avseende samråd för Trafiksäkerhetsplan – en del av framkomlighetsstrategin, Stockholm stad
(TN 2021-0632)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag om återremiss (bilaga 13).

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla deras förslag om återremiss.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 163

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal spårväxlar och spårmaterial
(TN 2021-0419)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att genomföra upphandling av ramavtal för spårväxlar och spårmaterial inklusive att fastställa upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning, teckna avtal samt förvalta avtalet.

2. Inom ramen för fastställd budget delegeras förvaltningschefen att utan beloppsbegränsning ingå sådana avropsavtal från ramavtalet som ryms inom respektive investerings-, drift- och underhållsbudget.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 164

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

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 9 augusti 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att förlänga tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken, vad avser uppdragsavtalen E19, E19B, E20 block I, E20 block II, E21, E22, E23, E27, E28, E31 och E32 i tre månader från 1 oktober 2021 – 31 december 2021.

2. Förvaltningschefen uppdras att förlänga tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken, vad avser uppdragsavtalen E19, E19B, E20 block I, E20 block II, E21, E22, E23, E27, E28, E31 och E32 ytterligare tre månader från 1 januari 2022 – 31 mars 2022 om omständigheterna med anledning av Coronapandemins effekter kvarstår.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 165

Yttrande över remiss avseende betänkandet om en ny lag om ordningsvakter m.m. (SOU 2021:38)
(TN 2021-0703)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

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

2. 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).

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 18).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 166

Yttrande över motion 2021:24 av Msciwoj Swigon (SD) om att utreda flexibla biljettpriser och alternativa periodbiljetter i Region Stockholms kollektivtrafik
(TN 2021-0449)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 167

Svar på skrivelse från Socialdemokraterna angående busstillverkning och standardisering
(TN 2021-0598)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 2 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

§ 168

Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående införlivandet av barnkonventionen
(TN 2021-0600)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 2 augusti 2021 från förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 169

Svar på skrivelse från Socialdemokraterna om att utreda framtidens biljettsortiment
(TN 2021-0466)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 18 augusti 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

§ 170

Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående återstart av kollektivtrafiken och flexibelt biljettsystem
(TN 2021-0467)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 18 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 171

Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående utveckling av MTR:s pendeltågsverksamhet
(TN 2021-0603)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 3 augusti 2020 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

§ 172

Svar på skrivelse från Socialdemokraterna angående pilotprojekt med påstigning vid alla dörrar på bussen
(TN 2020-0161)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutade följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 173

Information om Stombussbokslut 2020
(SL 2013-5828)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 18 augusti 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

UTTALANDE

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

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 174

Månadsrapport per juli månad 2021
(TN 2021-0038, FUT 2020-0288)

I ärendet förelåg månadsrapporter per juli månad 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen och förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 21).

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 175

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

I ärendet förelåg anmälan av delegationsbeslut daterad den 20 augusti 2021 fattade av förvaltningschefen för trafikförvaltningen under perioden 2021-06-22 – 2021-07-26, samt anmälan av delegationsbeslut daterat den 20 augusti fattade av förvaltningschefen för utbyggd tunnelbana under perioden 2021-03-24 – 2021-08-13.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 176

Inkommande post till nämnden
(TN 2021-0001)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2021-06-04 – 2021-08-20.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 8/2021
2021-08-31

§ 177

Övriga frågor

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

Skrivelse från (S) om jämlikhetsanalys (bilaga 22)

Skrivelse från (S) om tågvärdarnas framtid (bilaga 23)

Skrivelse från (V) angående klimatanpassning (bilaga 24)

Skrivelse från (V) angående tågvärdar på pendeltågen (bilaga 25)

Inga fler övriga frågor.

§ 178

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till tisdagen den 28 september 2021, kl. 14.30.

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2021-08-31

TN 2021-0130

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 5

Avsiktsförklaringar avseende objekt för ny nationell plan och länsplan

Region Stockholm har påbörjat arbetet med att revidera länsplanen med målet att en ny plan ska fastställas under våren 2022. Socialdemokraterna i Region Stockholm kommer att återkomma under processen med våra politiska prioriteringar.

I arbetet med nästkommande nationella plan har vi socialdemokrater tryckt på för att utöka länsplaneanslagen, vilket skulle få stor positiv effekt. Länsplanernas anslag måste bättre motsvara mot de brister som finns i infrastrukturen. Stockholms länsplan har dessutom intecknats för medfinansiering i stor omfattning. Effekten är att det i praktiken funnits få nya medel att på ett flexibelt sätt använda i lokala investeringar som ökar effektiviteten i transportsystemet.

Vi är glada över att man i avsiktsförklaringen lyfter fram framkomlighetsåtgärder på sträckan Johannelund – Sollentuna som en del av stombusslinje J. Till stora delar motsvarar denna den så kallade Stockholmsbågen vilken vi socialdemokrater vill bygga i sin helhet, men etappvis. Vi ser dock att de framkomlighetsåtgärder som görs bör förberedas för att kunna hålla BRT-standard och att man ser detta som en del av ett framtida BRT-system med koppling även till Södertälje i den södra länsdelen. Vi ser också positivt på de avsiktsförklaringar som avser ombyggnad av pendeltågsstationerna Årstaberg, Upplands-Väsby och Märsta.

Vi socialdemokrater har redan 2018 föreslagit att stationer också ska byggas om för att bli mer trygga som stationsmiljöer och kopplat till dess omgivning. Vi ser därför är det är lämpligt att detta också är en utgångspunkt i det fortsatta arbetet.

Flemingsberg är tänk att bli en viktig bytespunkt på västra Södertörn. Regionaltåg, pendeltåg, bussar och spårväg syd ska här på ett smidigt sätt samordnas och bytena måste bli smidiga. Samtidigt har regionen en viktig roll med sin omfattande verksamhet i den stadsutveckling som sker på platsen. Därför ser vi positivt på att ett arbete pågår kring en möjlig avsiktsförklaring.

Vi är dock oroade över att de objekt på Brommaplan och Gullmarsplan som bedöms vara ej genomförbara kollektivtrafikobjekt i denna avsiktsförklaring riskerar att "hamna sist i kön" vi förstår och delar uppfattningen att de inte går att genomföra kommande år men anser att de bör göra comeback så fort nya planer finns framtagna där parterna är överens.

I tidigare länsplaner har vi socialdemokrater tryckt på vikten av att fokusera på hela länet och inte bara det inre snittet Vikten av satsningar på bussframkomlighet och terminaler, vändspår i Bro, sekundäruppgångar och Tunnelbana Hjulsta-Barkarby är sådana exempel.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

att framkomlighetsåtgärderna på sträckan Johannelund – Sollentuna håller BRT-standard.

att förvaltningschefen får i uppdrag att ta fram underlag för att i närtid möjliggöra avsiktsförklaringar om andra möjliga framtida objekt.

Bilaga 2

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0130

Trafiknämnden
Ärende 5

Vänsterpartiet

Avsiktsförklaringar avseende objekt för ny länsplan

Vi i Vänsterpartiet ser positivt på flertalet av objekten i förslaget till avsiktsförklaringar. Ombyggnad av stationerna Märsta, Upplands Väsby och Årstaberg är viktiga åtgärder för en stärkt pendeltågstrafik och övrig tågtrafik. Vi beklagar ombyggnad av bytespunkterna Brommaplan och Gullmarsplan inte har varit möjliga att genomföra som planerat och vill betona vikten av att de snarast återkommer som objekt.

När det gäller framkomlighetsåtgärderna för stombuss sträckan Johannelund – Sollentuna är vi inte lika positiva. Det är ingen nyhet att vi är, och alltid har varit, emot byggandet av Förbifart Stockholm, som är ett gigantiskt mångmiljard motorvägsbygge för bilar. Ett helt vansinnigt projekt under den akuta klimatkris vi befinner oss i och skyndsamt måste ta oss ur. Det föreslagna objektet visar att fossilen till förbifart inte är anpassad och byggd för kollektivtrafik. Johannelund är inte direkt någon knutpunkt, och att anpassa kollektivtrafiken till förbifarten är bara att ägna sig åt konstgjord andning. Istället borde alla de miljarder som grävs ner i ökad biltrafik användas för att bygga ut kollektivtrafiken utifrån de behov som finns. Det är djupt tragiskt att så mycket pengar läggs på motorväg när de istället kunde lagts på spårutbyggnad och andra kollektivtrafiksatsningar.

Bilaga 3

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2021-08-31

TN 221-0455, FUT
2021-0577

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 6

Yttrande över regionrevisorernas årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

2020 var inte ett år som andra, coronapandemin drabbade världen, Sverige och Stockholmsregionen. Det återspeglas även i revisorernas delårsrapport. Pandemin har tydliggjort brister, lärt oss nya sätt att arbeta och vi vet fortfarande inte hur den långsiktigt kommer påverka SL-trafiken. Men det är tydligare än nånsin att det finns mycket arbete att göra och revisorernas arbete är ett viktigt verktyg i arbetet.

Revisionen ger oss en översyn av hur verksamheten fungerar och hur förvaltningen och nämnden arbetar. Det görs mycket bra arbete men det finns förbättringsområden. Revisonens granskning kan och bör användas som ett verktyg för att identifiera och arbeta med dessa områden för att kollektivtrafiken i Stockholmsregionen ska förbättras.

Kollektivtrafiken stod redan innan coronapandemin inför stora utmaningar med befolkningsökningen och kraven på investeringar och utbyggd trafik denna för med sig. Om dessa inte sköts på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt riskerar kostnaderna att fortsätta växa i en takt som på sikt äventyrar regionens ekonomi och går ut över resenärerna i form av neddragen trafik eller att nya trafikinvesteringar inte finns på plats när de behövs. Nu måste dessa planer kompletteras med analyser av framtida resenärsmönster för att fortsätta vara aktuella.

Revisionen har tidigare, och fortsätter att, kritiserat trafiknämndens investeringsverksamhet. Den långsiktiga kontrollen och riskbedömningen samt prioriteringen emellan objekt får kritik igen. Detta är en synpunkt som socialdemokraterna helt delar. Ett typexempel på den dåliga kontrollen är fördyringarna av tunnelbanans utbyggnad men även Slussenprojektet som revisorerna genomfört en hel granskning om. Kopplat till detta fortsätter revisorerna kritisera behovet av att trafiknämnden har bättre kontroll över tillkommande investeringsbehov både till följd av utbyggnaden av tunnelbanan inom både Stockholms och Sverigeförhandlingarna och också ersättningsinvesteringar då anläggningen i många delar är gammal och sliten.

Något vi socialdemokrater återkommande kritiserat är behovet av tydligare redovisningar av personal- och konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning för att kunna följa upp efterlevnaden av målet att minska konsultanvändning. Idag göms konsultkostnader på investeringsprojekt undan i investeringsbudgeten vilket gör det nästan omöjligt att följa upp kostnaderna. Vi socialdemokrater har länge varit kritiska mot det beroende av konsulter som finns och stöttar målet om att minska konsultanvändningen men både transparensen och takten i arbetet måste öka.

Revisionen rekommenderade nämnden redan 2018 att säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad prioritering och löpande uppföljning. 2019 förelade Stockholms brandförsvar nämnden att skyndsamt installera avskiljande vägg- och dörrpartier, vars syfte är att förhindra och fördröja spridningen av brandgaser vid utrymning, på samtliga 51 undermarkstationer. Här har visst arbete skett men nämnden behöver fortsatt försäkra sig om en kontinuerlig och korrekt återrapportering kring samtligt pågående brandprojekt för att kunna säkerställa en samlad planering vilket fortsatt har brustit.

Att dra lärdomar av pandemin för att stå bättre rustade inför nästa kris – oavsett om det är en pandemi eller något annat är viktigt och även här kan revisionens granskning hjälpa nämnden.

Att vi socialdemokrater varit kritiska till hur beredningarna under trafiknämnden har fungerat samt motsatt oss sjötrafikutskottet överlag är välkänt. Det är bra att revisorerna granskat denna hantering. Som det har fungerat hittills har beredningarna begränsad funktion och bereder inte ärenden i egentlig mening utan berörda ärenden passerar beredningarna för sakens skull och inte för att ärendena faktiskt ska beredas, finslipas, förbättras eller ändras.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

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

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

att förvaltningen uppdras genomföra en genomlysning samt ta fram nya processer kopplade till sjötrafikutskottet, sjötrafikberedningen och beredningen för tillgänglighet och framkomlighet för att säkerställa att kommunallagens regler efterlevs samt återrapportera till nämnden.

att trafiknämnden återkommande informeras skriftligen om FUT:s investeringsprojekt med bedömning av totala utgifter, sluttid och eventuella avvikelser i utförandet i förhållande till avtal och genomförandebeslut i enlighet med revisionens rekommendationer.

att trafiknämnden återkommande får del av skriftliga redovisningar av personal- och konsultkostnaderna, med fördelning mellan drift- och investeringsredovisning för att kunna följa upp efterlevnaden av målet att minska konsultanvändning.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0455
FUT 2021-0577

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 6

Yttrande över regionrevisorernas årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Vi i Vänsterpartiet tackar regionrevisorerna för deras insiktsfulla årsrapport för 2020. Vi delar deras kritik och rekommendationer, och finner det bekymmersamt att vissa brister påtalas år efter år utan att de åtgärdas. Revisorernas rapport visar att det fortfarande finns brister kopplat till investeringsprocesserna, brandskydd och informationssäkerhet. Det är allvarligt att dessa brister kvarstår år efter år.

Nytt för i år är revisorernas stränga kritik av nämndens hantering av sjötrafiken med en omfattande och oprecis delegation till sjötrafikutskottet och under utskottet en sjötrafikberedning. Revisorerna menar att ordningen i vissa avseenden strider mot kommunallagen. Vi i Vänsterpartiet har vid ett otal tillfällen påtalat det djupt odemokratiska och upprörande att beslut om kollektivtrafik på vatten fattas av ett utskott som inte alla partier i trafiknämnden är representerade i. December 2020 la vi en skrivelse i trafiknämnden och fick till svar att det är regionfullmäktige som fattar eventuella beslut i frågan, varpå vi la en liknande skrivelse i regionstyrelsen om att uppdra åt fullmäktige att ändra i ”Reglementet för trafiknämnden”. Till svar fick vi den 24 augusti att inrättande och överlåtandet av beslutskompetens under nämnder är fullt förenlig med kommunallagen. Revisorerna delar uppenbarligen inte den uppfattningen när det gäller sjötrafikutskottet och nämndens delegation. Vi ser fram emot att den borgerliga majoriteten tar revisorernas kritik på allvar.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0455
FUT 2021-0577

Trafiknämnden
6

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande över regionrevisorernas Årsrapport 2020 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Sverigedemokraterna Region Stockholm ser positivt på att regionrevisorerna rent generellt beskriver en positiv bild av Region Stockholm i sin årsrapport. Det är bra att regionen har kommit en bit på vägen med att åtgärda de rekommendationerna som revisorerna har gett i tidigare rapporter. Vi förstår också att den pågående pandemin som har varat i ett och ett halvt år påverkar regionen kraftigt och så även Trafikförvaltningen. Läget är svårt för alla parter nu och en tid framöver.

En sak som vi har påpekat tidigare och som fortfarande kritiseras av revisorerna är den långisktiga strategiska styrningen samt hur behov av prioriteringar i det långsiktiga perspektivet ska hanteras. För alla myndigheter gäller det att ta ansvar för och förvalta det dagliga arbetet, men en viktig aspekt är också att se till framtiden och att det finns en plan för hur förvaltningen ska hantera regionens utveckling inom berörda delar. Det är anmärkningsvärt att detta inte är åtgärdat, och vi hoppas att detta kommer få större prioritering nu när pandemin verkar ha sett början av slutet i alla fall.

Bilaga 6

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-08-31

TN 2021-0469

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 8

Beslut om inledande av upphandling av dynamiska inköpssystem (DIS) som avser rälsmaterial

Vi socialdemokrater har länge protesterat mot den långtgående delegationen vid upphandlingar som finns i trafiknämnden. Vår principiella åsikt är att beslut om viktiga upphandlingar ska fattas i nämnden och anser att den långtgående delegationen är ett demokratiskt problem.

Region Stockholm nuvarande ramavtal avseende rälsmaterial löper ut 2022-02-12 och behovet av rälsmaterial kvarstår varför detta förslag till beslut kommer upp.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta på punkt ett

att uppdra åt förvaltningschefen att genomföra upphandling av dynamiskt inköpssystem (DIS) som avser rälsmaterial; att ta fram förslag på upphandlingsdokument och återkomma till nämnden för fastställande samt för beslut om tilldelning, teckna avtal samt förvalta dynamiskt inköpssystem.

Bilaga 7

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2021-08-31

TN 2021-0541

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 9

Yttrande över remiss avseende samråd för Cykelstaden, remissversion cykelplan för Stockholm 2021

Socialdemokraterna välkomnar en cykelplan för Stockholm stad, och håller i mångt och mycket med om förvaltningens förslag på remissvar. Vi vill dock påpeka några saker.

Vi tycker att ambitionsnivån kan höjas och att det är viktigt att samverkan över kommungränserna fungerar bättre än idag. Hela länet behöver inkluderas i planeringen för att cykelpendlingen in till Stockholm ska kunna utvecklas i större utsträckning.

Vi vill även lyfta ett stort problem som växer och som påverkar cyklandet i staden: elsparkcyklarna. Dessa parkeras på gator, trottoarer och cykelvägar, blockerar för gående och cyklister vilket i flera fall har lett till olyckor. Felparkerade och slängda elsparkcyklar skapar även en stökig gatumiljö. Om majoriteten i Stockholm stad är seriösa med att öka tryggheten för cyklister, men även fotgängare, kollektivtrafik och bilister, måste de se till att detta problem löses. Dessutom körs de på gångvägar som ej är avsedda för cykeltrafik. Kostnaden för samhället i sjukvårdskostnader ökar för att inte säga något om lidandet för individen. Mer behöver göras.

För kollektivtrafikens del är det viktigt att cykelbanor planeras med separerade körbanor. Det är viktigt för både trafiksäkerheten och bussframkomligheten. Här kan och bör Regionen och Stockholms stad fördjupa sitt samarbete.

Förslag till tilläggsbeslut

att yttrandet i tjänsteutlåtande kompletteras med följande stycke:

” Cykelplanen behöver lyfta det ökade problemet med elsparkcyklar som skapar otrygghet och leder till olyckor, främst för gående och cyklister.”

Bilaga 8

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0541

Trafiknämnden
Ärende 9

Vänsterpartiet

Yttrande över remiss avseende samråd för Cykelstaden, remissversion cykelplan för Stockholm 2021

Det är mycket positivt att stadens arbete med cykelfrågor förnyas, med framkomlighetsstrategin som fortsatt grund för en framkomlig resurseffektiv och mer klimatvänlig stad. Mycket i den föreslagna cykelplanen är positivt, men vi skulle vilja se en högre ambitionsnivå. Vi instämmer i stort i förvaltningens förslag till yttrande, men vill lyfta några saker.

Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040. Målet i RUFS 2050 är att 20 procent av resorna i länet ska ske med cykel till 2030. Stockholms stad är en av kommunerna med störst potential att öka cykelandelarna. För att nå målet krävs betydligt mer handlingskraft och en grundläggande prioritering av cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. Vi skulle vilja se tydligare skrivningar om att förbättrad infrastruktur för cyklande och gående ska beaktas vid nybyggnationer. Tyvärr saknas det också ett funktionsvariationsperspektiv.

Det är bra att planen lyfter nyttan av lånecykelsystem men vi skulle vilja se ett större omtag kring lånecyklar. Vi vill införa och samordna ett regionalt lånecykelsystem tillsammans med länets kommuner som ett komplement till kollektivtrafiken. Det är viktigt att Stockholms stad även erbjuder lånecyklar som kan användas av boende i kringliggande kommuner. Lånecyklar borde inte bara vara tillgängligt i Stockholms innerstad utan även i förorterna i anslutning till kollektivtrafiken för att underlätta en kombinerad mobilitet och minska bilanvändandet.

Bilaga 9

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0541

Trafiknämnden
9

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande över remiss avseende samråd för Cykelstaden, remissversion av cykelplan för Stockholm 2021

Sverigedemokraterna tycker att det är positivt att samråd pågår för framtagandet av en långsiktig cykelplan. Vi anser att detta samråd generellt sett har ett bra innehåll i det stora hela. Särskilt viktigt är att cykelstråken får egna huvudleder och primära trafiknät som inte hänger ihop med de primära näten och huvudleder som kollektivtrafiken samt biltrafiken använder sig av.

Det blir kontraproduktivt att försöka få in alla trafikslag på varje enskild väg, och då är det bättre att skapa specifika huvudleder och primära när för de olika trafikslagen. Detta är något som Sverigedemokraterna har påpekat tidigare och är glada att se att det har fått en så stor del av cykeplanen.

En aspekt som vi saknar i remissvaret är ett tydligare framhållning att kollektivtrafiken behöver prioriteras högre än cykeln rent generellt i och med att det är en mycket större andel personer som åker kollektivtrafik än som cyklar. Som det ser ut just nu kommer andelen som cyklar inte närma sig regionens ambitioner och det är svårt att tvinga människor att ändra beteende. Vi anser att det är viktigt att bevara människors frihet att välja trafikslag och inte särbehandla vissa. Regionen och Stockholm Stad bör ha ambitionen att ha en effektiv och realistisk balans mellan de olika trafikslagen.

Bilaga 10

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-08-31

TN 2021-0552

Trafiknämnden
Ärende 10

Vänsterpartiet

Yttrande över remiss avseende hållbarhetsstrategi för Region Stockholm 2022-2027

Grunden i ett framgångsrikt hållbarhetsarbete är att det finns konkreta, mätbara och tidsatta mål inom varje område. Tydliga nyckeltal som mäts. Ett sådant nyckeltal kan vara hur mycket direkta och indirekta utsläpp av växthusgas ska minskas. Ett annat nyckeltal kan vara ett tydligt mått för jämlik vård. I en ändamålsenlig strategi finns en tydlig beskrivning av vad som ska uppnås och hur den egna organisationen ska nå dit.

Vänsterpartiet anser att förslaget till hållbarhetsstrategi är alltför allmänt hållet och saknar konkret innehåll. Det uppfyller tyvärr inte de krav som räknas upp ovan. Det anges att strategin ska beskriva nödvändiga åtgärder för att stänga gapet mellan börläge och nuläge. Vi välkomnar de synpunkter förvaltningen föreslagit, men anser att de måste kompletteras.

Det är anmärkningsvärt att det inte tydligt framgår hur hållbarhetsmålen ska inarbetas i mål och budget. Detta trots att det mål och budget är regionens överlägset viktigaste styrdokument. Att pengar anslås och tydliga mål anges i budgeten är en förutsättning för att nå mål för till exempel en mer jämlik kollektivtrafik och en minskning av utsläppen av växthusgaser.

Det anges att regionens hållbarhetsarbete ska styras av tre olika dokument: policy, strategi och en riktlinje. Processen för framtagande och remissförfarande är märklig. Att styrdokumenten inom hållbarhetsområdet tas fram och remitteras i delar försvårar möjligheten att ta ställning till helheten och vad slutresultatet blir.

Strategin är formulerad på en övergripande nivå. Samtidigt anges det att denna ska ersätta en rad andra styrdokument. Vänsterpartiet ser det inte som möjligt att strategin ensamt i dess nuvarande form ska kunna vägleda arbetet med till exempel personer med funktionsnedsättningar, nationella minoriteter, jämställdhet eller hbtq-frågor".

I förslaget till strategi saknas långsiktiga mål för de tre prioriteringarna i strategin. I stället uppmanar regionen remissinstanserna att lämna förslag på långsiktiga mål för de tre prioriteringarna i strategin. Det är rimligt att anta att processen blivit mer givande och ställningstagandet för remissinstanserna blivit lättare om det i det utskickade förslaget funnits förslag på långsiktiga mål. Att långsiktiga mål också saknas i förslaget till

strategi innebär också att remissinstanserna inte ges möjlighet att ta ställning till de långsiktiga mål som ska beslutas av regionfullmäktige.

Ett långsiktigt mål ska naturligtvis vara att Region Stockholm når netto noll-utsläpp av växthusgaser. Konkreta åtgärder som skulle kunna föra oss dit är exempelvis att:

- Sätta mål för hur mycket koldioxidutsläppen i Region Stockholm ska minska per år.
- Begränsa flygande för politiker och tjänstepersoner inom Region Stockholm. Ingen ska resa med inrikesflyg till exempelvis Göteborg och Malmö.
- Alla resor i regionen måste klimatkompenseras. Intäkterna går till att utveckla resfria mötestjänster samt till att finansiera tågbiljetter.
- Genomför den regionala cykelplanen.
- Att Region Stockholm verkar för utökad produktion av förnybar energi i hela regionen genom att aktivt bidra till byggande av sol- och vindkraft både på land och i vatten.
- Minska klimatavtrycket på den mat som serveras inom Region Stockholm.

För att säkerställa social hållbarhet är det viktigt att det i strategin eller i kommande riktlinje slås fast att krav på kollektivavtal ska ställas i regionens upphandlingar och inköp, och att det även inkluderar underleverantörer och -entreprenörer så att krav ställs på hela leverantörskedjorna. I förslaget till strategi saknas sådana skrivningar.

För Vänsterpartiet är den sociala hållbarheten mycket mer än frihet från diskriminering och respekt för de mänskliga rättigheterna – för att uppnå ett socialt hållbart samhälle behöver vi arbeta med den strukturella ojämlikheten i alla dess former och aktivt lyfta grupper som på olika sätt har det sämre ställt i samhället. Detta behöver även genomsyra regionens hållbarhetsstrategi.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att ovan anförda synpunkter inarbetas i det föreslagna yttrandet över hållbarhetsstrategin för Region Stockholm och översänds till regionledningskontoret

Region Stockholm

Bilaga 11

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0552

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 10

Yttrande över remiss avseende hållbarhetsstrategi för Region Stockholm 2022-2027

Vi socialdemokrater ställer oss mycket frågande till det strategiska tänket kring utformningen av Hållbarhetsstrategi, och till det även kopplat det föregående arbetet med Hållbarhetspolicy, samt det kommande arbetet med en samlad riktlinje. Vi har även en del synpunkter på områden som vi tycker saknas i utskickade remissversionen.

Kopplingen till Agenda 2030 och dess 17 globala mål bör göras tydligare. Den tillhandahåller ett ramverk som kan användas för att hitta synergieffekter och identifiera målkonflikter.

Förslaget till Hållbarhetsstrategi har vissa fördelar men är alldeles för svagt när det gäller sambandet mellan ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Dessa tre hållbarhetsaspekter är ömsesidigt beroende av varandra och detta förslag till strategi har en alldeles för låg ambition när det gäller framförallt den sociala hållbarheten. Vi kan exempelvis inte hitta något om hur segregationen och dess orsaker/effekter ska hanteras, trots att det är en nyckelfråga för regionen.

Minskade ekonomiska klyftor skapar trygghet och tillit. En fungerande, generell och gemensamt finansierad välfärd som bidrar till minskade klyftor är därför avgörande för att utveckla en hållbar region.

Här är också bostadsfrågan central. Den icke fungerande bostadsförsörjningen i vår region driver unga och studenter ifrån den samma. Det leder till en tråkigare och mindre dynamisk region – den utvecklingen kan vi inte låta fortsätta. Rätten till ett tryggt och modernt boende till ett rimligt pris är en av grundbultarna för att uppnå social hållbarhet.

En annan fråga som är grundläggande för att skapa social hållbarhet är goda arbetsvillkor och sund konkurrens mellan olika arbetsgivare. Den som behandlar personal eller miljö illa ska inte kunna dra ekonomiska fördelar, framför allt inte i en offentlig upphandling.

Den bästa garanten för ordning och reda på arbetsmarknaden är kollektivavtal. Ändå berörs inte kollektivavtal med ett enda ord i dokumentet.

Det är också viktigt att inse att kostnadsminskningar kanske inte är det primära när det kommer till att implementera en omställning till en hållbar region. För att vi ska klara detta krävs satsningar på jobb, omställning och välfärd. Vi står inför en enorm utmaning och man kan inte bromsa sig ur en uppförsbacke. Med det sagt behöver man inte höja hastigheten men att bromsa kan vara direkt farligt.

Socialdemokraterna saknar även tydliga skrivningar kring jämställdhet och HBTQ-rättigheter. Att ha ett alldeles för otydligt stycke om "Lika rättigheter och möjligheter" räcker inte. Samma sak gäller kring barn, nationella minoriteters rättigheter och personer med funktionsnedsättning.

Flera av region Stockholms viktiga dokument, såsom HBTQ-policy, Jämställdhetspolicy och Handlingsplan för arbetet med barnkonventionen (för att nämna några) har inte uppdaterats på flera år. Enligt den blågröna majoriteten beror detta på att hållbarhetsdokumenten ska ersätta dessa. Ett annat dokument som ska ersättas är Miljöprogrammet. Den nuvarande, Miljöprogrammet 2017-2021, har idag mycket tydliga och lätt överskådliga mål. Där finns också tuffa klimatambitioner som inte får tappas bort i det framtida arbetet. Utifrån hur arbetet med en ny Hållbarhetspolicy och –strategi hittills sett ut känner vi därför en stor oro för att allt gott som kommit ur dessa dokument riskerar att raderas.

För varje hållbarhetsdokument som hittills tagits fram har vi sett mycket lite, om ens något, av de frågeområden som vi nämnt ovan. Svaret i Hållbarhetsstrategin är att dessa ska lösas i den samlade riktlinjen som blir det tredje styrande dokumentet. Vi tycker dock att det är synd att frågorna inte ens berörs i strategin som vi nu lämnar yttrande om.

Vi socialdemokrater skulle vilja göra Stockholmsregionen till världens hållbaraste region – men då krävs betydligt högre ambitioner och tydligare mål än det som utarbetats nu.

Bilaga 12

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0541

Trafiknämnden
10

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande över remiss - Hållbarhetsstrategi

Sverigedemokraterna tycker att det är positivt att framtagandet pågår av en mer omfattande hållbarhetsstrategi. Vi anser att denna hållbarhetsstrategi har ett bra innehåll i det stora hela. Särskilt viktigt är helhetsperspektivet på hållbarhet som lyfts fram och genomsyras av sociala, miljömässiga samt ekonomiska aspekter.

Under rubriken *Hållbar konsumtion och produktion* vill vi se ett tillägg med följande ambition – *Ovärdig djurhållning och ett osunt och utbrett användande av antibiotika motverkas aktivt i leveranskedjor för varor och tjänster.*

Vi vill också framhålla vikten av att strategin inte innehåller diskriminerande element likt textutformningen under prioriteringen *Tillgång och tillgänglighet till hälso- och sjukvård säkras utifrån ett jämlikhetsperspektiv.* Att använda begrepp likt "geografiskt lämpliga lägen" öppnar upp för segregerande ingrepp som riskerar att diskriminera individer med behov som enligt ovanstående princip bor i fel geografiskt område. Sverigedemokraterna anser att följande skrivelse är effektivare och rättvisare ur ett jämlikhetsperspektiv – Preventiva hälsoinsatser ska i största möjliga utsträckning inte ges utefter geografisk bostadsort, utan baserat på individuella hälsoförutsättningar.

En aspekt som vi saknar i hållbarhetspolicyn är ett övergripande ansvarstagandeperspektiv om att förändringar bör ske i lagom takt med hänsyn till just hållbarheten över livscykeln och inte enbart kortsiktiga effekter.

Bilaga 13

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-08-31

TN 2021-0681

Trafiknämnden
Ärende 11

Vänsterpartiet

Yttrande över remiss avseende samråd för Trafiksäkerhetsplan – en del av framkomlighetsstrategin, Stockholms stad

Det är positivt att Stockholms stad tar ett samlat grepp om trafiksäkerheten och dess inriktning överensstämmer i stort med regionens inriktning för trafiksäkerhetsarbetet. Vi tycker att förvaltningens förslag till yttrande i stort är bra, och särskilt att det lyfter komplexiteten kring farthinder; hur de påverkar bussförares arbetsmiljö, resenärsmiljön, restider och i förlängningen mängden bilar och trafiksäkerheten. Vid behov av farthinder måste rekommendationen vara att införa dynamiska sådana som tar hänsyn till bussarnas framkomlighet.

Utöver det som förvaltningen anfört behöver elsparkcyklarna adresseras i Trafiksäkerhetsplanen, då de för närvarande medför stora trafiksäkerhetsproblem, både för trafikanterna som använder dem och för övriga trafikanter såsom gående, cyklister och bussförare. De orsakar framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken och på trottoarerna, särskilt besvärligt för äldre och människor med funktionsvariationer. Det har kommit mycket oroande rapporter från sjukvården om det ökande antalet olyckor med elsparkcyklar inblandade.

Vi efterlyser också lägre och bättre efterlevda hastighetsgränser. Som texten konstaterar är olyckor vid övergångsställen och med hastighetsbegränsningen 50 km/h de vanligaste. Dessa fakta borde få större genomslag i form av fortsatt arbete för sänkta hastighetsgränser och hastighetssäkrade korsningar. Generellt sänkta hastigheter i stadsmiljö leder också till ett jämnare flöde och minskat behov av farthinder med tidigare ovan nämnda problematik för busstrafiken.

Till sist förtjänar det att påpekas att utökad sopsaltning för både fotgängare och cyklister minskar användandet av grus, som annars är en av de vanligaste förekommande anledningarna till singelolyckor med cykel under vårmånaderna.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att ovan anförda synpunkter inarbetas i det föreslagna yttrandet över remiss avseende samråd för Trafiksäkerhetsplan – en del av framkomlighetsstrategin, Stockholms stad och översänds till regionledningskontoret

Bilaga 14

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-08-31

TN 2021-0419

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 12

Beslut om inledande av upphandling som avser ramavtal spårväxlar och spårmaterial

Ärendet berör upphandling av spårväxlar och annat spårmaterial. Det är en viktig fråga och pandemin har också visat risken för leveransavbrott och andra störningar som kräver bättre framförhållning.

Vi socialdemokrater har länge protesterat mot den långtgående delegationen vid upphandlingar som finns i trafiknämnden. Vår principiella åsikt är att beslut om viktiga upphandlingar ska fattas i nämnden och anser att den långtgående delegationen är ett demokratiskt problem.

Detta ärende är ett typiskt exempel på problematiken som den nuvarande delegationsordningen för med sig då informationen som återfinns i handlingen är minst sagt knaper och snarare väcker fler frågor än den ger svar. Systemet kring upphandlingar i trafiknämnden behöver förändras.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta på punkt ett

att genomföra upphandling av ramavtal för spårväxlar och spårmaterial, att återkomma till nämnden för fastställande av upphandlingsdokument och beslut om tilldelning, samt teckna avtal och förvalta avtalet.

Bilaga 15

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2020-0407

Trafiknämnden
Ärende 13

Vänsterpartiet

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

Under rådande omständigheter finner vi förslaget om en förlängning av tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken med anledning av coronapandemin motiverat. Vi finner att pandemin och den kris som den orsakat med all tydlighet visar på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiken med upphandlad trafik. I en situation när trafikförvaltningen måste agera snabbt och fatta bra beslut som får genomslag skapar situationen med många olika operatörer och avtalsrelationer onödiga problem. Förvaltningen har inte automatisk tillgång till verksamhetsinformation då den finns hos operatörerna och man måste ta hänsyn till rådande avtal. Detta för med sig att besluten med stor sannolikhet tas under större besvär och stress, att de kommer senare samt är sämre underbyggda och därmed av sämre kvalité. I denna kris har avtalens olika ersättningsmodeller, till exempel VBP-modellen, skapat problem. Med ett uppsplittrat ansvar för trafiken, med många olika aktörer och avtalsområden blir det tungrott. Var är smidigheten och flexibiliteten?

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

Bussförarna har uttryckt att de var mycket nöjda med det tidigare beslutet att låta trafikanterna gå på genom bussarnas bakdörrar och att inte behöva visera. De upplevde det som en kraftig förbättring av deras arbetsmiljö och hoppades att det skulle bli bestående även efter krisen. Tyvärr har bakdörrarna återigen stängts för ombordstigning. Då vi i Vänsterpartiet länge har drivit frågan om möjligheten att gå på genom alla dörrar och att förarna inte ska behöva visera kan vi bara hoppas att bussförarnas synpunkter tas på allvar när resenärerna ska lockas tillbaka när pandemin är över. Ombordstigning genom alla dörrar och öppen spärrlinje skulle både vara välkomnande och minska restiden.

Bilaga 16

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0603

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 19

Svar på skrivelse från (V) angående utveckling av MTR:s pendeltågsverksamhet

Vänsterpartiet tackar förvaltningen för svaret. Vi beklagar att det inte verkar finnas någon vilja hos den borgerliga majoriteten att erkänna problematiken och komma till rätta med den.

Det hänvisas till att vinnande anbudsgivare är skyldig att överta nuvarande trafikutövarens personal i enlighet med de villkor som uppställts i lag (1982:80) om anställningsskydd. Problemet är att en eventuellt ny vinnande anbudsgivare av tunnelbanan inte kommer behöva ta över personal inom verkstad/reparation och städning eftersom dessa har flyttats över till ett bolag som är underentreprenör till MTR och inte har avtal med SL.

Bilaga 17

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

SL 2013-5828

Trafiknämnden
Ärende 20

Vänsterpartiet

Information om Stombussbokslut 2020

Vi i Vänsterpartiet tackar för den tydliga och upplysande informationen om Stombussbokslut 2020. Stomnätsplanen som antogs 2014 för åtgärder i stomnätet fram till 2030 var och är i grunden en mycket viktig plan även om den naturligtvis kunde varit mer ambitiös. Stombussarnas framkomlighet är en fundamental pusselbit för att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna, då framsvishande bussar intill stillastående bilköer är ett vinnande argument för att inte köra bil. Dessutom handlar det om relativt modesta investeringar som ger cirka sex gånger pengarna tillbaka i uppskattad samhällsnytta. Med rejäla satsningar på stombussarnas framkomlighet skulle således kollektivtrafikens attraktivitet öka rejält och de grupper där den egna bilen inte är ett alternativ skulle komma fram snabbare.

Tyvärr visar bokslutet att behovet av framkomlighetsåtgärder är fortsatt stort sex år efter planen antogs, och att ingen tydlig förbättring av framkomligheten i stombussnätet har skett jämfört med tidigare år. Hittills har bara omkring 208 miljoner kronor investerats och detta ska då ses i ljuset av att det totala investeringsbehovet för åtgärderna i planen har uppskattats till storleksordningen 2 500 miljoner. Med andra ord har mindre än en tiondel av investeringarna gjorts fast det gått mer än en tredjedel av tiden för planens realiserande. Det går helt enkelt alldeles för långsamt, vilket för med sig en rad negativa konsekvenser för miljön, jämlikheten och jämställdheten samt ekonomin.

Den enda rimliga slutsatsen att dra utifrån Stombussbokslutet är att man nu måste sätta högsta fart på arbetet för att få fart på stombussarna. Vi i Vänsterpartiet anser att säkerställa bussarnas framkomlighet är av högsta prioritet för klimatet och miljön, jämlikheten och jämställdheten, samt integrationen. Och det skadar inte att ekonomin gynnas. Vi kräver att arbetet skyndas på, och att bussarnas framkomlighet tydligt prioriteras framför bilarnas. I många städer har man under senare år inte tvekat att ta utrymme från bilarna och för att skynda på gjort enkla och billiga provisoriska lösningar som sedan vid gynnsamt utfall har permanentas. Kanske vi kan lära av New York? För att skynda på arbetet måste det också vara av högsta prioritet att ta fram regionala principer för hur framkomlighetsåtgärderna ska finansieras. Dessa principer måste självklart finnas på plats.

Vi i Vänsterpartiet ser med förväntan att den blågröna majoriteten nu snarast trappar upp arbetet med framkomligheten rejält.

Bilaga 18

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0038
FUT 2020-1290

Trafiknämnden
Ärende 21

Vänsterpartiet

Månadsrapporter

Månadsrapporten per juli månad för Trafiknämnden visar att biljettintäkterna har minskat med 2 467 miljoner jämfört med budget till följd av den utdragna pandemin, och utfall per juli som uppgår till minus 1 690 miljoner kronor, samt en prognos per april för årets resultat på minus 3 706 miljoner kronor, exklusive eventuellt extra statligt 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. Vi framhåller dock att med en ökad skattefinansieringsgrad och ett lägre biljettpris hade tappet i intäkter inte varit lika stort.

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. Det innebär att det är viktigt att den ekonomiska osäkerheten inte för med sig indragning av trafik.

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 19

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0703

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 26

Yttrande avseende betänkandet om en ny lag om ordningsvakter m.m. (SOU 2021:38)

Vi socialdemokrater är glada över mycket i detta betänkande. Alla ska kunna känna sig trygga när de färdas i kollektivtrafiken. Som resenär ska du kunna lita på att alla aktörer och personal som har till uppgift att upprätthålla ordning och trygghet inom kollektivtrafiken har utbildning och lämplighet för att göra detta på ett korrekt sätt. Som anställd ska du kunna lita på att arbetsgivaren ger dig förutsättningar att göra ett bra jobb.

Att vara ordningsvakt är ett svårt, utsatt och viktigt yrke. Ordningsvakter behöver dagligen fatta svåra beslut i pressade situationer och med befogenheter som annars endast innehas av poliser. Det ställer stora krav på den personliga lämpligheten hos dem som utövar det. Vi är glada över att utbildningen föreslås förlängas. Vi har länge krävt att Region Stockholm ska genomföra en längre kompletterande utbildning genomförs för ordningsvakter som ska verka inom Region Stockholms verksamheter. Den endagsutbildning som idag finns är inte tillräcklig. Att grundutbildningen föreslås förlängas är bra men oavsett det är det upp till regionen att säkerställa att vi genomför och kravställer den utbildningsnivå som vi ser att ordningsvakterna som verkar i vår verksamhet behöver.

Vi anser att regionen bör säkerställa att det bedrivs regelbunden kompetensutveckling för yrkesverksamma ordningsvakter. Till detta hör även löpande normutbildning och värdegrundsarbete både inom organisationen och mellan aktörerna inom kollektivtrafiken för att se till att all personal som verkar på uppdrag av SL bemöter resenärer med ett sammanhållet och professionellt sätt. Därutöver ser vi att det finns anledning att höja minimibemanningen för att minska risken för farliga och pressade situationer för såväl resenärer som ordningsvakter.

Socialdemokraterna anser sedan tidigare att SL:s biljettkontroll bör bedrivas i egen regi då det rör sig om en strategiskt viktig verksamhet som är beroende av allmänhetens förtroende. Samma förutsättningar gäller för ordningsvaktsverksamheten som är helt beroende av resenärernas förtroende för att fungera. Till detta kommer att samspelet med biljettkontrollanterna är en viktig del av arbetet. Vi vill därför utreda att ta tillbaka ordningsvakterna i egen regi.

Bilaga 20

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0703

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 26

Yttrande avseende betänkandet om en ny lag om ordningsvakter m.m. (SOU 2021:38)

Vänsterpartiet är generellt positiva till flera av utredningens förslag men anser att hela den privata bevakningsbranschen bör genomlysas på ett djupare sätt än vad utredningen gjort. En utredning behöver även göras med fokus på att se över om bevakningsbranschens uppgifter på sikt ska förstatligas.

Regeringen bör tillsätta en utredning som ser över den privata bevakningsbranschen, dels för att kartlägga omfattningen av kommuners och regioners användning av tjänsterna, dels för att se över möjligheten att bedriva dylika bevakningstjänster i statlig regi.

Fördubblingen av utbildningen för ordningsvakter från 80 till 160 timmar är ett steg i rätt riktning men vi vill att det ska krävas ännu längre utbildning. I väntan på ett eventuellt förstatligande av branschen anser vi att regionen bör tillfredsställa behovet av ordningsvakter med att organisera dem i egen regi. Regionen skulle därmed kunna säkerställa en bra arbetsmiljö och bra arbetsvillkor, samt en breddning av rekryteringsbasen.

Bilaga 21

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-08-31

TN 2021-0703

Trafiknämnden
26

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Yttrande över remiss avseende Betänkandet om en ny lag om ordningsvakter m.m. (SOU 2021:38)

Sverigedemokraterna tycker att det är positivt att regeringen ser över den nuvarande lagen om ordningsvakter. Vi anser att anser att remissen har ett bra innehåll i det stora hela och håller med Trafikförvaltningens yttrande i stora drag. Särskilt viktigt är det att ordningsvakter nu föreslås också verka *för säkerheten och främjandet av trygghet.*

En aspekt som däremot inte tas upp är problematiken kring att under de senaste åren har polisens närvaro minskat drastiskt i kollektivtrafiken. Speciellt efter tunnelbanepolisen lades ner. Detta har lett till att SL:s väktare, ordningsvakter och trygghetsvärdar har blivit nödgade att ta över mycket av polisens roll i kollektivtrafiken. De har fått ta ett stort ansvar i att stävja det ökade våldet och antalet brott i anslutning till kollektivtrafiken.

För att fortsatt ha möjlighet att upprätthålla ordningen behöver deras befogenheter öka. Regionen bör därför uppmana regeringen att se till att de får tillstånd att använda OC-spray, fotfängsel och spotthuva. Dessa hjälpmedel kan underlätta för ordningsvakterna i deras vardag och för att klara av sitt nuvarande och kommande uppdrag i fall remissens förslag blir lag.

Bilaga 22

Region Stockholm
Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-08-31

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om jämlikhetsanalys

Med hjälp av blippningar från 1,8 miljoner individuella resekort har forskare från Kungliga tekniska högskolan, kartlagt stockholmarnas resvanor i kollektivtrafiken under våren och hösten år 2020. Från de mest välbärgade områdena minskade resenärerna sitt resande med SL-trafiken med i genomsnitt 77 procent, jämfört med innan pandemin. I resurssvaga områden med låg utbildningsnivå och många utrikesfödda var minskningen bara 61 procent.

Regionens egna centrum för epidemiologi och samhällsmedicin publicerade redan i april 2020 en prognos om lång och kortsiktiga effekter gällande coronapandemin och socioekonomiska skillnader och i november 2020 en rapport om Socioekonomiska faktorer och covid-19 i Stockholms län som man även följt upp under pandemin.

I prognosen så konstaterar man att ”Socioekonomiskt utsatta grupper har en ökad risk dels för att smittas av coronaviruset covid-19, dels för att sprida smittan i sin umgängeskrets och i lokalsamhället.” och att detta beror på en rad orsaker såsom trångboddhet men även att låginkomsttagare har i högre grad kontaktyrken där arbete hemifrån inte är möjligt. Detta innebär ökad risk för att smittas i arbetet och i kollektivtrafiken på väg till och från arbetet samt att smitta andra.

Man konstaterar även att socioekonomiskt utsatta även riskerar att drabbas hårdare av sjukdomen och har större risk att bli allvarligt sjuka. Detta då förekomsten av kroniska sjukdomar är vanligare bland socioekonomiskt utsatta grupper än befolkningen i övrigt vilket är riskfaktorer för att drabbas allvarligt av covid-19. Det finns också risk för att socioekonomiskt utsatta grupper söker vård i ett senare skede, vilket kan medföra en högre risk för allvarlig sjukdom eller dödlighet som följd.

I CES prognos från april 2020 så kom man med ett antal rekommendationer till beslutsfattare. Det fanns även riktade rekommendationer rörande kollektivtrafiken vilka lydde: ”Vidare har studier visat en korrelation mellan pendlingsvolym och lokal spridning av influensa (28). Det är viktigt att distans mellan resenärer kan hållas i kollektivtrafiken, exempelvis genom att bibehålla eller rentav öka trafikfrekvensen under rusningstider samt på sträckor med mycket resenärer.”

Vi har sett under hela pandemin att det finns vissa busslinjer som drabbas av trängsel. Det är samma busslinjer återkommande. Det är bland annat 179:an i Järva. Och ändå så har vi inte kunnat få ordning på detta. Det är oacceptabelt att man inte lyckats.

Det behövs en annan struktur i kollektivtrafiken vad gäller jämlikhet, tillgänglighet, kapacitet, och anslutningar mellan bostadsområden och arbetsplatser. Vi ser att kollektivtrafiken kan underlätta för ökad jämlikhet. Men den kan även försvaga jämlikheten om den används fel.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

att genomföra en jämlikhetsanalys av kollektivtrafiken utifrån att undersöka hur kollektivtrafikens dragning, kapacitet och anslutningar kan användas för att främja jämlikheten i hela Stockholmsregionen.

Bilaga 23

Region Stockholm
Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-08-31

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om tågvärdarnas framtid

Innan sommaren fattades beslut om eftermontering av kameror vilket också får konsekvensen att tågvärdarna ska få nya arbetsuppgifter. Vi socialdemokrater är teknikpositiva men trygghets- och säkerhetsaspekter behöver värnas vid förändringar och i den aspekten ser vi brister med beslutet.

I förslaget så hanterades säkerheten i relation till dörrfrågan och mobila team införs för att ha beredskap att hjälpa lokföraren vid eventuella problem såsom evakuering. Risk och säkerhetsanalysen kopplat till att lokföraren i ett inledande skede kommer arbeta ensam i eventuella nödsituationer fanns inte med i underlaget vilket var en stor brist och något vi socialdemokrater ser är nödvändigt innan man kan fatta beslut om att inte längre ha tågvärdar – oavsett kameramontering eller ej. I dagsläget är det två personer som hjälps åt vid till exempel brand eller annan nödsituation. Om tåget behöver utrymmas omedelbart kan inte mobila team väntas in utan lokföraren kommer ensam behöva hantera detta.

Trygghetsfrågan för resenärerna är en lite annan fråga då mänsklig närvaro höjer känslan av trygghet för resenärerna. De satsningar som beskrivs på trygghetsskapande aktiviteter, vilket kan innebära rörlig personal i systemet som kan anpassas efter var behoven finns, bör kunna hantera detta på ett bra sätt. Enligt uppgifter har det fungerat väl när denna förändring gjordes på pendeltåget i Nynäshamn. Vi vill dock att den förändring som gjorts i Nynäshamn utvärderas inför införande brett i systemet för om behov finns måste fler insatser till för att öka tryggheten för resenärerna.

Dessa frågor och ett antal andra trygghets och säkerhetsaspekter gjorde att vi socialdemokrater yrkade återremiss på beslutet innan sommaren. Trots det fattades beslutet men vi anser fortsatt att dessa aspekter behöver analyseras och belysas innan tågvärdarna avvecklas från tågen.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

att avvecklingen av tågvärdarna pausas för att en risk- och säkerhetsanalys med fokus på nödsituationer och säkerheten och

tryggheten för resenärer och personal ska genomföras och återrapporteras till nämnden.

Bilaga 24

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-08-31

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående klimatanpassning inom SL och FUT

Den här sommaren har präglats av översvämningar på flera håll. Även om situationen i Stockholm inte har varit lika svår och omfattande som till exempel i västra Tyskland i juli eller i Gävle i augusti, har skyfall redan förorsakat problem för SL-trafiken. Till exempel har trafiken på linje 19 mellan Högdalen och Hagsätra gått på endast ett spår en längre tid, och anledningen anges vara en tidigare översvämning.

Det är sannolikt att vi kommer få extremväder med skyfall och översvämningar i framtiden när klimatförändringarna fortskrider. Därför är det viktigt att vidta åtgärder som förebygger trafikstopp, olyckor och skador på egendom vid kraftigt regn. Den befintliga infrastrukturen och fordonsflottan behöver anpassas och den nya infrastrukturens byggas med tanke på det förändrade klimatet.

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

1. Hur arbetar trafikförvaltningen med klimatanpassning?
2. Har trafikförvaltningen tagit fram en riskanalys och handlingsplan för klimatanpassning?
3. Behöver den befintliga fordonsflottan klimatanpassas?
4. Hur arbetar förvaltningen för utbyggd tunnelbana med klimatanpassning när ny infrastruktur planeras och byggs?
5. När kommer trafiken på linje 19 återgå till normal trafikering?

Bilaga 25

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-08-31

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående tågvärdar på pendeltågen

Vi i Vänsterpartiet anser att tryggheten i kollektivtrafiken är grundläggande och att den stärks av att det finns gott om personal i systemet. Under senare år av borgerligt styre och nu blågrönt styre har utveckling, trots allt prat om trygghet, tyvärr gått åt motsatt håll och personal ombord på fordonen har minskat. Konduktörerna på Tvärbanan försvann, konduktörerna på Nynäspendeln, konduktörerna på del av Saltsjöbanan och nu är det tågvärdarna på pendeltågen som av majoriteten föreslås försvinna och ersättas av kameror.

I juni yrkade vi på avslag när nämnden fattade beslut om att ta bort tågvärdarna ombord på pendeltågen och låta tågförarna ta över deras arbetsuppgifter med hjälp av nyinstallerade kameror. Beslutet ökar inte tryggheten, vare sig för resenärerna eller för lokförarna. Hot, våld ökar på tågen och är redan ett problem som fackförbundet Seko har lyft. Att i detta läge ta bort tågvärdarna som finns för säkerhet och trygghet ombord är oansvarigt. Utöver det innebär beslutet att endast en enda person utbildad i säkerhetsarbete kommer finnas ombord på pendeltågen. Vidare ökar förarnas arbetsbelastning markant när kameror installeras vid fordonens dörrar och de ska ha överblick över skärmar och ansvara för säker av- och påstigning. Det saknas en ordentlig konsekvens- och riskanalys av förslaget.

Vi, liksom fackförbundet SEKO, har länge krävt mer personal för ökad trygghet. Beslutet är ett enormt bakslag på den fronten. Vi behöver anställa fler tågvärdar än vi har idag, inte ta bort en hel yrkesgrupp och ignorera vad både facket och anställda efterfrågat länge nu. Trygghet skapas genom mer personal, fler tågvärdar, inte färre. Kameror hjälper inte vid olyckor, bråk och stök.

I samband med beslutet i juni och därefter har det inkommit negativa synpunkter från många håll, från tågvärdar- och förare, resenärer, Funktionsrätt Stockholms län, Synskadades förbund Stockholm Gotland och DHR Stockholms län. De inkomna synpunkterna uttryckt en önskan att tågvärdarna på pendeltågen ska få finnas kvar och sammantaget av samma skäl vi fört fram ovan.

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

1. Hur arbetar förvaltningen vidare med frågan om tågvärdarna utifrån de inkomna synpunkterna?

2. Ser förvaltningen någon möjlighet att fatta ett nytt beslut, som river upp eller modifierar det tidigare och låter tågvärdarna vara kvar?