Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 13/2019
2019-11-25

§§ 223-244

Kl. 14:30 – 15:45

Trafiknämndens sammanträde den 25 november 2019

Datum för justering: den 25 november 2019 vad gäller paragraf 226 och 231.
Den 10/12-2019 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 25 november oktober vad gäller paragraf 226 och 231.
Den 11/12-2019 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

Plats: Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, möteslokal T-Centralen

Närvarande ledamöter

Kristoffer Tamsons (M)	Ordförande
Tomas Eriksson (MP)	1:e vice ordförande
Jens Sjöström (S)	2:e vice ordförande
Nikolina Bucht (M)	
Harry Bouveng (M)	
Benjamin Dousa (M)	
Michaela Haga (C)	
Sara Svanström (L)	
Ahmed Ali Salad (S)	
Ayla Eftekhari (S)	
Bawer Kevir (S)	
Anna Sehlin (V)	
Maria Mustonen (V)	

Ej närvarande ledamöter

Bino Drummond (M)
Stefan Bergström (C)
Karl Henriksson (KD)
Elof Hansjons (S)
Mikael Stigenberg (-)

Närvarande ersättare

Lennart Kalderén (M) - *tjänstgör*
Susanne Sjöblom (M)
Josephine Lindström (M)
Christer Mattsson (M)
Märta Martin-Åkesson (C) - *tjänstgör*
Lena Hallerby (L)
Fredrik Wallén (KD) - *tjänstgör*
Malin Karlsson (MP)
Solveig Holmgren (S) - *tjänstgör*
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Ellinor Rindevall (S)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD) - *tjänstgör*

Ej närvarande ersättare

Lars Johansson (L)
Carl Johan Schiller (KD)
Lina El Yafi (V)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

Närvarande politiska tjänstemän
Claes Wersäll (M)
Joakim Liljeberg (M)
Emil Johansson (M)
Harald Eiken (M)
Malin Henriksson (C)
Joel Furvik (M)
Sofia Tahko (KD)
Sarah Aziz (MP)
Tomas Ekman (V)
Niklas Domeij (S)
Linda Nygren (S)

Närvarande tjänstemän
Niklas Bergman
Björn Holmberg
Sara Catoni
Martin Jägerbert
Jens Plambeck
Catarina Strömsten
Fredrik Cavalli-Björkman
Suss Forssman-Thullberg
Karin Svingby
Krister Dackland
Magdalena Protic

Närvarande fackliga representanter
Mounir Ainholm (Saco)

Ordförande _____

Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 223

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Utsänd föredragningslista godkänns med nedanstående tillägget under punkten "Övrigt"
   - Inkomna skrivelser
   - Rättelse till ärendet "Beslut om sammanträdesdatum för trafiknämnden under 2020" från trafiknämndens sammanträde den 22 oktober 2019

§ 224

Val av justeringsperson samt fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Datum för justering av protokoll fastställs till måndagen den 2 december 2019.

§ 225

Förvaltningschefsinformation
(TN 2019-0022)

Förvaltningschefen för trafikförvaltningen och förvaltningschefen för FUT (förvaltning för utbyggd tunnelbana) informerade nämnden via varsin presentation. Bland annat informerades nämnden om:

- Vinterförberedelser
- T20 - trafikförändringar
- Nöjd kund och punktlighet (tunnelbana, pendeltåg, lokalbanor, buss, pendelbåt och skärgårdstrafik)
- Dagsläget för FUT:s projekt, genomlysning av tid och ekonomi

I ärendet yttrade sig Roland Johansson (SD), Kristoffer Tamsons (M), Lennart Kalderén (M), Anna Sehlin (V) och Jens Sjöström (S).

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 226

Genomförandebeslut Älvsjödepåns utbyggnad
(SL 2015-1292)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 29 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

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

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Därefter fann ordföranden att förslaget till tilläggsbeslut hade avslagits.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Regionfullmäktige fattar genomförandebeslut avseende genomförandefasen för upprustning, anpassning och utbyggnad av Älvsjö pendeltågsdepå till en investeringsutgift om 837 miljoner kronor inklusive index inom ramen för 2020 års investeringsbudget med planår 2021-2029.

Under förutsättning av att regionfullmäktige beslutar enligt ovan beslöt trafiknämnden följande.

2. Förvaltningschefen uppdras att inom ramen för ovan angiven investeringsutgift genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive att fastställa upphandlingsdokument, tilldela kontrakt samt förvalta kontrakten, varvid ändringar och tillägg till kontrakten ska beslutas enligt gällande beslutsordning.

3. Förvaltningschefen uppdras vidare att inom ramen för ovan angiven investeringsutgift teckna erforderliga övriga avtal samt vidta övriga åtgärder som krävs för att genomföra projektet och skapa bra förutsättningar för depåns fortsatta förvaltning.

4. Paragrafen justeras omedelbart.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 227

Utvärdering av försök med flexibla nattstopp på linje 504Y
(SL 2014-2664)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 3).
3. Ordföranden yrkade att förslaget till tilläggsbeslut skulle anses besvarat.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Utvärderingen av genomfört försök med flexibla nattstopp godkänns.

2. Förvaltningen ges i uppdrag att genomföra ett utökat försök enligt vad som framgår av tjänsteutlåtandet.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 228

Genomförandebeslut avseende ersättningsinvesteringar på Roslagsbanan sträckan Lindholmen - Kårsta
(SL 2016-0409)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att genomföra ersättningsinvesteringsåtgärder på Roslagsbanan sträckan Lindholmen - Kårsta i enlighet med vad som anges i tjänsteutlåtandet till en total investeringsutgift om 186 mnkr inklusive index.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 229

Förnyat genomförandebeslut avseende flytt av signalteknikrum runt Slussen
(SL 2016-0478)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att färdigställa Slussens relärumsflytt (norra och södra) i enlighet med vad som anges i detta tjänsteutlåtande till en utökad total investeringsutgift om 55 mnkr inklusive index vilket ryms inom ramen för ospecificerade ersättningsinvesteringar.

2. Nämnden godkänner att tidigare föreslagna åtgärder avseende Gamla stans signalteknikrum utgår för att senare hanteras i ett separat beslut.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 230

Förnyat genomförandebeslut fullskaletest med plattformsbarriärer i tunnelbanan
(TN 2019-0689)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 13 november 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. S-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 6).
3. V-ledamöterna yrkade bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 7).
4. Ordföranden yrkade att förslagen till tilläggsbeslut skulle avslås.

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann först att nämnden beslutade i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut. Därefter fann ordföranden att förslagen till tilläggsbeslut hade avslagits.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Trafiknämnden fattar förnyat genomförandebeslut avseende ett fullskaletest för att utvärdera effekten och nyttan av plattformsbarriärer i tunnelbanan vid en (1) tunnelbanestation till en total budgetram om 101 miljoner kronor inklusive index. Detta beslut ersätter tidigare fattade genomförandebeslut för fullskaletest barriärer.

2. Förvaltningschefen uppdras att inom ramen för angiven total budgetram – med rätt att besluta om vidaredelegering – genomföra erforderliga upphandlingar, inklusive att fastställa upphandlingsdokument, tilldela kontrakt, förvalta kontrakten samt teckna erforderliga övriga avtal.

RESERVATION

S-och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att inte bifalla det egna partiets respektive förslag till tilläggsbeslut.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 231

Formalisering av tidigare beslut i investeringsärende (bussdepåförsörjning)
(TN 2019-0022)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 31 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Trafiknämnden godkänner i enlighet med de styrande principerna för Region Stockholms investeringar (LS 2017-1455) det förslag till utredningsbeslut som anges i ärendets tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande _____ Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 232

Beslut om upphandling av tjänst för solceller på SL:s tak och planeringsstudie för trafikförvaltningens energieffektiviseringsarbete
(SL 2018-0241)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 30 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Förvaltningschefen uppdras, såvitt avser solceller på SL:s fastigheter, att ta fram upphandlingsdokumentation och genomföra upphandling av solel som tjänst till en kostnad om 400 000 kr, inkl. index.

2. Förvaltningschefen uppdras att genomföra fortsatt planeringsstudie av kvalitet och bärighet på åtta depåers takytor där solceller avses installeras inom ramen för 2020-års investeringsbudget om högst 450 000 kr, inkl. index.

3. Beträffande frågan om energieffektivisering uppdras åt förvaltningschefen att återkomma till trafiknämnden med planeringsstudie som ger svar på lämplig energieffektiviseringssatsning för SL.

RESERVATION

SD-ledamoten reserverade sig mot beslutet att inte bifalla det egna partiets förslag till beslut.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 9).

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 233

Yttrande över motion 2019:32 av Gabriel Kroon SD och Mikael Stigenberg (SD) om att avsluta samarbetet med Lugna Gatan
(TN 2019-0720)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 25 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

1. Ordföranden yrkade bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
2. SD-ledamoten yrkade att nämnden ska föreslå att motionen bifalls.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden avger sitt yttrande enligt föreliggande förslag.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 234

Information om trafikförändringar T20
(TN 2018-1821)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

I ärendet yttrade sig Anna Sehlin (V), Jens Sjöström (S), Kristoffer Tamsons (M) och Sara Svanström (L).

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 10) som V-ledamöterna anslöt sig till.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 235

Statusrapport Kombinerad mobilitet hösten 2019
(TN 2018-1821)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 11 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 236

Information om den allmänna trafikplikten i Stockholms län 2018 enligt artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning
(TN 2019-1035)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 11 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 237

Information om arbete med Kollektivtrafikplan 2050
(TN 2014-0777)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 23 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 238

Information om genomförande av biljettprisjusteringar 2020 för SL och Waxholmsbolaget
(TN 2018-1251)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 22 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna med tillägget att Waxholmsbolagets 5-dagarsbiljett inte säljs i rabatterad version (felskrivning på sida 6 i tjänsteutlåtandet).

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 239

Månadsrapport TF oktober 2019
(TN 2019-0069)

I ärendet förelåg månadsrapporter för oktober från trafikförvaltningen.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande _____

Justerare _____

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 240

Månadsrapport FUT oktober 2019
(FUT 2019-0164)

I ärendet förelåg månadsrapporter för oktober från förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

FUT (Förvaltning för utbyggd tunnelbana)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 241

Anmälan av delegationsbeslut TF
(TN 2019-0022)

I ärendet förelåg anmälan av beslut fattade under tiden 2019-10-04 – 2019-10-31.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

§ 242

Anmälan av delegationsbeslut FUT
(FUT 2019-0949)

I ärendet förelåg anmälan av beslut fattade under tiden 2019-09-03 – 2019-10-29.

Trafiknämnden noterade informationen och lade den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 13/2019
2019-11-25

§ 243

Övriga frågor

Skrivelse från S - fördyrning av utbyggnad av tunnelbanan enligt Stockholmsöverenskommelsen (bilaga 16)

Skrivelse från V – angående rapport om tunnelbaneutbyggnadens fördyrning (bilaga 17)

Skrivelse från V – angående rutiner för användande av alkolås (bilaga 18)

Skrivelse från V – angående uppsägningen av samarbete med Lugna gatan (bilaga 19)

Skrivelse från V – angående väderskydd vid hållplatser (bilaga 20)

Trafiknämnden beslöt att överlämna skrivelserna till förvaltningarna för beredning.

Trafiknämnden noterade också att sammanträdet i juni 2020 äger rum tisdagen den 16 juni.

§ 244

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till den 17 december 2019 kl. 14.30, att äga rum i trafikförvaltningens lokaler på Lindhagensgatan 100.

Vid protokollet

Karoline Sandar

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

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-11-25

SL 2015-1292

Socialdemokraterna

Trafiknämnden
Ärende 5

Angående genomförandebeslut Älvsjödepåns utbyggnad

Vi ser hur byggandet av infrastrukturprojekt ofta blir dyrare än beräknat. I jakten på pressade kostnader väljs alltför ofta lägsta pris framför kvalitet. I sina yttersta fall leder detta till dödsfall under arbetet. Det kan vi aldrig acceptera. Ingen människas liv kan mätas i sparade kronor. Dödsfall och allvarliga olyckor får inte vara en del av arbetet med att bygga ut tunnelbanan.

För att säkerställa att det inte förekommer missförhållanden i arbetsmiljö och arbetsvillkor anser vi att krav på villkor i nivå med kollektivavtal ska ställas. Utöver krav i nivå med gällande upphandlingslagar anser vi att det i riskfyllda arbeten som detta ska ställas krav på försäkringar enligt FORA-paketet.

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.

Branschen arbetar intensivt med framtidens kompetensförsörjning. Upphandlingen bör innehålla lärlingsklausuler som möjliggör för lärlingar.

Trafiknämnden föreslås besluta

att uppdra åt förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana återkomma till nämnden med förslag på upphandlingsdokument enligt ovanstående

Bilaga 2

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-11-25

TN 2015-1292

Trafiknämnden
Ärende 5

Vänsterpartiet

Genomförandebeslut Älvsjödepåns utbyggnad

Vi i Vänsterpartiet förutsätter att berörda fackliga organisationer varit involverade i processen så här långt och kommer att fortsätta att vara det under hela processen fram till en färdig depå. Personalens kompetens, erfarenhet och lokalkännedom är viktig att ta tillvara för att undvika bristande framtida funktionalitet och arbetsmiljö.

Budgetmässigt hoppas vi att trafikförvaltningen har tagit ordentlig höjd för vad om- och utbyggnaden av depån kommer att kosta för att undvika fördyrningar och fel. Tidigare erfarenheter av t.ex. Brodepån visar på att det är svårt och dyrt att rätta till felkonstruktioner i efterhand.

Det är också viktigt med en tydlig ansvarsfördelning, inte bara mellan trafikförvaltningen och Trafikverket utan även mellan TF, MTR och entreprenörerna som ska utföra arbetet.

Vänsterpartiet vill se krav på villkor i nivå med gällande upphandlingslagar samt krav på försäkringar enligt Forapaketet vid anlitande av utförare av ombyggnationen. Vi vill att region Stockholm verkar för att kollektivavtal ska krävas vid alla upphandlingar.

I ärendet beskrivs det som en investering för att depån ska kunna fungera ytterligare 20 år. Vi finner det märkligt och oroväckande att man inte ser till att utforma depån för ett längre tidsperspektiv.

Vi förutsätter att transporter genom naturreservatet i möjligast mån undviks, och att konsekvenserna av de som ev. ändå måste göras minimeras och återställs.

Bilaga 3

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-11-25

SL 2014-2664

Trafiknämnden
Ärende 6

Vänsterpartiet

Utvärdering av försök med flexibla nattstopp på linje 504Y (SL 2014-2664)

Vi i Vänsterpartiet vill tacka för utvärderingen av försöket med flexibla nattstopp på linje 504Y, men tyvärr ger det för handen ett problem som följer av systemet med upphandlad trafik. Trafikförvaltningen kan inte utforma och genomföra en pilotstudie utan att få med operatörerna på projektet, vilket medför att studien för att undersöka flexibla nattstopp blir bristfällig. I ärendet lyfts en hel rad brister och begränsningar fram och förvaltningen konstaterar att det inte går att dra några slutsatser av ett sådant litet försök. Helhetsbilden och det strategiska tänkandet i utformandet av försöket saknas. Och inte ens i denna studies begränsade omfattning får vi veta något om hur resenärer och förare ser på flexibla nattstopp. Den tid försöket har tagit och de 75 000 kronor det har kostat har således tyvärr varit bortkastade.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att förvaltningen, i sitt uppdrag att genomföra ett utökat försök, säkerställer att helhetsbilden och de strategiska övervägandena styr utformningen av försöket och inte låta operatörerna styra.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-11-25

SL 2016-0409

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 7

Genomförandebeslut avseende ersättningsinvesteringar på Roslagsbanan sträckan Lindholmen – Kårsta

Vi i Vänsterpartiet uppfattar de föreslagna ersättningsinvesteringarna på Roslagsbanan sträckan Lindholmen – Kårsta som högst motiverade. Vi ställer oss dock frågande varför de inte redan finns med i det pågående Programmet för Roslagsbanans utbyggnad.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-11-25

SL 2016-0478

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 8

Förnyat genomförandebeslut avseende flytt av signalteknikrum runt Slussen

Att signalteknikrummen måste flyttas i samband med ombyggnaden av Slussen är för oss inget kontroversiellt. Vi ser det dock som olyckligt att flytten av det norra teknikrummet inte redan är igång eller genomfört då det gamla enligt avtal ska vara utflyttat senast den 6 januari 2020. Denna investering borde rimligtvis upparbetats tidigare för att undvika viten. Vidare ökar kostnaderna med över 35 procent utan att det förklaras varför. Vi ställer oss därför frågorna varför flytten sker så sent och varför kostnaderna ökar så kraftigt? Är det ett exempel på vad som döljer sig bakom den låga upparbetningsgraden av investeringar som framkommer i den ekonomiska rapporterna? Vi finner det viktigt att den styrande majoriteten möjliggör och säkerställer en högre upparbetningsgrad.

Bilaga 6

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-11-25 TN 2019-0689

Socialdemokraterna

Trafiknämnden
Ärende 9

Angående förnyat genomförandebeslut fullskaletest med plattformsbarriärer i tunnelbanan

Varje år omkommer ett 10-tal personer på grund av påkörningar i Stockholms tunnelbanenät genom olyckor eller självmord. Dessutom vittnar flera funktionshindersorganisationer om att synskadade och personer med andra funktionsnedsättningar avstår från att nyttja tunnelbanan på grund av den låga personsäkerheten på perrongerna.

Kollektivtrafiken ska vara säker och trygg för alla resenärer oavsett förutsättningar. Det är en fråga dels om jämlikhet, dels om att bygga en attraktiv kollektivtrafik som fler vill resa med. Därför har plattformsdörrar länge diskuterats som en lösning för att åstadkomma ökad säkerhet och tillgänglighet samt förebygga dödsfall.

Vi vill att en långsiktig plan för utbyggnationen av plattformsdörrar tas fram. Planen ska allra minst inbegripa utbyggnation vid de mest trafikerade stationerna och tas fram i samråd med representanter för de berörda resenärs- och funktionshindersorganisationerna.

Socialdemokraterna har drivit på för utbyggnad av plattformsbarriärer sedan flera år. Vi föreslog också större anslag till plattformsbarriärer. Vi välkomnar det förslag som nu ligger på bordet men är kritiska till den utdragna processen. Det är också beklagligt att det nu bara är en station i stället för två. Vi anser också att installationen bör vara kvar så länge den är tekniskt fungerande, inte tas ner efter försöket. Detta projekt får inte riskera att hamna i en ytterligare långbänk. Därför föreslås Trafiknämnden besluta:

att utvärderingen av plattformsbarriärerna på Bagarmossen genomförs ett år efter att installationen är färdigställd

att utvärderingen ska innefatta både på tekniska förutsättningar, upplevd trygghet på stationen, antal tillbud och andra relevanta faktorer

att uppdra åt förvaltningschefen att ta fram en långsiktig plan för utbyggnationen av plattformsdörrar och återkommer till trafiknämnden för beslut

Bilaga 7

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2019-11-25 TN 2019-0689

Trafiknämnden
Ärende 9

Vänsterpartiet

Förnyat genomförandebeslut fullskaletest med plattformsbarriärer i tunnelbanan

Vänsterpartiet är positivt till att det nu tillslut genomförs ett fullskaletest med plattformsbarriärer i tunnelbanan. Vi ställer oss dock frågande till varför det bara sker på en inomhusstation och inte följer tidigare beslut om att även testa på en station utomhus. Risken med att begränsa försöket till en inomhusstation är att införandet av permanenta plattformsbarriärer drar ut ytterligare på tiden. Sedan beslutet 2016 om att genomföra ett fullskaletest på en inomhus- och en utomhusstation förväntas nu ett begränsat försök komma på plats fem år efter beslutet. Vi finner det olyckligt och allvarligt att det har tagit så lång tid att få till ett halverat test när vi alla ser positivt på att införa plattformsbarriärer på bred front för resenärernas trygghet.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att ge förvaltningen i uppdrag att, i enlighet med det ursprungliga beslutet, även inkludera en utomhusstation i fullskaletestet.

Bilaga 8

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2019-11-25

SL 2018-0241

Trafiknämnden
11

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Beslut om upphandling av tjänst för solceller på SL:s tak och planeringsstudie för trafikförvaltningens energieffektiviseringsarbete

Det är positivt att Regionen har stora ambitioner att minska sitt klimatavtryck och finna alternativa vägar att klara elförsörjningen till sina depåer. Det är däremot oroväckande när vi läser följande stycke från underlaget:

"Energieffektivisering
Eftersom den el som solcellerna på de hittills studerade depåerna endast skulle kunna producera omkring 2 % av fastigheternas el och motsvarande endast 0,15% av total energiförbrukning inom trafikförvaltningen är det av stor vikt att även undersöka andra lösningar. Enligt Kyotopyramiden (figur 1) är det viktigaste steget att minimera energiförbrukningen för att uppnå en så stor klimatnytta som möjligt samtidigt som det ofta är mest kostnadseffektivt. **För att avgöra vilka energieffektiviseringsåtgärder som trafikförvaltningen bör satsa på finns ett behov av att genomföra en planeringsstudie som utreder vilka åtgärder som i störst utsträckning och med vilka drivkrafter dessa skulle bidra till att uppnå trafikförvaltningens mål om minskad klimatpåverkan och minskad energianvändning.** Utvärderingen bör ske i form av CO2-besparing samt energibesparing per investerad kr, livscykelkostnader och praktisk genomförbarhet av åtgärderna. En sådan utredning kan även ligga till grund för målsättning inom energieffektivisering av kollektivtrafikens fastigheter i Region Stockholms kommande miljöprogram."

Baserat på denna information är det svårt att bifalla ett beslut om upphandling av solceller på SL:s tak innan en planeringsstudie är gjord. Därför bör ärendet återremitteras för att först besluta om en planeringsstudie för att sen föreslå åtgärder som på ett kostnadseffektivt sätt leder till att trafikförvaltningens mål om minskad klimatpåverkan och energianvändning faktiskt nås.

Sverigedemokraterna föreslår Trafiknämnden besluta

att återremittera ärendet till trafikförvaltningen för att inkomma med bredare underlag.

Bilaga 9

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-11-25

SL 2018-0241

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 11

Beslut om upphandling av tjänst för solceller på SL:s tak och planeringsstudie för trafikförvaltningens energieffektiviseringsarbete

Vänsterpartiet har länge drivit på för att det ska monteras solceller på SL:s tak och är självklart nöjda med att det äntligen börjar genomföras. Det är självklart bra att inventering av taken sker, men det är viktigt att säkerställa att det sedan finns pengar för de eventuella nödvändiga förstärkningarna av taken. Upplägget att upphandla solceller som en tjänst är vi kritiskt frågande till. Varför är det nödvändigt? Det framstår som att det riskerar att bli dyrare när ett vinstdrivande företag utöver vinst ska ta höjd får olika risker. Kan förvaltningen inte driva anläggningarna själva?

Bilaga 10

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-11-25

TN 2018-1821

Socialdemokraterna

Trafiknämnden
Ärende 13

Angående information om trafikförändringar T20

Socialdemokraterna vill att busstrafiken ska bli snabb, pålitlig och attraktiv. Ibland behöver linjer förändras för att snabba upp trafiken, men framförallt behövs fler bussfiler och genare gator. Bussen ska gå först för att den transporterar flest. Bussar som tar sig fram kommer också i tid och blir mer pålitliga.

Däremot är vi starkt kritiska till det blågröna styrets system för att ändra linjer och turer. Kortfattat innebär systemet att SL varje år gör förändringar både av turer och linjedragningar. Medborgare och företag ges ingen chans att tycka till. Något beslut fattas aldrig i trafiknämnden vilket gör det demokratiska ansvaret otydligt.

Detta är en ordning som det blågröna styret har makt att förändra men avstår från att göra. Kommunerna får tycka till men flera kommunpolitiker utrycker att denna process upplevs som envägskommunikation. Remissvar skickas, 6 månader senare kommer med kort varsel trafikförändringarna. Kommunen står med besvikna medborgare och konstaterar att busslinjen man räknade med slutar gå om några veckor. Det är inte rimligt.

Vi anser att Region Stockholm tillsammans med kommunerna i första hand bör arbeta för att göra linjer med lågt resande mer populära i stället för att dra ner turer och göra att ännu färre reser. Ett annat stort problem i kommunerna är bristande passning mellan spårtrafik och bussar. Många resenärer upplever att bussen sticker framför näsan, bara för att pendeln eller spårvagnen var ett par minuter sen. Det kan leda till lång väntan, särskilt på busslinjer med glesa turer. Att det är olika bolag som kör bussen och spårtrafiken är inte godtagbar ursäkt, de blågröna styret i Region Stockholm måste axla ansvaret och stärka den demokratiska styrningen.

Vi socialdemokrater vill ha en förutsägbar och långsiktig process för att besluta om trafikförändringar. Vi anser också att beslutet behöver legitimitet genom ett demokratiskt beslut av de folkvalda med ansvar för kollektivtrafiken. Vi anser inte att Trafiknämnden ska detaljstyra linjedragningar. Däremot skulle ett godkännande av Trafiknämnden innebära att handlingarna fick granskas offentligt och mindre lyckade förändringar kunna korrigeras.

Bilaga 11

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-11-25

SL 2016-0856

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 14

Statusrapport Kombinerad mobilitet hösten 2019

Vänsterpartiet tackar för den efterlängtade statusrapporten om kombinerad mobilitet. MAAS har, rätt utformad, en stor potential att göra hållbara transportsätt tillgängliga för flera av regionens invånare.

Nu har man kommit igång med MAAS i pilotform med några case. Att börja med piloter kan vara bra i början, men vi efterlyser även ett mer strategiskt och universalistiskt tänk i utvecklingen av kombinerad mobilitet. Vi välkomnar piloter som möjliggör ett bilfritt liv, och då är det främst befolkningen i de glesare delarna av regionen där behovet för MAAS är störst. SL bör i fortsättningen utveckla mobilitetstjänster med utgångspunkten att de ska vara tillgängliga åt alla, både invånare och besökare.

Vänsterpartiet anser att förvaltningen bör ta en mer aktiv roll i utvecklingen eftersom rent affärsdrivna tjänster tenderar resultera i en ännu större regional ojämlikhet gällande tillgång till mobilitetstjänster.

SL är ett starkt varumärke, och det finns stora möjligheter att utveckla ett utbud av kringtjänster som är knutna till SL-kortet och där man kan plocka ihop de tjänster som man själv behöver. Vi har bland annat drivit ett regionalt lånecykelsystem, där varje kommun ansvarar och avtalar om ett lånecykelsystem men att alla system är kompatibla i regionen och trafikförvaltningen ansvarar för att de integreras i SL-trafiken och i SL:s reseapp.

Att öka kollektivtrafikens andel av resorna i hela regionen är en förutsättning för ett lyckat klimatarbete, och kombinerad mobilitet bör aktivt användas för att uppnå våra klimatmål, inte minst 70 % minskning av utsläpp från trafik till 2030. Vi ser framemot fortsatt arbete för en bred lansering av kombinerad mobilitet.

Bilaga 12

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-11-25

TN 2014-0777

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 16

Information om arbete med Kollektivtrafikplan 2050

Vänsterpartiet tackar för informationen om arbetet med Kollektivtrafikplan 2050. För att Region Stockholm ska bli ekologiskt och socialt hållbar är det viktigt att ha en plan för hur kollektivtrafiken ska utformas. Vi förutsätter att arbetet med planen uttryckligen relaterar och utgår från mål som krävs för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna för att leva upp till regionens klimatmål. Av samma anledning är det olyckligt om planen inte tar upp elektrifieringen av fordonsflottan och på vilket sätt den bör och kan ske.

Bilaga 13

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-11-25

TN 2018-1251

Trafiknämnden
Ärende 17

Vänsterpartiet

Information om genomförande av biljettprisjusteringar 2020 för SL och Waxholmsbolaget

I informationsärendet om genomförandet av biljettprisjusteringar framkommer det ingenstans att det innebär markanta höjningar från innevarande års taxa. Vidare framhålls det att det i ärendet vare sig finns några miljökonsekvenser eller sociala konsekvenser. Det är något märkligt då taxehöjningar naturligtvis får konsekvenser i båda avseendena. Att taxan inom Waxholmsbolaget trafik höjs med 17,7 procent får givetvis konsekvenser för både de boende i skärgården och besöksnäringen, samt för de som därmed inte har råd att resa i samma utsträckning de annars skulle gjort.

Vi i Vänsterpartiet vill ta tillfället i akt att lyfta vår egen taxepolitik med en sänkning av SL-taxan till 2018 års nivå, samt en reell harmonisering av WÅAB:s och SL:s biljettsystem till ett gemensamt. De sociala och miljömässiga konsekvenserna hade blivit avsevärt bättre än med den taxehöjning den grönblå koalitionen har drivit igenom.

Bilaga 14

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-11-25

TN 2019-0069

Trafiknämnden
Ärende 18

Vänsterpartiet

Månadsrapport TF oktober 2019

Vi i Vänsterpartiet tackar för förvaltningens informativa Månadsrapport TF oktober 2019. Vi är däremot fortsatt kritiska till hur den blågröna majoriteten sköter den ekonomiska politiken. Periodens utfall överstiger budget med 227 miljoner kronor, och prognosen för året är att förvaltningen kommer att gå med 400 miljoner i vinst. Är det en ekonomi i balans? Vi anser att resenärernas pengar ska användas för att förbättra kollektivtrafiken och öka dess attraktivitet för att på så sätt öka kollektivtrafikandelen. De ska inte generera ett överskott som går in i Region Stockholms allmänna ekonomi.

När det gäller resandeutvecklingen är vi oroade över att prognosen bara ligger på 1,8 procents ökning i relation till den i budgeten prognostiserade ökningen på 2,6 procent jämfört med utfallet för 2018. I ljuset av en befolkningsökning på dryga 1,5 procent är det svårt satt hävda någon markant ökning av kollektivtrafikresandet. I denna klimatkris vi befinner oss i är detta inte bra och vi vill se en tydligare politik från de blågröna för att faktiskt nå det fastslagna målet att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter till 2030, eller som vi ser som nödvändigt med 10 procentenheter.

Vidare oroar vi oss för att prognosen visar på att investeringar för nästan en miljard, nästan en sjättedel av investeringsbudgeten, inte kommer till användning. Vilka investeringar är det som uteblir eller förskjuts i tiden? Vilka fördyrningar kommer det medföra? Konsekvenserna av att bryta kontraktet med Ansaldo lyfts fram som orsak till uteblivna investeringar, men dessa borde rimligtvis redan ha varit kända när budgeten utformades.

I övrigt finner vi det märkligt att på intäktssidan tas det planerade statliga bidraget med 79 miljoner för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, ”Sommarlovskorten”, uteblir och därmed minskar intäkterna. Rimligen borde motsvarande uteblivna kostnader kopplade till sommarlovskortet ha uteblivit, men det framkommer inte i rapporten. Vidare skulle vi önska att få information om den skiljedom SL har förlorat gentemot Alstom avseende tolkningen av en indexklausul i leveransavtalet för pendeltåg X60B.

Bilaga 15

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-11-25

TN 2019-0069

Trafiknämnden
Ärende 19

Vänsterpartiet

Månadsrapport FUT oktober 2019

Vi i Vänsterpartiet tackar för förvaltningens informativa Månadsrapport FUT oktober 2019. Det är dock svårt att läsa denna rapport utan att tänka på den rapport media och ansvarigt regionråd har refererat till med uppgiften om att utbyggnaden av tunnelbanan blir 9 miljarder dyrare än beräknat, vilket är en kostnadsökning på nästan 40 procent. I månadsrapporten framgår att den prognostiserade upparbetningsgraden för året är låg, cirka 63 procent av budget, och att det föreligger förseningar, vilket för med sig stor risk för fördyringar.

Ett medskick är också att vi vill betona vikten av att inom gällande lagar värna arbetsvillkor vid upphandlingarna, och inte bara se till pris. Att välja lägsta pris kan riskera både projektet och liv.

Bilaga 16

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-11-25

Socialdemokraterna

Trafiknämnden

Fördyrning av utbyggnad av tunnelbanan enligt Stockholmsöverenskommelsen

Utbyggnaden av tunnelbanan inom ramen för Stockholmsförhandlingen har enligt information från förvaltningen blivit cirka 9 miljarder dyrare än beräknat, borträknat prisindex, dvs. cirka 50 procent dyrare. Det är andra gången utbyggnaden blir dyrare än beräknat. Socialdemokraterna är mycket oroade, projektet behöver genomföras både för behovet av ökad kollektivtrafik och för att byggnationen av bostäder som redan påbörjats ska kunna slutföras och bostäderna trafikförsörjas med kollektivtrafik.

Frågan är dock om bristerna beror på att de ursprungliga beräkningarna i överenskommelsen var fel från starten eller fördyrningen skett i projektet under processens gång. Redan 2015 konstaterades att projektet skulle bli dyrare än beräknat och en ”optimeringsutredning” gjordes. Denna konstaterade att besparingar var nödvändiga vilket resulterade i färre uppgångar bland annat på Södermalm.

Nu behöver alla parter ta ansvar för sina delar i projektet och samarbeta för att komma framåt. Region Stockholm är ansvariga för utbyggnaden och behöver lyfta fram alla fakta på bordet.

Mot bakgrund av detta vill Socialdemokraterna ställa följande frågor:

1. När valdes lösningen med extra servicetunnel och vad var motivet då?
2. När informerades trafikroteln och beredningen för utbyggd tunnelbana om den extra servicetunneln första gången?
3. När fattades beslut om att göra ytterligare en utvärdering och varför informerades inte Trafiknämnden?
4. Med vilken konfidensnivå kan förvaltningen för utbyggd tunnelbana nu säga att kostnaden stannar vid cirka 32 miljarder?
5. Hur mycket försenat beräknas projektet bli på grund av fördyrningen under försättning att projektet finansieras?
6. Vilka möjligheter finns det att minska kostnaderna för projektet utan att ta fram ny järnvägsplan?
7. Hur mycket försenat skulle projektet bli om järnvägsplanen behöver göras om för att finansiera projektet?
8. Finns det ytterligare relevant information som Trafiknämnden bör känna till?

Bilaga 17

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-11-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående rapport om tunnelbaneutbyggnadens fördyrning

Dagens industri publicerade den 13 november uppgiften att förvaltningen i Region Stockholm gjort en ny kartläggning av kostnaderna för utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka, Barkarby och Solna, och att förvaltningen kommit fram till att den beräknade kostnaden ökat från 23 miljarder till 32 miljarder, en ökning med nästan 40 procent. I artikeln hävdas det att hälften av fördyrningen är kopplad till kravet på en servicetunnel som inte fanns med när projektet drog igång för 6 år sedan. I en snabb efterforskning visar dock att servicetunnlar är med redan 2015 i "Tunnelbana Nacka och söderort. Samrådsunderlag om byggskedet" (FUT 1505-0071), och därmed troligen känd även innan. Så, kostnaden för den kan väl inte vara en nyhet hösten 2019? Vidare hänvisas det till nya statliga miljökrav som orsak till fördyrningen. Stämmer det? Eller är det också saker som varit kända länge? Det är djupt olyckligt att politikerna i nämnden, som är ansvarig för utbyggnaden, inte har fått ta del av rapporten utan får förlita sig på uppgifter i media. Utifrån vad som framkommit i media verkar det rimligare att kräva en rejäl genomlysning av varför kostnaderna tillåtits dra iväg och utkräva politiskt ansvar inom regionen, än att som ansvarigt regionråd, enligt artikeln, kräva att staten tillsätter en nationell kommission för att se över regelverket för infrastrukturutbyggnad.

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

1. Varför fick media ta del av rapporten som refereras av Dagens industri den 13 november?
2. Varför har politikerna i nämnden inte fått ta del av rapporten, före eller efter den figurerat i media?
3. När och hur kommer nämnden få ta del av rapporten?

Bilaga 18

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-11-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående rutiner för användande av alkolås

Resenärer har till oss uttryckt en oro för att trafiksäkerheten äventyras av att bussförarna inte blåser i alkolåsen. Det har framkommit att påstigande bussförare vid förarbyte ute på linjen inte alltid blåser i alkolåset innan hen kör vidare med bussen. Därmed skulle hen kunna vara onykter och vara en allvarlig trafikfara. Att det är möjligt att genomföra ett förarbyte utan att den nya föraren behöver blåsa är således oroande.

När ändring i trafiksäkerhetspolicyn för SL-trafiken rörande alkolås var uppe för beslut i trafiknämnden i november 2017 var vårt och Socialdemokraternas förslag att alkolåsen, i likhet med dem inom spårbundna trafiken, skulle göras stationära och vara placerade i rastlokaler och depåer. Vårt skäl till det var att många bussförare upplevt starkt obehag när maskinerna visat fel vid blåsande ombord och de blivit oskyldigt misstänkliggjorda inför resenärerna, samt att de har blivit uthängda i sociala medier. Vi ansåg då, och anser idag, att det inte är en god arbetsmiljö för förarna att tvingas blåsa inför passagerarna. Om det är så att rutinen för alkolåsen kringgås kan det möjligen vara en konsekvens av det upplevda obehaget att tvingas blåsa inför trafikanterna.

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

1. Hur ser rutinen för användandet av alkolåsen i busstrafiken ut?
2. Följs rutinerna?
3. Hur säkerställs det att rutinerna följs?
4. Hur skulle rutinerna kunna förbättras för en god trafiksäkerhet och arbetsmiljö?

Bilaga 19

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-11-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående uppsägningen av samarbetet med Lugna gatan

Den 22 oktober lät förvaltningen, efter rekommendation från polisregion Stockholm, avsluta samarbetet med Lugna Gatan. För en trygg kollektivtrafik anser vi i Vänsterpartiet att det viktigaste är att det finns god tillgång på anställd personal som är synliga och tillgängliga ute i systemet. Vi ser dock att den roll Lugna Gatan var avsedd att ha kan vara svår att tillgodose med egen anställd personal. Vi är således intresserade av att få ta del av hur förvaltningen arbetar med att fylla den rollen efter det avslutade samarbetet med Lugna Gatan.

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

1. Hur arbetar förvaltningen med att ersätta de värdar som Lugna Gatan haft ute i kollektivtrafiksystemet?

Bilaga 20

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-11-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående väderskydd vid hållplatser

För att klimatmålen ska nås måste kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna öka kraftigt. För att behålla resenärer och locka över bilister måste kollektivtrafiken göras mer attraktiv. En central aspekt är att trafikantmiljöerna utformas för resenärernas trygghet och bekvämlighet. Vi har tyvärr nåtts av resenärssynpunkter som tyder på att utformningen av nya hållplatser inte alltid tillfredsställer trafikanternas förväntningar på fungerande väderskydd. Både vid nyanläggning och vid ombyggnad av gamla hållplatser har man upplevt klara försämringar. Till exempel har det framkommit att vid utformningen av hållplatsområdet vid Älvsjö station vissa hållplatser blivit utan väderskydd.

Ett konkret exempel på ombyggnad är hållplats Skottvallsvägen på Värmdövägen där de gamla väderskydden har bytts ut mot nya som är mindre än hälften så djupa som de gamla, och därmed skyddar avsevärt sämre, om alls, mot vind och nederbörd. Detta utan att det finns omständigheter i omgivningen som föranleder en minskning av väderskyddet. I detta fall kan det också ses som resursslöseri att byta bättre fungerande väderskydd mot sämre fungerande. Det är absolut inte den utvecklingen av resenärsmiljöerna vi vill se.

Vid utformningen av nya, eller uppgradering av gamla väderskydd, skulle det också vara intressant om de kunde utformas som i t.ex. Utrecht i Nederländerna med sedumtak, möjligen i kombination, eller alternativt, med solceller för drift av infotavlor och ljus.

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

1. Hur ser rutinerna ut vid utformningen av hållplatser och väderskydd?
2. Vad finns det för krav vid utformningen av väderskydd?
3. Hur ser förvaltningen på möjligheten att utforma väderskydden med sedumtak för ökad biologisk mångfald?
4. Hur ser förvaltningen på möjligheten att montera solceller på väderskydden?