Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 1/2022
2022-01-25

§§ 1 - 19

Kl. 14:30-15:22

Trafiknämndens sammanträde den 25 januari 2022

Datum för justering: den 25 januari 2022 vad gäller paragraf 5, 7, 8, 10 och 11.

Den 8/2-2022 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 26 januari 2022 vad gäller paragraf 5, 7, 8, 10 och 11.

Den 8/2-2022 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

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

Närvarande ledamöter

Kristoffer Tamsons (M)	Ordförande
Tomas Eriksson (MP)	1:e vice ordförande
Jens Sjöström (S)	2:e vice ordförande
Nikolina Knutsson (M)	
Harry Bouveng (M)	
Bino Drummond (M)	
Susanne Sjöblom (M)	
Michaela Haga (C)	
Stefan Bergström (C)	
Sara Svanström (L)	
Karl Henriksson (KD)	
Ahmed Ali Salad (S)	
Ayla Eftekhari (S)	
Elof Hansjons (S)	
Anna Sehlin (V)	
Maria Mustonen (V)	
Mschiwoj Swigon (SD)	

Närvarande ersättare

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

Ej närvarande ledamöter

Bawer Kevir (S)

Ej närvarande ersättare

Lennart Kalderén (M)
Lena Hallerby (L)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

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

Sekreterare

Viktoria Lundström

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

Innehållsförteckning

§ 1 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 2 Val av justerare av protokoll

§ 3 Fastställande av datum för justering av protokoll

§ 4 Förvaltningschefsinformation
(TN 2022-0001)

§ 5 Yttrande över Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035
(TN 2021-1093)

§ 6 Beslut om Dataskyddsombudets rapport avseende verksamhetsåret 2021
(TN 2021-0010)

§ 7 Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2021-1086)

§ 8 Yttrande över remiss avseende Stockholms stads program för City
(TN 2017-0901)

§ 9 Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende objekten fordon och depå för tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö
(FUT 2021-1214)

§ 10 Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal avseende busstrafik Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna (E42)
(TN 2021-0141)

§ 11 Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende ersättningsinvestering av två draglok
(TN 2021-0771)

§ 12 Svar på skrivelse från (S) om underhåll av pendeltågen
(TN 2021-1045)

§ 13 Svar på skrivelse från (S) om Ekerö och buss 350
(TN 2021-0301)

§ 14 Information om den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken i Stockholms län 2020
(TN 2021-0956)

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 15	Information om trafikeringsstudie färdtjänsten (TN 2021-1051)
§ 16	Anmälan av delegationsbeslut (TN 2022-0001, FUT 2021-0288)
§ 17	Inkommande post till trafiknämnden (TN 2022-0001)
§ 18	Övriga frågor
§ 19	Nästa sammanträde

Ordförande _____

Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 1

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Inkomna skrivelser behandlas under rubriken ”Övrigt”.

2. Tilläggsärendena 18 och 19 behandlas under rubriken ”Beslutsärenden”:

- 18. Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal avseende busstrafik Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna (E42)
(TN 2021-0141)

- 19. Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende ersättningsinvestering av två draglok
(TN 2021-0771)

3. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

§ 2

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.

§ 3

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 8 februari 2022.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 4

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 2, budget och prognos
- Upplevd kvalitet – nöjdhet med resan december 2021

Information från FUT

- Status byggnationer och upphandlingar:
  - Barkarby, Arenastaden, Hagalund, Nacka – Söderort, Sickla.
- Planeringsfasen och fortsatt arbete avseende tunnelbana till Älvsjö.

Trafiknämnden noterar informationen och lägger den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 5

Yttrande över remiss avseende Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035
(TN 2021-1093)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 20 december 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Nämnden avger remissyttrande i enlighet med förvaltningschefens förslag.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 1).

EXPEDIERAS TILL

Region Sörmland, hallbarregionalutveckling@regionsormland.se senast den 31 januari 2022, ange ”Remiss Trafikförsörjningsprogram Sörmland, dnr RUN-HRU21-0215” i ämnesraden.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 6

Beslut om Dataskyddsombudets rapport avseende verksamhetsåret 2021
(TN 2021-0010)

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Nämnden godkänner Dataskyddsombudets rapportering avseende verksamhetsåret 2021.

UTTALANDE

S-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 2).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 7

Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik
(TN 2021-1086, FUT 2021-1278)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 3 januari 2022 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 3), som V-ledamöterna ansluter sig till.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutar för egen del samt inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag avseende AB Storstockholms Lokaltrafik följande.

1. Nämnden avger yttrande i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande, bilaga 1

2. Paragrafen justeras omedelbart.

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltar inte i beslutet.

RESERVATION

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

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

EXPEDIERAS TILL

Regionrevisorerna

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 8

Yttrande över remiss avseende Stockholms stads program för City
(TN 2017-0901)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 22 december 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen, regiondirektören och utvecklingsdirektören.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regiondirektörens, utvecklingsdirektören, och förvaltningschefen för trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör trafiknämndens yttrande till regionstyrelsen över samrådsversion till Program för City.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDEN

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 9

Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende objekten fordon och depå för tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö
(FUT 2021-1214)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 3 januari 2022 från förvaltningschefen för förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

1. Inriktningsfasen gällande fordon och depå för tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö inleds.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionstyrelsen

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 10

Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal avseende busstrafik Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna (E42)
(TN 2021-0141)

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

YRKANDE

- Ordföranden och SD-ledamoten yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 7).
- V-ledamöterna yrkar i första hand bifall till sitt förslag till beslut och i andra hand bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 8).

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Affärsinriktningen för upphandlingen av busstrafik i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna (E42) godkänns i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande samt bilaga 1.

2. Förvaltningschefen uppdras att i enlighet med de angivna förutsättningarna i föreliggande tjänsteutlåtande inleda och genomföra upphandlingen av E42, inklusive att fastställa slutgiltig upphandlingsdokumentation.

3. Trafiknämnden ska löpande hållas informerad om upphandlingen.

4. Förvaltningschefen uppdras att återkomma till trafiknämnden med förslag till tilldelningsbeslut.

5. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverar sig mot besluten att inte bifalla deras respektive förslag till beslut samt tilläggsbeslut.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 11

Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende ersättningsinvestering av två draglok
(TN 2021-0771)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 18 januari 2022 från förvaltningschefen för förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Inom ramen för 2022 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2023-2031 beslutas att inleda inriktningsfasen avseende objekt ersättningsinvestering av två draglok. Detta beslut gäller 2 miljoner kronor för inriktningsfasen.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 12

Svar på skrivelse från Socialdemokraterna om underhåll av pendeltågen
(TN 2021-1045)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 13

Svar på skrivelse från Socialdemokraterna om Ekerö och buss 350
(TN 2021-0301)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 9), 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 1/2022
2022-01-25

§ 14

Information om den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken i Stockholms län 2020
(TN 2021-0956)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 17 december 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 15

Information om trafikeringsstudie färdtjänsten
(TN 2021-1051)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 18 december 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 16

Anmälan av delegationsbeslut
(TN 2022-0001, FUT 2021-0288)

I ärendet föreligger anmälan av delegationsbeslut daterad den 14 januari 2022 fattade av förvaltningschefen för trafikförvaltningen under perioden 2021-11-30 – 2022-01-06 samt anmälan av delegationsbeslut daterad den 13 januari 2022 fattade av förvaltningschefen för utbyggd tunnelbana under perioden 2021-12-03 – 2022-01-13.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

§ 17

Inkommande post till trafiknämnden
(TN 2021-0001)

I ärendet föreligger postlista för perioden 2021-12-03 – 2022-01-14.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 18

Övriga frågor

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

- Skrivelse från (S) om uppföljning av bidrag till MTR-pendeltåg (bilaga 10).
- Skrivelse från (V) angående stängda framdörrar (bilaga 11).
- Skrivelse från (V) angående dubbeldebitering av resenärer (bilaga 12).
- Skrivelse från (V) angående sammankopplingen av Spårväg City och Lidingöbanan (bilaga 13).
- Skrivelse från (SD) om elförsörjningen av tunnelbanan vintern 2021-2022 och de stigande elpriserna (bilaga 14).

Inga fler övriga frågor.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 1/2022
2022-01-25

§ 19

Nästa sammanträde

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

Ordförande

Justerare

Bilaga 1

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-01-25

TN 2021-1093

Trafiknämnden
Ärende 5

Vänsterpartiet

Yttrande över Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035

Vänsterpartiet finner i stort förvaltnings förslag till yttrande över Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram rimligt och bra. Vi finner det dock befogat att i detta sammanhang beklaga att Region Sörmland har valt att inte skjuta till medel för att upprätthålla en rimlig nivå på pendeltågstrafiken under helger till och från Gnesta. Att hävda att Mälartåg ska ersätta pendeltågsavgångarna är enligt oss inte rimligt. Mälartåg trafikerar inte samma stationer, och det är ett helt annat och dyrare biljettsystem, så det innebär en oacceptabel försämring och fördyrning. Kollektivtrafiken måste stärkas av både jämlikhetsskäl och miljö- och klimatskäl, inte försämras! Region Sörmland har ett ansvar för Gnestabornas kollektivtrafikförsörjning, och vi ser därför att regionen snarast i dialog med Region Stockholm ser till att de nu indragna pendeltågsavgångarna återinförs.

Bilaga 2

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-01-25

TN 2021-0010

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 6

Beslut om Dataskyddsombudets rapport avseende verksamhetsåret 2021

Hanteringen av personuppgifter och är en oerhört viktig del av SLs verksamhet och den behöver fungera optimalt. Det är allvarligt att det dels finns arbete kvar att göra som identifierades redan 2019 men även 2020 som inte hunnits med.

Det är även oroväckande att samtliga personuppgiftsbehandlingar ännu inte är dokumenterade då det innebär att det dels förekommit fler personuppgiftsincidenser än det knappa 40-tal som har registrerats men även att SL inte kan leva upp till de krav som ställs i förordningen.

Misslyckanden med personuppgiftshantering kan få extremt allvarliga konsekvenser. Vi har i omgångar sett mediarapporter om röjda identiteter på främst kvinnor som lever gömda på grund av att de lever under hot om våld från en (oftast) manlig tidigare nära relation. Med det inte sagt att de incidenser som trafikförvaltningen registrerat rör sig om röjda identiteter på personer som lever skyddat – men det visar varför trafikförvaltningen har ett viktigt jobb att göra på det här området för att säkerställa fullgoda rutiner finns och efterlevs.

Bilaga 3

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2022-01-25

TN 2021-1086

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 7

Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Pandemin präglade även år 2021 och har tydliggjort brister men även lärt oss nya sätt att arbeta. Vi vet fortfarande inte hur den långsiktigt kommer påverka SL-trafiken. Men det är tydligare än nånsin att det finns mycket arbete att göra och revisorernas arbete är ett viktigt verktyg i arbetet.

Revisionen ger oss en översyn av hur verksamheten fungerar och hur förvaltningen och nämnden arbetar. Det görs mycket bra arbete men det finns förbättringsområden som revisionens delrapport lyfter fram. Revisonens granskning kan och bör användas som ett verktyg för att identifiera och arbeta med dessa områden för att kollektivtrafiken i Stockholmsregionen ska förbättras. Revisorerna konstaterar att förvaltningen har arbetat väl med flera av deras återkommande rekommendationer vilket är positivt.

Kollektivtrafiken stod redan innan coronapandemin inför stora utmaningar med befolkningsförändringar, utbyggnadsplaner och reinvesteringsbehov. Om dessa inte sköts på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt riskerar kostnaderna att fortsätta växa i en takt som på sikt äventyrar regionens ekonomi och går ut över resenärerna i form av neddragen trafik eller att nya trafikinvesteringar inte finns på plats när de behövs.

Revisionen har länge kritiserat trafiknämndens investeringsverksamhet. Nu konstaterar man att arbete pågår och att det är på väg åt rätt håll, vilket är positivt. Den långsiktiga kontrollen och riskbedömningen samt prioriteringen emellan objekt är en fortsatt viktig fråga för revisionen. Detta är en synpunkt som socialdemokraterna helt delar då vi ser med oro på de fördyringar och förseningar som återkommande drabbar regionens investeringsobjekt.

Trafikförvaltningen menar vidare att eventuella kommande beslut från den moderatledda majoritetens om minskade kostnader för administration även kommande år kommer bli svårt för trafikförvaltningen att uppnå, vilket är en synpunkt som revisionen delar. Trafikförvaltningen utför ingen egen verksamhet utan är en beställarorganisation och har som sådan ingen

”kärnverksamhet” att prioritera med det sätt som majoriteten har valt att styra verksamheten. Det mål som funnits 2021 har därmed varit dåligt anpassat efter verkligheten. Det finns dock andra sätt att organisera kollektivtrafik på som kan vara mer effektiva vilket vi socialdemokrater poängterat länge och det kan också konstateras att trafikförvaltningens medarbetarantal ökat med 34 procent mellan 2015 och 2020 och att konsultkostnaderna uppgår till miljardbelopp varje år.

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

Revisionen rekommenderade nämnden redan 2018 att säkerställa att det finns förutsättningar för ett tillräckligt brandskydd i verksamheten med en samlad prioritering och löpande uppföljning. 2019 förelade Stockholms brandförsvar nämnden att skyndsamt installera avskiljande vägg- och dörrpartier, vars syfte är att förhindra och fördröja spridningen av brandgaser vid utrymning, på samtliga 51 undermarkstationer. Här har visst arbete skett och en övergripande totalanalys avseende kostnad och tid och prioritering för att hantera resterande brister ska tas fram av projektgruppen under 2021 vilket vi socialdemokrater efterfrågat under flera år.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

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

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

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

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

Bilaga 4

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-01-24

TN 2021-1086

Trafiknämnden
7

Yttrande över regionrevisorernas delrapport 2021 avseende trafiknämnden inklusive AB Storstockholms Lokaltrafik

Det är en gedigen rapport som revisorerna har släppt vilket Trafiknämnden bör ta i beaktan. Vi Sverigedemokrater ser det speciellt viktigt att påpeka att ett par av problemen som de tar upp. Nämligen om styrning och kontroll av samverkan mellan trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana samt om vad som kunde gjorts åt det ekonomiska resultatet förra året. Detta är något vi också påpekat under föregående år och där inte heller vi är nöjda med utgången.

Revisorerna ställer flera viktiga frågor kring hur regionstyrelsen avser att efterfråga och förmedla en sammanhållen bild av samtliga investeringar med koppling till tunnelbanans utbyggnad. Det skulle vara bra att få ett svar så snart som möjligt. Ett förslag vi rört vid tidigare är att ha en starkare representation från flera av partierna i styrelserna för SL och förvaltningen för utbyggd tunnelbana. Det skulle ge partierna en bättre inblick och ge en klarare koppling till partierna och regionstyrelsen.

Den andra punkten angående det ekonomiska förlusterna anser vi att SL inte gjorde tillräckligt under föregående år och inte heller under 2020 för att minska förlusten och stärka förtroendet för SL. Att inte sätta in fler valideringsstationer i bussarna och underlätta för resenärer att göra rätt för sig gjorde att mång ansåg att det nu var gratis att åka buss. Detsamma kan sägas om biljettkontroller där det visade sig, när det väl kom i gång igen, att en klar majoritet av resenärerna i vissa områden åkte utan giltig biljett. Om dessa två åtgärder hade gjorts hade biljettintäkterna med säkerhet kunnat hållas på en högre nivå. Biljettkontrollerna hade säkerligen gjort att färre plankat och förmodligen också sett till att trängseln minskat.

Vi Sverigedemokrater vill se att dessa saker åtgärdas under 2022 för att förtroendet för SL återigen ska stärkas och att intäktsförlusterna ska hållas på en så låg nivå som möjligt. Speciellt nu när pandemin verkar fortsätta. Vi ser också allvarligt på vilket sätt regionstyrelsen ska kunna efterfråga en sammanhållen bild av de investeringarna som nu görs inom tunnelbanan. Vi hoppas på en bättring inom dessa områden.

Bilaga 5

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-01-25

TN 2017-0901

Trafiknämnden
8

Yttrande över remiss avseende Stockholms stads program för City

Sverigedemokraterna anser att Stockholms stads program för City är ett väl genomarbetat program rent generellt. Det finns däremot några saker som vi har synpunkter på och som bör tas i beaktan. Det första är att den inte tar upp byggandet av Östliga förbindelsen. Det behövs också åtgärder för att minska trafiken och göra ett ordentligt omtag om trafikstråken i de centrala delarna. Den behöver också på ett tydligare sätt planera för att koppla ihop kollektivtrafiken på land med den på vatten.

Trots att Östlig förbindelse fanns med i planeringen för regeringen och Stockholm Stad och län tidigare verkar detta nu har övergivits av en majoritet av partierna. Det är ett svek mot alla bilister, men också mot de som åker kollektivtrafik. Vi kräver därför att Östlig förbindelse ska byggas för att avlasta den biltrafik som går rakt genom stan via Centralbron och på Essingeleden vad gäller den trafik från söder till norr och tvärtom som enbart ska passera. Att som nu belasta city enbart för genomfart är något som behöver lösas omgående. Östlig förbindelse skulle leda till kortare restider och bättre framkomlighet. Avlastningen av trafiken rakt genom Stockholms innerstad har dessutom ett viktigt miljömässigt värde.

Sverigedemokraterna anser att trafiknämnden bör förespråka att det skapas fler funktionella och attraktiva stråk och införa logiska kopplingar där sådana saknas och se över möjligheten till trafikseparerat gatusystem för att öka säkerheten och framkomligheten. Det kan till exempel göras genom att separera motortrafik och cykeltrafik och dela upp dessa på olika parallellgator. Dessa bör med fördel införas där det är som mest effektivt och för att prioritera och effektivisera kollektivtrafiken. Alla typer av kollektivtrafik är inte lika beroende av prioritering i gatunätet och hänsyn ska därför tas till detta för att uppnå bästa möjliga effekt.

Något som Stockholms stad också behöver ha med i programmet är att fokusera på att utnyttja den stora mängd vatten som finns genom att utöka och koppla ihop kollektivtrafiken på land med kollektivtrafik med båt. Här finns en relativt outnyttjad resurs som kan skapa många möjligheter när belastningen på kollektivtrafiken ökar när Stockholm växer.

Bilaga 6

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-01-25

FUT 2021-1214

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 9

Beslut om att inleda inriktningsfasen avseende objekten fordon och depå för tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö

Vi i Vänsterpartiet ser positivt på att arbetet med tunnelbanan Fridhemsplan – Älvsjö fortskrider och underlaget illustrerar väl den komplexitet det innebär, och att beslut kring fordon och depå är intimt förbundna med en rad andra avvägningar och beslut. I riskanalysen och riskbedömningen framhålls risken för att underskatta depåkapaciteten för framtida behov. Vi finner det bra att den lyfts och tas hänsyn till i det fortsatta arbetet. Det är av oerhörd vikt att ta höjd för framtida utveckling av trafiken; att säkerställa att kapaciteten är tillräcklig eller är möjlig att vid behov utökas. Vid placering och utformning av depåkapacitet är det viktigt att inte stänga dörren för framtida expansion av trafikeringen av linjen, eller linjen i sig.

Bilaga 7

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-01-25

TN 2021-0141

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 18

Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal avseende busstrafik Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna (E42)

För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas och vinna marknadsandelar krävs att den är robust, pålitlig och trivsam. Då är kompetensförsörjningen ett grundläggande fundament. Utan förare stannar kollektivtrafiken, men branschen vittnar om att det blir allt svårare att rekrytera. Det gäller inte minst inom busstrafiken där delade turer och mycket långa arbetsdagar är utbrett.

I de kommande upphandlingarna är det alltså viktigt att det ställs skarpa krav på schyssta arbetsvillkor för personalen. Vi socialdemokrater vill därför att Goda arbetsvillkor ingår som mål i de upphandlingar som behandlas, och att krav på leverantören i enlighet med detta tas fram i dialog med arbetsmarknadens parter. Bland de krav som ska ingå är att personalen ska garanteras villkor enligt svenska kollektivavtal, trygga verksamhetsövergångar samt att delade turer minimeras.

Vi har tidigare drivit frågan om att VBP-systemet inte utvärderats på ett tillfredsställande sätt. Det finns indikationer från forskningen på att systemet är kostnadsdrivande. Nu under coronapandemin har vi övergått till produktionsavtal vilket också fortsätter i upphandlingen för att skapa en trygghet i den osäkra situation vi befinner oss i. Det här ger oss chansen att jämföra de olika systemens för och nackdelar.

För att skapa ett robust kollektivtrafiksystem i regionen bör SL äga den nya transportinfrastruktur som elektrifieringen kräver, på samma sätt som att SL även i fortsättningen ska planera, äga och ha rådighet över depåinfrastrukturen. Den nya elbusstekniken innebär längre avskrivningstid för fordonen kombinerat med att det är svårt att förutse batteriteknikens utveckling. Denna osäkerhet gör att det finns risk finns att det blir mycket dyra trafikupphandlingar när operatören ska kompensera för detta.

Vi har sedan tidigare kritiserat upphandlingsprocessen inom trafiknämnden, och då särskilt det faktum att underlag inte tas upp för politiskt beslut i nämnden. Dessa beslut anser vi behöver tas i nämnden.

Slutligen vill vi socialdemokrater ge förvaltningen i uppdrag att lämna egen-regi anbud. Det finns flera skäl till att vi anser att det är viktigt att förvaltningen regelmässigt räknar på och lägger egen-regi anbud. När vi först införde upphandling av drift så hade vi aktuella siffror på vad det kostade att bedriva trafiken i egen regi. De siffrorna är nu helt inaktuella. Vi har inga möjligheter att jämföra de anbud som kommer in på våra upphandlingar mot egen-regi drift och därigenom kvalitetsgranska de externa anbuden. Vi socialdemokrater anser att det är av yttersta vikt att skattepengar används så effektivt som möjligt. Driftsform kommer i andra hand. Men om vi inte ens kan räkna på egen-regi anbud så vet vi inte vad som är kostnadseffektivast. Det är inte att ta ansvar för skattebetalarnas pengar.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta på punkt ett och två:

1. Trafiknämnden godkänner affärsinriktningen för upphandlingen av busstrafik i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna (E42) i enlighet med detta tjänsteutlåtande, det ovan angivna i socialdemokraternas skrivelse samt bilaga 1.
2. Förvaltningschefen uppdras att i enlighet med i detta tjänsteutlåtande angivna förutsättningar, med konsekvensändringar av det ovan angivna i socialdemokraternas skrivelse inleda och genomföra upphandlingen av E42, samt återkomma till trafiknämnden för att fastställa slutgiltig upphandlingsdokumentation.

Samt följande tillägg:

att till affärsinriktningarna infoga ett stödjande mål om Goda arbetsvillkor med kravställningar som tas fram i dialog med arbetsmarknadens parter. Bland de krav som ska ingå är villkor i enlighet med svenska kollektivavtal, trygga verksamhetsövergångar och att delade turer minimeras

att förvaltningschefen ges i uppdrag att räkna på och lägga fram egen-regi anbud på upphandling av busstrafik i Nacka/Värmdö (E36C) och Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37C)

Bilaga 8

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-01-25

TN 2021-0141

Trafiknämnden
Ärende 18

Vänsterpartiet

Beslut om affärsinriktning samt inledande av upphandling av uppdragsavtal avseende busstrafik Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna (E42)

Beslutet om affärsinriktning samt inleda upphandling av trafikavtal E42 avseende busstrafik Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna motiveras med att befintligt trafikavtal upphör den 19 augusti 2024. Vi i Vänsterpartiet vill att Region Stockholm utnyttjar denna gyllene möjlighet att ta tillbaka driften av busstrafiken i ovan nämnda områden i egen regi, som infinner sig när nuvarande avtal 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 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.

Risken är stor att det bidrar till att potentiella anbudsgivare inte mäktar med fler upphandlingsprocesser parallellt utan tvingas välja bort, vilket innebär försämrad konkurrens på en redan begränsad marknad. Senaste två bussupphandlingar var det bara två anbudsgivare vilket är på tok för få, och fick oss i Vänsterpartiet att inte delta i tilldelningsbesluten.

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 busstrafiken i Bromma, Solna, Sundbyberg och Sollentuna i egen regi.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att avbryta upphandlingen av trafikavtal E42

att uppdra åt förvaltningschefen att förbereda organisationen för att ta över busstrafiken i ovanstående områden i egen regi när avtalet (E20 block 1) upphör i augusti 2024

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

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

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

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

att förvaltningschefen säkerställer krav i upphandlingen på att anbudsvinnaren är en avtalspart med helhetsansvar och att underentreprenörer inte är tillåtna i den upphandlade kontinuerliga verksamheten

Bilaga 9

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2022-01-25

TN 2021-0301

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 10

Svar på skrivelse från (S) om Ekerö och buss 350

Busslinje 350 sammankopplar Ekerö med södra sidan av Stockholm och har gjort kollektivtrafikpendling möjlig mot bland annat stora arbetsplatser såsom Södertörns högskola och Karolinska sjukhuset i Huddinge. Det har varit en omtyckt linje av de som använt den under försöksperioden. Det är en smart tvärförbindelse som halverat restiden för att ta sig mellan Ekerö och KS Huddinge och Södertörns högskola

I T21 framstod det som att linjen skulle fortsätta trafikeras under hela 2021. Så blev inte fallet. Att ändra resvanor tar tid och därför är det socialdemokraternas bestämda uppfattning att försökslinjer dels ska användas med omsorg men också att försöken behöver ske över en rimlig tid för att resenärerna ska hinna etablera nya resmönster.

Utvärderingen av linje 350 har inte delgivits nämnden och den trafikplaneringsmodell som valts i Region Stockholm innebär att trafiknämnden är avskuren från viktiga trafikplaneringsbeslut vilket vi socialdemokrater är kritiska emot.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta:

Att utvärderingen av linje 350 delges trafiknämnden

Bilaga 10

Region Stockholm
Trafiknämnden

SKRIVELSE
2022-01-25

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om uppföljning av bidrag till MTR-pendeltåg

Socialdemokraterna har ställt ett antal frågor kopplat till den artikel som publicerats i Svenska Dagbladet den sjätte december. I artikeln framkommer det att SL har valt att betala ut en bonus till MTR. Man menar då att bonusen har varit för att köra full trafik vilket dock redan är reglerat i grundavtalet.

En professor i juridik ifrågasätter i media hanteringen. Och generellt ska inte vi som motpart göra en extensiv avtalstolkning å vår avtalsparts vägnar om vi vill ta ansvar för bolagets (och i det här fallet skattebetalarnas) pengar.

Eftersom att vi anser att de skriverier som varit inte är bra för SLs anseende är det enligt oss socialdemokrater rimligt är att föregå vidare medial granskning och själva inleda en extern granskningsprocess. Detta i syfte att det inte ska råda några som helst tvivel om att inget fel har begåtts som skadar allmänhetens förtroende för SL.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår socialdemokraterna:

att en oberoende extern granskning av utbetalningen och avtalskonstruktionen rörande de extra medel som MTR-pendeltåg fick inrättas.

Bilaga 11

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-01-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående stängda framdörrar

Nu har SL återigen tvingats stänga bussarnas framdörrar för att skydda förarna från smitta och risk för höga sjuktal och inställd trafik. Och än en gång lyfts oron fram för ett stort intäktsbortfall, och den blågröna majoritetens lösning är att sätta in fler kundservicevärdar för att hjälpa resenärerna att ”blippa” sina kort samt förstärka biljettkontrollerna, åtgärder som rimligen bidrar till ökad trängsel och därmed smittorisk för både resenärer och personal.

Vi i Vänsterpartiet har länge förespråkat öppna spärrlinjer och påstigning genom bussarnas alla dörrar. Ett system där resenärerna gör rätt för sig vid tillgängliga viseringsmaskiner. På så sätt skulle det gå att undvika och motverka plötsliga tapp i intäkter från SL-biljetter när framdörrarna stängs. Andra väsentliga fördelar med påstigning genom alla dörrar är kortare hållplatsstopp och därmed högre medelhastighet för bussarna, samt att hot och våld mot bussförarna minskar avsevärt när de slipper viseringsuppgiften.

När vi i en skrivelse i augusti 2020 frågade om påstigning genom alla bussdörrar hänvisades det i svaret till ett kommande försök på stombusslinje 4. Detta försök har ännu inte sett dagens ljus. Istället satsades det på att sättas upp skyddsglas för förarna, något de inte ville ha bland annat på grund av att det uppstod reflexer som påverkade trafiksäkerheten. Skydden monterades, för att sedan, efter beslut av arbetsmiljöverket, tas bort igen lagom till den nuvarande smittvågen.

Med öppna spärrlinjer och påstigning genom bussarnas all dörrar skulle problematiken under pandemin minskat och förarnas arbetsmiljö förbättrats. Det är aldrig försent att göra det rätta.

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

1. Hur går det med försöket på linje 4 med bland annat påstigning genom alla dörrar? När planeras det att genomföras?
2. Efter att ha tvingats stänga bussarnas framdörrar igen, beaktas möjligheten att installera valideringsmaskiner vid bussarnas alla dörrar för att minska intäktstappet?

Bilaga 12

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-01-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående dubbeldebitering av resenärer

Dagens Nyheter skrev för två veckor sedan om hur resenärer med det nya gröna SL-kortet dubbeldebiterats. Drygt 500 resenärer ska ha upptäckt att de dubbeldebiterats och reklamerat det till SL:s kundtjänst. Till exempel har betalkort debiterats för enkelbiljett trots att det funnits en 30-dagarsbiljett laddad på det gröna kortet. Bemötandet från SL:s kundtjänst ska enligt artikeln lämnat en del övrigt att önska, men enligt uppgift från SL ska resenärer få tillbaka sina pengar om de kan uppvisa bevis för dubbeldebiteringen.

Vi i Vänsterpartiet finner det upprörande och olyckligt att betalsystemen för SL-biljetter är utformade på det sättet att resenärer kan dubbeldebiteras. Olika sätt att betala för sin biljett har lanserats med stora reklaminsatser och då måste resenärerna kunna lita på att systemen fungerar så att de får rätt biljett till rätt pris. Det är också tråkigt att bemötandet inte varit det bästa. SL:s inställning bör vara att rätta till egna fel och vara schyssta mot sina kunder. Kollektivtrafiken ska vara välkomnande och SL måste värna sitt renommé.

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

1. Vad är förvaltningens strategi för att undvika dubbelbetalning framöver?

2. Hur säkerställer förvaltningen att det är lätt för resenärerna att göra rätt och betala rätt pris för rätt biljett?

Bilaga 13

Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-01-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående sammankopplingen av Spårväg City och Lidingöbanan

På trafiknämnden den 19 oktober 2020 behandlades en tredje delrapport tillika slutrapport av utredningen avseende den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, en utredning som hade bedrivits i nära samverkan med Stockholms stad och Lidingö stad. Nämnden beslutade att utöver att godkänna rapporten ge förvaltningschefen ”i uppdrag att, utifrån utredningens intentioner, föra samtal med berörda aktörer i syfte att skapa förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling i Norra Djurgårdsstaden.”

Trafikförvaltningens huvudslutsats var ”att en utbyggnad av Spårväg City mellan Djurgårdsbron och Ropsten samt Loudden skapar förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden och därför bör utgöra del i den långsiktiga trafiklösningen för området.” Den föreslagna utbyggnaden av Spårväg City innefattade även en sammankoppling med Lidingöbanan. AGA-depån på Lidingö dimensionerades också från en framtida sammankoppling.

Beslutet från oktober 2020 är något oklart avseende vad som avses med ”utredningens intentioner”. Antingen kan det ses som att samtalen ska bygga på utredningens slutsatser, eller åtminstone att säkra en god kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden.

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

1. Hur har samtalen med berörda aktörer gått? Vad är resultaten så här långt?

2. Har utgångspunkten för samtalen från förvaltningschefens sida varit slutsatsen i utredningen att förespråka en utbyggnad av Spårväg City och sammankoppling med Lidingöbanan?

Bilaga 14

Region Stockholm

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

SKRIVELSE
2022-01-24

Skrivelse om elförsörjningen av tunnelbanan vintern 2021–2022 och de stigande elpriserna

Trafiknämnden antog tidigare i år nya riktlinjer vid upphandling av AB Storstockholm Lokaltrafiks (SL) avtal avseende leverans av elenergi till vår kollektivtrafik. Miljömärkning som ska enligt det tagna beslutet efterfrågas är bland koldioxidfri el, ursprungsmärkt el från vattenkraft och "Bra Miljöval" märkt el. SL gavs en företrädesrätt på att via leverantören köpa valfri miljömärkning under avtalsperioden. Miljömärkningen "Bra Miljöval" innebär att endast förnybar el får upphandlas, vilket exkluderar kärnkraft.

Under de senaste veckorna elpriset i Sverige tiodubblats och uppmätte på sina håll ett snittpris som var det högsta sedan 2011. Det låga temperaturerna, de leveransproblem som finns i stort och även den begränsade produktion som finns i vatten- och vindkraftsverk har haft en inverkan på det historiskt höga elpriset.

Med anledning av ovanstående ställer vi följande frågor:

1. Har det höga elpriset även påverkat kostnaderna för driften av tunnelbana?

2. Har de nya miljömärkningen "Bra Miljöval" som exkluderar 30 % av den el som produceras i Sverige i form av kärnkraft bidragit till en eventuell ökad elnota för tunnelbanan?

Msciwoj Swigon (SD)