Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 3/2022
2022-03-15

§§ 48 - 71

Kl. 14:30 – 15:16

Trafiknämndens sammanträde den 15 mars 2022

Datum för justering: den 15 mars 2022 vad gäller paragraf 53.

Den 29/3-2022 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 16 mars 2022 vad gäller paragraf 53.

Den 29/3-2022 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen.

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)	
Susanne Sjöblom (M)	
Michaela Haga (C)	
Stefan Bergström (C)	
Sara Svanström (L)	
Karl Henriksson (KD)	
Ayla Eftekhari (S)	
Bawer Kevir (S)	
Elof Hansjons (S)	
Anna Sehlin (V)	
Maria Mustonen (V)	
Mschiwoj Swigon (SD)	

Ej närvarande ledamöter

Bino Drummond (M)
Ahmed Ali Salad (S)

Närvarande ersättare

Christer Mattsson (M) - tjänstgör
Henrik Lundquist (M)
Märta Martin-Åkesson (C)
Lars Johansson (L)
Fredrik Wallén (KD)
Solveig Holmgren (S) - tjänstgör
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD)

Ej närvarande ersättare

Lennart Kalderén (M)
Josephine Lindström (M)
Lena Hallerby (L)
Antonella Pirrone (KD)
Sverre Dahlstedt (MP)
Ellinor Vikman Rindevall (S)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

Närvarande politiska tjänstemän
Claes Wersäll (M)
Harald Eiken (M)
Emil Johansson (M)
Aida Hafezi Yashi (C)
Carl Häggqvist (KD)
Linda Nygren (S)
Tomas Ekman (V)

Närvarande tjänstemän
David Lagneholm
Niklas Bergman
Björn Holmberg
Viktoria Lundström
Daniel Angermann
Catarina Strömsten-Falkenmark
Erik Norling
Aleksander Krajisnik
Amanda Carlsson
Göran Malmsten

Övriga
Amir Sokolovic (Saco)

Viktoria Lundström
Sekreterare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

Innehållsförteckning

§ 48 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 49 Val av justerare av protokoll

§ 50 Fastställande av datum för justering av protokoll

§ 51 Förvaltningschefsinformation
(TN 2022-0001)

§ 52 Beslut om förlängning av uppdragsavtal avseende Spårväg city och Lidingöbanan i Stockholm (E21)
(SL 2014-0836)

§ 53 Beslut om att inleda upphandling av produktionsinriktade kommunikationstjänster
(TN 2021-1149)

§ 54 Tunnelbana till Arenastaden; upphandling av entreprenader som avser bygg- och installationsarbeten i station Södra Hagalund och station Arenastaden samt installation av genomgående tele/ styr och BEST-arbeten för hela sträckan
(FUT 2022-0146)

§ 55 Sjötrafikutredning del 1
(TN 2019-0440)

§ 56 Yttrande över remiss om ny länsplan för Stockholms län
(TN 2021-0130)

§ 57 Yttrande över motion 2021:58 om kollektivtrafikens betydelse för att klara klimatomställningen
(TN 2021-1000)

§ 58 Yttrande över motion 2021:61 om att ge ordningsvakter i kollektivtrafiken möjligheten att vid behov genomföra en biljettkontroll
(TN 2021-0961)

§ 59 Svar på skrivelse från (S) om allvarliga uppgifter om trafikförvaltningens rekrytering och personalhantering
(TN 2021-1271)

§ 60 Svar på skrivelse från (S) om rulltrappors funktion
(TN 2021-1272)

§ 61 Svar på skrivelse från (V) angående bromssystem på Roslagsbanan

(TN 2021-1276)

§ 62 Svar på skrivelse från (V) angående att ersätta lastbilar med prålmar vid byggandet av nya tunnelbanan
(FUT 2021-1319)

§ 63 Svar på skrivelse från (V) angående störningsberedskap i SL-trafiken
(TN 2021-1278)

§ 64 Svar på skrivelse från (V) angående tryggheten på Saltsjöbanan Igelboda-Solsidan
(TN 2021-1279)

§ 65 Energieffektivisering i SL-trafiken
(TN 2021-1129)

§ 66 Information om framtagande av nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
(TN 2020-0554)

§ 67 Trafikförändringsremiss T23
(TN 2021-0988)

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

§ 69 Inkommande post till trafiknämnden
(TN 2022-0001)

§ 70 Övriga frågor

§ 71 Nästa sammanträde

§ 48

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Inkomna skrivelser behandlas under rubriken ”Övrigt”.
2. Tilläggsärendena 23 och 24 behandlas under rubriken ”Beslutsärenden”:

   23 Sjötrafikutredning del 1
   (TN 2019-0440)

   24 Yttrande över remiss om ny länsplan för Stockholms län
   (TN 2021-0130)

3. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

§ 49

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.

§ 50

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 29 mars 2022.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 51

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 9.

Information från FUT

- Status byggnationer och upphandlingar:
  - Barkarby, Arenastaden, Hagalund, Södermalm, Nacka – Söderort, Sickla.
- Masshantering och användning av massor i anläggningsarbete.

Trafiknämnden noterar informationen och lägger den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 52

Beslut om förlängning av uppdragsavtal avseende Spårväg city och Lidingöbanan i Stockholm (E21)
(SL 2014-0836)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 17 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- V-ledamöterna yrkar i första hand bifall till sitt förslag till beslut och i andra hand bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 1).

Ordföranden ställer proposition på yrkanden och finner först att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut och avslår V-ledamöternas förslag till beslut. Därefter finner ordföranden att V-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut avslås.

BESLUT

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

1. Trafiknämnden godkänner förlängning av uppdragsavtal (E21) avseende Spårväg city och Lidingöbanan till och med den 19 augusti 2024 i enlighet med vad som anges i föreliggande tjänsteutlåtande.

RESERVATION

V-ledamöterna reserverar sig mot beslutet att inte bifalla sitt förslag till beslut och tilläggsbeslut.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 53

Beslut om att inleda upphandling av produktionsinriktade kommunikationstjänster
(TN 2021-1149)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 17 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE
- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 2).

Ordföranden ställer proposition på yrkanden och finner att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut och avslår S-ledamöternas förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Inledande av upphandling av produktionsinriktade kommunikationstjänster godkänns.

2. Förvaltningschefen uppdras att i enlighet med det föreliggande tjänsteutlåtandets angivna förutsättningar genomföra upphandling produktionsinriktade kommunikationstjänster samt teckna upphandlingskontrakt och överlåta kontraktet till AB Storstockholms Lokaltrafik.

3. Förvaltningschefen uppdras att fastställa slutgiltig upphandlingsdokumentation.

4. Kontraktet förvaltas inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik, varvid ändringar och tillägg till upphandlingskontraktet som ryms inom fastställd budget ska fattas i enlighet med gällande beslutsordning.

5. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 54

Tunnelbana till Arenastaden; upphandling av entreprenader som avser bygg- och installationsarbeten i station Södra Hagalund och station Arenastaden samt installation av genomgående tele/ styr och BEST-arbeten för hela sträckan
(FUT 2022-0146)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2022 från förvaltningschefen för förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE
- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- V-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 3).
- SD-ledamoten yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 4).

Ordföranden ställer proposition på yrkanden och finner att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Därefter finner ordföranden att V- och SD-ledamöternas respektive förslag till tilläggsbeslut avslås.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Trafiknämnden inleder upphandlingar av entreprenader som avser bygg- och installationsarbeten i station Södra Hagalund och station Arenastaden samt installation av genomgående tele/ styr och BEST-arbeten för hela sträckan Odenplan-Arenastaden till ett maximalt belopp om 1 500 miljoner kronor i prisnivå 2016.

2. Förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana ges i uppdrag att genomföra upphandling av entreprenader som avser bygg- och installationsarbeten i station Södra Hagalund och station Arenastaden samt installation av genomgående tele/ styr och BEST-arbeten för hela sträckan Odenplan-Arenastaden till ett maximalt belopp om 1 500 miljoner i prisnivå 2016.

3. Förvaltningschefen för förvaltning för utbygg tunnelbana ges i uppdrag att fastställa upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut, vid behov avbryta upphandling samt teckna och – efter överlåtelse till SL Nya Tunnelbanan AB – förvalta kontrakt i upphandlingar av entreprenader som avser bygg- och installationsarbeten i station Södra Hagalund och station Arenastaden samt installation av genomgående tele/ styr och BEST-arbeten för hela sträckan Odenplan-Arenastaden till ett maximalt belopp om 1 500 miljoner kronor i prisnivå 2016.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 55

Sjötrafikutredning del 1
(TN 2019-0440)

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

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- SD-ledamoten yrkar bifall till sitt förslag om återremiss (bilaga 5).
- V-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 6).

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner först att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid sammanträdet och avslår SD-ledamotens förslag om återremiss. Därefter finner ordföranden att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut och avslår V-ledamöternas förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Sjötrafikutredningen godkänns.

2. Fortsatt arbete med Åtgärdsval tonnage ska ske med Sjötrafikutredningen som en utgångspunkt.

3. Fortsatt arbete med trafikupphandlingar av kollektiv sjötrafik ska ske med Sjötrafikutredningen som en utgångspunkt.

RESERVATION

SD-ledamoten reserverar sig mot beslutet att inte bifalla sitt förslag om återremiss.
V-ledamöterna reserverar sig mot beslutet att inte bifalla sitt förslag till beslut.

UTTALANDEN

S-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 7).

EXPEDIERAS TILL

-

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 56

Yttrande över remiss om ny länsplan för Stockholms län
(TN 2021-0130)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- SD-ledamoten yrkar bifall till sitt förslag om återremiss (bilaga 8).

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner först 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. Trafiknämnden avger föreliggande tjänsteutlåtande som yttrande.

RESERVATION

SD-ledamoten reserverar sig mot beslutet att inte bifalla sitt förslag om återremiss.

DELTAR INTE

S-ledamöterna deltar inte i beslutet.

UTTALANDEN

S-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 9).
V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 10).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 57

Yttrande över motion 2021:58 om kollektivtrafikens betydelse för att klara klimatomställningen
(TN 2021-1000)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 1 mars 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- 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 3/2022
2022-03-15

§ 58

Yttrande över motion 2021:61 om att ge ordningsvakter i kollektivtrafiken möjligheten att vid behov genomföra en biljettkontroll
(TN 2021-0961)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- SD-ledamoten 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

SD-ledamoten reserverar sig mot beslutet att inte bifalla motionen.

EXPEDIERAS TILL

Regionstyrelsen

§ 59

Svar på skrivelse från (S) om allvarliga uppgifter om trafikförvaltningens rekrytering och personalhantering
(TN 2021-1271)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 60

Svar på skrivelse från (S) om rulltrappors funktion
(TN 2021-1272)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 11), som V-ledamöterna ansluter sig till.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 61

Svar på skrivelse från (V) angående bromssystem på Roslagsbanan
(TN 2021-1276)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 62

Svar på skrivelse från (V) angående att ersätta lastbilar med prålmar vid byggandet av nya tunnelbanan
(FUT 2021-1319)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2022 förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 63

Svar på skrivelse från (V) angående störningsberedskap i SL-trafiken
(TN 2021-1278)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 64

Svar på skrivelse från (V) angående tryggheten på Saltsjöbanan Igelboda-Solsidan
(TN 2021-1279)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 65

Energieffektivisering i SL-trafiken
(TN 2021-1129)

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

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

UTTALANDE

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 13).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 66

Information om framtagande av nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
(TN 2020-0554)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 7 februari 2022 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 67

Trafikförändringsremiss T23
(TN 2021-0988)

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

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

UTTALANDE

S-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 14).
V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 15).

EXPEDIERAS TILL

-

§ 68

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

I ärendet föreligger anmälan av delegationsbeslut daterad den 4 mars 2022 fattade av förvaltningschefen för trafikförvaltningen under perioden 2022-02-04 – 2022-02-04 samt anmälan av delegationsbeslut daterad den 5 mars 2022 fattade av förvaltningschefen för utbyggd tunnelbana under perioden 2022-02-04 – 2022-03-03.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

§ 69

Inkommande post till trafiknämnden
(TN 2022-0001)

I ärendet föreligger postlistan för perioden 2022-02-04 – 2022-03-04.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

§ 70

Övriga frågor

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

- Skrivelse från (S) om informationssäkerheten kopplat till kollektivtrafiken (bilaga 16).
- Skrivelse från (S) om beredskapen i kollektivtrafiken (bilaga 17).
- Skrivelse från (V) angående avgiftsfria resor för flyktingar (bilaga 18).
- Skrivelse från (V) angående busstrafiken i Rågsved (bilaga 19).
- Skrivelse från (V) angående nya tunnelbanan Fridhemsplan – Älvsjö (bilaga 20).
- Skrivelse från (V) angående tvärförbindelserna på Lidingö (bilaga 21).

Inga fler övriga frågor.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 3/2022
2022-03-15

§ 71

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestäms till tisdagen den 26 april 2022, kl. 14.30.

Ordförande

Justerare

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2022-03-15

SL 2014-0836

Trafiknämnden
Ärende 5

Vänsterpartiet

Beslut om förlängning av uppdragsavtal avseende Spårväg city och Lidingöbanan i Stockholm (E21)

Vi i Vänsterpartiet har inget att invända mot en förlängning av E21 under rådande omständigheter, men vi vill att Region Stockholm utnyttjar denna gyllene möjlighet att ta tillbaka driften av Spårväg city och Lidingöbanan i egen regi, som infinner sig när det förlängda avtalet går ut. 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 idag att varje upphandling leder till sämre arbetsvillkor och arbetsmiljö för de anställda. Erfarenheter från tidigare upphandlingar är att trafikutövarna finner kryphål i avtalen för att generera så stora vinster som möjligt. Personalens arbetsvillkor har för varje upphandling försämrats då tidigare lokala avtal upphör och under avtalsperioderna har villkoren ytterligare försämrats. Det har också skurits ner på personal och tillsammans med de försämrade arbetsvillkoren innebär det att bolagen tummar på säkerheten. Att täppa till dessa kryphål är viktigt men svårt för att inte säga omöjligt, och att sedan följa upp avtalen kräver ordentliga resurser. Om upphandlingarna fortsätter bör ett incitament föras in med rejäla bonusar/viten kopplade till hur nöjd personalen är. Idag har vi nöjd kund index, NKI, det är hög tid för nöjd personal index, NPI.

Många av de företag som lämnar in anbud och deltar i upphandlingar ägs av stater. Som exempel ägs MTR till 75 procent av staten Hong Kong, och kontrolleras därmed ytterst av den odemokratiska kinesiska staten. Gör förvaltningen riskbedömningar utifrån främmande staters inblandning i Stockholms lokaltrafik? Det är dessutom oerhört viktigt att om det nu, med stora summor pengar, ska lekas marknad att det säkerställs ett stort antal anbudsgivare i upphandlingen. Det får inte bli som i de senaste bussupphandlingarna där det bara var två anbudsgivare.

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. Den rådande Coronapandemin och den kris som den orsakat har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet

uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet.

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 på Spårväg City och Lidingöbanan i egen regi.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att avbryta upphandlingen av trafikaffär (E43) avseende trafikeringen av Nockebybanan, Tvärbanan, Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Spårväg City

att uppdra åt förvaltningschefen att förbereda organisationen för att ta över trafikeringen av lokalbanorna i egen regi när avtalet (E20 block 1) upphör och förlängningen av E21 går ut i augusti 2024

Om ovanstående förslag till tilläggsbeslut att avbryta upphandlingen skulle falla i nämnden föreslås trafiknämnden besluta

att förvaltningschefen säkerställer att krav på verksamhetsövergång med bibehållna kollektivavtal och lokala avtal för personalen ställs i upphandlingen av E43

att förvaltningschefen säkerställer att incitament kopplat till nöjd personal index, NPI, förs in i upphandlingen av E43

att förvaltningschefen säkerställer att krav på meddelarfrihet för personalen och efterforskningsförbud ställs i upphandlingen av E43

att förvaltningschefen säkerställer en god konkurrens i upphandlingen av E43

Bilaga 2

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-03-15

TN 2021-1149

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 6

Beslut om att inleda upphandling av produktionsinriktade kommunikationstjänster

Vi har sedan tidigare kritiserat upphandlingsprocessen inom trafiknämnden, och då särskilt det faktum att upphandlingsunderlag inte tas upp för politiskt beslut i nämnden. Vi anser att det är ett demokratiskt problem och att det behövs ett omtag kring processen, vilka beslut som tas på delegation och vilka beslut som inte gör det.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta på punkt tre:

3. uppdra åt förvaltningschefen att ta fram förslag på slutgiltig upphandlingsdokumentation samt återkomma till trafiknämnden för fastställande.

Bilaga 3

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2022-03-15

FUT 2022-0146

Trafiknämnden
Ärende 7

Vänsterpartiet

Tunnelbana till Arenastaden; upphandling av entreprenader som avser bygg- och installationsarbeten i station Södra Hagalund och station Arenastaden samt installation av genomgående tele/styr och BEST-arbeten för hela sträckan

Vi i Vänsterpartiet finner den långtgående delegationen problematisk och anser att mandaten är för vidsträckta och rör för stora ekonomiska summor. Därför anser vi att förvaltningschefen bör återkomma till nämnden inför beslut om tilldelning av de huvudentreprenader samt byggledningsorganisation som ingår i ärendet.

För att säkerställa att det inte förekommer missförhållanden i arbetsmiljö och arbetsvillkor anser vi att krav på villkor avseende kollektivavtal, mänskliga rättigheter och meddelarfrihet måste ställas. Dessa krav måste, för att få effekt, ställas redan i upphandlingsdokumentationen, så att samtliga anbudsgivare vet vad som förväntas av dem och kan räkna på sina anbud utifrån det. För att få effekt måste kraven även gälla underentreprenörer. Generellt sett ökar risken för missförhållanden med antalet underentreprenörsled. Antalet underentreprenörsled bör därför begränsas.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att förvaltningschefen säkerställer att det i upphandlingen ställs krav på kollektivavtal i alla entreprenörsled, samt krav på mänskliga rättigheter och meddelarfrihet för anställda

att uppdra åt förvaltningschefen att återkomma till trafiknämnden för beslut om tilldelning.

Bilaga 4

Region Stockholm

FÖRSLAG TILLÄGGSBESLUT
2022-03-15

FUT 2022-0146

Sverigedemokraterna Region Stockholm

Trafiknämnden
7

Tunnelbana till Arenastaden; upphandling av entreprenader som avser bygg- och installationsarbeten i station Södra Hagalund och station Arenastaden samt installation av genomgående tele/ styr och BEST-arbeten för hela sträckan

Sverigedemokraterna Region Stockholm ser positivt på att tunnelbanan expanderar och att mer infrastruktur byggs för kollektivtrafiken i Region Stockholm. I och med denna upphandling ingår också nya valideringsstationer och spärrar för den nya sträckan och de tre stationerna. Sverigedemokraterna har i sitt arbete velat på prov införa en sträcka där resenärer behöver validera sin biljett vid in och ut passage genom spärrarna för att se effekten av detta och förhoppningsvis en positiv effekt på plankning och fuskåkare. För att göra det möjligt behövs det spärrar och valideringsstationer där detta är möjligt.

Sverigedemokraterna föreslår därför Trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att besluta och uppdra åt förvaltningschefen att upphandla spärrar där det är möjligt att införa validering av biljett både för in och ut passage för hela sträckan.

Bilaga 5

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-03-15

TN 2019-0440

Trafiknämnden
23

Sjötrafikutredningen del 1

Sverigedemokraterna i Region Stockholm delar inte trafikförvaltningens slutsatser om vilken väg sjötrafikutredningen ska ta framöver. Underlaget är bristfälligt och bör kompletteras innan beslut tas i frågan. Vi anser att det krävs en gedigen resvaneundersökning som inkluderar både de som är fast bosatta och de som tillfälligt besöker skärgården. På grund av pandemin har det skett en förskjutning i resmönster, således bör även resvanundersökningen ta detta i beaktan och utföras när trafiken har återvänt till ett normalläge.

Sverigedemokraterna håller heller inte med om att det är önskvärt att ha en hybridlösning mellan alternativ 1 och 2 för båttrafik mellan Stockholm och buss till replipunkter. Vi anser att Stockholm bättre bör utnyttja sina vattenvägar. För många är det effektivare och mer önskvärt att resa direkt till och från Stockholm än att byta till och från buss vid särskilda replipunkter. Att bussa ut och in resenärer från replipunkter sätter mer press på redan trafiktunga leder och vägar i Stockholm stad. Det är något som bör undvikas när vattenvägarna oftast är lediga och omtyckta. Här är det även viktig att nämna besöksnäringen som bör ha direkt anslutning till Stockholms skärgård från Stockholms stadskärna.

Utredning föreslår även en viss kapacitetsminskning på framtidens flotta. Vi anser att den framtidens vattenförbindelser i Region Stockholms regi bör utökas men främst vara baserad på mindre enheter som utgår från replipunkterna till mindre öar och ökat antal förbindelser på Saltsjön och Mälaren. Stockholm har trots allt en fortsatt outnyttjad vatteninfrastruktur som framtidens flotta kan göra anspråk på.

Sverigedemokraterna föreslår Trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att återremittera Sjötrafikutredningen del 1 TN 2019-0440 och komplettera och justera enligt ovanstående förslag.

Bilaga 6

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-03-15

TN 2019-0440

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 23

Sjötrafikutredning

Vi i Vänsterpartiet tackar för Sjötrafikutredningen del 1 som vi finner rimlig om än i vissa avseende vag. Vi hade gärna sett en tydligare genomlysning av miljö- och klimatkonsekvenserna, även om vi förstår att det i viss mån är svårt när tonnaget har lagts i en separat utredning. Samtidigt får utredningens förslag konsekvenser för vilket tonnage som behövs. Vidare finner vi det svårt att bedöma hur olika resenärskategoriers resvanor och –behov har kartlagts. Den enkät som redovisas har bara genomförts med (fast-?)boende på kärnöarna där de fick ta ställning till de två alternativ som fanns tidigt i utredningen.

Det är viktigt att hela resan perspektivet beaktas och att en god samordning mellan buss- och sjötrafik säkerställs. Vi vill också passa på att betona vikten av att all kollektiv sjötrafik harmoniseras och ingår i ett med landtrafiken gemensamt kollektivtrafiksystem, med samma taxesystem, tidtabeller och gränssnitt gentemot resenärerna. Det skulle underlätta för resenärerna och tillgängliggöra skärgården för fler som idag inte har råd eller kunskapen om hur resande i skärgårdstrafiken fungerar. Det måste göras enkelt för resenärerna att resa med linjen och den regionala kollektiva sjötrafiken.

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. 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. För resenärernas och personalens skull förespråkar vi i Vänsterpartiet att kollektivtrafiken ska drivas i offentlig regi, utan upphandlingar, så att skattepengarna oavkortat går till kollektivtrafiken istället för att en inte oansenlig del försvinner till företagsvinster.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-03-15

Vänsterpartiet

att godkänna Sjötrafikutredningen

att fortsatt arbete med Åtgärdsval tonnage ska ske med Sjötrafikutredningen som en utgångspunkt

att arbete med att återta kollektiv sjötrafik i egen regi när nuvarande avtal går ut ska ske med Sjötrafikutredningen som en utgångspunkt

Bilaga 7

Region Stockholm

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-03-15

TN 2021-0988

Trafiknämnden
Ärende 23

Sjötrafiksutredning del 1

En livskraftig och hållbar skärgård kräver en långsiktigt hållbar sjötrafik. Det förslag som ligger på bordet nu är väsentligt bättre än tidigare och vi vill framföra att vi socialdemokrater är glada över att denna process varit inlyssnande. Efter kritik i första remissomgången har man nu gjort förändringar till det bättre. I den nya remissen är de långa direktlinjerna från strömkajen kvar sommartid vilket vi socialdemokrater och många andra påpekade var absolut centralt för den för skärgården viktiga turismnäringen.

I och med att denna utredning och det trafikeringssätt man slår fast här kommer ligga till grund för framtida tonnageutredningen i nästa steg har detta väldigt stor betydelse. Om planeringen legat kvar att inga större fartyg skulle köra från strömkajen hade det tagits med inför tonnageutredningen och framtida inköp av tonnage. Fartyg har lång livslängd och vi riskerade på detta sätt att bli fast i ett trafikeringssätt för överskådlig framtid.

Fungerande sjötrafik hela vägen in till Stockholm city är viktigt för hela kollektivtrafiksystemet. Det är viktigt att ha ett helhetsperspektiv och se till hela resan. Belastningen på vägarna, replipunkterna och busstrafiken om hela sjötrafiken skulle flyttats ut skulle ha varit betydande.

Med den kompromiss som man nu landat i kommer det finnas en större flexibilitet i tonnagefrågan och därmed också en större flexibilitet att förändra och förbättra om trafikupplägget på sikt visar sig fungera suboptimalt. Den flexibiliteten värnar vi socialdemokrater då vi alltid kommer att stå upp för en livskraftig skärgård och de bofastas tillgång till en bra bastrafik. Att tonnageutredningen i nästa steg lever upp till denna inriktning är av yttersta vikt och något vi socialdemokrater kommer att vara beredda på att följa upp och ha synpunkter ifall det behövs. Vi har tidigare i processen kritiserat det faktum att deltidsboendes behov inte utretts ordentligt under processen, detsamma gäller trafikeringen under mellansäsong. För bägge dessa frågor kommer tonnageutredningen vara av största vikt i och med de eventuella behov av justeringar i trafikutbudet som kommer finnas och där flexibiliteten i ett blandat tonnage kan vara av yttersta vikt för sjötrafikens framtid.

Bilaga 8

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-03-15

TN 2021-0130

Trafiknämnden
24

Yttrande över remiss om ny länsplan för Stockholms län

En stor del av den länsplanen för regional transportinfrastruktur är låsta till beslutade förhandlingar och överenskommelser. Sverigedemokraterna Region Stockholm har tidigare varit kritiska till delar av de förhandlingar och överenskommelserna. Det som ligger som förslag till nya projekt och satsningar har däremot en alldeles för stor övervikt mot ett trafikslag som få resenärer väljer att använda, nämligen cykeln.

Region Stockholm är den mest trafiktäta regionen i Sverige och har samtidigt ett ökande problem med dålig framkomlighet. Ändå speglas inte detta i de satsningar och prioriteringar som framförs i länsplanen. Prioritering ligger på små projekt som involverar cykelvägar utan någon särskild effekt för framkomligheten. De större cykelprojekten som skulle kunna göra större skillnad, och således vara en effektivare investering, är inte mogna än.

Att arbeta mot målet om att 20 procent av befolkningen i regionen ska använda cykeln i sin dagliga pendling till jobbet är ineffektivt. Särskilt när stora delar av cykelvägnätet idag har en överkapacitet och det samtidigt trängs bilar och kollektivtrafik på vägarna.

Region Stockholm bör vara drivande i utvecklandet av infrastrukturen och kräva av Trafikverket att arbeta fram ÅVS-er och fler projekt samt satsningar som gynnar en majoritet av befolkningen i regionen, samt åtgärdar de framkomlighetsutmaningar som regionen står inför.

Sverigedemokraterna föreslår Trafiknämnden besluta:

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att återremittera förslag till yttrande över remiss om ny länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholm län med anledning av att lägga till ovan synpunkter till yttrandet.

Bilaga 9

Region Stockholm

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-03-15

Trafiknämnden
Ärende 24

TN 2021-0130

Yttrande över remiss om ny länsplan för Stockholms län

Socialdemokraterna i Region Stockholm deltar inte i beslutet i det här läget utan kommer återkomma senare i processen.

Bilaga 10

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-03-15

TN 2021-0130

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 24

Yttrande över remiss om ny länsplan för Stockholms län

Vi i Vänsterpartiet finner förvaltningens förslag till remissvar i stort rimligt. Svaret visar på problematiken att stora pengar ligger låsta i föråldrade väginfrastrukturobjekt som inte skulle varit aktuella utifrån de principer som fastställts i denna plan. Vidare betonas det att planens satsningar ska riktas mot mindre och kostnadseffektiva åtgärder med fokus på kollektivtrafik och cykel snarare än mot åtgärder för i huvudsak privatbilism.

Trafikverkets transportinfrastrukturplanering, som länsplanen är en del av, är central för transportsektorns klimatomställning och för att Sverige ska nå målen i Parisavtalet. Planeringen sträcker sig även långt in i framtiden. Därför är det viktigt att i planeringen utgå från målen och inte prognoser. Vi måste styra utvecklingen av transportinfrastrukturen i en miljö- och klimatmässigt hållbar riktning.

Den målstyrda planeringen måste utgå från ett transportsnålt förhållningssätt och att fyrstegsprincipen gäller så att det inte byggs i onödan. Det är bättre att förändra beteende och trimma det som redan finns istället för att bygga nytt. Det är problematiskt att mycket av pengarna i länsplanen är knutna till stora och dyra projekt som därmed på ett olyckligt sätt tränger undan mindre och billigare steg 1- och 2-åtgärder. Det finns under pandemin många internationella exempel på hur relativt enkelt och billigt det är att omdisponera redan asfalterade ytor för att öka framkomligheten för den klimatsmarta kollektivtrafiken, cykel- och gångtrafiken. Kostnadseffektiva framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken måste få större del av anslagen.

För att kan kunna ta hänsyn till omvärldsförändringar måste processen för transportinfrastrukturplaneringen modifieras för att möjliggöra omvärdering av tidigare planerade och beslutade projekt. Om ett projekt vid revidering av länsplanen visar sig styra bort från ett transporteffektivt samhälle och inte vara förenligt med klimatmålen måste ett sådant kunna stoppas, och resurserna istället tas i bruk för att skapa ett rättvist och miljö- och klimatsmart samhälle. Det kan också handla om en pandemi som påverkar beteenden och resmönster och därmed bör få konsekvenser för pågående planering och tidigare planerade objekt.

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-03-15

Vänsterpartiet

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

Bilaga 11

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-03-15

TN 2021-1272

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 11

Angående svar på skrivelse från (S) om rulltrappors funktion

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

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

Trasiga rulltrappor och hissar samt bristande realtidsinformation om var de fungerar och inte hindrar människor från att göra sina resor på ett tryggt och pålitligt sätt, och i värsta fall kan det göra att resenärer väljer bort kollektivtrafiken.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden uppdra åt förvaltningschefen:

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

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

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

Bilaga 12

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-03-15

TN 2021-1278

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 14

Svar på skrivelse från (V) angående störningsberedskap i SL-trafiken

Vi i Vänsterpartiet tackar för förvaltningens svar som tydliggör hur problematiskt det är att driva kollektivtrafiken med hjälp av olika operatörer. Att lägga över allt ansvar på operatörerna blir skört. Med trafiken i egen regi skulle det vara lättare att göra omprioriteringar och få fram ersättningsbussar som är tillgängliga för alla resenärer och anpassade för stadstrafik, samt att få ut relevant trafikinformation till resenärerna Vidare skulle ansvarsutkrävande och implementering av åtgärder utifrån gjorda erfarenheter underlättas.

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. Coronapandemin och den kris som den orsakade har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. Det omfattande trafikstoppet stärker den bilden. 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 13

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-03-15

TN 2021-1129

Trafiknämnden
Ärende 16

Vänsterpartiet

Energieffektivisering i SL-trafiken

Vi i Vänsterpartiet tackar för informationen om Energieffektiviseringen i SL-trafiken, samtidigt beklagar vi att planeringsstudien uteblev och att det bara presenteras ”viktiga framgångsfaktorer, det vill säga åtgärds*förslag* som har identifierats”. Dessa förslag är i många fall inte så preciserade och fortfarande bara förslag. Energieffektiviseringsarbetet under 2022 ska bedrivas i ”projekt*liknande* form” där vare sig uppdraget, tidplan eller organisation finns på plats. Vi är djupt oroade för att arbetet inte har prioriterats högre och att det kommit längre. För snart två och ett halvt år sedan beslöt nämnden att det skulle en upphandling av solel som tjänst skulle genomföras, vilket ännu inte har skett. Arbetet med energieffektiviseringen i SL-trafiken måste skyndas på.

Det blir tydligt hur svårt det är att styra verksamheten när den är uppsplittrad på olika operatörer. När nu verksamheten är upphandlad måste energieffektiviseringen vara med i alla upphandlingar, vilket inte är minst viktigt när det handlar om anskaffning av nya fordon och fartyg. I informationen får vi veta att drygt 300 nya elbussar kommer ersätta nuvarande bränsledrivna i de nya trafikaffärer som handlats upp under året. Bortsett från att det är något oklart vilka trafikaffärer som det syftas på så går det för långsamt i relation till de cirka 2200 bussar som går i SL-trafiken. Det finns trafikoperatörer som själva framhåller att de vill gå fortare fram men att de hålls tillbaka av avtalen och oviljan från motparten att omförhandla för att få fler elbussar i trafik.

Bilaga 19

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-03-15

TN 2021-0988

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 18

Trafikförändringsremiss T23

Vi socialdemokrater vill redan nu återigen markera vår syn på processen för trafikförändringar generellt. Idag är processen för att ändra tidtabellen dåligt förankrad och präglas av dålig insyn och dålig kommunikation. Vi socialdemokrater vill istället att förändringar kommuniceras i god tid och att politiken faktiskt fattar beslut. Idag sker inte detta utan besluten är delegerade till tjänstemän och efter att beslut är fattade informeras trafiknämnden om vilket beslut som fattats. Det innebär att nämnden blir lika överraskad som alla andra i Stockholmsregionen när förändringarna blir kända. Det är inte okej. Politiken är oavsett delegationsordning alltid ansvarig och bör även fatta beslut i det här fallet då det påverkar invånarna markant.

Det är självklart en omöjlighet för oss som nämnd att på detaljnivå sätta oss in i alla hundratals busslinjer och tusentals hållplatser. Men ett förändrat arbetssätt där beslut fattas i nämnden skulle möjliggöra för oss att åtminstone reagera när vi exempelvis får många mejl om samma busslinjer. Då kan vi ställa frågor, säkerställa att konsekvenserna är utredda, föreslå kompletteringar och ifall vi inte blir nöjda med svaren faktiskt rösta emot förslaget. Idag har vi inte ens möjligheten att i efterhand yrka på att ändra eventuella dåliga beslut vilket vi tycker är ett demokratiskt problem.

Bilaga 15

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-03-15

TN 2021-0988

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 18

Trafikförändringsremiss T23

Vi i Vänsterpartiet tackar för informationen om trafikförändringsremissen, och ser fram emot att ta del av remissvaren och hur de beaktas. Eftersom vi oppositionspolitiker i nämnden inte har något inflytande över trafikförändringsprocesserna vill vi i detta sammanhang framföra några synpunkter.

Det är positivt att trafikförändringsremissen nu grundar sig på ”normala förutsättningar” och inte de lägre resenärsnivåerna som rått under pandemin. Vi anser att fokus måste ligga på att locka tillbaka resenärerna för att andelen kollektivtrafikresor ska öka, inte fortsätta minska. Neddragning av turer kvällar, nätter och tidiga morgnar drabbar de med obekväma arbetstider, ofta samhällsnyttiga arbeten, hårt. Det är viktigt att kollektivtrafiken förblir ett reellt alternativ för alla.

Vi är nyfikna på hur folkliga synpunkter på förändringarna tas om hand. I samband med införandet av T21 förekom det t.ex. massiva protester mot förändringarna av linje 53 och linje 55, men även mot förkortningen av linje 50 och indragningen av linjen till Huvudskär. Och från östbergabor har det länge kommit önskemål om en utökad trafikförsörjning, tätare och senare turer samt nya linjer. Till Ursvik och Brotorp önskas mer kollektivtrafik för att stävja bilberoende. Hur beaktas dessa typer av synpunkter i processen inför kommande trafikförändring?

Processen med trafikförändringarna måste återdemokratiseras. I de politiska samråden bör representanter från trafiknämndens samtliga partier få delta, vilket tidigare var ordningen. Det är viktigt för den demokratiska möjligheten till insyn och påverkan, samt viktigt för att kunna förklara för undrande väljare varför förändringar sker. Det står i ärendet att målsättningen är att politiska samråd ska ske en gång om året med länets kommuner för diskussion och att vid dessa möten deltar politiker både från majoriteten och från oppositionen i kommunerna respektive trafiknämnden. Vi tycker det är en bra ambition men ställer oss frågande till när ett sådant senast ägde rum där representanter från oppositionen i nämnden var inbjudna. Vi i Vänsterpartiet ser fram emot en inbjudan till nästa samråd.

Vänsterpartiet

För att kunna fatta kloka beslut om framtida budget skulle det behövas resonemang kring behoven och ekonomin i de olika förändringsförslagen. Och senare en analys utifrån remissinstansernas yttranden och förvaltningens svar på dem. Finns behoven av föreslagna förändringar eller inte? Är det kostnaden som gör att man inte tillgodoser förändringarna, och i så fall, hur mycket pengar rör det sig om? I slutändan är det ytterst politikerna som måste prioritera vid tilldelning av medel och det är därför viktigt att vi har ett så tydligt beslutsunderlag som möjligt.

Bilaga 16

Region Stockholm
Trafiknämnden

SKRIVELSE
2022-03-15

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om informationssäkerheten kopplat till kollektivtrafiken

I det snabbt förändrade omvärldsläge som råder nu ser vi socialdemokrater det som ytterst viktigt att hela nämnden har en samlad övergripande bild av hur arbetet med informationssäkerhet går till inom Region Stockholms kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken är en samhällsviktig verksamhet. Det såg vi inte minst under pandemin. Det innebär tyvärr också att den kan vara intressant för yttre aktörer i en säkerhetspolitisk kontext.

Hur vi arbetar med upphandlingar, utländska aktörers involvering i vår trafik och relaterade frågor ur en säkerhetspolitisk kontext är något vi socialdemokrater bedömer att alla politiska partier har ett intresse av att vara enade och arbeta konstruktivt kring för Stockholmsregionens och Sveriges bästa.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

1. Hur ser förvaltningen på SL-trafikens beredskap ur ett informationssäkerhetsperspektiv?
2. Vilka är de största identifierade riskerna ur ett informationssäkerhetshänseende i SL-trafiken?
3. Hur ofta genomför SL omvärldsanalyser kopplade till detta?

Bilaga 17

Region Stockholm
Trafiknämnden

SKRIVELSE
2022-03-15

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om beredskapen i kollektivtrafiken

Rysslands angreppskrig på Ukraina är oacceptabelt, olagligt och oförsvarligt. Det ska och har fördömts. I kristider har vi som politisk organisation ett stort ansvar att ta. Och det ska vi göra även denna gång.

Under pandemin såg vi hur lätt störningar i leveranskedjor kan få konsekvenser för vår verksamhet i Region Stockholms kollektivtrafik. Den gången kom leveranserna igång igen innan det fick allvarliga konsekvenser på reservdelstillgången inom vår trafik och därmed på trafikdrift.

Vi socialdemokrater är medvetna om att det har genomförts arbete med att bygga upp beredskapslager för att klara att möta upp kollektivtrafikens behov. SL-trafiken har en tydlig målbild för hur den beredskapen ska se ut som en del av civilförsvaret och målet är att på sikt ha lager som räcker i tre månader.

Det är Socialdemokraternas uppfattning att hela den politiska organisationen i Region Stockholm, både majoritet och opposition är enade i uppfattningen om att beredskapsfrågan och säkerheten är en oerhört viktig fråga. Vi socialdemokrater vill därför lyfta frågan om SL:s beredskap i nämnden så att hela nämnden har samma information och har tagit del av samma lägesbild. Vi tror att det ger en bra grund för fortsatt konstruktivt arbete på politisk nivå.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

1. Hur ser nuläget ut för reservdelslagren inom SL-trafiken?
2. När bedöms tremånadersmålet kunna uppnås?
3. Behövs det tillkommande resurser för att beredskapsmålet ska kunna uppnås?

Bilaga 18

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-03-15

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående avgiftsfria resor för flyktningar

Den 3 mars meddelade Region Stockholm att ukrainska pass med omedelbar verkan ska gälla som biljett i kollektivtrafiken. Det är en solidaritetshandling vars syfte är att stödja de människor som nu flyr Ukraina. Vi i Vänsterpartiet är mycket glada för beslutet och stöder det fullt ut, men det borde gälla alla flyktingar och asylsökande. Det skulle innebära att människor av andra nationaliteter som tvingas fly på grund av det pågående kriget i Ukraina skulle omfattas, likaväl människor som flyr eller har flytt undan förföljelse och från andra krig och kriser runt om i världen.

När ett stort antal människor sökte skydd från krigets Syrien föreslog vi att asylsökandes så kallade LMA-kort (Lagen om Mottagande av Asylsökande) skulle fungera som färdbevis för att de skulle kunna få åka avgiftsfritt i kollektivtrafiken. Vi ser att ett liknande förslag är aktuellt idag för att visa solidaritet med alla flyktingar och asylsökanden, och behandla dem lika.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att alla flyktingar och asylsökande i en solidaritetshandling skyndsamt ges möjlighet att resa avgiftsfritt i kollektivtrafiken

Bilaga 11

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-03-15

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående busstrafiken i Rågsved

Boende i Rågsved och den lokala Hyresgästföreningen har länge kämpat för att ha en bussförbindelse på Bjursätragatan. Nu är gatan delvis avstängd på grund av pågående byggarbeten, och linje 744 trafikerar inte gatan. De boende har föreslagit att bussen ändå skulle gå på det körfält som inte är avstängt, vilket även Stockholms stad har framfört till trafikförvaltningen. De boende har även föreslagit en minibuss på sträckan som en alternativ lösning, men inte heller den har blivit verklighet.

Bussförbindelsen är viktig för de boende som vill komma hem med tunga matkassar och känna sig trygga på kvällarna. De boende har försökt att föra en dialog med trafikförvaltningen om frågan, men upplever kommunikationen som bristfällig. De är också missnöjda med informationsinsatser i samband med att linje 744 på Bjursätragatan drogs in.

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

1. Varför har ingen lösning för busstrafiken på Bjursätragatan införts?
2. Planeras det någon lösning för den resterande byggtiden?
3. Hur informerades de boende om trafikförändringen när linje 744 på Bjursätragatan drogs in?
4. Hur planerar förvaltningen förbättra informationsinsatser vid liknande tillfälliga trafikförändringar?
5. Hur ser ansvarsfördelningen mellan trafikförvaltningen och operatören ut vid tillfälliga trafikförändringar, gällande både alternativa trafiklösningar och informationsinsatser?

Bilaga 26

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-03-15

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående beslut nya tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö

På Trafiknämndens sammanträde den 15 februari 2022 lyfte Vänsterpartiet frågan om när beslut tagits om att den nya tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö ska köras med korta tåg, ha korta plattformar och inte vara kopplad till övriga befintliga tunnelbanelinjer utan vara ett "eget" system. Dessa tre beslut, korta tåg, korta plattform och eget system var något som kommunicerades flitigt i media och via nyhetsbrev dagarna innan den 15 februari, men var inget som lyftes på trafikförvaltningsinformation från Förvaltning för utbyggd tunnelbana. På Vänsterpartiets fråga svarade ordförande för nämnden att detta beslut tagits i Sverigeförhandlingen och i det fullmäktigebeslut som hänfördes till Sverigeförhandlingen storstadspaket 6. Förvaltningschefen för FUT sa att beslutet återfinnes i en bilaga som handlar om kostnadsbesparingar och kontrollstationer för nya tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö.

När vi i Vänsterpartiet kontaktat Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har vi fått svaret att beslut togs i styrgruppen för Sverigeförhandlingen i december 2021. Vi har dock fortfarande inte, trots påstötningar, fått ta del av beslutet och besalutsunderlaget.

Med anledning av ovan vill vi ställa dessa frågor

1. När och av vilken instans togs beslut om att tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö ska köras med korta tåg?
2. När och av vilken instans togs beslut om att tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö ska ha korta plattformar?
3. När och av vilken instans togs beslut om att tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö ska vara ett slutet system utan koppling till befintliga tunnelbanelinjer?
4. Kan vi få ta del av beslutet och beslutsunderlaget?

Bilaga 21

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-03-15

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående tvärförbindelserna på Lidingö

På Lidingö finns ett missnöje med tvärförbindelserna på ön, något samtliga lokala partier är överens om. En önskan är att få tillbaka linje 233, som gick runt öns bebyggda delar, med Näset som en ny ändhållplats istället för Rudboda. En annan önskan är att säkerställa att byten mellan buss och spårvagn fungerar i Kottla och Baggeby. Som det är nu ligger tidtabellerna ofta så att bussen hinner avgå precis innan tåget kommer in, eller tvärtom. För oss i Vänsterpartiet tycks det märkligt att samordningen av tidtabellerna mellan spårvägs- och busstrafiken inte är bättre. Vi misstänker att en del av förklaringen ligger i att det är olika operatörer för de olika trafikslagen, något som enkelt skulle kunna undvikas om kollektivtrafiken i sin helhet togs tillbaka i egen regi. När det gäller linje 233 undrar vi varför linje 233 inte kan återinföras om samstämmighet råder på ön för det. Eftersom trafikförändringsprocessen inte är transparant och vi i opposition inte har vare sig inblick eller inflytande över den är vi nyfikna på hur lidingöbornas synpunkter tas om hand, och motivet till att den inte finns med i Trafikförändringsremissen T23.

Processen med trafikförändringarna måste återdemokratiseras. I de politiska samråden bör representanter från trafiknämndens samtliga partier få delta, vilket tidigare var ordningen. Det är viktigt för den demokratiska möjligheten till insyn och påverkan, samt viktigt för att kunna förklara för undrande väljare varför förändringar sker, respektive inte sker.

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

1. Varför kan inte linje 233 återinföras?

2. Varför är spårvagns- och busstrafikens tidtabeller inte bättre anpassad för att möjliggöra smidiga byten?

3. Bedömer förvaltningen att det finns behov av förbättrade tvärförbindelser på Lidingö, och i så fall vilka åtgärder ser förvaltningen som önskvärda?