Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL 2022-02-15

Nr 2/2022

§§ 20 - 47

Kl. 14:30-15:47

Trafiknämndens sammanträde den 15 februari 2022

Datum för justering: den 15 februari 2022 vad gäller paragraf 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 39 och 41.

Den 28/2 -2022 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 16 februari 2022 vad gäller paragraf 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 39 och 41.

Den 28/2 -2022 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen samt via Teams.

Närvarande ledamöter

Kristoffer Tamsons (M)	Ordförande
Tomas Eriksson (MP)	1:e vice ordförande
Jens Sjöström (S)	2:e vice ordförande
Nikolina Knutsson (M)	
Harry Bouveng (M)	
Bino Drummond (M)	
Susanne Sjöblom (M)	
Michaela Haga (C)	
Stefan Bergström (C)	
Sara Svanström (L) §§ 20 - 29	
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

Josephine Lindström (M)
Christer Mattsson (M)
Henrik Lundquist (M)
Märta Martin-Åkesson (C)
Lena Hallerby (L) tjänstgör §§ 30-47
Lars Johansson (L)
Fredrik Wallén (KD)
Antonella Pirrone (KD) §§ 24-47
Sverre Dahlstedt (MP)
Solveig Holmgren (S)
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Ellinor Vikman Rindevall (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD)

Ej närvarande ledamöter

Ej närvarande ersättare

Lennart Kalderén (M)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

Närvarande politiska tjänstemän	***Närvarande tjänstemän***	**Övriga**
Claes Wersäll (M)	David Lagneholm	Amir Sokolovic (Saco)
Harald Eiken (M)	Niklas Bergman	
Emil Johansson (M)	Björn Holmberg	
Aida Hafezi Yashi (C)	Viktoria Lundström	
Robin Törnberg (L)	Daniel Angermann	
Carl Häggqvist (KD)	Jens Plambeck	
Soraya Amrani (MP)	Catarina Strömsten-Falkenmark	
Linda Nygren (S)	Erik Norling	
Tomas Ekman (V)	Aleksander Krajisnik	
Andreas Birgersson (SD)	Amanda Carlsson	

Sekreterare

Viktoria Lundström

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

Innehållsförteckning

§ 20 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 21 Val av justerare av protokoll

§ 22 Fastställande av datum för justering av protokoll

§ 23 Förvaltningschefsinformation
(TN 2022-0001)

§ 24 Allmän trafikplikt för Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan i Stockholms län
(TN 2021-0923)

§ 25 Svar till JO angående begäran om upplysningar och yttrande
(TN 2021-0910)

§ 26 Yttrande avseende betänkandet Granskning av utländska direktinvesteringar (SOU 2021:87)
(TN 2021-1188)

§ 27 Yttrande för remiss avseende reviderad framkomlighetsstrategi
(TN 2021-1298)

§ 28 Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 i Östergötland län
(TN 2021-1161)

§ 29 Yttrande över remiss avseende ny plan för krisberedskap
(TN 2021-1257)

§ 30 Yttrande avseende remiss - Riktlinjer för säkerhet
(TN 2021-1258)

§ 31 Yttrande avseende remiss - Riktlinje för säkerhetsskydd och signalskydd
(TN 2021-1259)

§ 32 Yttrande över remiss avseende översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun
(TN 2021-0453)

§ 33 Yttrande över remiss avseende reviderad översiktsplan för Huddinge kommun
(TN 2021-1215)

§ 34 Yttrande över remiss avseende översiktsplan för Danderyd
(TN 2021-0525)

§ 35	Yttrande över remiss avseende premomorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten (TN 2022-0037)
§ 36	Verksamhetsberättelse 2021 (TN 2021-0038, FUT 2020-1290)
§ 37	Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende Saltsjöbanan FUT (TN 2020-0399)
§ 38	Beslut om att inleda fas genomförande för fyra fordon Roslagsbanan (TN 2020-0120)
§ 39	Yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (TN 2021-1238)
§ 40	Remiss avseende vägplan gällande tvärförbindelse Södertörn väg 259 (TN 2015-0615)
§ 41	Beslut om återgång från interimistiska tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken till ordinarie trafikavtal (TN 2022-0148)
§ 42	Yttrande över motion 2021:45 om incitamentsstrukturens påverkan på resenärsandelen (TN 2021-0921)
§ 43	Yttrande över motion 2021:44 om att ställa krav på kollektivavtal vid upphandling (TN 2021-0920)
§ 44	Anmälan av delegationsbeslut (TN 2022-0001, FUT 2021-0288)
§ 45	Inkommande post till trafiknämnden (TN 2022-0001)
§ 46	Övriga frågor
§ 47	Nästa sammanträde

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 20

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Inkomna skrivelser behandlas under rubriken ”Övrigt”.

2. Tilläggsärendena 23, 24, 25, 26 och 27 behandlas under rubriken ”Beslutsärenden”:

   23 Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende Saltsjöbanan FUT (TN 2020-0399)

   24 Beslut om att inleda fas genomförande för fyra fordon Roslagsbanan (TN 2020-0120)

   25 Yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (TN 2021-1238)

   26 Remiss avseende vägplan gällande tvärförbindelse Södertörn väg 259 (TN 2015-0615)

   27 Beslut om återgång från interimistiska tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken till ordinarie trafikavtal (TN 2022-0148)

3. Tilläggsärendet 28, ”Yttrande över motion 2021:44 om att ställa krav på kollektivavtal vid upphandling (TN 2021-0920)” behandlas under rubriken ”Motioner”.

4. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

§ 21

Val av justerare av protokoll

Trafiknämnden beslutar följande.

1. 2:e vice ordförande Jens Sjöström (S) utses till att tillsammans med ordföranden justera protokollet från dagens sammanträde.

§ 22

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 1 mars 2022.

§ 23

Förvaltningschefsinformation TF och FUT
(TN 2022-0001)

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

Information från TF

- Aktuellt från trafikförvaltningen
- Resandeutveckling, antal spärrpassager år 2022, 2021 och 2020 jämfört med 2019 till och med vecka 5, budget och prognos
- Upplevd kvalitet – nöjdhet med resan januari 2022
- Biljettintäkter januari 2022

Information från FUT

- Status byggnationer och upphandlingar:
  - Barkarby, Arenastaden, Hagalund, Södermalm, Nacka – Söderort, Sickla.
- Upphandlingar projektering avseende tunnelbana till Älvsjö.
- Arbetsmiljö, åtgärder.

Trafiknämnden noterar informationen och lägger den till handlingarna.

§ 24

Allmän trafikplikt för Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan i Stockholms län
(TN 2021-0923)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 12 januari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- V-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 1).

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Därefter finner ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut ska avslås.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Med stöd av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik fastställs allmän trafikplikt för Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan i Stockholms län i enlighet med vad som framgår av föreliggande tjänsteutlåtande och gäller från och med den 20 augusti 2024 och 10 år framåt.

2. Kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen (2010:1932) ska ske.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

§ 25

Svar till JO angående begäran om upplysningar och yttrande
(TN 2021-0910)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Yttrandet godkänns och översänds som trafiknämndens remissvar till Riksdagens ombudsmän – JO.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltar inte i beslutet med hänvisning till deras särskilda uttalande.

UTTALANDE

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 3).

SD-ledamoten låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 4).

EXPEDIERAS TILL

Riksdagens ombudsmän - JO

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 26

Yttrande avseende betänkandet Granskning av utländska direktinvesteringar (SOU 2021:87)
(TN 2021-1188)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 27 januari 2022 från regiondirektören, hälso- och sjukvårdsdirektören och förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och serviceförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och serviceförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande över betänkandet Granskning av utländska direktinvesteringar SOU 2021:87 till Justitiedepartementet.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Justitiedepartementet

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 27

Yttrande för remiss avseende reviderad framkomlighetsstrategi
(TN 2021-1298)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 13 januari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till Stockholms stad.

UTTALANDEN

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 5).

SD-ledamoten låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 6).

EXPEDIERAS TILL

Stockholms stad

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 28

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 i Östergötland län
(TN 2021-1161)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 25 januari 2022 från regiondirektören och förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Region Östergötland över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Östergötlands län.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

§ 29

Yttrande över remiss avseende ny plan för krisberedskap
(TN 2021-1257)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden och SD-ledamoten yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 7).

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 30

Yttrande avseende remiss - Riktlinjer för säkerhet
(TN 2021-1258)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2022 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 31

Yttrande avseende remiss - Riktlinje för säkerhetsskydd och signalskydd
(TN 2021-1259)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2022 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 32

Yttrande över remiss avseende översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun
(TN 2021-0453)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 25 januari 2022 från regiondirektören, hälso- och sjukvårdsdirektören, kulturdirektören samt förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Sigtuna kommun över granskningsförslag till Sigtunas översiktsplan 2022.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 33

Yttrande över remiss avseende reviderad översiktsplan för Huddinge kommun
(TN 2021-1215)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 27 januari 2022 från regiondirektören, hälso- och sjukvårdsdirektören, kulturdirektören samt förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 34

Yttrande över remiss avseende översiktsplan för Danderyd
(TN 2021-0525)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 26 januari 2022 från regiondirektören, hälso- och sjukvårdsdirektören, kulturdirektören samt förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningarnas gemensamma förslag till beslut.
- SD-ledamoten yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 11) om att återremittera ärendet.

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid sammanträdet. Därefter finner ordföranden att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningarnas gemensamma förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Danderyds kommun över granskningsförslag Översiktsplan för Danderyds kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

SD-ledamoten reserverar sig mot beslutet att inte bifalla sitt förslag om återremittering av ärendet.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 35

Yttrande över remiss avseende premomorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten
(TN 2022-0037)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 24 januari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Förslaget till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret för vidarebefordran till Infrastrukturdepartementet.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

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

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

EXPEDIERAS TILL

Infrastrukturdepartementet.

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 36

Verksamhetsberättelse 2021
(TN 2021-0038, FUT 2020-1290)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2022 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Verksamhetsberättelse 2021, inklusive bilagor, för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna godkänns.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltar inte i beslutet.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 37

Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende Saltsjöbanan FUT
(TN 2020-0399)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDEN

- Ordföranden och SD-ledamoten yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 15), som V-ledamöterna ansluter sig till.

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner först att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Därefter finner ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut ska anses besvarat.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

1. Inom ramen för 2022 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2023-2031 beslutas att inleda inriktningsfasen avseende Saltsjöbanans fordon med tillhörande följdinvesteringar till en investeringsutgift om 30,4 miljoner kronor inklusive index.

RESERVATION

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

UTTALANDE

SD-ledamoten låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 16).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 38

Beslut om att inleda fas genomförande för fyra fordon Roslagsbanan
(TN 2020-0120)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Inom ramen för 2022 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2023-2032 beslutas att inleda genomförandefasen avseende objekt Roslagsbanan ersättning X10p med en total budget om 340 miljoner kronor inklusive index, varav 340 miljoner kronor avser investeringsutgift.

EXPEDIERAS TILL

Regionstyrelsen

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 39

Yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
(TN 2021-1238)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2022 från regiondirektören och förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDEN

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningarnas gemensamma förslag till beslut.
- MP-ledamoten yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 17), som V-ledamöterna ansluter sig till.
- SD-ledamoten yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 18).

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner först att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Därefter finner ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut ska anses besvarat.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

MP-, V- och SD-ledamöterna reserverar sig mot beslutet att inte bifalla deras respektive förslag till beslut.

UTTALANDEN

M-, C-, L-, och KD-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 19).
S-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 20).
V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 21).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

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

§ 40

Remiss avseende vägplan gällande tvärförbindelse Södertörn väg 259
(TN 2015-0615)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden och KD-ledamoten yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 22).
- SD-ledamoten yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 23) om återremittering av ärendet.

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid sammanträdet. Därefter finner ordföranden att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till Trafikverket inför fastställande av vägplan för Tvärförbindelse Södertörn.

RESERVATION

S- och SD-ledamöterna reserverar sig mot beslutet att inte bifalla deras respektive förslag till beslut.

UTTALANDE

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 24).

EXPEDIERAS TILL

Trafikverket

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 41

Beslut om återgång från interimistiska tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken till ordinarie trafikavtal
(TN 2022-0148)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDEN
- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 25).

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut

BESLUT

Trafiknämnden, med stöd av nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, beslutar följande.

1. Förvaltningschefen ges i uppdrag att slutförhandla och teckna tilläggsavtal avseende reglering av ersättning från och med 1 mars 2022 och resterande trafikår 2022 med anledning av återgång från interimistiska tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken till ordinarie uppdragsavtal, vad avser trafikavtal E19B, E20, E22, E23, E27, E28, E31 och E32, i enlighet med vad som anges i detta tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

S-ledamöterna reserverar sig mot beslutet att inte bifalla sitt förslag till beslut.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 42

Yttrande över motion 2021:45 av Jens Sjöström (S) angående incitamentsstrukturens påverkan på resenärsandelen
(TN 2021-0921)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 10 januari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDEN

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-, och V-ledamöterna yrkar bifall till motionen.

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

RESERVATION

S-, och V-ledamöterna reserverar sig mot beslutet att inte bifalla motionen.

EXPEDIERAS TILL

Regionstyrelsen

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 43

Yttrande över motion 2021:44 av Alexander Petersson och Robert Johansson (S) om krav på kollektivavtal vid upphandling
(TN 2021-0920)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDEN

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-, och V-ledamöterna yrkar bifall till motionen.

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

RESERVATION

S-, och V-ledamöterna reserverar sig mot beslutet att inte bifalla motionen.

EXPEDIERAS TILL

Regionstyrelsen

§ 44

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2022-0001, FUT 2022-0166)

I ärendet föreligger anmälan av delegationsbeslut daterad den 4 februari 2022 fattade av förvaltningschefen för trafikförvaltningen under perioden 2021-01-14 – 2022-02-03 samt anmälan av delegationsbeslut daterad den 3 februari 2022 fattade av förvaltningschefen för utbyggd tunnelbana under perioden 2022-01-14 – 2022-02-03.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

§ 45

Inkommande post till trafiknämnden
(TN 2022-0001)

I ärendet föreligger postlista för perioden 2022-01-14 – 2022-02-04.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

§ 46

Övriga frågor

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

- Skrivelse från (V) angående kollektivtrafikandelen (bilaga 26).
- Skrivelse från (V) angående TRI Järnväg och bemanning Saltsjöbanan och Roslagsbanan (bilaga 27).

Inga fler övriga frågor.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 2/2022
2022-02-15

§ 47

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestäms till tisdagen den 15 mars 2022, kl. 14.30.

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

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2022-02-15

TN 2021-0923

Trafiknämnden
Ärende 5

Vänsterpartiet

Allmän trafikplikt för Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan i Stockholms län

Beslutet om allmän trafikplikt för lokalbanorna motiveras med att befintligt trafikavtal för Nockebybanan, Saltsjöbanan och Tvärbanan går ut den 19 augusti 2024, och att det är möjligt att säga upp avtalet för Lidingöbanan och Spårväg City och slå ihop trafikeringen på banorna till en gemensam upphandling. Vi i Vänsterpartiet vill att Region Stockholm utnyttjar denna gyllene möjlighet att ta tillbaka trafikeringen av lokalbanorna i egen regi, som infinner sig när det ena avtalet går ut och det andras kan avslutas i augusti 2024. För resenärernas och personalens skull förespråkar vi att trafiken tas över i egen regi så att skattepengarna oavkortat går till kollektivtrafiken istället för att en inte oansenlig del går till företagsvinster. Vi ser därför att Trafikförvaltningen behöver struktureras om till att inte bara vara en beställarorganisation utan även en utförarorganisation. Hur denna successiva omstrukturering ska gå till bör snarast utredas för att kunna bedriva trafiken i tunnelbanan i egen regi.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningen att förbereda organisationen för att ta över trafikeringen av Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan i egen regi.

Bilaga 2

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021–0923

Trafiknämnden
5

Allmän trafikplikt för Lidingöbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Spårväg City och Tvärbanan i Stockholms län

Sverigedemokraterna anser att förslaget om att kombinera de två olika trafikavtalen för spårtrafiken som är föreslaget är positivt. Vi har mycket spårtrafik, det är bra med synkroniseringar av denna med annan trafik. Att besluta om allmän trafikplikt för dessa banor är därför nödvändigt och självklart.

Däremot anser vi att det också är dags att utvärdera och utreda möjligheten för SL att driva spårtrafiken i egen regi igen för att se vilka fördelar och vinster detta skulle kunna leda till. Det skulle vara en stor omsvängning av nuvarande avtal och form. Sverigedemokraterna anser däremot att det därför behöver börja med en utredning för att se det är möjligt och under vilka förutsättningar i så fall.

Bilaga 3

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-0910

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 6

Svar till JO angående begäran om upplysningar och yttrande

Vi i Vänsterpartiet beklagar att hanteringen av begäran av att få ta del av mailen hanterades så valhänt, med fördröjningar och mail som hann raderas, vilket inte är acceptabelt. För en djupare förståelse av ärendet hade det varit bra att få en utförligare redovisning om vad frågan, som genererade önskan om att få ta del av mailen, handlade om. Vidare vill vi bara som ett medskick betona vikten av att de konsulter som förvaltningen anlitar får en grundlig utbildning i offentlighetsprincipen och vad den innebär i deras arbete för förvaltningen.

Bilaga 4

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-0910

Trafiknämnden
6

Svar till JO angående begäran om upplysningar och yttrande

Av det som framgår av ärendet i handlingarna är det inträffade väldigt allvarligt. Offentlighetsprincipen och att ha insyn på våra myndigheter och offentliga verksamheter är en grundbult i demokratin och för ansvarsutkrävning. Att enskilda handläggare och anställda kan kringgå denna princip så lätt och utan att chefer och medarbetare upptäcker detta är under all kritik. Antingen saknas tillräckliga rutiner och policyer för att motverka detta eller så saknas kunskapen bland de anställda kring detta.

Sverigedemokraterna kräver därför att en krisutredning görs för att utreda vilka rutiner och policyer som behöver förbättras och ändras för att något liknande inte ska hända igen. Region Stockholm har haft skandaler tidigare som har skadat förtroendet för förvaltningarna, politiker och regionen i sin helhet. Detta ärende är en bevis på ytterligare en skandal som skadar förtroendet för Region Stockholm.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-1298

Trafiknämnden
Ärende 8

Vänsterpartiet

Yttrande för remiss avseende reviderad framkomlighetsstrategi

Vi i Vänsterpartiet tycker att synpunkterna förvaltningen ger uttryck för i sitt förslag till yttrande angående Stockholms stads reviderade framkomlighetsstrategi i stort är rimliga och bra. Vi delar förvaltningens kritik över att många, i övrigt bra mål, inte preciseras med siffror. Vi vill också lyfta fram vikten av att det säkerställs att möjligheterna att använda kajerna för sjöfart inte byggs bort när nya bostäder och annat anläggs. Inte minst viktigt att pendelbåtstrafiken kan fortsätta att utvecklas.

Ett annat problem är att strategins goda principer tidigare inte i tillräckligt hög grad har praktiserats i praktiken, och det finns inget som talar för att detta skulle förändras till det bättre framöver med en revidering. Även om bilismen enligt den nuvarande strategin ska vara nedprioriterad är det inte så i praktiken, utan bilarnas framkomlighet tas alltid hand om i det praktiska planeringsarbetet, medan t.ex. sammanhängande busskörfält får stå tillbaka. Den nya strategin visar inte heller någon hög ambitionsnivå på hur man ska minska bilismen. Till exempel tas ökat behov av parkeringsplatser för givet och inget skrivs om lägre parkeringstal och andra styrmedel som faktiskt kan minska bilinnehavet.

Bilaga 6

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-1298

Trafiknämnden
8

Yttrande för remiss avseende reviderad framkomlighetsstrategi

Sverigedemokraterna delar till stor del trafikförvaltningens syn på Stockholms stads framkomlighetsstrategi. De satsar på att förbättra en rad punkter som har kritiserats över åren, bland annat trafikstörande arbeten som tar lång tid och att restiderna ska minska. En punkt som saknas i strategin samt i förvaltningens yttrande är pendelbåtarna.

Sverigedemokraterna har under flera år påpekat att vattenvägarna är en outnyttjad resurs där en satsning på mindre fossilfria pendelbåtar skulle kunna avlasta vägtrafiken och samtidigt korta ner restiderna. En sådan satsning syns varken i framkomlighetsstrategin och påpekas inte heller av förvaltningen. Det är något som behöver ses över och tas med för att skapa bättre förutsättningar för framtiden och samtidigt minska trafikens klimatavtryck.

Bilaga 7

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-15

TN 2021-1257

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 10

Yttrande över remiss avseende ny plan för krisberedskap

Den oberoende utvärderingen av Region Stockholms hantering av covid-19 bekräftar bristerna i styrning och koordinering i regionens krisarbete, som regionens egna revisorer påtalat. Bristerna i beredskapsplaner, regional samordning, roller och beslutsfattande beskrivs i utvärderingen som mycket allvarliga. Det har saknats en plan för vaccineringen och den privatiserade vården har gjort regionen sårbar i kristider. Moderaterna bär ansvaret för dessa brister efter snart 16 år vid makten

Coronapandemin har gjort tydligt att samhället i allmänhet och sjukvården i synnerhet är väldigt sårbar vid händelse av oväntade kriser och pandemier. Den kanske viktigaste delen av en god beredskap är att sjukvården till vardags har en tillräcklig och robust kapacitet med marginaler. Tyvärr vet vi att akutsjukhusen i regionen redan innan coronapandemin var kraftigt underfinansierad, hade stora sparkrav och tvingades till massvarsel av personal trots en akut personal- och vårdplatsbrist. Det är tack vare otroliga insatser från personalen som regionens sjukvård hittills har klarat av denna kris trots en kraftigt underdimensionerad sjukhusvård. En viktig åtgärd efter coronakrisen kommer därför vara att bygga upp kapaciteten i vården, såväl på våra sjukhus som i primärvården.

Vi efterfrågar även ökad transparens när det gäller styrning och ledning under pandemin. Under pandemin har Region Stockholm upprättat en Regional särskild sjukvårdsledning (RSSL). Det råder dock en viss otydlighet kring till vilket demokratiskt valt organ RSSL rapporterar till. Detta önskar vi ska klargöras i beredskapsplanen. Det råder även en otydlighet kring ansvarsfördelningen mellan Krisledningsnämnden samt Hälso- och sjukvårdsnämnden samt Trafiknämnden. Detta behöver även förtydligas i regionens krisberedskapsarbete

Region Stockholm är idag en av få regioner som privatiserat stora delar av laboratorieverksamheten för öppenvården. Detta har lett till betydligt lägre kostnader för regionen men som tidigare händelser visat kan detta ha varit på bekostnad av kvalitéten och robustheten i systemet. Inte minst har detta märkts i svårigheten att bygga upp en robust testkapacitet för att möta de stora behov som finns under pandemin.

Coronakrisen i Stockholm har gjort tydligt att samtliga vårdgivare måste samarbeta vid kris för att frigöra personal och resurser i form av exempelvis läkemedel och sjukvårdsmateriel. Trots detta bygger privata aktörers samarbete med det offentliga vid händelse av kris helt på frivillighet. Detta då det saknas en tydligt tvingande paragraf i avtalen med de privata vårdgivarna. Vi vill tydliggöra privata vårdgivares skyldighet att frigöra personal och resurser såsom exempelvis sjukvårdsmateriel och läkemedel vid händelse av kris genom att skriva in detta krav i katastrofparagrafen i avtalen.

Vid kriser kan ett snabbt och akut behov av vårdpersonal uppstå. En viktig resurs kan då vara personer med en hälso- och sjukvårdsutbildning som för tillfället inte arbetar inom den offentligt finansierade sjukvården. Det kan handla om personer som arbetar inom privat finansierad vård, pensionerad sjukvårdspersonal eller utbildad sjukvårdspersonal som arbetar inom andra sektorer. För att snabbt kunna mobilisera utbildad sjukvårdspersonal vill vi utreda möjligheten att införa ett regionalt register över alla personer som har genomgått en hälso- och sjukvårdsutbildning och som är bosatta i Stockholmsregionen. Ett liknande register fanns fram till 2009 på nationell nivå.

Ett viktigt perspektiv på krisberedskap är att även en kris som coronapandemin som beror på spridning av en smittsam sjukdom och tydligt drabbar sjukvården även får en påverkan på övriga samhället. Därför behöver Region Stockholms krisberedskapsplaner ha ett helhetsperspektiv och innefatta Regionens samtliga verksamheter även när kriserna primärt handlar om en verksamhet såsom hälso- och sjukvården. Regionens revisorer har till exempel kritiserat att Trafiknämnden inte omfattas av epidemiberedskapsplanen och det har blivit tydligt att detta har varit en brist i krisberedskapen som behöver åtgärdas.

Slutligen menar vi att en lärdom från den pågående pandemin är att krisberedskapsövning behöver utföras med större regelbundenhet på alla nivåer för att säkra en god beredskap för framtida kriser såsom exempelvis pandemier.

Socialdemokraterna föreslår trafiknämnden besluta

Att i krisberedskapsplanen klargöra vilket organ RSSL rapporterar till.

Att i krisberedskapsplanene tydliggöra ansvarsfördelningen mellan Krisledningsnämnden och Hälso- och sjukvårdsnämnden samt Trafiknämnden.

Att i krisbereskapsplanen möjliggöra fler krisberedskapsövningar med större regelbundenhet på alla nivåer för att säkra en god beredskap för framtida kriser såsom exempelvis pandemier.

Bilaga 8

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-1257

Trafiknämnden
Ärende 10

Vänsterpartiet

Yttrande över remiss avseende ny plan för krisberedskap

Vi i Vänsterpartiet har inget emot en ny plan för krisberedskap och finner förslaget till yttrande rimligt. Vi har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi, och vill i detta sammanhang lyfta fram svårigheterna att samordna och mobilisera alla resurserna i en krissituation när man har en splittrad verksamhet med flera olika privat operatörer. Pandemin 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, med slimmade organisationer. 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 9

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-1257

Trafiknämnden
10

Yttrande över remiss avseende ny plan för krisberedskap

Sverigedemokraterna tillstyrker förslaget till yttrande avseende förslag till Plan för krisberedskap och överlämnar med ett par kommentarer som kan tas i beaktan.

Under pandemin var personalbristen ett påtagligt problem inom kollektivtrafiken. På grund av detta anser vi att personalfrågan och åtgärderna, som inte enbart berör trafikområdet utan även samtliga verksamheter inom Region Stockholm, bör tas med i krisberedskapen. Där ser vi gärna ett utvecklat och utbrett samarbete mellan leverantörerna och andra regioner för att stärka resiliensen inför kommande kriser.

Bilaga 10

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-1215

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 14

Yttrande över remiss avseende reviderad översiktsplan för Huddinge kommun

Vi i Vänsterpartiet tycker att synpunkterna förvaltningen ger uttryck för i sitt förslag till yttrande avseende reviderad översiktsplan för Huddinge kommun i stort är rimliga och bra. Förvaltningen understryker bland annat vikten av samordning i arbetet med de stora regionala transportinfrastrukturinvesteringarna i utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd samt utvecklingen av Flemingsbergs bytespunkt. Förvaltningens synpunkter på vägplanen gällande Tvärförbindelse Södertörn väg 259, visar med all tydlighet att Tvärförbindelsen omöjliggör den i Sverigeförhandlingen framförhandlade Spårväg Syd. Detta är allvarlig kritik, och för oss i Vänsterpartiet är det självklart att det är Spårväg Syd som måste prioriteras, och Tvärförbindelse Södertörn begravs en gång för alla. Det är viktigt att det görs tydligt för Huddinge kommun att det inte går att få både Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn.

Bilaga 11

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-15

TN 2021-0525

Trafiknämnden
15

Yttrande över remiss avseende översiktsplan för Danderyd

Sverigedemokraterna i Region Stockholm delar inte trafikförvaltningens uppfattning om att översiktsplan för Danderyd avviker planförslaget från det regionala målet i RUFS 2050 om att tillskapa tillräckligt många bostäder i Stockholmsregionen. Vi anser att det är upp till Danderyd kommun att avgöra vilken byggtakt som anser sig vara rimlig, ett önskemål som även bör justeras, helt enligt kommunens önskemål och riktlinje i det regionala målet i RUFS 2050.

Sverigedemokraterna är emot en förlängning av Roslagsbana till City. Vi delar även den kritik som framförs av stor del av respondenterna om att det finns bättre förslag än att förlänga Roslagsbanan till City. En förlängning som även skulle innebära att flertal av Roslagsbanan stationer stängs ner, vilket påverkar Danderydsbornas förutsägningar och tillgång till kollektivtrafik på ett negativt sätt.

Sverigedemokraterna föreslår trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att återremittera yttrandet över remiss avseende översiktsplan för Danderyd TN 2021-0525 och komplettera och justera enligt ovanstående förslag.

Bilaga 12

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2022-0037

Trafiknämnden
Ärende 16

Vänsterpartiet

Yttrande över remiss avseende promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Vi i Vänsterpartiet finner förvaltningens förslag till yttrande rimligt, men vill som ett medskick betona vikten av att elektrifieringen av bussflottan nu tar fart ordentligt. Förutom 14 el-bussar drivs regionens cirka 2200 bussar i kollektivtrafiken av biobränsle. Det är djupt problematiskt då de släpper ut koldioxid här och nu som bidrar till den fortsatta uppvärmningen av klimatet. Vidare är tillgången på hållbara biodrivmedel som produceras av restprodukter begränsad och därmed bidrar den ökade användning av biobränslen till att skog som skulle kunna fungera som kolsänka huggs ner. Därför är det viktigt att användningen av biodrivmedel minskar så att bioråvara räcker till och att den biologiska mångfalden inte äventyras. Att skog huggs ned för att mer biobränsle ska användas kan aldrig vara ett alternativ. Således har regionen ett ansvar för att skyndsamt elektrifiera bussflottan, och i möjligaste mån även sjötrafiken, för att inte släppa ut koldioxid och frigöra biodrivmedel till verksamheter där det inte finns andra alternativ.

Bilaga 13

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2022-0037

Trafiknämnden
16

Yttrande över remiss avseende premomorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Sverigedemokraterna är ett socialkonservativt parti vilket bland annat innebär att vi är försiktiga med allt för snabba svängningar och satsningar på ny teknik. Det är viktigt att saker får ta sin tid för att inte skapa merkostnader och för att se till att saker och ting kommer fungera, vara effektiva och ge stor samhällsnytta efter implementering. Sveriges satsning på biodrivmedel i motsats till resten av världen har varit pådriven av miljöpartiet och har godkänts av båda sidor av blocken. Sverigedemokraterna har varit ensam röst mot storskaliga satsningar på dessa drivmedel.

Samtidigt anser vi att elektrifieringen och andra alternativa drivmedel måste utgöra en större andel av det totala trafikutbudet. Region Stockholm har haft en avvikande åsikt än andra storstäder i EU om vilka drivmedel som används inom kollektivtrafiken vilket har bidragit till att biodrivmedel utgöra en betydande andel av kollektivtrafikens utbud. Sverigedemokraterna anser att det framtida arbetet med en övergång till eldriften och andra framtida drivmedel ska ske snarast möjligt och vara i samråd med våra leverantörer och utgöra ett krav i Region Stockholms framtida trafikupphandlingar.

Sverigedemokraterna delar uppfattningen om att reduktionsplikten måste minska för att kostnaderna för kollektivtrafiken och tillgängligheten inte påverkas negativt. Detta är särskilt viktigt när kollektivtrafikresandet har minskat på grund av pandemin och både Region Stockholm och SL står inför en utmaning att locka tillbaka kollektivtrafikresenärer. Denna kostnad kommer bara att slå mot regionens invånare och antingen resultera i högre biljettpris eller högre skatt. Ingetdera som kommer göra livet lättare för Sveriges folkrikaste region. Tvärtom behöver reduktionsplikten minska på alla drivmedel för att gynna våra invånare och företag.

Bilaga 14

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 20
FUT 2(

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 17

Verksamhetsberättelse 2021

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 många utmaningar och andra 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 2021 minskade med 3 684 miljoner kronor jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Trafikförvaltningen och den blågröna majoriteten har under året lagt stort fokus på intäktsäkring. För att kunna öppna bussarnas framdörrar och möjliggöra för förarna att kontrollera resenärernas validering av biljetter lät den borgerliga majoriteten sätt att upp skyddsglas för förarplatsen. Dessa fick sedan tas bort efter att arbetsmiljöverket konstaterat att de orsakade oacceptabla

reflexer. Och nu har framdörrarna återigen varit stängda en period för att skydda förarna från smitta och risk för höga sjuktal. Vi i Vänsterpartiet finner det beklagligt att inte mer har gjorts för att möjliggöra för resenärerna att validera, blippa, sina biljetter på bussarna.

Vi i Vänsterpartiet har länge förespråkat öppna spärrlinjer och påstigning genom bussarnas alla dörrar. Ett system där resenärerna gör rätt för sig vid tillgängliga viseringsmaskiner. På så sätt skulle det gå att undvika och motverka plötsliga tapp i intäkter från SL-biljetter när framdörrarna stängs. En annan väsentlig fördel med påstigning genom alla dörrar är kortare hållplatsstopp och därmed högre medelhastighet för bussarna. En högre kapacitet för samma kostnad. Kanske hade det gått att få valideringsmaskiner på plats vid bussarnas bakdörrar vid det här laget?

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.

Ett av 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 2021 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 redan före pandemin fjärmade oss från målet att andelen ska öka med 5 procentenheter från 2015 till 2030, med ett i verksamhetsberättelsen redovisat delmåltal på 51,5 procent. Verksamhetsberättelsen framhåller att förvaltningen arbetar för att efter pandemin locka tillbaka resenärerna och öka kollektivtrafikandelen, men beskrivningen över hur förblir vag. 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 det att det pågår ett arbete med att utöka elektrifieringen av busstrafiken. Vad detta arbete består i framgår inte särskilt tydligt, mer än att andelen elbussar har ökat i långsammare takt än väntat på grund av försenade trafikupphandlingar. Vid utgången av 2021 rullade 14 stycken helelektriska bussar inom SL-trafiken. Att resterande cirka 2200 bussar drivs av biobränsle är djupt problematiskt då de släpper ut koldioxid här och nu som bidrar till den fortsatta uppvärmningen av klimatet. Vidare är tillgången på hållbara biodrivmedel som produceras av restprodukter begränsad och därmed bidrar den ökade användning av biobränslen till att skog som skulle kunna fungera som kolsänka huggs ner. Därför är det viktigt att användningen av biodrivmedel minskar så att bioråvara räcker till och att den biologiska mångfalden inte äventyras. Vi i Vänsterpartiet är av den uppfattningen att arbetet med elektrifieringen måste drivas fram mer aktivt och skyndsamt för att inte släppa ut koldioxid och frigöra biodrivmedel till verksamheter där det inte finns andra alternativ. På så sätt bidrar vi till att vi når klimatmålen.

I Verksamhetsberättelsen för Förvaltningen för utbyggd tunnelbanan framkommer det att styrelsen för Sverigeförhandlingen i december godkände förvaltningens underlag i den så kallade kontrollstation 1. Där presenteras en rad åtgärder som krävs för att kostnadsramen och tidsplanen ska hålla. Det visar sig att stationerna ska utformas för hälften så långa tåg som i övriga tunnelbanesystemet. De ska byggas med en uppgång samt i huvudsak med hissar i stället för rulltrappor. Linjen blir dessutom en separat linje utan trafikerad anslutning till annan linje. Vi i Vänsterpartiet kräver för transparensens skull att dessa betydande frågor för utformningen av linjen kommer till trafiknämnden som separat ärende. Utformningen av den framtida tunnelbanan måste ses som ett väsentligt ärende för nämnden. Vidare önskar vi att protokoll från styrelsen för Sverigeförhandlingens möten kom till trafiknämnden för kännedom. För att nämnden ska kunna utöva sitt ansvar måste denna typ av ärenden presenteras för nämnden. Det räcker inte att det står som allmän information i verksamhetsberättelsen.

Bilaga 15

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2022-02-15

TN 2020-0399

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 23

Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende Saltsjöbanan FUT

Saltsjöbanan är en lokalbana med en mer än 100 årig anrik historia. Det innebär dock att det finns stora behov av upprustning och modernisering. Just nu planeras bland annat bullerskyddsåtgräder inför att Nacka bygger stad. Depån i Neglinge har byggts ut och dubbelspår läggs på flera platser för att möjliggöra mötande tåg och därmed tätare trafik.

Saltsjöbanans vagnar är också till åren och har inte samma komfortnivåer som andra delar av pendeltågsnätet. Med den tätare trafik som planeras behövs även fler vagnar och planer finns på att bygga om vagnar från tunnelbanan för att möta behovet.

Saltsjöbanan betyder mycket för nackaborna och vagnfrågan har väckt stor uppmärksamhet då brister i det nuvarande tonnaget bland annat lett till att vagnar med stora förslitningsskador fått tas ur trafik med minskad tåglängd och inställda avgångar som följd.

Vi Socialdemokrater har varit oroade över Saltsjöbananprojektet av flera olika skäl. Det har varit flera beslut fram och tillbaka med oklarheter i beslutsunderlaget och förändringar i antalet ombyggda tåg. Vi socialdemokrater har länge drivit frågan om att säkerställa att de ombyggnationer av gamla tunnelbanevagnar som nu genomförs är kostnadseffektivare ur ett livscykelperspektiv än nya vagnar då Regionen annars riskerar att kasta pengar i sjön med dyra ombyggnationer.

Med den senaste förändringen i upplägg kommer de ombyggda vagnarna från tunnelbanan bara att hantera kapacitetsförstärkning i rusningstrafik. Men att ha olika vagnar skapar i sig själv andra problem. Å ena sidan kan det vara bra med en differentierad fordonsflotta å andra sidan kan det leda till dyrare underhållskostnader, behov av olika tekniker osv och depåkapaciteten är inte helt utredd än. Det här hanterandet från trafikförvaltningens sida visar att vi hade rätt när det gäller nya vagnar. Men det finns just nu inte utrymme i investeringsbudgeten.

Vi socialdemokrater står dock kvar vid att det finns ett behov av att utreda även en helt ny fordonsflotta för Saltsjöbanan utan några ombyggda vagnar från Röda linjen ur ett helhetsperspektiv inklusive ett livscykelperspektiv. Bara för att något är enklare budgetmässigt just nu behöver inte betyda att det är rätt beslut ur ett långsiktigt budgetperspektiv.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

att Ge förvaltningschefen i uppdrag att komplettera beslutsunderlaget med en utredning av konsekvenserna av en helt ny fordonsflotta för Saltsjöbanan ur ett livscykelperspektiv inför att projektet kommer tillbaka till trafiknämnden för beslut i nästa steg i investeringsprocessen. Inklusive att se över möjligheten att inarbeta detta i budget.

Bilaga 16

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2020-0399

Trafiknämnden
23

Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende Saltsjöbanan FUT

Sverigedemokraterna ser positivt på beslutet att inleda en inriktningsfas avseende Saltsjöbanan FUT. Under flera år har vi drivit frågan att de gamla vagnarna har behövts ersättas eller i alla fall kompletteras med nya moderna vagnar. Det är därför med glädje som vi ser att majoriteten i Region Stockholm samt förvaltningen delar vår uppfattning. Det är även positivt att utredningen om en båtförbindelse mellan Stora Tullhuset och Strömkajen tas med i beräkningarna och att vattenvägarna planeras användas i avlastningssyfte och skapar bättre framkomlighet för våra resenärer och invånare i regionen.

Bilaga 17

miljöpartiet de gröna
REGION STOCKHOLM

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-07

TN 2021-1238

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Med hänvisning till det, av riksdagen beslutade, klimatpolitiska ramverket och de transportpolitiska målen anser vi att det remitterade förslaget till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 har stora brister. Vi anser att förslaget kraftigt försvårar möjligheten att nå satta klimatmål och innebär stora negativa konsekvenser för Stockholmsregionens utveckling.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår att regionstyrelsen beslutar följande:

1. Miljöpartiets förslag till yttrande utgör Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Miljöpartiets förslag till yttrande

Sammanfattning

Det övergripande målet i det klimatpolitiska ramverket är att Sverige senast år 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Ramverket innehåller även etappmål på vägen mot det långsiktiga målet, bland annat att utsläppen 2030 från inrikes transporter ska vara minst 70 procent lägre än år 2010 vilket är i linje med de transportpolitiska målen. Merparten, 93 procent, av utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter kommer från vägtrafiken- Region Stockholm anser därför att det är av central betydelse att de klimatpolitiska målen får styra över föreslagna investeringar i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Region Stockholm anser att planförslaget saknar ett regionalt perspektiv och missar de särskilda utmaningar och möjligheter som finns i Stockholmsregionen. I storstadsområden finns bättre förutsättningar för att styra över mobilitet till hållbara transporter och därmed bidra till hela landets klimatomställning. Planförslaget innehåller inga investeringar i ny infrastruktur för spårtrafik i Stockholmsregionen, trots att behovet är mycket stort. Istället innebär förslaget satsningar för ökad vägtrafik med ökade klimatutsläpp som följd.

Särskilt anmärkningsvärt är byggandet av motorvägsprojektet Tvärförbindelse Södertörn. Projektet är främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik vilket ökar bilens konkurrenskraft mot andra trafikslag såsom cykel och kollektivtrafik i hela Stockholmsregionen. Detta går emot målsättningar om ökat resande med kollektivtrafik och cykel framför resande med bil. Detta gör att Tvärförbindelsen avsevärt kommer försvåra möjligheten att nå klimatmålen.

Region Stockholm anser att planförslaget inte ligger i linje med fyrstegsprincipen när det gäller vägtrafiken. Fyrstegsprincipen ska vara vägledande och särskilt fokus läggas på steg 1 och 2-åtgärder; förändrade transportsätt och trimningsåtgärder, istället för om- och nybyggnationer.

Åtgärdsområdet för medfinansiering av cykelåtgärder kan med fördel vara större. Ett motsvarande åtgärdsområde bör också införas för medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder.

Övergripande synpunkter
I förslaget finns för Stockholmsregionen inga nya investeringar i infrastruktur för spårtrafik. Förslaget innebär istället stora investeringar för vägtrafik. Dessa investeringar kommer leda till ökad trafik på väg och därmed ökad klimatpåverkan från trafiken. Många av de investeringar som föreslås kommer därför försvåra för möjligheten att nå klimatmålen enligt trafikverkets egna beräkningar. Förslaget ligger inte i linje med det klimatpolitiska ramverket eller de transportpolitiska målen om att sänka trafikens klimatpåverkan med 70% sitt 2030. Investeringar i kapacitetsstarka och hållbara trafikslag måste istället prioriteras framför nya och bredare vägar. Ökad vägtrafik riskerar också att leda till framkomlighetsproblem i andra delar av trafiksystemet när de vägburna transporternas attraktivitet ökar. För Stockholmsregionen har ökad trängsel allvarliga konsekvenser för den fortsatta utvecklingen, miljön och bland annat arbetsmarknaden.

Investeringar i vägnätet kan på vissa ställen vara motiverat men fokus bör ligga på steg 1 och 2-åtgärder. Det vill säga att i första hand överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. I andra hand utföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Det remitterade förslaget lägger allt för stor vikt vid steg 3 och 4-åtgärder genom att i första hand föreslå ombyggnationer eller byggande nya vägar. Det är dåligt ur både samhällsekonomiskt och klimatmässigt perspektiv och innebär därmed kraftiga avsteg från Trafikverkets egen strategi för investeringar.

Stockholmsregionen är en av Europas snabbast växande storstadsregioner med 23 procent av Sveriges befolkning, men cirka 40 procent av befolkningstillväxten det senaste decenniet. Befolkningen beräknas öka till 2,8 miljoner invånare år 2030 och till 3,4 miljoner invånare år 2050. För att klara den kraftiga befolkningstillväxten och samtidigt minska klimatutsläppen finns ettstort behov av utvecklad och ny infrastruktur för hållbara och transporteffektiva lösningar, såsom spårburen kollektivtrafik och gods på järnväg och vatten. Förslaget möter inte detta behov vilket riskerar att få stora konsekvenser för klimatet och Stockholmsregionen.

En genomgående svaghet i planförslaget är att det regionala perspektivet är nedtonat i förhållande till det nationella perspektivet. Beskrivningar av storstädernas behov och förutsättningar saknas i stort helt. Storstäderna beskrivs som noder mellan vilka det görs långväga resor och transporter, inte som de områden inom vilket huvuddelen av transportarbetet i landet faktiskt sker och där de största behoven finns. Detta riskerar innebära fortsatt stor och fördjupad kapacitetsbrist, förlängda restider och ökad klimatpåverkan.

En annan svaghet är att kostnadsökningar i befintliga projekt tar en större del av det befintliga utrymmet för nya angelägna investeringsobjekt. Trafikverket behöver se över sina planeringsprocesser för att säkerställa en bättre kostnadskontroll. Trafikverket behöver också föreslå lösningar på de faktorer som påverkar kostnaden för infrastrukturprojekt, bland annat olika nationella regler och krav som idag ställs på ny infrastruktur och som i många fall förlänger tiden för genomförande och fördyrar projekten.

I dagsläget råder kapacitetsbrist i stora delar av transportsystemet i Stockholms län och den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln bedöms uppgå till 6 miljarder kronor årligen. Bristande framkomlighet och svårigheter att förutse transporttider blir hinder för näringslivets transporter och försämrar Stockholms, och därmed Sveriges, konkurrenskraft. Uteblivna infrastrukturinvesteringar kan påverka utvecklingen negativt genom förmågan att attrahera företag och kompetens. Trängsel och långa restider skapar tillgänglighetsbrister som bidrar till segregation och motverkar utvecklingen i socioekonomiskt svagare områden. Det försvårar arbetspendling som i sin tur gör det svårt för invånarna att få ihop livspusslet.

Att Stockholmsregionens och andra storstadsregioners särskilda behov inte belyses i planen är allvarligt då en stor del av utvecklingen i storstäderna på olika sätt är beroende av den nationella planen. I Stockholmsregionen sker en stor del av resandet, bland annat hela pendeltågsresandet, på den statliga infrastrukturen. Därtill kommer den nationella planens roll som nödvändig medfinansiär av regionala investeringar i tunnelbana och

spårväg, en roll som till stora delar är en följd av trängselskattens utformning som statlig skatt. Det remitterade förslaget saknar dock nya investeringar i kapacitetsstark kollektivtrafik.

Transportsystemets brister i Stockholms län och dess påverkan på övriga samhället får också så stora konsekvenser att de på olika sätt är av nationellt intresse, inte minst eftersom hälften av landets skatteintäkter kommer från Stockholms läns invånare. Till Stockholms län sker en stor nettoinpendling från övriga län i östra Mellansverige, liksom i allt högre grad från övriga landet. En förutsättning för att uppnå nationella transportpolitiska mål och klimatmål är att Stockholmsregionens invånare i större utsträckning än andra väljer bort bil till förmån för kollektivtrafik, gång och cykel, vilket i sin tur kräver investeringar i till exempel utökad spårtrafik och kapacitetsstark kollektivtrafik, bytespunkter och cykelinfrastruktur.

Medel för utveckling av transportsystemet

Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet (7.1.2)
Region Stockholm ser att planförslaget saknar finansiering av viktiga järnvägsobjekt, där delåtgärder istället kommer vara nödvändiga att finansiera genom medel från trimningsåtgärder inom framförallt delområdet kapacitet och kvalitet. Andelen medel till området tillgänglighet behöver utökas för att rymma detta.

Samfinansiering av cykelåtgärder i länsplaner (7.1.2)
Region Stockholm ser positivt på möjligheten att från nationell plan medfinansiera cykelinvesteringar i länsplanerna, även om det med åtgärdsområdets storlek blir begränsat med medel per region. Det är också oklart hur medlen ska fördelas. Region Stockholm anser att detta behöver klargöras till fastställd nationell plan. I förslag till länsplan för Stockholms län läggs 1,8 miljarder kronor på cykelåtgärder. Detta kan ställas mot de 1,7 miljarder som satsas på cykel i nationell plan. Region Stockholm anser att det är nödvändigt att kraftigt höja anslagen för medfinansiering av cykelåtgärder.

Behov av möjlighet till samfinansiering av kollektivtrafikåtgärder
Utöver åtgärdsområden för medfinansiering av regionala åtgärder inom cykel och trafiksäkerhet kan motsvarande åtgärdsområde med fördel också införas för åtgärder inom kollektivtrafik. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet och resandet med kollektivtrafik istället för bil behövs stora investeringar i både befintligt kollektivtrafiksystem och för utökad spårtrafik. I Stockholms län utförs även en stor andel av kollektivtrafiken på det regionala vägnätet och det är viktigt att medel finns för exempelvis anläggande av busskörfält, oavsett vem som är väghållare.

Stadsmiljöavtal (7.2)
Region Stockholm anser att stadsmiljöavtalen varit och är en framgångsrik medfinansieringsform, där kravet på motprestationer knyter investeringen till en bredare samhällsutveckling med ett gemensamt mål. Detta ligger i linje med regional infrastrukturplanering i vilken infrastrukturutvecklingen ska stödja en regional och oftast geografiskt beskriven målbild. Storstadsområdena särskiljer sig från resten av Sverige genom en större uppdelning av nyttor och ansvar för trafiksystemet mellan stat, region och kommuner. I en sådan miljö är olika former av avtalsplanering nödvändig för att kunna skapa hållbar utveckling av transportsystemet med minskad klimatpåverkan från trafiken som följd. Region Stockholm stödjer Trafikverket i att stadsmiljöavtalen inte ska fördelas geografiskt rättvist utan där de gör störst nytta.

Namngivna investeringar

Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm – utredning (7.3.4)
Stockholm C som nod i det svenska trafiksystemet gör att utformningen av Stockholm C med olika kringfunktioner sannolikt är ett av de mest strategiska ställningstaganden som kan göras i det svenska transportsystemet och påverkar hur hela landets järnvägstrafik kan bedrivas. Att ta höjd för behovet av kraftigt ökad tågtrafik med attraktiva och konkurrenskraftiga restider är därför av stor vikt både för transportsystemet och i klimatarbetet. Utformningen av stationen påverkar också resenärsflödena och trängseln i underjordskomplexet T-centralen/pendeltågsstationen Stockholm City/framtida Roslagsbanestationen och flöden i gatumiljön. Därför behöver kapacitetsförstärkningar och bytespunktens funktion vara styrande i exploaterings-projektet och ett nära samarbete behöver etableras med Region Stockholm i planeringen av bytespunkten.

För Region Stockholms del är det viktigt att en ombyggnad av Stockholm C och dess kringfunktioner ger stöd för, och stimulerar, en önskad trafikutveckling; där en större del av tågtrafiken är genomgående förbi Stockholm C, så att tåg söderifrån kan fortsätta till stationer norr om Stockholm C.

Ostkustbanan, fyra spår Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm (7.3.5)
Utbyggnad till fyra spår mellan Stockholm och Uppsala är av största vikt för att effektivisera arbetspendlingen mellan Stockholm och för att skapa synergieffekter för båda arbetsmarknaderna. Utöver detta är utbyggnaden till fyra spår viktigt för att möjliggöra bostadsbyggande och stadsutveckling i anslutning till ostkustbanans sträckning mellan Stockholm och Uppsala.

Nuvarande förslag full om finansiering först efter 2033 innebär att utbyggnaden riskerar att försenas. Region Stockholm ser därför behov av att ytterligare medel tillförs inom planperioden för att säkerställa utbyggnad i den takt som tidigare planerats.

E4/Väg 259, Tvärförbindelse Södertörn (7.5.3.2)
Tvärförbindelsen är, trots förbättringar för kollektivtrafik och cykel, främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik vilket ökar bilens konkurrenskraft mot andra trafikslag så som cykel och kollektivtrafik. Trafikverkets egen trafikprognos visar på en kraftig ökning av trafikmängden jämfört med idag. Detta går helt på tvärs emot målsättningar om ökat resande med kollektivtrafik och cykel framför resande med bil. Detta gör att Tvärförbindelsen avsevärt kommer försvåra möjligheten att nå klimatmålen. Tvärförbindelsen främjar dessutom utglesad bebyggelse och vanebildning med ökade transportbehov och klimat- och miljöpåverkan som följd. Vägens planerade sträckning går genom områden med höga värden för natur och friluftsliv. Dessa värden riskerar att förloras eller kraftigt försvagas. Region Stockholm vill därför lyfta behovet av investeringar i andra alternativ för att lösa utmaningar för gods och persontransporter, såsom kapacitetshöjande investeringar för järnväg och dubbelspår till och från hamnen i Norvik och utbyggd infrastruktur för att möjliggöra godstrafik på vatten.

Tvärförbindelsen planeras byggas delvis parallellt med Spårväg syd och projekten bedöms påverka varandra. Planeringen och den planerade byggnationen behöver därmed samverkas nära med, och ta hänsyn till, Region Stockholms byggnation av Spårväg syd. Om Tvärförbindelsen byggs måste utformningen av Tvärförbindelsen och dess anslutningar också i större utsträckning ge goda förutsättningar för en konkurrenskraftig stombusstrafik.

Nya stambanor för höghastighetståg (7.6)
Behovet av nya stambanor från Stockholm mot dels Göteborg och dels Malmö är stort. Redan idag innebär den höga trafikmängden problem för transporter av både människor och gods. Ytterligare ökat tågresande för att möta klimatmålen är svårt med dagens spårkapacitet. För att göra tåget till ett konkurrenskraftigt alternativ till exempelvis flyg behöver restiderna kortas. Region Stockholm anser att utbyggnad av höghastighetsbanor behövs men ska ske med separat finansiering för att inte riskera att tränga undan andra nödvändiga investeringar. Region Stockholm delar Trafikverkets bedömning att annan finansiering är nödvändig för att effektivisera genomförandet, minska negativ påverkan på andra projekt, och säkerställa tidigare realisering av nyttorna.

Smidiga, snabba och bytesfria resor mellan städers centrala delar ökar tågets attraktivitet och är därför en viktig aspekt i det fortsatta arbetet med de nya stambanorna. Utifrån nuvarande planering, där stambanorna ansluter till befintlig järnväg i Järna, kommer problem för övrigt transportsystem uppstå. Om enbart Sverigeförhandlingens sträckningar för nya stambanor blir verklighet kommer trafiken behöva ledas in på befintligt spår mellan Järna och Stockholm C. Detta kommer leda till ökad trängsel i ett redan pressat system och riskera att tränga ut pendeltåg och regionaltåg. För Region Stockholm är det angeläget att stambanorna och de med övriga järnvägsnätet gemensamma funktionerna stödjer Stockholmsregionens behov av förbättrad tillgänglighet mellan olika länsdelar och delar av storregionen Stockholm - Mälardalen. Planeringen för nya stambanor behöver därför inkludera nyinvesteringar i kapacitetsstarka spår mellan Järna och Stockholm C.

ERTMS och andra järnvägstekniska system (7.9)
Region Stockholm anser att införandet av ERTMS (ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar) på olika sträckor i större utsträckning ska underordnas och ses som del i andra utvecklingsprojekt.

Inom SL-pendelns område behöver införandet av ERTMS ingå som del i en, mellan Region Stockholm och Trafikverket gemensam, större plan för att öka kapaciteten i pendeltågssystemet; inklusive att antalet tåg genom Citybanan kan ökas till först 20 och sedan 24 tåg per timme, i enlighet med åtgärdsförslagen i Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm (Trafikverkets publikationer; 2020:151). Region Stockholm förväntar sig statlig finansiering av ombordutrustning ERTMS.

E4/E20 Förstärkning Södertäljebron (8.6.4)
Region Stockholm stödjer att planförslaget innehåller förstärkning av Södertäljebron med nya körfält men vill påpeka behovet av lösningar som syftar till att flytta godstransporter från väg till spår och vatten.

Behov av ytterligare investeringsobjekt

Region Stockholm anser att Trafikverkets förslag till Nationell plan saknar viktiga och prioriterade objekt för att trafiksystemet och infrastrukturen i Stockholmsregionen ska fungera. I Trafikverkets förslag till nationell plan ingår inte nedanstående planmogna objekt, vilka Region Stockholm anser ska lyftas in i planen.

Märsta och Årstaberg stationer
Inför framtagandet av planer tecknades en överenskommelse om samfinansiering med medel från nationell plan, länsplan och Region Stockholms medel för ombyggnation av Årstaberg bytespunkt, samt en

avsiktsförklaring om medfinansiering från Sigtuna kommun och Region Stockholm av Märsta station. Båda objekten ingår i den lista på åtgärder som definierats i Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm.

Ombyggnaden av Märsta station syftar till att åtgärda grundläggande personsäkerhetsbrister, utveckla uppställningskapaciteten i pendeltågs-systemet och trimma kapaciteten på den hårt belastade sträckan mellan Stockholm och Uppsala. Projektet omfattar en ny station för att regionaltågsresenärer ska slippa korsa tågspår i plan, och en tillräckligt lång plattform för att hela regionaltåget ska rymmas vid plattform. Om ombyggnaden inte läggs in som objekt i nationell plan kommer medel från andra delar av planen behöva tillföras, för att hantera de olika brister som projektet avser att lösa; såsom åtgärdsområden och ERTMS-projektet. Region Stockholm anser att det vore bättre att regeringen beslutar genomföra åtgärderna samlat inom ramen för det mellan Trafikverket, Region Stockholm och Sigtuna kommun överenskomna objektet.

Ombyggnaden av Årstaberg syftar till att skapa utrymme för ökat resande till en station som redan idag är överbelastad och som framöver också ska utgöra bytespunkt till den, i Sverigeförhandlingen överenskomna, kommande tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan. En utbyggnad till en trespårsstation innebär också ett steg för att möjliggöra utökad pendeltågstrafik genom Citybanan och underlätta störningshantering i pendeltågstrafiken, vilket är ett nationellt intresse.

Signaltrimning ostkustbanan
För att fullt ut kunna nyttja Citybanan och möjliggöra utvecklingen av pendel- och regionaltågssystemet behöver anslutande banors signalsystem trimmas till samma nivå som Citybanan. På Ostkustbanan innebär trimningsåtgärderna relativt kostsamma ställverksbyten vilket gör att de faller över 100 miljonersgränsen och behöver bli ett namngivet objekt. Om objektet inte kommer med i den nationella planen behöver kostnaderna bäras inom ERTMS-projektet.

Märstastråket
I Stockholms län finns stor potential för ökat cyklande, men endast 20 procent av det utpekade regionala cykelvägnätet är utbyggt. Stråket är ett viktigt stråk för arbetspendling och går längs det nationella vägnätet. Cykelstråket Märstastråket Norrtull-Kista kräver nationell finansiering för att byggas ut och behöver därmed finnas med i den fastställda nationella planen.

Förslag på utpekade brister för fortsatt utredning (7.12)

Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet
Region Stockholm ser positivt på att behov av utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna pekas ut som brist. Bristen kan generaliseras till att också täcka in andra funktioner i gaturummet, såsom kapacitet i och utrymme för terminaler och bytespunkter. Behovet av ombyggnationer för att möjliggöra för högvärdig kollektivtrafik på väg kan anses stort och bör ligga till grund för fortsatt utredning.

Fördjupad utredning av stråket Stockholm – riksgränsen - Oslo, kapacitetsproblem och långa restider
Region Stockholm ser positivt på att sträckan Stockholm – Oslo pekas ut som en brist. Den bör skyndsamt utredas i samma sammanhang som de nya stambanorna, inte minst för att säkerställa kapacitet och framkomlighet in mot Stockholm C. Utredningens fokus bör ligga på hela sträckan och inte bara sträckan mellan Karlstad och riksgränsen. De brister som har påverkan på sträckan Oslo-Stockholm, bland annat investeringar på Värmlandsbanan och Mälarbanan, bör därför inkluderas.

Behov av ytterligare utpekade brister

Region Stockholm ser därutöver behov av att regeringen pekar ut nedanstående brister. I likhet med den föreslagna bristen avseende högvärdig kollektivtrafik på väg är detta brister med komplexa planeringsförutsättningar, där staten på olika sätt har nyckelroller och med en betydelse som är av nationellt intresse.

Genomförandeplan för ökad kapacitet i pendel- och regionaltågstrafiken
Framförallt stora delar av Stockholmsregionens yttre delar, men också delar av Sörmlands- och Uppsala län, är beroende av att pendeltågstrafiken kan fortsätta utvecklas i takt med det snabbt ökande resandet. Ökad samplanering mellan pendel och regionaltåg kan också öka tillgängligheten till större arbetsmarknader från Stockholmsregionens yttre delar och inte minst från den socioekonomiskt svagare södra regionhalvan.

En samsyn finns mellan Region Stockholm och Trafikverket om inriktningen i form av Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm. Ansvaret för att genomföra åtgärder avseende investeringar och trafikering är delat mellan olika parter och behöver följas upp av en gemensam genomförandeplan. Inriktningen behöver också påverka andra utredningar och projekt, som utbyggnad av nya stambanor, ombyggnation av Stockholm C, införande av ERTMS, samt utökad kapacitet Järna – Stockholm.

Finansiering av kapacitetsstark trafikinfrastruktur till större stadsutvecklings- och nybyggnadsområden
För att säkerställa att nödvändigt bostadsbyggande kommer till stånd och att större nybyggnadsområden utformas och trafikförsörjs på ett hållbart sätt krävs att planering och utbyggnad av storskalig kollektivtrafik byggs i samma takt. Ett exempel på detta är planerad nedläggning och exploatering av den mark där Bromma flygplats ligger idag. Ny tunnelbana till den nya stadsdelen krävs och finansiering av densamma säkras. En förutsättning för att Region Stockholm ska kunna bygga ut kapacitetsstark kollektivtrafik är att delar av finansieringen kan tillföras från andra parter såsom exploatörer, stat och kommuner. För att göra detta på ett effektivt sätt krävs statlig samordning och förhandling.

Staten har här en roll att facilitera förhandlingar om paketåtgärder liksom att kunna tillhandahålla nödvändig medfinansiering från planmedel och exempelvis trängselskatt eller stadsmiljöavtal.

Bilaga 18

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2022-02-15

TN 2021-1238

Trafiknämnden
25

Yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sverigedemokraterna ser positivt på Trafikverkets förslag till nationell plan rent generellt. Den grundar sig i gjorda överenskommelser och att "lagt kort ligget"-principen kvarstår. Många viktiga projekt för Stockholm är med, och nu har även Tvärförbindelse Södertörn fått full finansiering vilket är nödvändigt för att regionen ska kunna växa och minska trycket på många av de södra trafiknoderna. Tyvärr har fördyrningar av vissa objekt gjort att flera nya investeringar får vänta. Vi ser det som nödvändigt att Trafikverket jobbar med att sin kostnadskontroll för att se till att skapa utrymme för framtida nyinvesteringar och föreslår lösningar på de kostnadsökningar som ofta dyker upp.
Vi har tidigare påpekar vikten av infrastrukturinvesteringar i Stockholm då regionen redan lider av ett stort infrastrukturunderskott. Den stora kapacitetsbristen inom transportsystemet skapar trängsel på internationella storstads nivåer och den samhällsekonomiska kostnaden har beräknats till 6 miljarder om året. Staten behöver därför ta ett större ansvar för att se till att de tillsammans med Region Stockholm kan komma i kapp infrastrukturunderskottet. Konsekvenserna för detta underskott är inte enbart trängsel och långa restider för individer, men det påverkar också näringslivet och transportsystemet.

De investeringar Sverigedemokraterna anser saknas från nationella planen för Region Stockholms del och som bör inkluderas är:

- Östlig förbindelse
- E18 Vallentuna
- Bredda Löttingetunneln
- Trafiksatsningar i Värmdö

Sverigedemokraterna föreslår därför Trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att tillägga ovanstående punkter i utlåtandet till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Bilaga 19

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-1238

Moderaterna
Centerpartiet
Liberalerna
Kristdemokraterna

Trafiknämnden

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Särskilt uttalande

Den nationella planen har en stor betydelse för Region Stockholms möjlighet att uppnå sina mål inom hållbarhet och regional utveckling. Förslaget som ligger på bordet har dock inte tagit hänsyn till storstädernas behov, utmaningar och förutsättningar.

År 2019 bodde knappt 2,4 miljoner människor i Stockholms län, vilket är 23 procent av Sveriges invånare. Stockholmsregionen är Sveriges tillväxtmotor och står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP (RUFS 2050) och hälften av statens skatteintäkter. Vi har samtidigt en kraftig befolkningstillväxt och år 2050 beräknas 3,4 miljoner invånare vara bosatta i vårt län. Om regeringen inte väljer att öka anslaget till infrastruktursatsningar och tar hänsyn till Stockholmsregionens unika behov riskerar det att slå tillbaka och påverka hela landet. Utan en ordentlig infrastruktur som möter de behov och utmaningar som länet har riskerar tillväxten och därefter skatteintäkterna att minska.

Utöver förvaltningens yttrande över den nationella planen vill Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna framföra följande.

Ambitionen om ett transporteffektivt samhälle behöver vara vägledande i infrastrukturplaneringen. Region Stockholms mål om 70 procents trafikandel till 2030 för kollektivtrafik, cykel och gång bör med fördel stöttas i den statliga infrastrukturplaneringen.

Därtill anser M, C, L och KD att trängselperspektivet saknas. Kostnader för trängseln i Stockholmsregionen uppgår till ca 6 miljarder kronor per år. Om regeringen vill höja ambitionerna inom klimatområdet bör den nationella planen satsa på åtgärder som minskar trängseln i våra storstäder med särskilt fokus på kollektivtrafiken, godstrafik, nyttotrafik och cykel. Det saknas också ett tydligt statligt ledarskap och en ambitiös plan för elektrifieringen av transportsektorn som är nödvändig för att vi ska nå våra klimatmål.

Den nationella satsningen på infrastruktur behöver innehålla mer medel. Trots en utökad ram är Trafikverkets förslag underfinansierat sett till faktiska behov och kostnader. Antingen behöver den nationella planens omfattning öka kraftigt, eller så behöver de nya stambanorna finansieras i särskild ordning, för att inte ställa viktiga och strategiska investeringar i storstadslänen mot varandra. Om liggande finansieringslösning beslutas kommer det inte finnas medel kvar till varken järnvägssatsningar, väginfrastruktur eller cykelinfrastruktur för de kommande decennierna. I detta sammanhang kan det nämnas att Sverige enbart investerar ca en procent (1) av BNP per år i infrastruktur, vilket inte bara är lågt historiskt men också i internationell jämförelse. Som huvudstadsregion behöver Stockholmsregionen snabba järnvägsförbindelser till olika delar av landet men även internationellt. Stockholms andel av del nationella planen har även tidigare sjunkit. Den nationella planens andel för nyinvesteringar i Stockholms län sjönk ex från 20 procent till 15 procent från planeringsperioden 2014–2025 till planeringsperioden 2018–2029. Regionen tar samtidigt ett stort ansvar för finansiering av såväl statlig som regional infrastruktur under den nuvarande planperioden. Ett stort antal vägar, knutpunkter och kollektivtrafik i länet har en funktion som är av stor betydelse även för den nationella transportinfrastrukturen. Stockholms andel måste därför öka i kommande plan.

Vidare innehåller den nationella planen förutom namngivna objekt även medel för olika åtgärdsområden. M, C, L och KD anser att medel för cykelåtgärder behöver öka från förslagets 1,7 miljarder kronor. Detta kan ställas i relation till att Region Stockholm i sitt förslag till länsplan för Stockholmsregionen satsar 1,8 miljarder kronor på cykel. Hur den nationella planens medel ska fördelas har ännu inte förmedlats och M, C, L och KD föreslår därmed att de regioner som har en regional plan för cykelinfrastruktur och regionala cykelmål bör prioriteras. Vidare bör insatserna främja strategisk utbyggnad av ett sammanhängande cykelnät. Medel ur potterna bör också kunna ingå som en del i överenskommelser med kommuner, exempelvis som medfinansiering i den regionala cykelförhandling som nu har inletts i Stockholms län. Ett motsvarande åtgärdsområde för medfinansiering av åtgärder inom kollektivtrafik bör också införas.

Resandet med järnväg väntas öka med 50 procent till år 2040 och en stor del stor del av ökningen utgörs av pendling inom Mälardalen, Storstockholm, Göteborgsområdet och Skåne. Trots att ramarna till vidmakthållande utökas i jämförelse med nu gällande plan kommer funktionaliteten försämras i delar av infrastrukturen och behöver därför utökas ytterligare.

Underhåll av järnväg och vägar är så eftersatt att en underhållsskuld byggts upp. Inom en växande del av järnvägsnätet är kapacitet såväl som hastighet nedsatt på grund av eftersläpat underhåll. Efter flera år av nedprioritering och underfinansiering beräknas underhållsskulden växa till 100 miljarder kronor redan år 2033, och ytterligare 130 miljarder kronor till 2037. Anläggningarna har till följd av detta blivit störningskänsliga. Över 150 kilometer kontaktledningar har passerat sin tekniska livslängd och 75 kilometer beräknas tillkomma under planperioden. Därtill saknas årligen stora resurser för att kunna avhjälpa akuta fel och störningar. Resurser till detta måste prioriteras högre och öka betydligt i kommande plan.

M, C, L och KD vill lyfta följande särskilda åtgärdsområden som behöver aktualiseras i den nationella infrastrukturplaneringen:

Järnväg/kollektivtrafik

- Planerna för nya stambanor behöver också inkludera nya kapacitetsstarka spår mellan Järna, Stockholms Central och vidare till Arlanda. Om enbart Sverigeförhandlingens sträckningar för nya stambanor genomförs förutsätts trafiken ledas in på befintligt spår från Järna till Stockholm vilket kommer leda till svår trängsel och riskera att tränga ut pendeltåg och regionaltåg.

- Genomför objekten Märsta station, Bytespunkt Årstaberg och Upplands-Väsby station. För att klara av den ökade belastningen i kollektivtrafiken behövs ökad kapacitet och förbättrade resenärmiljöer i ett större antal regionala noder och bytespunkter, inte minst i korsningspunkter mellan radiellt och tvärgående system, för ökad nätverksfunktion och minskad sårbarhet.

- Det avtal som har skrivits mellan staten, berörda regioner och kommuner, innebär att fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala - Stockholm ska vara klar 2034. Som motprestation planerar kommunerna nu för att bygga tiotusentals bostäder och regionerna investerar miljardbelopp i ny kollektivtrafik. För att få ut den fulla nyttan av de satsningar som görs är det viktigt att det finns ett sammanhängande stråktänk och att Ostkustbanan inte försenas utan håller sig till tidigare överenskommen byggstart. För att kunna nyttja fyrspåret och realisera de nyttor som beskrivs behöver även nodpunkterna i järnvägssystemet utvecklas.

  Detta innefattar:
  - Trimning och plattformsförlängningar Uppsala-Gävle
  - Kapacitetsförstärkningar i hela stråket
  - Ombyggnad av Märsta station

- Tidigare överenskommen byggstart (nationell plan 2018–2029) var 2024–2029. Nu senarelagts till 2028–2033. Endast 18% av finansiering avsätts till och med 2033.

- Det är positivt att den nationella planen lyfter ett samarbete med Jernbanedirektoratet i Oslo om att utreda sträckan Oslo-Stockholm. Däremot bör planen inkludera åtgärder mot de brister som har påverkan på sträckan Oslo-Stockholm, bland annat investeringar på Värmlandsbanan och Mälarbanan. Fokus för utredningen bör också ligga på hela sträckan och inte bara mellan Karlstad och riksgränsen.

- Förstärkt kollektivtrafik till Arlanda är nödvändig. En förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda skulle ge en ökad kollektivtrafikkapacitet till Arlanda. En kommande Stockholmsförhandling kan med fördel inkludera insatser för att stärka kollektivtrafikförsörjningen av Arlanda.

Vägtrafik

- Inom ramen för redan fattade beslut i den nationella planen behöver åtgärder i gällande plan slutföras och byggstarter påbörjas inom tidigare överenskommen utsatt tid, exempelvis tvärförbindelse Södertörn som i förslaget till nationell plan fått full finansiering. Det är avgörande att förbindelsen leder till förbättrad kapacitet i kollektivtrafiken och en ökad kollektivtrafikandel samt möjliggör effektiva godstransporter, som till och från den nybyggda Norviks hamn. Vidare är elektrifieringslösningar önskvärt för att vi ska kunna nå våra klimatmål, det är därför positivt att objektet har pekats ut som en av fyra som ska vara föremål för innovationslösningar. Vid tiden när Tvärförbindelse Södertörn är färdigbyggd behöver regeringen ha nått sina mål om en elektrifierad fordonsflotta för att minska utsläppen från transportsektorn så att Stockholmsregionen inte får en ökad klimatpåverkan.

- Förstärkning på väg E4 genom en ny passage av Södertälje kanal. Passagen är en förutsättning för att minska sårbarheten och öka framkomligheten på den väg som binder samman Stockholm med hela södra Sverige. Det är även viktig för stora delar av norra Sveriges koppling till resten av landet.

- M, C, L, KD efterfrågar en satsning på utökad kapacitet på sträckan från Förbifart Stockholm och norrut till Arlanda under planperioden. Sträckan blir annars en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

- I tidigare nationell plan har Östlig förbindelse funnits med men den har lyfts bort i pågående planperiod. Regionen anser dock att behovet av

åtgärder för ökad kapacitet och framkomlighet i nord-sydlig riktning som underlättar bostadsbyggande och arbetsplatsutveckling i länets centrala och östliga delar kvarstår. Åtgärder för att stärka kapaciteten måste ske med hög andel elektrifierad trafik.

- Vägunderhållet i hela länets statliga vägnät behöver säkras. Glesare delar av Stockholms län behöver få lika goda förutsättningar till säkra vägtransporter som i övriga Sverige, med tanke på vägnätet i Trafikverkets Region Stockholm har lägst andel vägar av god eller fullgod standard av alla regioner i Sverige.

Cykel

- Att staten engagerar sig för att stödja genomförandet av ett sammanhängande regionalt cykelnät med hög kapacitet.

- Staten har ett särskilt ansvar för de regionala cykelstråk som måste finansieras genom nationell plan. Därför är det av stor betydelse att tidigare förslagen av (sträckan Mörby C-Frescati) och (sträckan Norrtull-Kista) som är viktiga kopplingar nu återinförs och får klartecken för byggstart under kommande planperiod.

- Regelförenklingar för cykelväg. Det är angeläget att genomföra regelförenklingar för att underlätta utbyggnaden av regional cykelinfrastruktur. Ex väglagen och anläggningslagen.

Storstadspott

- Att en särskild storstadspott införs, i likhet med dagens pott för stadsmiljöavtal. För att uppnå en omställning av transportsystemet i storstäder krävs mer omfattande investeringar än i övriga städer i landet. Men samtidigt kan klimatnyttan av investeringar bli större eftersom hög befolkningstäthet och kortare avstånd gör det lättare för invånarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel om infrastrukturen finns och restiderna är konkurrenskraftiga med bilen.

Bilaga 20

Region Stockholm

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-1238

Trafiknämnden
Ärende 25

Yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Inledning

Socialdemokraternas utgångspunkt är en Stockholmsregion där hela länet har möjlighet att växa och utvecklas och där Stockholmsregionen kommer att fortsätta vara Sveriges tillväxtmotor. Stockholmsregionen har alla möjligheter till stark, jämlik och hållbar tillväxt som lever upp till klimatmålen som bidrar till den ekonomiska utvecklingen. För att Stockholmsregionen ska leva upp till sin potential och fortsätta växa med inflyttade och nyfödda stockholmare behöver all form av samhällsservice expandera. Bostäder behöver byggas och staten, regionen och kommunerna behöver investera i ökad kapacitet i transportsystemet. Det innebär att effektiviteten inom transportsystemet behöver öka samtidigt som miljöbelastningen ska minska för att uppnå klimatlagen och Parisavtalet. Därför är det särskilt viktigt att göra det enklare att använda kollektivtrafiken istället för bilen så att kollektivtrafiken blir det självklara valet, elektrifiera vägtrafiken och stärka arbetsmarknadsregionen genom bättre tvärförbindelser.

Detta är den största nationella planen genom tiderna och även den högsta avsättningen för länsplaneanslag. Det finns dock många historiska synder att kompensera för inte minst på länsplanesidan.

Infrastrukturdepartementet har genom Trafikverket remitterat ärendet Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm svarar på remissen och socialdemokraterna delar till stora delar remissvarets slutsatser. Det finns dock aspekter som vi vill förändra och prioriteringar på klimatområdet som vi vill förstärka.

Det är vår principiella hållning att lagt kort ligger och att beslutade investeringar ska fullföljas. Detta gäller exempelvis Tvärförbindelse Södertörn som är oerhört viktig för hela Region Stockholm men även för resten av Mälardalen och Sverige då den kommer möjliggöra enklare godstransporter från Norviks hamn vidare ut i Sverige samtidigt som den förstärker möjligheten att röra sig inom Södertörn men även från Södertörn till resten av Region Stockholm. Därför är vi också glada över att den i åtgärdsplanen är fullt finansierad. Samma principfasthet gäller även Mälarbanan och Fyrspår Stockholm - Uppsala. Tyvärr har inte dessa objekt fått full finansiering vilket är synd då de är viktiga för arbetspendlingen i Stockholm-Mälardalsregionen. Åtgärderna på Mälarbanan behövs för att säkra förutsättningarna för tätare trafik på pendeltåg och regionaltåg såväl som långtgående tåg. Fyrspår Stockholm – Uppsala krävs för att underlätta arbetspendlingen i en extremt tillväxtstark del av Sverige där kapaciteten redan slår i taket.

Övergripande synpunkter

Bussframkomligheten i Stockholmsregionen är undermålig och behöver förbättras i hela länet. På vissa sträckor går utvecklingen åt fel håll med försämrad framkomlighet. Utanför innerstaden är

snabb och effektiv busstrafik ofta det enda sättet att öka kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna i tid för att uppnå klimatmålet 2030. BRT-lösningar från de yttre kommunerna till relevanta knytpunkter i Stockholms kranskommuner är ett bra sätt att öka kollektivtrafikens attrakivitet och därmed resenärsandel.

Stockholmsregionen är som det konstateras i tjänsteskrivelsen en av Europas snabbast växande storstadsregioner, med starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i riket. Länet står för närmare en tredjedel av Sveriges BNP. Det är även värt att poängtera att just de storstadsspecifika aspekterna av infrastrukturutvecklingen också ger storstadsområdena en unik möjlighet att gå före i elektrifiering och klimatanpassning.

Enligt det förnyade uppdraget till Trafikverket att utreda nya stambanor ska kostnaden inte överstiga 205 miljarder kronor vilket innebär besparingar. Fördyringar av redan påbörjade utbyggnader har tagit stort utrymme i anspråk i den nationella planen. Vi är fortsatt skeptiska till utbyggnaden av stambanor för höghastighetståg inom ramen för nationell plan. Ska utbyggnaden ändå genomföras får finansieringen av nya stambanor på inga villkor ställas mot utbyggnad av annan infrastruktur.

Samtidigt går stora delar av anslagen till statliga projekt som inte ökar kapaciteten regionalt, exempelvis det europeiska signalsystemet ERTMS. Vi delar synpunkten att införandet av ERTMS (ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar) på olika sträckor i större utsträckning ska underordnas och ses som del i andra utvecklingsprojekt. Enligt trafikverkets underlag har kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är ERTMS-objekt) i genomsnitt ökat med 38 procent sedan gällande plans fastställelse. Det är en orimlig kostnadsutveckling som utarmar planutrymmet och ERTMS står för nästan en tredjedel av fördyringen inför bedömningen av kostnadsanspråken.

Behov av ytterligare utpekade brister

Tunnelbanans utbyggnad är viktig för Stockholmsregionens fortsatta utveckling. Därför behöver nästa steg börja planeras. Inte minst då detta är tunga investeringar som tar tid att genomföra. Därför ser vi att en sammanlänkning av Hjulsta-Barkarby är nästa naturliga steg att ta. Utbyggnaden av tunnelbanans blå linje som pågår till Barkarby just nu har planerad trafikstart år 2026.

I den utbyggnaden som sker förbereds det för att kunna förlänga tunnelbanan från Barkarby. Hjulsta är också förberett sedan tidigare för en förläggning som planerades redan i Dennispaketet på 90-talet. Tunnelbana från Hjulsta till Barkarby kan stärka den sociala hållbarheten i området och underlätta för arbetstillfällen, samt i viss utsträckning motverka segregation samt möjliggör för en ny typ av genomgående trafikering. Även det här tunnelbaneprojektet bör delfinansieras med byggnation av nya bostäder.

Behovet av en ny förbindelse över eller under Södertälje kanal är viktig, inte minst för exportindustrin. Förbindelsen säkrar nationellt viktiga industriers transporter och personalförsörjning samt Stockholmsregionens väganslutning till Södra Mälardalen och vidare. Vi ser att kapaciteten ytterligare behöver förstärkas, utöver den kapacitetsförstärkning som görs på befintlig bro.

Bussframkomligheten i Stockholmsregionen är undermålig och behöver förbättras i hela länet. På vissa sträckor går utvecklingen åt fel håll med försämrad framkomlighet. Ett aktivt arbete med att

inventera nya effektiviseringar och identifiera möjligheter att införa BRT-system på exempelvis på väg 222 (Stockholm – Ingarökrysset), väg 275 (Akalla – Sollentuna), väg 259 (Tvärförbindelse Södertörn), väg 261 (Brommaplan – Ekerö) samt möjligheten att koppla på Södertälje, väg E4/E20 på Stockholmsbågen. Även Förbifart Stockholm bör förberedas för kapacitetsstark kollektivtrafik såsom BRT-lösningar.

Staten måste också ta höjd för behov av nya investeringar som följer av ökad tågtrafik som ett resultat av nya stambanor såsom Ostlänken, exempelvis den trånga sektorn mellan Järna och Stockholms central. För att nya stambanor för höghastighetståg ska bidra till ökad tillgänglighet till och från Stockholm måste sträckningen även till Arlanda flygplats lösas ut. Arlanda flygplats har stor betydelse för Stockholmsregionen och Sverige. Höghastighetståg söderifrån måste anslutas till Arlanda flygplats via Stockholms central. Annars kommer Arlandas ställning gentemot Kastrup undergrävas och det kan inte accepteras.

Genom Arlanda har Stockholmsregionen internationell tillgänglighet och det resulterar i tillväxt, innovation och jobbskapande. Stora delar av Sveriges internationella tillgänglighet går via Stockholmsregionen och Arlanda vilket visar på betydelsen av att öka tillgängligheten till Arlanda ur både ett regionalt och storregionalt perspektiv. Arlandas betydelse och behovet av utveckling kommer att öka när Bromma läggs ner. Coronapandemin påskyndar Brommas nedläggning, enligt en rapport från Swedavia. Efter coronapandemin behöver flyget bygga tillbaka klimatsmartare. För nationell plan innebär det både bättre kollektivtrafiktillgång på både spår, via bland annat höghastighetståg till Arlanda som nämts ovan, men även på väg genom att det nya tredje körfältet till Arlanda destineras till kollektivtrafik vissa tider. Ytterligare körfält på E4:an hela vägen till Arlanda är en viktig prioritering.

En kalkyl måste göras av samhällsnyttan kontra kostnaden och objekt med lägre samhällsnytta bör av naturliga skäl prioriteras lägre.

Bilaga 21

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2021-1238

Trafiknämnden
Ärende 25

Vänsterpartiet

Yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Förvaltningens förslag till yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan innehåller många bra synpunkter avseende cykel- och kollektivtrafik. Vi i Vänsterpartiet anser dock att det är ansvarslöst och upprörande att Trafikverket under rådande klimatkris föreslår miljarder och åter miljarder till nya motorvägar. Det måste istället satsas på att bygga hållbar infrastruktur inom klimatets ram. Minimikraven måste vara att det av riksdagen beslutade klimatpolitiska ramverket följs och att planen utformas för att uppfylla de transportpolitiska målen. Förslag på byggande av Tvärförbindelse Södertörn samt nya trafikplatser, motorleder och utbyggnad av motorvägar för att hantera den ökade trafiken Förbifart Stockholm förväntas generera uppfyller inte dessa minimikrav, utan tvärtom motverkar uppfyllandet av dem.

Vi delar de synpunkter som Miljöpartiet har skrivit fram i sitt förslag till yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 och ställer oss således bakom det, och deras förslag till beslut.

Bilaga 22

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-15

TN 2015-0615

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 26

Remiss avseende vägplan gällande tvärförbindelse Södertörn väg 259

Vägplan för tvärförbindelse Södertörn behöver fastställas för att inte försena detta redan så väldigt försenade och synnerligen välbehövliga projekt. Vi socialdemokrater vill markera att det inte finns något accepterbart alternativ där tvärförbindelsen inte byggs.

Vi ser problemen förvaltningen pekar på när det gäller dragningen av Spårväg syd. Det är orimligt hanterat att inte en rimlig samordning av tvärförbindelsen och spårvägen gjorts trots alla omtag. Spårväg syd är även det ett oerhört viktigt infrastrukturprojekt för Region Stockholm.

Vi socialdemokrater tänker dock inte vara så kategoriska som trafikförvaltningens yttrande i relationen mellan tvärförbindelsen och spårväg syd är. Avtal som hanterar relationen mellan Spårväg syd och Tvärförbindelsen måste tillkomma. Men vi tillstyrker trots det vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

1. Godkänna yttrande till Trafikverket inför fastställande av vägplan för Tvärförbindelse Södertörn med ovan angivna ändring.

Bilaga 23

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-15

TN 2015-0615

Trafiknämnden
26

Remiss avseende vägplan gällande tvärförbindelse Södertörn väg 259

Sverigedemokraterna i Region Stockholm delar inte Trafikförvaltningens syn på vägplan gällande Tvärförbindelse Södertörn. De synpunkter som tas upp må vara reella, men är de verkligen relevanta? Att Spårväg Syd påverkas är absolut sant, men det är ett projekt som fortfarande är under utredning. Den är inte färdig och inte beslutad eller finansierad. Det gör det omöjligt för Trafikverket att kunna arbeta runt något som enbart finns i planeringsfasen och som kanske inte ens blir av.

Tvärförbindelse Södertörn är något som har planerats och skjutits upp i över 30 år, men blir nu äntligen av. Stockholm lider av ett stort infrastrukturunderskott som har en beräknad samhällskostnad på 6 miljarder om året. Detta projekt måste bli av utan att fördröjas eller förlängas.

Yttrandet påstår att Tvärförbindelse Södertörn måste anpassas efter Spårväg Syd, för annars kan Spårväg Syd fördyras, och miljöpåverkan på denna bli värre. Detsamma gäller om vägplanen för Tvärförbindelsen måste anpassas är sannolikheten att den också blir dyrare och försenas, vilket drabbar invånare och näringslivet i Region Stockholm. Att busslinjer påverkas är viktigt att förstå och planeras för, men så är det med alla större byggnationer och investeringar i infrastruktur. Det blir onekligen så att busslinjer måste dras om för att anpassas efter framkomligheten.

Sverigedemokraterna förespråkar att Region Stockholm har en nära dialog med Trafikverket över vägplanen och att båda parter lyssnar till varandras behov. Yttrandet är däremot onödigt kritiskt och det låter stundvis som att det skulle vara omöjligt för Region Stockholm att tillstyrka vägplanen. Nästan så att det skulle misstänkas att handläggaren i ärendet är personligen skeptiskt till Tvärförbindelsen och har svårt att ha en neutral syn på saken. Det är oroväckande.

Sverigedemokraterna föreslår därför trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att återremittera yttrandet över remiss avseende vägplan gällande Tvärförbindelse Södertörn väg 259 TN 2015-0615 och komplettera och justera enligt ovanstående förslag.

Bilaga 24

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

TN 2015-0615

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 26

Remiss avseende vägplan gällande tvärförbindelse Södertörn väg 259

Förvaltningens förslag till yttrande över Vägplan gällande tvärförbindelse Södertörn väg 259 visar med all tydlighet svårigheterna, för att inte säga det omöjliga, att bygga både Tvärförbindelse Södertörn och den av Sverigeförhandlingen framförhandlade Spårväg Syd. Enligt yttrandet ”omöjliggör Tvärförbindelse Södertörn i vissa partier i praktiken den av Sverigeförhandlingen framförhandlade sträckan för Spårväg Syd.” Detta är allvarlig kritik, och för oss i Vänsterpartiet är det självklart att det är Spårväg Syd som måste prioriteras. Tvärförbindelse Södertörn är en dinosaurie från en annan tid då nya motorvägar ansågs vara lösningen på transportproblem, utan förståelse för och hänsyn till att de i byggnadsfasen och därefter med ökad trafik medför allvarliga konsekvenser för miljö och klimat, samt för den sociala hållbarheten.

Nu hoppas vi att Trafikverket tar till sig av den allvarliga kritiken, och att den framförhandlade Spårväg Syd prioriteras. Spårväg Syd måste tillåtas omöjliggöra Tvärförbindelse Södertörn, inte tvärtom. Lägg ner Tvärförbindelse Södertörn och bygg ut Nynäsbanan så att dels gods från Norviks Hamn kan transporteras på järnväg istället, och pendeltågstrafiken kan öka. Det är miljö-och klimatsmart och tillhör framtiden.

Bilaga 25

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-02-15

TN 2022-0148

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 27

Beslut om återgång från interimistiska tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken till ordinarie trafikavtal

Under pandemin har interimistiska tilläggsavtal varit viktiga för att upprätthålla buss och lokalbanetrafiken. I vanliga fall lyder denna trafik under incitamentsbaserade avtal vilket inte fungerade under pandemins reserestriktioner.

Under en återgångsperiod är det rimligt att avtalen anpassas. Däremot har vi socialdemokrater invändningar mot hur processen hanteras. Vi ser att den här typen av beslut bör fattas av den politiska nämnden av demokratiska skäl.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta på punkt ett:

1. Förvaltningschefen ges i uppdrag att slutförhandla tilläggsavtal avseende reglering av ersättning från och med 1 mars 2022 och resterande trafikår 2022 med anledning av återgång från interimistiska tilläggsavtal för buss- och lokalbanetrafiken till ordinarie uppdragsavtal, vad avser trafikavtal E19B, E20, E22, E23, E27, E28, E31 och E32, i enlighet med vad som anges i detta tjänsteutlåtande. Samt återkomma till trafiknämnden för beslut om avtalen.

Bilaga 26

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-02-15

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående kollektivtrafikandelen

Kollektivtrafikens branschorganisationer samlades år 2008 kring det så kallade fördubblingsmålet, att dels fördubbla resandet med kollektivtrafik till 2020 (senare 2030) och dels fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt. Våren 2021 lanserade Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen ett nytt mål för branschen; att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva.

Målet är ett snitt för hela landet, där vissa regioner ligger under medan andra ligger över. För vår region med en kollektivtrafikandel på 47,5 procent före pandemin 2019 blir det nya målet inget att sträva efter, medan det tidigare fördubblingsmålet eventuellt kunde te sig lite väl högt ställt. Det skulle vara intressant att få reda på hur förvaltningen ser på de olika målen som branschen formulerat, det tidigare och det nya. I samband med att det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län antogs 2017 förespråkade vi i Vänsterpartiet att målet för kollektivtrafikens andel skulle vara en ökning med 10 procentenheter till 2030 från basåret 2015 då kollektivtrafikandelen var 49 procent. Målet som antogs stannade på 5 procentenheter, med ett mellanliggande måltal 51,5 procent för 2020. På grund av pandemin minskade kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade kraftigt 2020 jämför med 2019 från 47,5 procent till 29 procent.

I den rådande akuta klimatkrisen är det djupt allvarligt och oroande att utvecklingen av kollektivtrafikandelen har tillåtits minska då den istället skulle ha behövt öka rejält för att vi ska klara klimatmålen. Med hopp om att pandemin utgör ett tillfälligt undantag, låt oss se resevaneundersökningen 2019 som en väckarklocka, eller kanske snarare Hesa Fredrik! Nu är det hög tid att ta klimatkrisen på allvar och se till att kollektivtrafikens andel ökar för att bidra till att vi inte överstiger målet på max 1,5 graders global temperaturhöjning. Ansvaret vilar tungt på den tidigare borgerliga minoriteten och den nuvarande blågröna majoriteten att man inte tagit krafttag tidigare, men vi ser nu framför oss att majoriteten innan valet tillslut lyckas samla sig kring rejäla åtgärder för att snarast vända utvecklingen och öka kollektivtrafikandelen så att målet nås. Vi i Vänsterpartiet lovar att stödja er i arbetet.

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

1. Hur ser förvaltningen på branschens nya mål för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna?

2. Vad ser förvaltningen som de tre främsta åtgärderna för att få upp kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna till nivån som rådde 2019, före pandemin?

3. Vad ser förvaltningen som de tre främsta åtgärderna för att nå målet om 5 procentenheters höjning av kollektivtrafikandelen från basåret 2015 till 54 procent 2030?

4. Bedömer förvaltningen att vi kommer nå målet om 54 procents kollektivtrafikandel till 2030, om inte, varför?

5. Vad ser förvaltningen att den skulle behöva för stöd från politiken för att nå målet till 2030?

Bilaga 27

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-02-15

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående TRI Järnväg och bemanningen på Saltsjöbanan och Roslagsbanan

I likhet med pendeltågstrafiken är tryggheten och säkerheten ombord på Saltsjöbanan och Roslagsbanan beroende av att det finns personal ombord på tågen och att föraren inte är ensam. Det gäller både för resenärerna och för personalen. Utan ombordpersonal minskar tryggheten och säkerheten för alla, och sårbarheten ökar.

Enligt avtalen med trafikentreprenören på Saltsjöbanan och Roslagsbanan (Arriva) ska banan trafikeras med den säkerhetsbemanning som krävs i Trafiksäkerhetsinstruktioner för järnväg (Tri Jvg), vilket när avtalen ingick var att det skulle finnas säkerhetsutbildad personal utöver föraren ombord för att garantera säkerheten, oftast med titel konduktör eller tågvärd. 2018 ändrade trafikförvaltningen på Arrivas initiativ Tri Jvg så att tåg som består av högst två vagnar på den så kallade Grenbanan (Igelboda – Solsidan) inte längre behöver ha konduktör ombord. På så sätt kan Arriva nu, utan att bryta mot avtalet, trafikera grenbanan utan konduktörer eller annan ombordpersonal vid trafikering med tåg om högst två vagnar. Otryggheten längs linjen har sedan dess ökat.

På trafiknämnden i december 2018 krävde vi i Vänsterpartiet, utan att få gehör hos den borgerliga majoriteten, att framtida förändringar i Trafiksäkerhetsinstruktioner för järnväg skulle beslutas av nämnden. Nu har nästa förändring avseende TRI Jvg och bemanning tagits utan nämndens kännedom. Kravet i Tri Jvg på bemanning med konduktör har ändrats så att trafikförvaltningen överlåter åt trafikentreprenören att avgöra i vilka fall tåg får framföras utan konduktör. Vi ser det som en mycket bekymmersam förändring där tryggheten och säkerheten ställs mot ekonomisk vinning. Ett aktiebolag med ett övergripande mål att generera pengar till ägarna kan frestas att ta för stora risker när det gäller säkerheten och skära ner på personal för att öka vinsten. Vi i Vänsterpartiet är mycket oroade för att det bara är en tidsfråga innan ombordpersonalen är borta på alla lokalbanor. Vi ställer oss frågande till hur utvecklingen rimmar med de borgerliga partiernas prat om trygghet? För oss är trygghet att det finns personal i systemet som kan förebygga otrygghet och snabbt kan hantera akut uppkomna situationer.

Det är också intressant att se hur förvaltningen på detta sätt släpper krav som ställts i upphandlingarna och de ingångna avtalen. Och var hamnar de besparingar som entreprenören kan tänkas uppnå med minskad personal ombord? Hos entreprenören? Eller kommer en del trafikförvaltningen till godo? Oavsett är det återigen samma visa i den borgerligt styrda kollektivtrafiken med upphandlingar där personalen får betala priset för att entreprenörerna ska kunna göra vinst. Ombordpersonal blir av med sina arbeten och den kvarvarande personalen, förarna, får ökad belastning och försämrade arbetsvillkor. Detta ökar systemens sårbarhet och går i förlängningen ut över resenärerna.

Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Samhällsviktiga funktioner måste var robusta och det går inte att kontinuerligt slimma organisationen. 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 med hjälp av vinstdrivna entreprenörer som skurit bort den reservkapacitet och buffert som tidigare fanns och kunde omdisponeras vid behov. Vänsterpartiet har därför länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi.

Förändringen av Tri Jvg belyser än en gång problematiken med att låta kollektivtrafiken drivas av privata aktörer vars enda mål är att maximera företagets vinst. När jakten på vinst innebär avskaffande av konduktörer och ombordpersonal drabbas resenärerna i form av minskad trygghet och service, och personalen som får tuffare arbetsvillkor, och alla av en försämrad säkerhet. För resenärernas och personalens skull driver vi i Vänsterpartiet på för ett stopp för de ideologiskt drivna upphandlingarna av kollektivtrafik och vill istället ta tillbaka den i egen regi.

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

1. Stämmer det att trafikförvaltningen har ändrat i Tri Jvg och lämnat över till trafikentreprenören att själva göra bedömningen i vilka fall normaltåg som är upplåtet för trafikanter får framföras utan konduktör?
2. Har man gjort en riskbedömning, och vad har den i så fall kommit fram till?
3. Har förvaltningen haft kontakt med skyddsorganisationerna? Om ja, hur har deras syn på förändringen i så fall varit?
4. Hur överensstämmer förändringen av Tri Jvg med avseende krav på bemanning med skrivningarna i avtalet mellan förvaltningen och trafik entreprenörerna?
5. Vem kommer eventuell besparing till godo?