Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 3/2018
2018-04-10

§§ 56-83

Kl. 14:30 – 15:25

Trafiknämndens sammanträde den 10 april 2018

Datum för justering: den 10 april 2018 vad gäller paragraferna 62, 63, 65, 70 och 71.

Den 20 april 2018 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 12 april 2018 vad gäller paragraferna 62, 63, 65, 70 och 71.

Den 20 april 2018 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Talla Alkurdi (S)

Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, möteslokal T-centralen

Närvarande ledamöter

Kristoffer Tamsons (M)	Ordförande
Sara Svanström (L)	1:e vice ordförande
Talla Alkurdi (S)	2:e vice ordförande
Leif Gripestam (M)	
Harry Bouveng (M)	
Susanne Sjöblom (M)	
Christoffer Fagerberg (L)	
Karl Henriksson (KD)	
Gustav Hemming (C)	
Ayla Eftekhari (S)	
Susanne Lund (S)	
Malin Karlsson (MP)	
Niklas Gladh (MP)	
Gunilla Roxby Cromvall (V)	
Mats Arkhem (SD)	

Närvarande ersättare

Staffan Olsson (M) - *tjänstgör*
Arin Karapet (M) - *tjänstgör*
Bo Persson (L)
Lars Tunberg (L)
Fredrik Wallén (KD)
Christina Blom-Andersson (KD)
Bosse Andersson (C)
Tage Gripenstam (C)
Conny Fogelström (S) - *tjänstgör*
Viktor Ellström (S) - *tjänstgör*
Alexander Petersson (S) - *tjänstgör*
Sabina Edelman (MP)
Niklas Thidevall (MP)
Malin Fijen Pacsay (MP)
Stellan Hamrin (V)
Sebastian Lindqvist (SD)

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

Nr 3/2018

Ej närvarande ledamöter
Lennart Kalderén (M)
Lars Berglund (M)
Sven-Inge Nylund (S)
Stefan Johansson (S)
Elof Hansjons (S)

Ej närvarande ersättare
Mikael T Eriksson (M)
Zanna Rådén Mårtensson (M)
Annika Andersson Ribbing (S)
Michaela Lööf (S)

Närvarande politiska tjänstemän
Hannes Holmér (M)
Claes Wersäll (M)
Joakim Liljeberg (M)
Patrik Lind (L)
Johan Krogh (C)
Michaela Hollis (KD)
Sverker Falk-Lissel (S)
Sarah Aziz (MP)
Tomas Ekman (V)
Leonid Yurkovskiy (SD)

Närvarande tjänstemän
Caroline Ottosson
Mårten Frumerie
Björn Holmberg
Martin Jägerbert
Sara Catoni
Jens Plambeck
Maud Petri-Rådström
Peter Löfgren
Peter Fransson
Catarina Strömsten
Karin Svingby
Charlotte Alström
John Fredlund
Krister Dackland
Torbjörn Bodin
Helena Gulay
Anders Hult
Kent Hietala

Övriga
Mounir Ainholm (Saco)
Anders Lundgren (Vision)

§ 56

Godkännande av föredragningslistan

Trafiknämnden beslöt

att behandla inkomna skrivelser under punkten ”Övriga frågor” samt

att i övrigt godkänna utsänd föredragningslista.

§ 57

Val av justeringsman

Trafiknämnden beslöt

att jämte ordföranden utse Talla Alkurdi (S) till att justera protokollet från dagens sammanträde.

§ 58

Fastställande av datum för justering av protokoll

Datum för justering av protokoll fastställdes till onsdagen den 18 april 2018.

§ 59

Förvaltningschefsinformation – trafikförvaltningen
(TN 2018-0001)

Förvaltningschefen för trafikförvaltningen informerade nämnden via en presentation som utdelades vid mötet.

Under punkten yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall (V), Sara Svanström (L), Viktor Ellström (S), Kristoffer Tamsons (M), Talla Alkurdi (S) och Niklas Thidevall (MP).

En del av förvaltningschefens information handlade om trafikförvaltningens planerade sommarmingel för trafikförvaltningens medarbetare i anslutning till ett så kallat trappmöte den 31 maj 2018. Sommarminglet kommer att hållas ombord på Waxholmsbåt och har en budget på 200 000 kronor (kuvertpris à 270 kronor beräknat på 500 medarbetare samt övriga kostnader för fartyg, personal och aktiviteter 65 000 kronor).

Trafiknämnden godkände informationen och lade den till handlingarna.

§ 60

Förvaltningschefsinformation - förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT)
(FUT 2018-0034)

Förvaltningschefen för förvaltningen för utbyggd tunnelbana hade ingen ny information att lämna.

§ 61

Fortsatt hantering av uppdragsavtal E20 Block 1 och Block 2
(SL 2013-1835)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 12 mars 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
2. Bifall till S- och V-ledamöternas förslag till beslut, bilaga 1

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik

att godkänna bifogade tilläggsavtal till Uppdragsavtal E20 Block 1 och Block 2 mellan Arriva Sverige AB och AB Storstockholms Lokaltrafik till en total minskad kostnad om cirka 150 miljoner kronor.

UTTALANDEN

V- och S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 2.
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 3.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet.

§ 62

Beslut om inledande av upphandling som avser allmänna bevakningstjänster
(TN 2017-1476)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 13 mars 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
2. Bifall till S- och V-ledamöternas förslag till beslut, bilaga 4

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att uppdra åt förvaltningschefen

att genomföra upphandling av Allmänna bevakningstjänster, omfattande totalt 6 år och till en kostnad om ca 450-500 mkr för hela avtalsperioden, inkluderande att fastställa upphandlingsdokument, fatta beslut om tilldelning och/eller avbrytande, samt att teckna avtal och att överlåta avtal till AB SL

att inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende bolaget förvalta kontrakten, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontraktet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet.

§ 63

Godkännande av försäljning av fordringar
(SL 2018-0170)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 29 mars 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt dels

att för egen del godkänna att AB SL Finans ska anta erbjudandet från Dexia Financial Products Services LLC om försäljning av fordringar på Assured Guaranty Municipal Corp under förutsättning av att AB SL Finans i samråd med AB SLL Internfinans bedömer att försäljningspriset på transaktionsdagen, vilken infaller senast den 30 juni 2018, är marknadsmässigt, i enlighet med vad som framgår av bilaga 1 till tjänsteutlåtandet

dels föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna att AB SL Finans ska anta erbjudandet från Dexia Financial Products Services LLC om försäljning av fordringar på Assured Guaranty Municipal Corp under förutsättning av att AB SL Finans i samråd med AB SLL Internfinans bedömer att försäljningspriset på transaktionsdagen, vilken infaller senast den 30 juni 2018, är marknadsmässigt

att uppdra åt landstingets stämmoombud på AB SL Finans bolagsstämma att rösta för att bolaget ska anta erbjudandet från Dexia Financial Products Services LLC om försäljning av fordringar på Assured Guaranty Municipal Corp under förutsättning av att AB SL Finans i samråd med AB SLL Internfinans bedömer att försäljningspriset på transaktionsdagen, vilken infaller senast den 30 juni 2018, är marknadsmässigt

dels besluta

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

§ 64

Utredningsbeslut bytespunkt Gullmarsplan
(TN 2015-0094)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 1 mars 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
2. Bifall till de sju att-satserna i S- och V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut (bilaga 5), där MP-ledamöterna anslöt sig bifallsyrkandet gällande att-sats två, tre och sju

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut samt avslagit var och en av de sju att-satserna i förslaget till tilläggsbeslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå landstingsstyrelsen besluta

att inom ramen för 2018 års investeringsbudget fatta utredningsbeslut avseende utredningsfasen för bytespunkt Gullmarsplan om högst 14 000 000 kronor inkl. index.

UTTALANDEN

S- och V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande i form av bakgrundstexten i förslaget till tilläggsbeslut, bilaga 5.
MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 6.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå de sju att-satserna i förslaget till tilläggsbeslut.
MP-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå att-sats två, tre och sju i förslaget till tilläggsbeslut.

§ 65

Förnyat inriktningsbeslut avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station
(SL 2017-0739)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 13 mars 2018 från förvaltningschefen, samt ett rättelseblad som delades ut under sammanträdet.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt dels besluta att föreslå landstingsstyrelsen besluta

att fatta förnyat inriktningsbeslut för Saltsjöbanans upphöjning till en investeringsutgift av 13,6 miljoner kronor (inklusive index) inom ramen för 2018 års investeringsbudget, varav Nacka kommun finansierar 13,6 miljoner kronor (inklusive index).

dels, under förutsättning av landstingsstyrelsens beslut enligt ovan,

att uppdra åt förvaltningschefen att med förnyat investeringsbeslut fortsätta genomförandet av planeringsfasen, inklusive järnvägsplan, samt ingå för planeringsfasen erforderliga avtal såsom genomförandeavtal mellan parterna SLL Trafikförvaltningen, Nacka Kommun och FUT

dels

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

§ 66

Svar på skrivelse från V avseende utredning om effektivitet upphandlad trafik jämfört med trafik i egen regi
(TN 2018-0283)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 2 mars 2018 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
2. Bifall till V-ledamotens förslag till beslut, bilaga 7

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

RESERVATION

V-ledamoten reserverade sig mot beslutet.

§ 67

Svar på skrivelse från V om åtgärder med anledning av pendeltågskrisen
(TN 2018-0284)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 21 februari 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

§ 68

Svar på skrivelse från S om deponering av banavgift
(TN 2018-0289)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 21 februari 2018 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att anse skrivelsen besvarad.

§ 69

Beslut om stationsnamn, nya tunnelbanan
(FUT 2017-0428)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 13 mars 2018 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Kristoffer Tamsons (M).

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
2. Bifall till S- och MP-ledamöternas förslag till beslut, bilaga 8

Ordföranden ställde först proposition på yrkandet om delvis återremiss och fann att ärendet skulle avgöras under sammanträdet. Därefter fann ordföranden att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna förslag till stationsnamn i enlighet med förvaltningschefens tjänsteutlåtande.

RESERVATION

S- och MP-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå yrkandet om delvis återremiss.

UTTALANDE

S- och MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 9.

§ 70

Yttrande över finansrotelns remiss av förslag till policy för uppförande, bemötande och likvärdig behandling
(TN 2018-0357, FUT 2018-0101)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 12 mars 2018 från förvaltningscheferna.

YRKANDEN

1. Bifall till förvaltningschefernas förslag till beslut
2. Bifall till S- och V-ledamöternas förslag till beslut, bilaga 10

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att avge yttrande i enlighet med till ärendet bilagt förslag till yttrande

att yttrandet överlämnas till finansroteln

att förklara paragrafen omedelbart justerad

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet.

DELTAR EJ

MP-ledamöterna deltog inte i beslutet.

§ 71

Budgetunderlag inför SLL Mål och budget 2019 med plan för åren 2020–2022 samt förslag till investeringsplan för 2019–2028
(TN 2017-1126, FUT 2018-0142)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 13 mars 2018 från förvaltningscheferna.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att fastställa förslag till budgetunderlag inför SLL Mål och budget 2019 med plan för åren 2020-2022 för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna.

att till landstingsfullmäktige överlämna föreliggande förslag

att förklara paragrafen omedelbart justerad

DELTAR EJ

S-, V-, MP- och SD-ledamöterna deltog inte i beslutet.

UTTALANDEN

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 11.
V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 12.

§ 72

Månadsrapport per februari – trafiknämnden
(TN 2018-0015)

I ärendet förelåg månadsrapport daterad den 15 mars 2018 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade därefter informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDEN

V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 13.

§ 73

Information om lägesrapport om fusket i SL-trafiken år 2017
(SL 2018-0044)

I ärendet förelåg informationsärende den 1 mars 2018 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade därefter informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDEN

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 14.
SD-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 15.

§ 74

Information om trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T19
(SL 2017-0653)

I ärendet förelåg informationsärende den 2 mars 2018 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade därefter informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDEN

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 16.

§ 75

Information om arbetet med Trafikplan 2050
(TN 2014-0077)

I ärendet förelåg informationsärende den 27 februari 2018 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade därefter informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDEN

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 17.

§ 76

Information om driftsättningen av den tillfälliga bussterminalen vid Slussen
(TN 2013-1569)

I ärendet förelåg informationsärende den 14 mars 2018 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade därefter informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDEN

V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 18.

§ 77

Lägesrapport för förbättrad framkomlighet i stombussnätet 2017-2021 – uppföljning linje 2 och 3
(TN 2016-0992)

I ärendet förelåg informationsärende den 2 mars 2018 från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade därefter informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDEN

MP-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 19.

§ 78

Månadsrapport per februari – förvaltning för utbyggd tunnelbana
(FUT 2018-0149)

I ärendet förelåg månadsrapport från förvaltningschefen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 79

Inkommande post till nämnden
(TN 2018-0001)

I ärendet förelåg postlista för perioden 2018-02-05 – 2018-03-26.

I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall (V), Kristoffer Tamsons (M), Viktor Ellström (S) och Talla Alkurdi (S).

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

PROTOKOLLSANTECKNING FRÅN MP- OCH V-LEDAMÖTERNA

Under sammanträdet ställdes en fråga från V- och MP-ledamöterna angående posthanteringen kring Näringsdepartementets remissmissiv "Förslag till förordning om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar". Frågan handlade om varför det tog en och en halv månad från att remissmissivet sändes ut till att det ankom till trafikförvaltningen? Svar på frågan lämnades av trafikförvaltningen och löd att näringsdepartementet hade skickat ut det till fel e-postadress.

§ 80

Anmälan av delegationsbeslut trafikförvaltningen
(TN-2018-0001)

I ärendet förelåg anmälan av beslut fattade under tiden
2018-02-06 – 2018-03-25.

I ärendet yttrade sig Talla Alkurdi (S).

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 81

Anmälan av delegationsbeslut – förvaltning för utbyggd tunnelbana
(FUT 2018-0159)

I ärendet förelåg anmälan av beslut fattade under tiden
2018-01-05– 2018-03-14.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 82

Övriga frågor

***Skrivelse från MP** – Försök med cykel på Roslagsbanan – TN 2018-0624, bilaga 20*

***Skrivelse från S och V** – angående uppföljning av åtgärder med anledning av pendeltågskrisen – TN 2018-0626, bilaga 21*

***Skrivelse från S, V och MP** – Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet – TN 2018-0627, bilaga 22*

***Skrivelse från V** – Åtgärder för att komma till rätta med brandrisker i den framtida nya bussterminalen i Katarinaberget – TN 2018-0628, bilaga 23*

***Skrivelse från V med anledning av lägesrapport om fusket i SL-trafiken år 2017** – TN 2018-0044, bilaga 24*

***Skrivelse från S och V angående arbetet med Trafikplan 2050** – TN 2014-0777, bilaga 25*

***Skrivelse från V angående förbättrad framkomlighet i stombussnätet 2017-2021 – uppföljning linje 2 och 3** – TN 2016-0992, bilaga 26*

Trafiknämnden beslöt

att överlämna skrivelserna till förvaltningen för beredning.

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

Nr 3/2018

§ 83

Nästa sammanträde

Nästa sammanträde äger rum den 22 maj 2018 kl. 14:30 hos trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, möteslokal T-centralen.

Vid protokollet

Martin Jägerbert

Stockholms läns landsting

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-04-10

SL 2013-1835

Trafiknämnden
Ärende 6

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Fortsatt hantering av uppdragsavtal E20 Block 1 och Block 2

Vi ställer oss tvekande inför att möjligheten till löpande uppsägning vad gäller Block 1 tas bort. Utan den möjligheten är landstinget fastlåst i ett avtal som sträcker sig under lång tid framöver. Att avtalet kan sägas upp vid eventuella kontraktsbrott är inte en tillräcklig ventil, eftersom en sådan uppsägning är beroende av huruvida kontraktsbrott anses föreligga eller inte. Följden kan bli utdragna och dyra rättsliga processen och risk för skadestånd. Landstinget bör ha rätten att säga upp avtal med operatörer som inte levererar tillräckligt hög kvalitet utan att riskera rättsliga processer.

Vi är överlag kritiska till att nämnden regelmässigt ställs införa färdigförhandlade avtal utan möjlighet att påverka innehållet. Vi anser att principiellt viktiga delar i avtalsförhandlingar ska förankras i presidiet innan avtal tecknas.

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna tilläggsavtal till Uppdragsavtal E20 Block 2 och omförhandla tilläggsavtalet till Uppdragsavtal E20 Block 1 så att möjligheten till uppsägning finns kvar.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

SL 2013-1835

Trafiknämnden
Ärende 6

Fortsatt hantering av uppdragsavtal E20 Block 1 och Block 2

Vi uppskattar att trafikförvaltningen nu presenterar resultatet av förhandlingarna med Arriva om justeringar av avtal och ersättning till följd av att konduktörerna tagits bort från tvärbanan och valideringsstolpar införs på alla lokalbanor och Arriva inte längre behöver sälja eller validera biljetter. Det är rimligt att avtalen med Arriva nu skrivs om men Vänsterpartiet och Socialdemokraterna beklagar att man för att spara pengar avskaffat konduktörerna på Tvärbanan och Nockebybanan och hyser en allvarlig oro för att ombordpersonalen på Lidingöbanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan nu ska gå samma öde till mötes. Avsaknaden av personal i vagnarna upplevs, enligt trafikförvaltningens trygghetsundersökning 2015, skapa en otrygg miljö för resenärerna. Vidare uppger tvärbaneförare en ökad stress och kraftigt försämrad arbetsmiljö i och med att konduktörerna tagits bort, en situation som riskerar att gå ut över säkerheten.

Därför vill vi tydligt påpeka att det är fel väg att gå att ta bort personalen ombord på tågen när målet är att skapa en attraktiv kollektivtrafik.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

SL 2013-1835

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 6

Fortsatt hantering av uppdragsavtal E20 Block 1 och Block 2

Vi anser att en konsekvens av detta beslut är att antalet biljettkontrollanter och trafikvärdar måste öka i berörda trafikområden. Vi behöver ta ett helhetsgrepp när det gäller stora förändringar i syfte att nå målet om ökat kollektivt resande, säkra intäkter och för att säkerställa att det även fortsättningsvis finns personal som rör sig i kollektivtrafiken.

Stockholms läns landsting

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-04-10

TN 2017-1474

Trafiknämnden
Ärende 7

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

V

Beslut om inledande av upphandling som avser allmänna bevakningstjänster

Vi står i grunden bakom förvaltningens förslag på inriktning. Vi noterar dock att den förväntade effekten av utökade bevakningstjänster, sett som minskning av skadegörelse, är oklart utredd. Den minskning som prognostiseras är en förväntad effekt av dels utökat antal väktare, dels andra åtgärder som ligger utanför det aktuella ärendet och som inte är kostnadssatt eller utrett än. Vi vill därför se en närmare analys av vad förslaget på utökning kan förväntas innebära å ena sidan sett för sig, å andra sidan tillsammans med övriga åtgärder.

Vi anser också att den slutliga upphandlingsdokumentationen bör fastställas av nämnden. Egendomsbevakning är ett principiellt viktigt område och vi har tidigare haft problem med effektiviteten i bevakningsavtalen. Därför behöver nämnden stärka sin kontroll över området.

Trafiknämnden föreslås besluta uppdra åt förvaltningschefen

att inleda upphandling av Allmänna bevakningstjänster, omfattande totalt 6 år och till en kostnad om 450-500 mkr för hela avtalsperioden,

att återkomma till nämnden med förslag på upphandlingsdokumentation, samt

att återkomma till nämnden med en djupare analys av effekterna på skadegörelsen av den utökade bevakningen.

Stockholms läns landsting

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2018-04-10

TN 2015-0994

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

V

Trafiknämnden
Ärende 9

Utredningsbeslut bytespunkt Gullmarsplan

Vi välkomnar utredningen. Gullmarsplan hör till våra största bytespunkter, samtidigt som den är i stort behov av upprustning och utveckling. Det är av största vikt att både den tillfälliga och den nya bussterminalen inte innebär försämringar för resenärerna.

När nu stora delar av bytespunkten kommer att göras om, och en ny tunnelbanestation kommer att byggas, bör hela bytespunkten utredas som en helhet. Bytespunkter och stationer har en teknisk funktion för att möjliggöra resande. En välutvecklad station kan öka det kollektiva resandet. Men de har även en större funktion för det område de ligger i. Trygga och smart planerade bytespunkter kan lyfta ett område och skapa förutsättningar för bostäder och arbetsplatser.

Vi vill se en trygg och modern bytespunkt med en förbättrad resandefunktion som minskar avstånden mellan trafikslagen och möjliggör snabbare och smidigare byten, ökad trygghet och förenklingar för resenärernas vardag i form av både kommersiell och annan service. Fullständig tillgänglighetsanpassning är en självklarhet. I det ingår plattformsbarriärer, som inte bara ökar trygghet och minskar risken för oavsiktlig eller avsiktlig spårberträdning, utan också skapar ett bättre klimat på plattformen och minskar buller.

Stockholms stad genomför ett omfattande stadsutvecklingsarbete i området runt bytespunkten och vi ser det som viktigt att den nya bytespunkten blir en naturlig del i den nya stadsbilden, inte bara som resandefunktion utan även på andra sätt. Bytespunktens störningar i form av buller och barriäreffekter bör minimeras. Samtidigt bör bytespunkten kunna ge stora intäkter till landstinget i form av hyror. Möjligheten att inom bytespunkten inrymma bostäder och arbetsplatser bör utredas. Såväl bostäder som arbetsplatser i direkt anslutning till bytespunktens rika utbud av kollektivtrafik har stor potential att bli mycket attraktiva.

Personalen är avgörande för att kollektivtrafiken ska fungera. De är SL:s ambassadörer gentemot resenärerna. Personalen håller den komplexa apparat som utgör kollektivtrafiken igång, ger service och skapar trygghet. Arbetsvillkoren för de som arbetar i kollektivtrafiken men inte är anställda

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

av landstinget är en fråga för arbetsmarknadens parter. Vi anser dock att landstinget som uppdragsgivare har ett ansvar för all personal som arbetar i kollektivtrafiken, via de avtal landstinget tecknar med operatörerna. Vi vill att en anställning inom kollektivtrafiken ska ses som ett attraktivt, tryggt och utvecklande arbete.

Många som arbetar inom de upphandlade verksamheterna vittnar om svårigheter att få tillgång till pauslokaler och uppställningsplatser för bussar. Våra terminaler och bytespunkter är ofta inte byggda för att hantera personal från flera olika operatörer. Den operatör som förfogar även en viss pauslokal är vanligen tveksam till att låta personal från andra operatörer få tillgång till lokalerna. Det skapar dels behov av fler pauslokaler och ibland tillfälliga sådana. Dels leder det till förlängd gångtid från fordon till pauslokal, vilket gör att en del av pausen tas i anspråk av förflyttning. Och dels uppstår trängsel i pauslokalerna. Konsekvensen av det är att tiden för pauser inte räcker till och risk för att förare inte ska hinna tillbaka till fordonet i tid ökar. Det kan orsaka förseningar i trafiken.

Lösningen på detta är tvådelad: dels att ställa krav på operatörerna att tillåta all personal i pauslokalerna, och dels att nya pauslokaler tas fram med hänsyn till framtida behov inklusive utökat behov vid ersättningstrafik.

Vad gäller Gullmarsplan finns ett mycket stort antal operatörer och trafikslag. I den nya bussterminalen bör därför tillgången till pauslokaler säkerställas, inklusive det ökade behovet när tunnelbanan eller Tvärbanan ersätts med busstrafik.

Trafiknämnden föreslås besluta att föreslå landstingsstyrelsen besluta

att utöka utredningens ansvar till att omfatta hela bytespunktens framtid,

att utredningen ska innehålla en analys av vilka åtgärder som ska vidtas för att en ny bytespunkt ska bidra till ökat kollektivt resande,

att inriktningen för utredningen ska vara att det ska införas plattformsbarriärer på tunnelbaneperrongerna i bytespunkten,

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

att inriktningen på utredningen ska vara att utredningen ska vara att den framtida bytespunkten innehåller ett rikt utbud av kommersiell och annan service och att möjligheten att inrymma bostäder och arbetsplatser ska undersökas,

att utredningen ska säkerställa att bytespunktens framtida utformning går hand i hand med kommunens stadsutvecklingsplaner för området,

att arbetstagarorganisationer ska vara delaktiga utredningen, samt

att utredningen ska ta hänsyn till behovet av pauslokaler för personalen oavsett inom vilket trafikslag eller vilken operatör de arbetar inom.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

TN 2015-0994

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 9

Utredningsbeslut bytespunkt Gullmarsplan

Gullmarsplan är en viktig bytespunkt för många av länets resenärer och vi välkomnar därför denna utredning. Miljöpartiet vill att utredningen omfattar införandet av plattformsridåer för att säkerställa säkerheten på perrongerna och eftersom trängseln är hög på denna hållplats.

Vidare vill vi lyfta att utformningen av den fysiska miljön har stor betydelse för att öka den upplevda tryggheten hos människor. Därför behövs en trygghetsinventering i syfte att skapa en trevlig, inkluderande och behaglig resenärsmiljö i samband med utredningen.

Slutligen är behovet av en tidig och tydlig planering avseende kommunikation till resenärerna kring genomförandet samt fungerande ersättningstrafik nämnvärt.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-04-10

TN 2018-0283

Trafiknämnden
Ärende 11

Svar på skrivelse från V avseende utredning om effektivitet upphandlad trafik jämfört med trafik i egen regi

Vi tackar för trafikförvaltningens svar som för oss tydliggör att förvaltningen i dagsläget inte har ett väl underbyggt svar på frågan. Vi vet däremot att det är aktiebolag som driver kollektivtrafiken och deras syfte är att leverera vinst till sina ägare. Hur de tänkt göra detta ser vi i efterhand. Exempelvis lät Arriva två mekaniker starta alla bussar istället för att bekosta den extratid bussförarna tidigare hade för denna uppgift, vilket innebar brott mot förbudet mot tomgångskörning då bussar kunde stå på tomgång upp till 2,5 timmar. På så sätt minskade man bussförarnas arbetstid och kunde klara sig med färre. Det är också personalen i kollektivtrafiken som får betala vinsten genom försämrade arbetsvillkor, något de anställda vittnade om vid en hearing som facken arrangerade i höstas. En hearing som inga av de inbjudna borgerliga politikerna kom för att få ta del av berättelserna.

För att besvara den komplexa frågan ordentligt om vad som är mest effektivt, egen regi eller upphandlat, skulle det enligt förvaltningen behövas ett omfattande arbete av en särskild utredning som gjorde ”en mer fullödig och djuplodande analys”.

Vi i Vänsterpartiet ser gärna att en sådan särskild utredning genomfördes och föreslår därför att trafiknämnden tillsätter en utredning som förutsättningslöst jämför effektiviteten av trafik i egen regi, i kommunalt bolag respektive upphandlad trafik; hur ser kostnadsbilden ut och vilka kvalitativa vinster finns det med de olika alternativen? Självklart skulle en sådan utredning också beakta alternativen ur ett hållbarhetsperspektiv.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att tillsätta en särskild utredning med uppgift att förutsättningslöst jämföra effektiviteten i att bedriva trafik i egen regi respektive upphandla trafik.

Stockholms läns landsting

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-04-10

FUT 2017-0428

Trafiknämnden
Ärende 14

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

Beslut om stationsnamn, nya tunnelbanan

Vi välkomnar förslaget och har inga synpunkter på namnen. Det har dock kommit till vår kännedom att namnet på den nya stationen i Barkarby, som föreslås heta *Järfälla* efter önskemål från kommunen, inte har behandlats politiskt i Järfälla kommun. Stationsnamn är viktiga både ur resenärsperspektiv och som identitetsskapare. Det vore olyckligt om kommunen efter politisk behandling vill ha ett annat namn och stationen därefter skulle behöva byta namn. Vi anser därför att nämnden ska avvakta beslut till dess att Järfälla kommun har behandlat frågan politiskt och kan lämna ett definitivt svar.

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna förslag till stationsnamn vad gäller tunnelbana till Nacka och Söderort samt tunnelbana till Arenastaden i enlighet med förvaltningschefens tjänsteutlåtande,

att återremittera förslaget till stationsnamn vad gäller tunnelbana till Barkarby, samt

att uppdra åt förvaltningschefen säkerställa att förslaget till stationsnamn vad gäller tunnelbana till Barkarby är förankrat med Järfälla kommun till dess att förslaget kommer tillbaka till Trafiknämnden.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

FUT 2017-0428

Trafiknämnden
Ärende 14

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

Beslut om stationsnamn, nya tunnelbanan

Vi är starkt kritiska till Moderaternas förslag om att sälja ut namnen på länets tunnelbanestationer. Stationsnamn är viktiga ur flera aspekter, inte minst för att göra det enkelt för resenärerna att använda kollektivtrafiken och att hitta rätt. Stationsnamnen är också viktiga ur identitetssynpunkt i de områden de finns.

Vi är övertygande om att namnbyten förvirrar resenärerna och minskar kollektivtrafikens attraktivitet. Vi anser att förslaget står i strid med målen i Trafikförsörjningsprogrammet om ökat kollektivt resande. Förslaget riskerar att leda till minskat resande.

Stationsnamn bör vara beständiga och bara bytas när det finns starka skäl, exempelvis för att göra det lättare att åka kollektivt. Vi kan inte acceptera namnbyten med syfte att få in reklamintäkter.

Stockholms läns landsting

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-04-10

TN 2018-0357
FUT 2018-0101

Trafiknämnden
Ärende 15

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

V

Yttrande över landstingsdirektörens remiss av förslag till policy för uppförande och bemötande

Vi tycker att det är positivt med en översyn över landstingets styrdokument och policys. Vi ser att ett minskat antal policys och styrdokument förenklar för medarbetare i landstinget. Det är dock många områden som omfattas av den nya policyn för uppförande, bemötande och likvärdig behandling och vi vill understryka att det på intet sätt får uppfattas som att de områden som i och med detta inte kommer att ha egna policyer är av mindre vikt. Detta måste vara tydligt i de kompletterande styrande dokumenten. De delar som rör implementering och uppföljning av policyns olika delområden kan behöva förstärkas och kompletteras. Vi är tveksamma till att policyn för delaktighet för personer med funktionsnedsättning (LS2016-0469) ska ersättas.

Under 1.2 Tillämpning står att läsa att policyn ska tillämpas också av landstingets leverantörer ”när så är relevant”. Vi anser att det alltid är relevant och att detta också ska framgå. Alla de konsultinköp som landstinget genomför bör omfattas av policyn. Därtill vill vi att policyn för uppförande, bemötande och likvärdig behandling kompletteras med en skrivning om karantänsregler för höga tjänstemän och heltidsarvoderade politiker, så att de under en bestämd tid efter det att uppdraget har upphört inte får bedriva, främja och/eller ta anställning i eller på andra sätt fritt agera i verksamheter som gör affärer med landstinget.

Vi vill vara tydliga med att frågor om socialt och etiskt ansvarstagande är viktiga i styrningen och ledningen av landstinget. Därför vill vi komplettera policyn för uppförande, bemötande och likvärdig behandling så att den även omfattas av de nya särskilda bestämmelserna i LOU om särskilda arbetsrättsliga villkor.

Trafiknämnden föreslås besluta

att avge yttrande i enlighet med förvaltningens förlag med ovanstående tillägg.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALNDE
2018-04-10

TN 2017-1126
FUT 2018-0142

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 16

Budgetunderlag inför SLL Mål och budget 2019 med plan för åren 2020–2022 samt förslag till investeringsplan för 2019–2028

Vi socialdemokrater vill bygga en sammanhållen region som växer utan att tära på miljö och klimat. Svenskarna blir alltmer oroade över klimatet och bland unga är klimatet det största orosmolnet. Vi socialdemokrater delar den oron. För att Stockholmsregionen ska klara sin del av miljömålen måste bilresandet minska och kollektivtrafikresandet öka. Det har den moderatstyrda Alliansen misslyckats med. Resandet i början av 2018 har minskat och målet att fram till 2020 ska varannan motoriserad resa ska ske med kollektivtrafik känns ytterst långt bort. Det vill vi förändra. Med kollektivtrafiken kan vi bidra till att skapa en hållbar, modern och jämlik region.

Men som förvaltningens underlag visar är vägen tid lång. Underlag visar på flera av de negativa konsekvenser som drabbat landstinget och resenärerna efter nästan 12 år av moderat styre. Vi vill särskilt lyfta följande orosmoln.

Biljettintäkter och verksamhetsanslag ökar med 3,3 procent. Samtidigt tyngs budgeten av mycket höga kapitalkostnader. Därtill läggs räntekänsligheten som innebär en kostnadsökning på 150 mkr vid en räntehöjning på 1 procent. Den samlade kostnadsutvecklingstakten redovisas inte, men det beskrivs att trafiken behöver effektiviseras och att justeringar i trafikutbudet måste vara restriktiva. Samtidigt beskrivs svårigheterna med att effektivisera trafiken inom befintliga trafikavtal. Dessutom krävs ytterligare finansiering för att kunna genomföra beslutade investeringar. Detta är mycket allvarligt, men dessvärre ingen överraskning. Tvärtom ligger det helt i linje med den kritik revisorerna år efter år riktar mot nämnden för att den inte vidtar åtgärder för att säkra en långsiktig ekonomi i balans.

Moderaterna gör gärna stor sak av överskott, men talar tyst om att det beror på nedskärningar i ett redan eftersatt underhåll och minskad ersättning till operatörer på grund av minskat resande. Våra och revisorernas frågor om den långsiktiga ekonomin möts med tystnad och passivitet.

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Denna bristande kostnadskontroll leder bland annat till att ambitionsnivån rörande kvalitets- och kapacitetsförbättringar i investeringarna kan behöva reduceras. Länet är i stort behov av utökad kollektivtrafik och nedskärningar i beslutade investeringar är det sista resenärerna behöver. Varannan resenär är missnöjd med trängseln i kollektivtrafiken och tunnelbanan är i behov av ett nytt signalsystem som möjliggör tätare trafik. Efter misslyckandet med röda linjens uppgradering kommer resenärerna fortsätta trängas. Det är dessvärre inte första gången investeringsverksamheten drabbas till följd av bristande politisk styrning och uppföljning, vilket även kritiserats av revisorerna.

Det moderata konsultberoendet i landstinget behöver brytas, och Trafikförvaltningen är inget undantag. Vi välkomnar förvaltningens initiativ, men vill se en högre politisk ambition och uppföljning.

Upphandlingscirkusen i mellanskärgården fortsätter. Vi ser positivt på att förvaltningen drar lärdomar av historien. Samtidigt har det moderata ointresset för att stärka upphandlingsarbetet lett till att allt fokus legat på upphandlingsrättsliga aspekter. Skärgårdstrafiken har inte utvecklats och vi saknar exempelvis resonemang om uppgradering av replipunkter.

Färdtjänstresenärerna får fortsatt nöja sig med en lägre ambitionsnivå. Vi är glada över att vårt mångåriga krav på arbetsrättsliga villkor för att höja kvaliteten nu tack vare ett initiativ från regeringen blir verklighet. Samtidigt sänks målen för nöjdhet och mål för trygghet saknas helt.

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

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

Trafiknämnden
Ärende 16

TN 2017-1126
FUT 2018-0142

Budgetunderlag inför SLL Mål och budget 2019 med plan för åren 2020–2022 samt förslag till investeringsplan för 2019–2028

Vänsterpartiet tackar förvaltningen för det presenterade budgetunderlaget. Vi beklagar dock en del av innehållet som speglar att landstinget styrts av de borgerliga partierna i snart tolv år. Vi saknar en större ambition att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna, målet är satt alldeles för lågt. Vidare förstår vi inte varför de olika trafikslagen har olika krav på attraktiva resor. Och varför har målet för nöjda resenärer i den särskilda kollektivtrafiken satts lägre för 2019 än för 2018? Vi anser inte att vi ska sänka ambitionerna.

När det gäller prishöjningen av SL-taxan med 3,3 procent även nästa år och att det bidrar till ett stort överskott är allvarligt. Innevarande år är nu prognosen att förvaltningen kommer gå med 400 miljoner i överskott, 150 miljoner över budget för 2018, samma budgeterade överskott på 250 miljoner som det räknas på även inför 2019. Vi anser att framtida utbyggnader av kollektivtrafiken ska finansieras solidariskt med skatteintäkter och inte taxehöjningar.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

TN 2018-0015

Trafiknämnden
Ärende 17

Månadsrapport per februari

Vänsterpartiet tackar för trafikförvaltningens månadsrapport.

Vi ställer oss dock kritiska till hur ekonomin sköts, redan nu är prognosen för året att förvaltningen kommer att gå med 400 miljoner i vinst, vilket dessutom är 150 miljoner över budgeterat. Vi anser i ljuset av denna prognos att de genomförda biljettprishöjningarna inte hade behövt göras. När de dock nu är genomförda tycker vi det är extra viktigt att poängtera att resenärernas pengar måste användas för att förbättra kollektivtrafiken och öka dess attraktivitet, inte för att bli ett överskott som går in i landstingets allmänna ekonomi. Detta är synnerligen angeläget när det nu rapporteras att kollektivresandet på land minskar, när målet är att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka, inte minska, eller som vi anser det öka kraftigt.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

SL 2018-0044

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 18

Information om lägesrapport om fusket i SL-trafiken år 2017

Absolut viktigast i arbetet med att få fler betalande resenärer är att se till att det är enkelt och smidigt att resa och betala med SL. Ett spärrfritt system och en enkel och prisvärd taxa gör det attraktivare att resa. Det faktum att den vanligaste orsaken till fusk är att felaktigt resa med reducerad biljett, samt att den andelen ökar, är ett bevis på att spärrarna inte stoppar fusket.

Via både mjuka verktyg som god service och ökad information samt ökade och mer effektiva biljettkontroller kan vi minska fuskåkandet. Londons och Oslos informationskampanjer är goda exempel på hur resenärernas syn på fuskåkning kan påverkas.

Miljöpartiet inspireras av Berlin och flera andra tyska städer som har effektiva kontroller med fler civilklädda och mobila biljettkontrollanter, samt med ett gott bemötande. Det står i skarp kontrast till dagens biljettkontroller som syns på långa vägar där de som inte vill åka fast i en kontroll enkelt kan följa kontrollerna i sociala medier, vid utpassagekontroll vända åter ner i tunnelbanan eller enkelt och utan frågor komma förbi kontrollanterna osv.

Vidare saknar vi fortfarande en analys om hur tilläggsavgifter är ett effektivt sätt att minska uppsåtligt och omedvetet fusk i kollektivtrafiken. Vi vill att differentierad tilläggsavgift med lägre avgift för ringa överträdelser ska utredas inom existerande system samtidigt som det utreds vilka åtgärder som bör vidtas om någon exempelvis ertappas utan biljett upprepade gånger.

Vi ser fram emot att det moderatledda styret tar till sig att det ännu en gång bevisats att effektiva och professionella kontroller är avgörande för en hög betalningsgrad, och att vi därmed tillsammans kan börja avveckla de ineffektiva och kostnadsdrivande spärrarna.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

SL 2018-0044

Sverigedemokraterna

Trafiknämnden
18

Information om lägesrapport om fusket i SL-trafiken år 2017

Sverigedemokraterna ser plankning och fuskåkande som ett av de grundläggande problemen som måste åtgärdas för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik, tillsammans med bland annat trygghetsproblemet. Det är även ett symptom på två saker, dels att det i dagsläget inte finns tillräckliga åtgärder för att hantera fusket och dels att allt för många resenärer saknar information om plankningens konsekvenser.

Att 3,1 procent av kollektivtrafikens fuskande resenärer kostar skattebetalarna 254 miljoner kronor varje år är information som bör nå invånarna i större utsträckning än det gör idag. Detsamma gäller för informationen om de individuella konsekvenserna för plankare och fuskåkare.

Sverigedemokraterna ser mycket positivt på att landstinget har stärkt arbetet mot plankning och fusk genom att fördubbla antalet biljettkontrollanter samt ta tillvara på nya möjligheter att höja taket för tilläggsavgifterna. Dessa åtgärder är helt klart steg i rätt riktning.

Vi vill också tillägga att den moraliska aspekten ska beaktas när man planerar för åtgärder mot plankning och fusk. Sverigedemokraterna anser att åtgärder mot fusk överhuvudtaget är en vinst för hela samhället i ett långsiktigt perspektiv. Man ska göra rätt för sig och följa de lagar, taxor och regler vi gemensamt kommit överens om.

Med det sagt är det tydligt att arbetet fortfarande är långt ifrån avklarat och Sverigedemokraterna ser fram emot att i Stockholms läns landsting gemensamt utveckla en politik för att fortsatt eliminera plankning och fuskåkandet.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

SL 2017-0653

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 19

Information om trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T19

Genom Miljöpartiets överenskommelse med Alliansen har det skapats utrymme för viktiga satsningar i kollektivtrafiken. Vi har bland annat säkerställt att viktiga direktbussar på Södertörn undantas från eventuella effektiviseringar. Samtidigt ser vi ett överskott som till fullo behöver gå tillbaka till resenären i form av ökad busstrafik.

Miljöpartiet välkomna förstärkningar i kollektivtrafiken och nya föreslagna linjer. Det är dock beklagligt att vissa hårt belastade linjer, trots en ökande befolkning, ej får ökad turtäthet, bland annat buss 541 och 854. Avsaknaden av viktiga förbindelser och överfulla bussar riskerar att leda till en nedåtgående spiral där allt färre reser med kollektivtrafiken vilket leder större klimatpåverkan och mindre biljettintäkter.

Vi ser ett större behov av utbyggnad av kollektivtrafiken än vad Alliansen presenterar. Det snabbaste sättet att tillgodose behovet av utbyggd kollektivtrafik är att öka antalet busslinjer och ge dem hög prioritet i trafiken. I bland annat Tyresö, Nacka och Haninge saknas det viktiga förbindelser som drabbar resenärerna. Vi vill därför satsa 110 miljoner kronor extra för att öka den totala volymen busstrafik.

Vi har även länge lyft behovet av att nattrafiken ska utredas i ett särskilt utredningsuppdrag där även övrig buss- och spårtrafik studeras.

Dessutom finns det glesbebyggda områden i länet som behöver kompletterande anropsstyrd kollektivtrafik, däribland i form av busstrafik i Norrtälje och båttrafik i skärgården. Gällande pendelbåtlinjerna 80 och 81 saknas det viss vintertrafik och kvällstrafik.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

TN 2014-0777

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 20

Information om arbetet med Trafikplan 2050

Trafikplanen är ett välkommet steg mot en tydligare koppling mellan trafikplanering och regionplanering. För oss är det viktigt att beredningen för trafikplanering ska fungera som en styrgrupp för trafikplanen.

Miljöpartiet efterfrågar att mobilitet och innovation lyfts tydligt i trafikplanen, särskilt eftersom trafikplanen är långsiktig. Här finns många trafiklösningar som kan bidra till att fler reser med hållbara transportmedel.

Trafikplanen behöver även ta med åtgärder för att lösa den knut som uppstått kring gula linjen och den nya röda linjen till Fridhemsplan. Förlängningar i norr och söder och andra fördelaktiga trafiklösningar behöver utforskas.

Miljöpartiet vill att landstinget bygger plattformsbarriärer när spårtrafiken byggs ut. Vi har länge menat att plattformsbarriärer, exempelvis plattformsridåer, ska införas på de stationerna med mest trängsel och dessutom behöver införas i hela tunnelbanesystemet. Vi vill därför att en plan för ett successivt införande av plattformsridåer i hela tunnelbanesystemet ingår i trafikplanen.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

SL 2013-1569

Trafiknämnden
Ärende 21

Information om driftsättningen av den tillfälliga bussterminalen vid Slussen

Vi tackar förvaltningen för informationen om driftsättningen av den tillfälliga bussterminalen vid Slussen. Utifrån den bifogade bilden av den provisoriska terminalen är vi oroliga för att de vindskydd för resenärerna vi förespråkade i ett förslag till beslut här i nämnden i januari för ett drygt år sedan fortfarande inte finns med. På bilden syns ett tak för de påstigande trafikanterna men inget vindskydd och för de avstigande finns varken vindskydd eller tak.

Den gången, i januari 2017, fick vi som svar på en skrivelse att ”Ett vindskydd skulle tyvärr inskränka på kör- och gångytor vilket skulle minska terminalens kapacitet att hantera den förväntade trafikmängden i framtiden.”

Vi ställer oss fortfarande frågande till hur ett vindskydd i någon större utsträckning kan inskränka på gång- och körytor. Vindskydd tar nästan ingen markyta i anspråk. Om inte terminalen är attraktiv riskerar bussanvändningen att minska och biltrafiken att öka, något som vore mycket olyckligt. Vi hoppas därför att det bara är bilden som inte är uppdaterad och att vindskydd och tak finns på plats för både av- och påstigande i verkligheten.

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE
2018-04-10

TN 2016-0992

miljöpartiet de gröna

Trafiknämnden
Ärende 22

Lägesrapport för förbättrad framkomlighet i stombussnätet 2017-2021 – uppföljning linje 2 och 3

Miljöpartiet ser positivt på arbetet med att fortsätta förbättra framkomligheten för stombussarna. För att nå hela vägen med att förbättra framkomligheten och minska restiderna så måste samtliga verktyg som finns tillgängliga för detta användas. Därför är vi besvikna över att det inte arbetas med påstigning i alla bussens dörrar.

I genomförda framkomlighetsprojekt har mätningen av effekten av påstigning genom flera dörrar skett under bristfälliga förutsättningar. Bland annat har det varit för kort testtid och olika metoder för visering som inte kunnat på ett rättvist sätt tas emot av resenärerna.

Idag är det ofta långa köer vid vissa hållplatser för att få kliva ombord på bussen. I ett växande Stockholm måste fri påstigning genom alla dörrar, där vi själva blippar vår biljett, vara en självklarhet och inte bara en tillfällig åtgärd. Vi ser superbuss-linjen i Malmö, Malmöexpressen, som en förebild med smidig på- och avstigning i alla dörrar.

Inför kommande faser i förbättringen av framkomlighet för stombussnätet, så måste ett fullskaligt försök, över en längre tidsperiod, med påstigning i alla dörrar samt självvisering genomföras. Vi ser främst att dessa genomförs på hållplatser med ett högt antal resenärer.

Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2017-04-10

miljöpartiet de gröna

Genomför försök med cykel på Roslagsbanan

För att uppnå målen med minskad klimatpåverkan är det avgörande att färre väljer bilen som transportmedel och istället övergår till hållbara mobilitetslösningar. Ett av de viktigaste verktygen för detta är att landstinget som kollektivtrafikshuvudman har system som uppmuntrar till blandpendling.

Vi vet idag att många som reser med kollektivtrafiken även önskar kunna ha med sin cykel för att fortsätta sin resa till ett slutmål som antingen inte ligger inom gångavstånd från en kollektivtrafikanslutning eller där cykel skulle vara ett betydligt snabbare alternativ. Tyvärr är det idag inte möjligt att ta med sig cykel på andra färdmedel än pendeltågen och då under vissa tider och inte alla stationer.

På Roslagsbanan samt även på lokalbanorna skulle det idag vara möjligt att medföra cykel under förutsättning att system kan inrättas där det tydligt markeras att barnvagnar och eventuella rullstolar har företräde. På Roslagsbanan kommer dessutom SL inom kort ta i drift nya vagnar som i större utsträckning än idag skulle möjliggöra för passagerare att medföra cyklar.

Miljöpartiet önskar därför att Trafikförvaltningen får i uppdrag att planera för och genomföra ett försök under 3-6 månader under perioden från maj och framåt där passagerare får möjlighet att ta med cykel på Roslagsbanan och lokalbanorna under samma förutsättningar som idag råder på pendeltågen, det vill säga utanför rusningstid.

Vi vill uppdra till förvaltningschefen att återkomma till Trafiknämnden med en utvärdering av pilotförsöket och ett förslag till beslut om ett permanent införande.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

SKRIVELSE
2018-04-10

Trafiknämnden

Uppföljning av åtgärder med anledning av pendeltågskrisen

På dagens trafiknämnd ärende 12 besvarades den skrivelse Vänsterpartiet hade lämnat in angående åtgärder med anledningen av pendeltågskrisen. Vänsterpartiet och Socialdemokraterna tackar för trafikförvaltningens svar, som vi dock vill följa upp med några frågor i denna nya skrivelse. Till att börja med är vi nyfikna på de bemannade bussar som entreprenören har i beredskap för att sätta in vid akuta störningar. Hur många är de? Var finns de utplacerade? Är de inskrivna i avtalet? Det andra som väcker vår nyfikenhet handlar om den ersättning kollektivtrafikresenären är berättigad till. Där hänvisar trafikförvaltningen i sitt svar till Lag (2015:953). Vad innebär denna lag för ersättningsnivåer för en strandad pendeltågsresenär? Är det de 19 kronor en resenär med 30-dagarsbiljett blir erbjuden som kompensation när hen har blivit 60-minuter sen eller mer efter att ha fyllt i formuläret för ”Förseningsersättning” på SL:s hemsida? Vi i Vänsterpartiet och Socialdemokraterna anser att det finns starka skäl till att se till att kompensationen är mer substantiell.

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

1. Hur stor kapacitet har de bemannade bussar som entreprenören enligt avtal har i beredskap för att sätta in vid akuta störningar? Räcker kapaciteten för att ersätta ett inställt pendeltåg?
2. Hur ser avtalet ut när det gäller de bemannade bussarna som entreprenörerna ska ha i beredskap för att sätta in vid akuta störningar?
3. Vad säger Lag (2015:953) om ersättningsnivåer för drabbade pendeltågsresenärer?

Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2018-04-10

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

miljöpartiet de gröna

Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet

I de senaste budgetförhandlingarna mellan regeringen och Vänsterpartiet fattades beslutet att införa ett statligt bidrag för att möjliggöra avgiftsfritt resande med den lokala kollektivtrafiken på sommarlovet för ungdomar i årskurserna 6-9 i grundskolan samt första och andra året på gymnasiet.

Regeringskansliet skickade den 15 januari ut förslag till förordning om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar under sommarlovet på remiss, vars svarstid gick ut den 9 mars. Avsikten är att förordningen ska börja gälla i tid för att bidrag ska kunna sökas för sommaren 2018. I förslaget som var ute på remiss angavs det preliminärt att Stockholms Län skulle kunna söka ett bidrag på ca 77,5 miljoner kronor beräknat på att 154 796 personer som är folkbokförda i länets kommuner och befinner sig i målgruppen. Trafikförvaltningen är i sitt remissvar positivt inställda till förslaget, men ser att det finns utmaningar med den praktiska hanteringen och att det behövs ett enkelt ansöknings- och uppföljningsförfarande.

Utifrån Trafikförvaltningens positiva svar (och den begränsade/knappa tiden för ett införande till sommaren 2018) ser vi ett behov av att göra som i Region Gävleborg för att skynda på processen. Där har man fattat det politiska beslutet om att införa avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar under förutsättning att förslaget om statligt stöd antas och ligger i linje med remissförslaget samt att besked från Trafikverket om beviljade medel lämnas inom rimlig tid för att ett införande ska vara administrativt möjligt.

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

1. Ämnar den styrande borgerliga minoriteten se till att införa avgiftsfria resor för skolungdomar på sommarlovet 2018?
2. Vilka förberedelser har gjorts och planeras göras för att införa de avgiftsfria resorna och söka statsbidraget när förslaget om statligt stöd antas?

Stockholms läns landsting

SKRIVELSE
2018-04-10

VÄNSTERPARTIET

Trafiknämnden

Åtgärder för att komma till rätta med brandrisker i den framtida nya bussterminalen i Katarinaberget

Arbetet fortsätter med utformningen av den framtida bussterminalen i Katarinaberget. Samtidigt förs det fram allvarlig kritik mot brandsäkerhetsarbetet, nu senast i januari i Svenska Dagbladet. Det är främst den bristande hanteringen av de giftiga rökgaser som utvecklas vid en brand och hur de riskerar att hindra utrymningen av resenärer. Rökgaserna riskerar att blockera utrymningsvägarna. Det är med oro som vi i Vänsterpartiet tar del av denna kritik och vi vill försäkra oss om att trafikförvaltningen tar den till sig och ser till att åtgärder för att komma till rätta med riskerna genomförs, för att bussresenärernas säkerhet i terminalen ska kunna garanteras.

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

1. Vilka åtgärder kvarstår för trafikförvaltningen att vidta för att hantera riskerna med de giftiga rökgaserna vid brand i den framtida bussterminalen?
2. Vilka åtgärder kvarstår för trafikförvaltningen att vidta för att säkerställa resenärernas utrymningsvägar?
3. Kommer bussterminalen att bli en säker anläggning?

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-04-10

SL 2018-0044

Trafiknämnden
Ärende 18

Information om lägesrapport om fusket i SL-trafiken år 2017

Vi tackar trafikförvaltningen för bra information. Vi saknar dock uppgifter om kostnader för genomförda, pågående och planerade åtgärder för att kunna sätta dem i relation till de beräknade 13 miljoner i minskat intäktsbortfall som anges för 2017 jämfört med 2016, och den marginella minskningen av andelen fuskare, 0,06 procentenheter. Självklart ska vi beivra och minska fusket, men vi måste också ha utgiftssidan för fuskbekämpandet för att kunna bedöma effektiviteten i åtgärderna. Vad är utgifterna för kalibreringen av spärrar, utökade biljettkontroller och ordningsvakter för att minska fusket? Vi behöver veta kostnaderna för spärrar och kontrollanter för att kunna bedöma om det är rätt insatser som görs. Vi saknar vidare information om hur stor andel som betalar tilläggsavgiften, och om det finns möjlighet att få information om ålder, kön och socioekonomiska förhållanden på de som inte betalar tilläggsavgiften. Bra att lägesrapporten tar med alternativa metoder från New York och Oslo för att minska fusket/öka betalningsviljan.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att framtida lägesrapporter också ska innefatta kostnaderna för genomförda, pågående och planerade åtgärder för att minska fusket

Stockholms läns landsting

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-04-10

TN 2014-0777

Trafiknämnden
Ärende 20

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

V

Information om arbetet med Trafikplan 2050

Vi välkomnar arbetet med att ta fram en trafikplan, vilket vi föreslagit under många år. Med smartare investeringar kan kollektivtrafiken bidra till tillväxt, klimat och social hållbarhet. Vi sätter resenärernas behov främst och vill se investeringar som ger mer nytta och bidrar till minskade kostnader eller ökade intäkter. Under den moderatstyrda Alliansen har kortsiktighet stått i vägen för långsiktiga investeringar. Men med ett långt och strategiskt perspektiv kan framtidens utmaningar mötas trots att utrymmet för investeringar är begränsat idag.

Trafikplan 2050 är ett mycket viktigt styrdokument och arbetet med den måste kopplas till investeringsplanen för att det ska bli konkreta resultat. Vi anser att planen har den dignitet att det motiverar en politisk styrgrupp för arbetet med framtagandet av planen.

Det är viktigt att trafikplanen får en klar funktion i förhållande till övriga strategiska dokument. Många av de frågor som kommer att tas upp i trafikplanen finns med i RUFS. Vi anser att det vore olyckligt om trafikplanen inte tar ställning till trafikslag. Likheterna mellan trafikplanen och RUFS blir då allt för stora, och strategiskt viktiga val av trafikslag kommer då att göras i ett senare skede, vilket minskar den strategiska nyttan med trafikplanen och riskerar att leda till fortsatt fragmentisering av trafiksystemet.

Val av trafikslag är ytterst viktigt för kommunernas planarbete. Även om trafikplanen pekar ut behovet av kollektivtrafik till ett visst område i framtiden, är det av avgörande betydelse för planarbetet om det rör sig om buss, spårväg eller tunnelbana. Vi ser en risk att en stor del av nyttan med trafikplanen riskerar att minska utan ställningstaganden om trafikslag.

Detta gäller inte minst tunnelbanesystemet. Ett strategiskt perspektiv på de senaste utbyggnaderna saknas. Den moderatstyrda Alliansen har tagit beslut utan att lyfta blicken. Resultatet av förhandlingarna kunde ha varit bättre och långsiktig plan saknas. Det saknas idag svar på hur den gula linjen och den planerade nya grenen av röd linje ska utvecklas i framtiden.

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

När enskilda delar byggs utan en långsiktig målbild riskerar utbyggnaderna bli dyrare och inte kunna utnyttjas effektivt.

Vi vill därför att trafikplanen ska analysera kapacitetshöjningar i befintliga system, utbyggnad av befintliga linjer och bättre bytesmöjligheter mellan system, bland annat genom fler sekundäruppgångar. Nya linjer ingår naturligtvis i en sådan utredning. Detta för att skapa en målbild och förutsägbarhet i regionens utveckling. Utbyggnadstakten är svår att förutsäga i förväg, den måste styras av befolkningsutveckling och i takt med att finansiering kan säkras.

En synnerligen viktig uppgift är att lösa den gordiska knut som uppstått kring gula linjen och den nya röda linjen till Fridhemsplan. Förlängningar i norr och söder och potentiella kopplingar som stärker trafiknyttan måste utredas.

Arbetet med att införa plattformsbarriärer går alldeles för långsamt. Vår vision är att införa plattformsbarriärer i hela tunnelbanesystemet och stora delar av pendeltågsnätet. Plattformsbarriärer ökar inte bara tryggheten och minskar risken för oavsiktlig eller avsiktlig spårbeträdning, olyckor och brott, utan också skapar ett bättre klimat på plattformen och minskar buller. Erfarenheterna från Citybanan talar sitt tydliga språk. Men det är tydligt att de ansatser som hittills gjorts för att införa plattformsbarriärer på andra stationer varit otillräckliga. Vi vill därför lyfta frågan till en högre strategisk nivå och att det tas fram en plan för hur införandet ska gå till.

Vi har länge drivit på för att införa så kallade superbussar eller Bus Rapid Transit (BRT), kapacitetsstarka bussar med prioritet i gaturummet, enkel av- och påstigning i samtliga dörrar och i huvudsak egna körfält. BRT ger många av spårtrafikens fördelar till en mycket lägre kostnad och i mycket snabbare takt. Landstingets ekonomiska läge gör det svårt att besluta om större spårutbyggnader inom lång tid. Behovet av kapacitetsstarkt och robust kollektivtrafik med gen dragning och korta restider upphör dock inte. Med BRT kan vi möta det skriande behovet av tvärförbindelser. Genom att peka ut BRT-linjer i trafikplanen underlättas dialogen mellan landstinget och väghållarna vilket skapar förutsättningar för att BRT ska kunna införas.

Trafiknämnden föreslås besluta

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

V

att en politisk styrgrupp tillsätts för arbetet med framtagandet av Trafikplan 2050, samt

att Trafikplan 2050 ska inkludera val av trafikslag, en särskild strategisk utredning av tunnelbanan, samt en plan för införande av plattformsbarriärer.

Stockholms läns landsting

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL BESLUT
2018-04-10

TN 2016-0992

Trafiknämnden
Ärende 22

Lägesrapport för förbättrad framkomlighet i stombussnätet 2017-2021 – uppföljning linje 2 och 3

Vänsterpartiet tackar trafikförvaltningen för mycket informativ/bra och viktigt information, som även föredrogs vid trafikplaneberedningen tisdagen den 3 april. Dock dystert att få informationen att restiderna ökar trots ”plockandet” av de "lågt hängande frukterna". Nu behöver politiken gå in med tuffa beslut för att öka bussarnas framkomlighet. Till att börja med en åtgärd landstinget själva råder över; upphöra med valideringen via stationsvärdar och bussförare samt införa på- och avstigning genom samtliga dörrar på bussarna. Möjligheten att införa kameraövervakning från bussarna för att bilister som kör eller parkerar i busskörfälten ska kunna bötfällas för att på så sätt freda körfälten bör undersökas. Vidare måste trafikförvaltningen informera kommunerna om vikten av att de följer upp avtalen med entreprenörerna vid gatuarbeten och andra arbeten som tar gatuutrymme i anspråk så att de både utrymmes- och tidsmässigt stör kollektivtrafiken så lite som möjligt.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att trafikförvaltningen möjliggör för på- och avstigning genom samtliga dörrar på bussarna utan att förare eller stationsvärd behöver validera biljetten

att trafikförvaltningen skyndsamt undersöker möjligheten för kameraövervakning från bussarna för att kunna möjliggöra för polisen att bötfälla bilister som kör eller parkerar i kollektivtrafikfälten

att trafikförvaltningen informerar kommunerna om vikten av att de aktivt följer upp avtal med entreprenörer vid arbeten som riskerar att påverka kollektivtrafikens framkomlighet