Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL 2021-12-14
Kl. 14:30-15:52

Nr 11/2021
§§ 223-255

Trafiknämndens sammanträde den 14 december 2021

Datum för justering: den 14 december 2021 vad gäller paragraf 229, 231, 235, 236, 238, 239, 240, 241, 242 och 243 .

Den 18/1 -2022 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 15 december 2021 vad gäller paragraf 229, 231, 235, 236, 238, 239, 240, 241, 242 och 243 .

Den 19/1-2022 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) §§223-230, 233-255	1:e vice ordförande
Jens Sjöström (S)	2:e vice ordförande
Nikolina Knutsson (M)	
Harry Bouveng (M)	
Michaela Haga (C)	
Stefan Bergström (C)	
Sara Svanström (L) §§ 223-233	
Karl Henriksson (KD)	
Ayla Eftekhari (S)	
Bawer Kevir (S)	
Elof Hansjons (S)	
Anna Sehlin (V)	
Maria Mustonen (V)	
Mschiwoj Swigon (SD)	

Ej närvarande ledamöter

Bino Drummond (M)
Susanne Sjöblom (M)
Ahmed Ali Salad (S)

Närvarande ersättare

Lennart Kalderén (M) - tjänstgör
Josephine Lindström (M)
Christer Mattsson (M)
Henrik Lundquist (M)
Märta Martin-Åkesson (C)
Lena Hallerby (L) – tjänstgör §§ 234-255
Lars Johansson (L)
Fredrik Wallén (KD)
Antonella Pirrone (KD)
Sverre Dahlstedt (MP) tjänstgör §§ 231-232
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)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

Närvarande politiska tjänstemän	***Närvarande tjänstemän***
Claes Wersäll (M)	David Lagneholm
Harald Eiken (M)	Niklas Bergman
Mattias Askerson (M)	Sara Catoni
Emil Johansson (M)	Björn Holmberg
Aida Hafezi Yashi (C)	Viktoria Lundström
Robin Törnberg (L)	Martin Jägerbert
Carl Häggqvist (KD)	Jessica Lindell
Sarah Aziz (MP)	Magdalena Protic
Linda Nygren (S)	Daniel Angermann
Tomas Ekman (V)	Anna Wedel Stålkula
	Cecilia Westman
	Helene Jakobsson
	Aleksander Krajisnik

Sekreterare

Viktoria Lundström

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

Innehållsförteckning

§ 223 Godkännande av utsänd föredragningslista

§ 224 Val av justerare av protokoll

§ 225 Fastställande av datum för justering av protokoll

§ 226 Förvaltningschefsinformation (TN 2021-0001)

§ 227 Genomförandebeslut för Norra Danviksbron
(SL 2017-0740)

§ 228 Beslut om förlängning av uppdragsavtal avseende tunnelbaneverksamheten i Stockholm (E17)
(TN 2020-0407)

§ 229 Val av ledamöter och ersättare till trafiknämndens beredningar och utskott 2022
(TN 2021-0001)

§ 230 Val av sekreterare i trafiknämnden
(TN 2021-0001)

§ 231 Revidering av delegationsordning och instruktion för trafiknämndens beredningar och utskott
(TN 2021-0001)

§ 232 Överenskommelse rörande trafiknämndens tillhandahållande av förvaltningsstöd till färdtjänstnämnden
(TN 2021-1145)

§ 233 Upphandling av entreprenader avseende stationsinstallationer och bana för utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och Söderort
(FUT 2021-1118)

§ 234 Lokaliseringsutredning för tunnelbana till Älvsjö
(FUT 2021-1097)

§ 235 Beslut om affärsinriktning samt att inleda upphandling av trafikavtal E43
(TN 2021-0142)

§ 236 Beslut om delning av investeringsobjekt ”Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana” samt beslut om genomförandefasen avseende ”Modernisering manöversystem röd och blå linje” samt beslut att fortsätta planeringsfasen för ”Effektiv trafikledning”
(TN 2015-0991)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 237 Begäran om upphävande av avtal: Principöverenskommelse om ny stationspaviljong vid Södertälje C
(TN 2015-1048)

§ 238 Yttrande över regionrevisorernas projektrapport 2/2021 Klimatanpassning av Region Stockholms fastigheter och anläggningar
(TN 2021-0968)

§ 239 Yttrande över remiss avseende ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket
(TN 2021-0986)

§ 240 Förnyat genomförandebeslut för projekt Ställverk 95 Stockholms Östra
(TN 2021-0989)

§ 241 Beslut om inledande av upphandling av drift och underhåll av plattformsavskiljande dörrar i Citybanan
(TN 2021-0838)

§ 242 Verksamhetsplan 2022
(TN 2020-1671, FUT 2021-1112)

§ 243 Förnyat planeringsbeslut avseende upprustning södra Götgatan
(SL 2015-1013)

§ 244 Svar på skrivelse från (S) om jämlikhetsanalys
(TN 2021-0880)

§ 245 Svar på skrivelse från (S) om tågvärdarnas framtid
(TN 2021-0881)

§ 246 Svar på skrivelse från (V) angående klimatanpassning
(TN 2021-0882)

§ 247 Svar på skrivelse från (V) angående tågvärdar på pendeltågen
(TN 2021-0883)

§ 248 Svar på skrivelse från (S) om kollektivtrafikens kostnadsutveckling
(TN 2021-0962)

§ 249 Information om uppdraget Utveckla det pågående arbetet med framkomlighet för busstrafiken till att omfatta fler kommuner och linjer
(SL 2013-5828)

§ 250 Trafikförvaltningens svar på kommunernas synpunkter på T22
(TN 2020-1386)

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 251	Månadsrapporter per oktober (TN 2021-0038, FUT 2020-1290)
§ 252	Anmälan av delegationsbeslut (TN 2021-0001, FUT 2021-0288)
§ 253	Inkommande post till trafiknämnden (TN 2021-0001)
§ 254	Övriga frågor
§ 255	Nästa sammanträde

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 223

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Inkomna skrivelser behandlas under rubriken ”Övrigt”.

2. Tilläggsärendet 32 ” Förnyat planeringsbeslut avseende upprustning södra Götgatan (SL 2015-1013) ”behandlas under rubriken ”Beslutsärenden”.

3. Tilläggsärendet 33 ” Svar på skrivelse från (S) om kollektivtrafikens kostnadsutveckling (TN 2021-0962)” behandlas under rubriken ”Skrivelser”.

4. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 224

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.

§ 225

Fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 28 december 2021.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 226

Förvaltningschefsinformation TF och FUT
(TN 2021-0001)

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
- Det ekonomiska läget – trafikförvaltningen och SL
- Resandeutveckling, antal spärrpassager år 2021 och 2020 jämfört med 2019 till och med vecka 49
- Slutlig skiljedom i skiljemål - Hitachi Rail ./. SL

Information från FUT

- Status byggnationer och upphandlingar:
  - Barkarby, Arenastaden, Hagalund, Nacka – Söderort, Sickla.
- Lokaliseringsutredningen Fridhemsplan-Älvsjö.

Trafiknämnden noterar informationen och lägger den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 227

Genomförandebeslut för Norra Danviksbron
(SL 2017-0740)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 1 december 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Genomförandefasen avseende objekt Danviksbron, projekt Norra Danviksbron inleds, till en total ram för samtliga faser om 250 miljoner kronor inklusive index, varav 225 mkr är inom ramen för förslag till investeringsplan med inriktningsnivåer för åren 2023-2031. Ca två miljoner kronor avser driftkostnader.

2. Förvaltningschefen uppdras att underteckna genomförandeavtal och framtida förvaltningsavtal med ändrad fördelning av ägande och kostnadsfördelning mellan Region Stockholm och Stockholms stad, från tidigare 41 procent till 50 procent för regionen, inför genomförandet av totalrenoveringen av Norra Danviksbron.

3. Förvaltningschefen uppdras att genomföra erforderliga upphandlingar, teckna upphandlingskontrakt och övriga avtal som krävs för genomförandet.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 228

Beslut om förlängning av uppdragsavtal avseende tunnelbaneverksamheten i Stockholm (E17)
(TN 2020-0407)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- V-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 2).

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

BESLUT

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

1. Trafiknämnden godkänner Tilläggsavtal 22 innefattande en förlängning om 24 månader av Uppdragsavtal (E17) avseende tunnelbaneverksamheten.

2. Förvaltningschefen uppdras vidare att bedöma behovet av samt vidta åtgärder för att förkorta förlängningsperioden för Uppdragsavtalet (E17) i förhållande till trafikstart för efterföljande uppdragsavtal.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 229

Val av ledamöter och ersättare till trafiknämndens beredningar och utskott 2022
(TN 2021-0001)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 11 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Val förrättas till sjötrafikutskott, sjötrafikberedning samt tillgänglighets- och framkomlighetsberedning i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande.

2. Valen gäller till och med den 31 december 2022.

3. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 230

Val av sekreterare i trafiknämnden
(TN 2021-0001)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Viktoria Lundström, med Martin Jägerbert och Amanda Carlsson som ersättare, utses som sekreterare i trafiknämnden.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 231

Revidering av delegationsordning och instruktion för trafiknämndens utskott och beredningar
(TN 2021-0001)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 15 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

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

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Nämnden godkänner ändringar i och fastställer delegationsordningen för trafiknämnden i enlighet med vad som framgår av bilaga 1 till ärendet, Delegationsordning för trafiknämnden.

2. Nämnden godkänner ändringar i och fastställer instruktion för trafiknämndens beredningar och utskott i enlighet med vad som framgår av bilaga 2 till ärendet, Instruktion för trafiknämndens beredningar och utskott.

3. Den ändrade delegationsordningen och den ändrade instruktionen börjar gälla omedelbart. Den tidigare delegationsordningen och tidigare meddelad instruktion upphör samtidigt att gälla.

4. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 232

Överenskommelse rörande trafiknämndens tillhandahållande av förvaltningsstöd till färdtjänstnämnden
(TN 2021-1145)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 15 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Nämnden godkänner bilagda överenskommelse avseende tillhandahållande av förvaltningsstöd mellan trafiknämnden och färdtjänstnämnden.

2. Nämnden uppdrar åt förvaltningschefen att för nämndens räkning underteckna överenskommelsen.

3. Nämnden uppdrar åt förvaltningschefen att, som en del i budgetarbetet och utifrån de principer som gäller enligt Region Stockholms integrerade ledning- och styrningssystemet, årligen träffa överenskommelse om ersättning, inklusive faktureringsmodell, för förvaltningsstödet.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 233

Upphandling av entreprenader avseende stationsinstallationer och bana för utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och Söderort
(FUT 2021-1118)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 6), som V-ledamöterna ansluter sig till.
- V-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 7).

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Trafiknämnden inleder upphandlingar av stationsinstallationer och bana för utbyggnaden av tunnelbana i Nacka och Söderort till ett maximalt belopp om 1.900 miljoner kronor (2016 års prisnivå).

2. Förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana ges i uppdrag att genomföra upphandling av stationsinstallationer- och bana för utbyggnaden av tunnelbana i Nacka och Söderort till ett maximalt belopp om 1.900 miljoner kronor (2016 års prisnivå).

3. Förvaltningschefen för förvaltning för utbygg tunnelbana ges i uppdrag att fastställa upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut, vid behov avbryta upphandling samt teckna kontrakt i upphandlingar av stationsinstallationer och bana för utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och Söderort till ett maximalt belopp om 1.900 miljoner kronor (2016 års prisnivå).

RESERVATION

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

EXPEDIERAS TILL

-

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 234

Lokaliseringsutredning för tunnelbana till Älvsjö
(FUT 2021-1097)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 8), som V-ledamöterna ansluter sig till.

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

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Trafiknämnden godkänner Lokaliseringsutredning, Tunnelbana till Älvsjö.

2. Trafiknämnden beslutar att fortsatt planering av tunnelbana till Älvsjö ska ske enligt lokaliseringsutredningens alternativ Väst.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 235

Beslut om affärsinriktning samt att inleda upphandling av trafikavtal E43
(TN 2021-0142)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar i första hand bifall till sitt förslag om återremiss (bilaga 9), som V-ledamöterna ansluter sig till.
- S-ledamöterna yrkar i andra hand bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 9) och tredje hand bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 9).
- V-ledamöterna, som i första hand anslutit sig till förslaget om återremiss, yrkar i andra hand bifall till sitt förslag till beslut och i tredje hand bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 10).

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner först att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid sammanträdet. Därefter finner ordföranden att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningschefens förslag till beslut och avslagit S-ledamöternas och V-ledamöternas respektive förslag till beslut. Slutligen finner ordföranden att S-och V-ledamöternas respektive förslag till tilläggsbeslut avslås.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Trafiknämnden godkänner affärsinriktningen för upphandlingen av trafik på de fyra spårvägarna och Saltsjöbanan (E43) i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande samt bilaga 1.

2. Förvaltningschefen uppdras att i enlighet med i föreliggande tjänsteutlåtande angivna förutsättningar inleda och genomföra upphandlingen av E43, 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.

UTTALANDE

SD-ledamoten låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 11).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 236

Beslut om delning av investeringsobjekt "Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana" samt beslut om genomförandefasen avseende "Modernisering manöversystem röd och blå linje" samt beslut att fortsätta planeringsfasen för "Effektiv trafikledning"
(TN 2015-0991)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE
- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 12), 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 att föreslå regionstyrelsen besluta att föreslå regionfullmäktige besluta följande.

1. Regionfullmäktige beslutar att investeringsobjekt "Anpassning av trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana" delas upp i två separata investeringsobjekt:

   (i) "Manöversystem röd och blå linje"
   (ii) "Effektiv trafikledning"

2. Regionfullmäktige beslutar, inom ramen för 2022 års investeringsbudget och inriktningsnivåer för planåren 2023-2031, om genomförande avseende objekt "Manöversystem röd och blå linje" till en total budget om 542,3 miljoner kronor inklusive index, varav 540,7 avser investeringsutgift. Genomförandefasen avser 528,5 miljoner kronor inklusive index, varav 526,9 miljoner kronor avser investeringsutgift.

3. Regionstyrelsen och trafiknämnden uppdras att göra de justeringar i investeringsplanen 2022 för planåren 2023-2031 samt i budget som föranleds av ovan delning av objekt "Anpassning av trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana".

Trafiknämnden beslutar för egen del, under förutsättning av att regionfullmäktige beslutar enligt ovan, följande.

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

4. Förvaltningschefen ges i uppdrag att verkställa och med rätt att besluta om vidaredelegering enligt beslutsordningen, i ärendet avseende ”Manöversystem röd och blå linje”, inklusive att upphandla och teckna erforderliga avtal.

5. Förvaltningschefen uppdras att återkomma till nämnden med förslag till genomförandebeslut avseende investeringsobjektet ”Effektiv trafikledning”.

Trafiknämnden beslutar följande.

6. Förvaltningschefen ges mandat att publicera upphandling, men ej ingå avtal, redan innan regionfullmäktiges beslut.

7. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 237

Begäran om upphävande av avtal: Principöverenskommelse om ny stationspaviljong vid Södertälje C
(TN 2015-1048)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 11 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Södertälje kommuns begäran om upphörande av principöverenskommelsen om ny stationspaviljong vid Södertälje C (TN 2019-1293) accepteras.

2. Genomförandebeslutet (TN 2015-1048) gällande uppförande av en ny stationspaviljong vid Södertälje C och tillhörande investeringsprojekt avslutas.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 238

Yttrande över regionrevisorernas projektrapport 2/2021 Klimatanpassning av Region Stockholms fastigheter och anläggningar
(TN 2021-0968)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- V-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till tilläggsbeslut (bilaga 13).

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 följande.

1. Att som yttrande över regionrevisorernas projektrapport 2/2021 överlämna förvaltningschefernas tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

RESERVATION

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

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 239

Yttrande över remiss avseende ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket
(TN 2021-0986)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 1 december 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

DELTAR INTE

V-ledamöterna deltar inte i beslutet.

EXPEDIERAS TILL

Infrastrukturdepartementet

§ 240

Förnyat genomförandebeslut för projekt Ställverk 95 Stockholms Östra
(TN 2021-0989)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 9 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Trafiknämnden fattar förnyat genomförandebeslut för projekt Ställverk 95 Stockholms östra godkänns till en total investeringsutgift om 72 mnkr inklusive index, inom ramen för Investeringsplan 2022 med planår 2023-2031.

2. Förvaltningschefen ges i uppdrag, med rätt att besluta om vidaredelegering, att inom ramen för ovan angiven total budget förvalta kontrakt samt att teckna erforderliga övriga avtal.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

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

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 241

Beslut om inledande av upphandling av drift och underhåll av plattformsavskiljande dörrar i Citybanan
(TN 2021-0838)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 22 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Förvaltningschefen uppdras att genomföra upphandlingen avseende drift och underhåll av Citybanans PFA-väggar, inklusive att fastställa förfrågningsunderlag, fatta beslut om tilldelning och/eller avbrytande samt teckna upphandlingskontrakt och överlåta kontraktet till AB Storstockholms Lokaltrafik.

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

3. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 16).

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 242

Verksamhetsplan 2022
(TN 2020-1671, FUT 2021-1112)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 3 december 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Verksamhetsplan 2022 och internkontrollplan 2022 för trafiknämndens ingående verksamheter fastställs.

2. Föreliggande förslag överlämnas till regionfullmäktige.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

DELTAR INTE

S-, V-, och SD-ledamöterna deltar inte i beslutet och hänvisar till egna respektive budgetförslag.

UTTALANDE

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 17).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 243

Förnyat planeringsbeslut avseende upprustning södra Götgatan
(SL 2015-1013)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 3 december 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen besluta följande.

1. Inom ramen för Investeringsplan 2022 med inriktningsnivåer för åren 2023-2031 beslutas att genomföra planeringsfasen avseende objekt "Upprustning södra Götgatan" genom en utökning om 7 mkr av tidigare fattat planeringsbeslut. Den totala investeringsutgiften för planeringsfasen uppgår då till 14 mkr inklusive index.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 244

Svar på skrivelse från Socialdemokraterna om jämlikhetsanalys
(TN 2021-0880)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 18), 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 det egna förslaget till beslut.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 245

Svar på skrivelse från Socialdemokraterna om tågvärdarnas framtid
(TN 2021-0881)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- S-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 19).

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

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltar inte i beslutet.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 246

Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående klimatanpassning inom SL och FUT
(TN 2021-0882)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 247

Svar på skrivelse från Vänsterpartiet angående tågvärdar på pendeltågen
(TN 2021-0883)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

YRKANDE

- Ordföranden yrkar bifall till förvaltningschefens förslag till beslut.
- V-ledamöterna yrkar bifall till sitt förslag till beslut (bilaga 20).

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

V-ledamöterna reserverar sig mot beslutet att inte bifalla det egna förslaget till beslut.

EXPEDIERAS TILL

-

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 248

Svar på skrivelse från Socialdemokraterna om kollektivtrafikens kostnadsutveckling
(TN 2021-0962)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 12 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

EXPEDIERAS TILL

-

§ 249

Information om uppdraget Utveckla det pågående arbetet med framkomlighet för busstrafiken till att omfatta fler kommuner och linjer
(SL 2013-5828)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 10 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

UTTALANDE

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 21).

§ 250

Trafikförvaltningens svar på kommunernas synpunkter på T22
(TN 2020-1386)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2021 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

UTTALANDE

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 22).

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 251

Månadsrapporter per oktober
(TN 2021-0038, FUT 2020-1290)

I ärendet föreligger månadsrapporter per oktober 2021 från förvaltningscheferna för trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

UTTALANDE

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 23).

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 252

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

I ärendet föreligger anmälan av delegationsbeslut daterad den 3 december 2021 fattade av förvaltningschefen för trafikförvaltningen under perioden 2021-09-29 – 2021-11-30 samt anmälan av delegationsbeslut daterad den 3 december 2021 fattade av förvaltningschefen för utbyggd tunnelbana under perioden 2021-10-08 – 2021-12-02.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

§ 253

Inkommande post till trafiknämnden
(TN 2021-0001)

I ärendet föreligger postlista för perioden 2021-10-08 – 2021-12-03.

Trafiknämnden *noterar* informationen och lägger den till handlingarna.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 254

Övriga frågor

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

- Skrivelse från (S) om allvarliga uppgifter om trafikförvaltningens rekrytering och personalhantering (bilaga 24).
- Skrivelse från (S) om rulltrappor och hissars funktion (bilaga 25).
- Skrivelse från (S) om överenskommelse om bidrag till MTR-pendeltåg (bilaga 26), som V-ledamöterna ansluter sig till.
- Skrivelse från (S) om trafikförvaltningens syn på slutdomen (bilaga 27).
- Skrivelse från (V) angående bemanning Roslagsbanan (bilaga 28).
- Skrivelse från (V) angående automatiskt bromssystem på Roslagsbanan (bilaga 29).
- Skrivelse från (V) angående att ersätta lastbilar med pråmar vid byggandet av nya tunnelbanan och transport av bergmassor (bilaga 30).
- Skrivelse från (V) angående kostnader kring Ansaldo-domen (bilaga 31).
- Skrivelse från (V) angående störningsberedskap (bilaga 32).
- Skrivelse från (V) angående tryggheten på Saltsjöbanan Igelboda-Solsidan (bilaga 33).

Ordföranden avtackar Sara Catoni. Därefter tackar ordföranden nämnden och förvaltningarna för året som gått och för gott samarbete och önskar därefter alla en god jul och ett gott nytt år.

2:a vice ordförande tackar Sara Catoni och önskar alla en god jul och ett gott nytt år.

Inga fler övriga frågor.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2021
2021-12-14

§ 255

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestäms till tisdagen den 25 januari 2022, kl. 14.30.

Ordförande

Justerare

Bilaga 1

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

SL 2017-0740

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 5

Genomförandebeslut för Norra Danviksbron

Danviksbron har i flera delar nått sin tekniska livslängd och blivit utdömd. Den 11 februari 2014 beslutade trafiknämnden att fördjupade utredningar avseende åtgärder på Norra Danviksbron skulle tas fram. Det här ärendet har blivit försenat ett antal år.

Socialdemokraterna vill markera vikten av Danviksbrons renovering för en sammanhängande kollektivtrafik där Saltsjöbanan dess möjlighet att angöra Slussen igen spelar en viktig del och har därför stått bakom tidigare beslut i det här ärendet. Däremot anser vi att det är olyckligt att även detta projekt drabbas av stora fördyringar. Även förra gången projektet var uppe i trafiknämnden utökades budgeten för genomförandet och nu händer samma sak igen till en totalkostnad på 250 mnkr.

Detta är något vi socialdemokrater pekar på igen och igen, men de återkommande fördyringarna på infrastrukturprojekt borde leda till självreflektion och åtgärder för att komma tillrätta med detta hos den styrande majoriteten. Så har dock hittills inte blivit fallet.

Därutöver anser vi socialdemokrater fortfarande att det är problematiskt ur ett demokratiperspektiv att beslut om viktiga upphandlingar fattas på delegation.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås trafiknämnden besluta på punkt tre

att förvaltningschefen uppdras att ta fram förslag på upphandlingsdokumentation för fastställande i trafiknämnden och därefter genomföra erforderliga upphandlingar, återvända till trafiknämnden för tilldelning, samt teckna upphandlingskontrakt och övriga avtal som krävs för genomförandet

Bilaga 2

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2021-12-14

TN 2020-0407

Trafiknämnden
Ärende 6

Vänsterpartiet

Beslut om förlängning av uppdragsavtal avseende tunnelbaneverksamheten i Stockholm (E17)

Vi i Vänsterpartiet har inget att invända mot en förlängning av E17 under rådande omständigheter, men vi vill att Region Stockholm utnyttjar denna gyllene möjlighet att ta tillbaka driften av Stockholms tunnelbanesystem i egen regi, som infinner sig när det förlängda avtalet går ut. För resenärernas och personalens skull förespråkar vi att trafiken tas över i egen regi så att skattepengarna oavkortat går till kollektivtrafiken istället för att en inte oansenlig del går till företagsvinster. Under rådande trafikavtal värt cirka 35 miljarder hade MTR Tunnelbana under 2018 en vinstmarginal på cirka 3,4 procent vilket för hela avtalstiden skulle medföra att en dryg miljard har gått till MTR istället för kollektivtrafiken. Kommande trafikavtal kommer enligt uppgifter i media ha ett värde på mellan 40 till 50 miljarder och potentiellt ytterligare gigantiska belopp som försvinner i vinst.

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.

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

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2021-12-14

Vänsterpartiet

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. Den rådande Coronapandemin och den kris som den orsakat har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet.

Vi ser därför att Trafikförvaltningen behöver struktureras om till att inte bara vara en beställarorganisation utan även en utförarorganisation. Hur denna successiva omstrukturering ska gå till bör snarast utredas för att kunna bedriva trafiken i tunnelbanan i egen regi.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att avbryta upphandlingen av tunnelbaneverksamheten (E40)

att uppdra åt förvaltningschefen att förbereda organisationen för att ta över trafikeringen av tunnelbanan i egen regi när förlängningen av innevarande avtal går ut under 2025

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

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

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 en god konkurrens i upphandlingen

Vänsterpartiet

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 3

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

TN 2021-0001

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 9

Revidering av delegationsordning och instruktion för trafiknämndens beredningar och utskott

Trafiknämnden är som regional kollektivtrafikmyndighet ansvarig för all kollektivtrafik i Stockholmsregionen, både på land och till sjöss. Sjötrafiken är ett trafikslag med unika förutsättningar och det är rimligt att en särskild beredning finns för ärenden som rör sjötrafik för att säkerställa att resenärernas intressen tas till vara. Däremot anser vi att upphandlingar av sjötrafiken inte ska tas av ett särskilt utskott till trafiknämnden. Dessa beslut ska fattas och av nämnden.. Därför bör sjötrafikupphandlingar beslutas om i trafiknämnden och inte i sjötrafikutskottet.

Det finns ett stort värde i att trafiknämnden har både beslutsansvar för helheten och helhetsbilden genom att besluta om samtliga kollektivtrafikupphandlingar, inte bara landtrafiken. Vi anser även att en enhetlig upphandlingsstruktur kring kollektivtrafiken bidrar till att säkerställa att alla trafikslag behandlas som delar av en helhet och inget trafikslag sätts på undantag. Vi uppmanar därför den blågröna majoriteten att tänka om i frågan om sjötrafikupphandlingar.

Därutöver har vi noterat den märkliga ordningen att ordförandens resor och konferenser attesteras av vice ordföranden. Det är brukligt i resten av kommunsverige att dessa attesteras av 2:e vice ordföranden. Detta är även standard i andra nämnder i Region Stockholm, exempelvis Hälso- och sjukvårdsnämnden.

Därutöver förtydligas stycket kring att inom ramen för den årliga trafikförändringsprocessen planera, besluta och verkställa specificering av trafikutbud. Detta är så det fungerat i praktiken och det är något vi socialdemokrater varit kritiska mot. Vi vill att beslut om tidtabellsförändringar beslutas av trafiknämnden och anser att det är olyckligt att trafiknämnden informeras om redan fattade beslut när allmänheten tror att politiken fattar de faktiska besluten.

Trafiknämnden föreslås besluta:

1 nämnden godkänner ändringar i och fastställer delegationsordningen för trafiknämnden i enlighet med vad som framgår av bilaga 1 till detta ärende, **Delegationsordning för trafiknämnden**. Med nedan ändringar:
- Att ingen delegation av beslut om sjötrafikupphandlingar görs till sjötrafikutskottet.
- Att Ordförandens eget deltagande inom Sverige och utomlands godkänns av 2:e vice ordföranden.
- Att delegationen för beslut av tidtabellsförändringar dras tillbaka och beslut fattas i nämnden.

2. nämnden godkänner ändringar i och fastställer instruktion för trafiknämndens beredningar och utskott i enlighet med vad som framgår av bilaga 2 till detta ärende, **Instruktion för trafiknämndens beredningar och utskott** med konsekvensändringar av punkt ett i socialdemokraternas förslag till beslut.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-12-14

TN 2021-0001

Trafiknämnden
Ärende 9

Vänsterpartiet

Revidering av delegationsordning och instruktion för trafiknämndens beredningar och utskott

Vi i Vänsterpartiet har vid ett otal tillfällen påtalat det djupt odemokratiska och upprörande att beslut om kollektivtrafik på vatten fattas av ett utskott som inte alla partier i trafiknämnden är representerade i. Att nu delegationsordningen och instruktion för beredning och utskott revideras efter den svidande kritiken från regionrevisorerna är i sig bra, men vår lösning är att sjötrafiksutskottet avskaffas och att delegationen från trafiknämnden därmed upphör. Detta är dock ett beslut som inte fattas av nämnden och vi nöjer oss därför med ett särskilt uttalande.

Bilaga 5

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2021-12-14

TN 2021–1145

Trafiknämnden
10

Överenskommelse rörande trafiknämndens tillhandahållande av förvaltningsstöd till färdtjänstnämnden

Sverigedemokraterna anser att Färdtjänstnämnden är en viktig del av Region Stockholms verksamhet och att den bör vara mer prioriterad än vad den är idag. De förslag som föreslås i ärendet är vi positiva till och det är fördelaktigt att revisionens förslag nu tas i beaktan och att ansvaret och styrningen av medlen blir mer specificerade. Däremot anser vi att det kan vara dags att utreda om inte Färdtjänsten bör ha deras egna förvaltning.

Sverigedemokraterna föreslår Trafiknämnden besluta:

1. Färdtjänstnämnden ges i uppdrag att utreda möjligheterna till att undersöka fördelarna och nackdelarna med att ha en egen förvaltning att bereda ärenden till Färdtjänstnämnden och driva dess verksamhet.

Bilaga 6

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

FUT 2021-1118

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 11

Upphandling av entreprenader avseende stationsinstallationer och bana för utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och Söderort

Ärendet avser upphandling av entreprenader för genomförande av stationsinstallationer såsom ventilation, elinstallationer, samt tele- och styrsystem, men även baninstallation såsom spår, mark och strömskena för tunnelbaneutbyggnaden mot Nacka och Söderort.

Socialdemokraterna stöttar beslutet men ser återigen problem med den långtgående delegationen i trafiknämnden ur ett demokratiskt perspektiv.

Trafiknämnden föreslås besluta på punkten tre:

att Förvaltningschefen för förvaltning för utbygg tunnelbana ges i uppdrag att ta fram förslag på upphandlingsdokument, återkomma till nämnden för fastställande av dessa samt tilldelningsbeslut, vid behov avbryta upphandling samt teckna kontrakt i upphandlingar av stationsinstallationer och bana för utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och Söderort till ett maximalt belopp om 1.900 miljoner kronor (2016 års prisnivå)

Bilaga 7

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2021-12-14

FUT 2021-1118

Trafiknämnden
Ärende 11

Vänsterpartiet

Upphandling av entreprenader avseende stationsinstallationer och bana för utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och Söderort

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

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

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

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

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

Bilaga 8

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT
2021-12-14

FUT 2021-1097

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 12

Lokaliseringsutredning för tunnelbana till Älvsjö

Socialdemokraterna är väldigt glada över att vi nu kan ta nästa steg i arbetet med tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan. Långt innan Sverigeförhandlingen beslutade om att bygga denna linje drev vi socialdemokrater den så kallade ”lila linjen” och där var denna sträckning en viktig del.

Detta innebär en viktig möjlighet för samhällsutvecklingen i hela Region Stockholm. Det västra alternativet som nu föreslås är också det alternativ som fullföljer grundöverenskommelsen inom ramen för Sverigeförhandlingen och är det som ger bäst möjlighet till bostadsbyggande för framtiden. Det här är därför ett självklart beslut för vår sida.

En faktor som kommer vara särskilt viktig i det framtida arbetet är brand och utrymningsmöjligheter. Då man undersöker möjligheten att välja andra tekniska lösningar för tunneldragningar än i övriga utbyggnadsprojekt där man har en servicetunnel för utrymning behöver den lösning som man väljer vara trygg och säker och godkänd av brandförsvaret tidigt i processen. Vi tror dock att den lösning som förordas med två enkelspårstunnlar har stora fördelar. Vi tycker också att det är anmärkningsvärt att detta är möjligt nu, men inte var det vid pågående utbyggnationer.

Röda linjens signalsystem har varit en lång följetong som nu har fått en livstidsförlängning men för eller senare kommer ett nytt system att behövas. I relation till detta ställs att ifall den här utbyggnaden kopplas till röda linjen kommer det få konsekvenser för vilket signalsystem man kan välja på sträckan Älvsjö-Fridhemsplan. Kopplar man inte ihop dem står man mer fri vid valet av system för Älvsjö-Fridhemsplan.

Däremot verkar inte hopkopplingen till Röda linjen utredas vidare. Det framgår av underlaget att en trafikanslutning är tekniskt genomförbar och ger ökad total restidsnytta och avlastning av befintlig Röd linje. Samtidigt innebär det ökade investeringskostnader, ökade driftskostnader samt en ökas risk för störningskänslighet. Vi socialdemokrater har inte tidigare tagit ställning för eller emot en hopkoppling och gör det inte nu heller. Däremot ser vi ett behov av att trafiknämnden får mer information än vad som är tillgängligt i underlaget just nu för att kunna fatta ett välunderbyggt beslut.

Trafiknämnden föreslås besluta:

att underlaget som tagits fram om anslutningen till röda linjen presenteras i sin helhet för trafiknämnden inklusive eventuella kostnadskalkyler, konsekvenser för driften samt för- och nackdelar samt att nämnden därefter fattar beslut i frågan.

Bilaga 9

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

TN 2021-0142

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 13

Beslut om affärsinriktning samt att inleda upphandling av trafikavtal E43

Socialdemokraterna har ett antal funderingar kopplat till att alla dessa banor slås ihop. Det försvårar för vissa aktörer att lämna anbud men underlättar för andra aktörer, främst från andra länder. Vi ser inte att vi får svar på alla frågor vi har kring detta i ärendet som det är skrivet idag. Vi vill ha en redovisning av konsekvenserna för marknaden av upplägget.

Därutöver är vi förskräckta över uppgifterna vi får del av att arbetstagarorganisationen inte har fått vara delaktiga i processen. I vanliga fall brukar förvaltningen och facket ha en dialog inför beslut. Detta är viktigt för kvaliteten på våra upphandlingar. De fackliga organisationerna kan nyansera och ge fler perspektiv på hur verksamheten ser ut vilket ger SL en mer korrekt bild.

Mot bakgrund av dessa två ovan beskrivna aspekter anser vi socialdemokrater att ärendet behöver återremitteras.

Om vår återremiss faller har vi socialdemokrater ett antal krav på hur upphandlingen genomförs då detta blir en väldigt stor och viktig upphandling för kollektivtrafiken under lång tid framöver.

Socialdemokraterna har återkommande under mandatperioden kritiserat den långtgående delegationen i upphandlingsärenden då vi anser att det är trafiknämnden som bör fatta beslut om upphandlingsdokumentation i viktiga ärenden. Det är ett demokratiskt problem när stora beslut fattas på delegation.

Det är enligt reglementet för trafiknämnden inte tillåtet för den Regionala kollektivtrafikmyndigheten att bedriva trafik i egen regi. I reglementet för trafiknämnden står det att nämndens uppdrag enbart är att ”besluta om allmän trafikplikt, upphandla och ingå avtal om allmän trafik hänförliga till kollektivtrafik på land och vatten.”

Vi socialdemokrater anser att det här är olyckligt. Det finns flera skäl till att vi anser att det är viktigt att förvaltningen regelmässigt räknar på och lägger egen-regi anbud. För det första; Vi har inga möjligheter att jämföra de anbud som kommer in på våra upphandlingar mot egen-regi drift och därigenom kvalitetsgranska de externa anbuden samt säkerställa att vi använder skattepengar så effektivt som möjligt. För oss socialdemokrater kommer driftsform i andra hand och omtanke om skattebetalarnas pengar kommer i första hand. Men om vi inte ens räknar på egen-regi anbud så vet vi inte vad som är kostnadseffektivast. Det är inte att ta ansvar för skattebetalarnas pengar.

Personalen är de som ser till att kollektivtrafiken i Stockholms län rullar. När upphandlingar genomförs innebär det alltid ett orosmoment för personalen, kommer verksamhetsövergång genomföras? Kommer den nya arbetsgivaren vara bra? Kommer arbetet att förändras? För att säkerställa att anbudsgivare inte kan dra ner på personalens arbetsmiljö för att vinna upphandlingar måste krav på goda arbetsvillkor ställas i upphandlingen.

Politiken har ett ansvar. Vi måste ställa krav på villkor i nivå med kollektivavtal. Utöver krav i nivåer med gällande upphandlingslagar anser vi att det i riskfyllda arbeten ska ställas krav på försäkringar i nivå med FORA-paket, däribland inkluderas arbetsskada, pension, föräldraförsäkring, uppsägning, dödsfall, olycksfall och sjukdom. Detta (samt krav i nivå med kollektivavtal) behöver också gälla eventuella underentreprenörer. Vi socialdemokrater vill även begränsa antalet underentreprenörsled då uppföljning och kontroll blir lidande ju fler led det finns. Som huvuentreprenör har du ansvar hela vägen.
Krav på verksamhetsövergång ställs i vanliga fall i avtalen med de nya entreprenörerna men för att förtydliga regionens ståndpunkt och minska personalens oro bör dessa krav framgå redan från början i upphandlingsdokumentationen.

Säkerhetsaspekten kopplat till upphandlingar av viktiga samhällskritisk infrastruktur kan inte underskattas. I och med ny lagstiftning ställs det tydliga krav på oss som Regional kollektivtrafikmyndighet. Detta blir aktuellt när andra länders stater äger hela eller delar av många av de bolag som lägger anbud på vår trafik. Att ha ett kvalitetssäkrat säkerhetsarbete blir mycket viktigt i denna affär då den i och med hopslagningen blir väldigt stor.

För att samtliga dessa krav ska få effekt måste de ställas redan i upphandlingsdokumentationen. Då vet samtliga anbudsgivare vad som förväntas och kan räkna på sina anbud utifrån det. Kraven måste självklart även gälla underentreprenörer. Vår uppförandekod öppnar även upp för

möjligheten att ställa tydligare krav på sociala villkor vid upphandling detta bör vi utnyttja. Även Upphandlingsmyndigheten bestämmelser om arbetsrättsliga villkor ger stöd i detta.

Det är dags för att dessa delar tydligare inarbetas i Region Stockholms upphandlingsarbete. Personalens arbetsmiljö och arbetsvillkor är livsviktiga och ingenting som vi kan riskera att slumpa bort.

Trafiknämnden föreslås besluta i första hand:

att ärendet återremitteras för att en redovisning av konsekvenserna på marknaden av upplägget med att slå ihop alla trafikområden återrapporteras till nämnden. Samt att de dialogerna med arbetstagarorganisationerna som sker inför förslag till beslut enligt praxis genomförs innan ärendet återkommer till nämnden.

Trafiknämnden föreslås besluta i andra hand på punkterna ett och två:

1. Trafiknämnden godkänner affärsinriktningen för upphandlingen av trafik på de fyra spårvägarna och Saltsjöbanan (E43) i enlighet med detta tjänsteutlåtande med konsekvensändringar av det ovan anförda samt bilaga 1.
2. Förvaltningschefen uppdras att i enlighet med i detta tjänsteutlåtande angivna förutsättningar inleda och genomföra upphandlingen av E43, men återkomma till trafiknämnden för att fastställa slutgiltig upphandlingsdokumentation.

Trafiknämnden föreslås därutöver besluta om följande tillägg:

att förvaltningschefen uppdras att räkna på och lägga egen-regi anbud på E43 i enlighet med ovan anförda.

Bilaga 10

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

TN 2021-0142

Trafiknämnden
Ärende 13

Vänsterpartiet

Beslut om affärsinriktning samt att inleda upphandling av trafikavtal E43

Beslutet om affärsinriktning samt inleda upphandling av trafikavtal E43 avseende trafikering av Nockebybanan, Tvärbanan, Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Spårväg City motiveras med att befintligt trafikavtal för Nockeby-, Tvär- och Saltsjöbanan upphör samt att det finns en möjlighet att inkludera de andra två systemen för att skapa en större spårtrafikaffär. Vi i Vänsterpartiet vill att Region Stockholm utnyttjar denna gyllene möjlighet att ta tillbaka driften av spårtrafiken på ovan nämnda banor 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 möjlig. 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. För resenärernas trygghet måste det ställas krav på att de linjer som idag trafikeras med personal ombord ska fortsätta att göra det, samt att omborpersonal återinförs på de linjer som tidigare hade det.

När det gäller tidsplanen för denna upphandling anser vi det vara ett stort problem med att den framför allt riskerar sammanfalla med upphandlingen av tunnelbanan (E40), men även E42 och Tåg i Bergslagen. 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. Risken lyfts

fram i underlaget, men de föreslagna åtgärderna minskar inte på allvar risken. Arbetsbördan för förvaltningen måste också påverkas negativt av parallella upphandlingar. För att undvika parallella upphandlingar förespråkar vi därför att upphandlingen E43, och E42, förskjuts i tiden så att de inte ligger parallellt med E40, och att innevarande avtals möjlighet till förlängning nyttjas vid behov.

Vänsterpartiet har länge förespråkat ett återtagande av kollektivtrafik och för kollektivtrafiken fundamentala funktioner i egen regi. Den rådande Coronapandemin och den kris som den orsakat har med all tydlighet visat på många av de problem som finns med att driva kollektivtrafiksystemet uppsplittrat på många olika vinstdrivna entreprenörer. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion. Samhällsviktiga funktioner ska inte åläggas privata aktörer att driva och ha ansvar för. Egen regi ger den rådighet och kontroll som krävs för smidig hantering av kriser och andra oförutsedda händelser, men också den kunskap och överblick för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiksystemet.

Vi ser därför att Trafikförvaltningen behöver struktureras om till att inte bara vara en beställarorganisation utan även en utförarorganisation. Hur denna successiva omstrukturering ska gå till bör snarast utredas för att kunna bedriva trafiken i tunnelbanan i egen regi.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att avbryta upphandlingen av trafikavtal E43

att uppdra åt förvaltningschefen att förbereda organisationen för att ta över trafikeringen av lokalbanorna 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 upphandling av trafikavtal E43 inte kolliderar i tid med upphandlingen av E40, och, om det krävs, att E43 förskjuts i tiden med vid behov justering av de befintliga trafikavtalen

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

Vänsterpartiet

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

att krav på att personal som i dag finns ombord på tågen ska vara kvar samt återinförande av personal ombord där den tidigare har plockats bort

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 11

Region Stockholm

Sverigedemokraterna Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-12-14

TN 2021-0142

Trafiknämnden
13

Beslut om affärsinriktning samt att inleda upphandling av trafikavtal E43

Sverigedemokraterna anser att förslaget om att göra en gemensam upphandling av spårtrafiken som är föreslaget i ärendet kan vara positivt. Vi har mycket spårtrafik, det är bra med synkroniseringar av denna med annan trafik. Däremot anser vi att det också är dags att utvärdera och utreda möjligheten för SL att själv driva denna trafiken igen för att se vilka fördelar och vinster detta skulle kunna leda till.

Bilaga 12

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

TN 2015-0991

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 14

Beslut om delning av investeringsobjekt ”Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana” samt beslut om genomförandefasen avseende ”Modernisering manöversystem röd och blå linje” samt beslut att fortsätta planeringsfasen för ”Effektiv trafikledning”

Det här är ett oerhört viktigt beslut. Vi socialdemokrater har under lång tid varit förespråkare för ett gemensamt signalsystem för alla linjer vilket också är trafiknämndens beslut. Detta tar dock lång tid att implementera vilket innebär att det är än viktigare att nämnden har en tydlig bild av vad som krävs framöver.

Vi är och har varit mycket kritiska till de omfattande problemen med SL:s signalsystem och den valhänta politiska hanteringen av dess uppgraderingar. Nu har vi fått resultatet av det senaste misslyckandet på Röda linjen: 500 miljoner kronor i skadestånd. Därtill tillkommer dröjsmålsränta, advokatkostnader samt kostnader för skiljedomsförfarandet vilket gör att den totala notan uppgår till 665 miljoner kronor för Region Stockholms skattebetalare

Det är dock inte den enda problematiska upphandlingen som SL har haft. Tvärbanans och Roslagsbanans signalsystem blev två år försenade vardera. Att det här beslutet blir rätt är därför av yttersta vikt.

Beslutet rör både manöversystem för röd och blå linje samt trafikledningen för hela tunnelbanan. Det finns flera stora orosmoment i bägge dessa projekt. EN försvårande omständighet är att vi sällan genomför den här typen av upphandlingar. Samtidigt är det en komplicerad miljö att arbeta i och som man konstaterar i underlaget så finns inte den tekniska lösningen på marknaden utan behöver till viss del utvecklas tillsammans med leverantören. Det riskerar att innebära att vi hamnar i exakt samma situation som vi gjorde förra gången vi upphandlade signalsystem på Röda linjen.

Vi socialdemokrater tycker därutöver att det är ett demokratiskt problem att upphandlingar av den här digniteten beslutas om på tjänstemannanivå.

Trafiknämnden föreslås besluta under förutsättning att Regionfullmäktige beslutar enligt ovan på punkten fyra:

4. Förvaltningschefen ges i uppdrag att verkställa och med rätt att besluta om vidaredelegering enligt beslutsordningen, i ärendet avseende "Manöversystem röd och blå linje", inklusive att upphandla och teckna erforderliga avtal. Dock ska upphandlingsdokumentationen fastställas av nämnden.

Bilaga 13

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

TN 2021-0968

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 16

Yttrande över regionrevisorernas projektrapport 2/2021 Klimatanpassning av Region Stockholms fastigheter och anläggningar

Vänsterpartiet tackar för regionrevisorernas insiktsfulla projektrapport angående klimatanpassning av Region Stockholms fastigheter och anläggningar. I pågående klimatkris är klimatanpassning av trafikförvaltningens och förvaltningen för utbyggd tunnelbanas anläggningar oerhört viktig. Den gångna sommaren präglades av översvämningar på flera håll. Även om situationen i Stockholm inte var lika svår och omfattande som till exempel i västra Tyskland i juli eller i Gävle i augusti, har skyfall redan förorsakat problem för SL-trafiken. Till exempel gick trafiken på linje 19 mellan Högdalen och Hagsätra på endast ett spår en längre tid på grund av en tidigare översvämning kopplad till ett kraftigt regn.

Det är sannolikt att vi kommer få extremväder med skyfall och översvämningar i framtiden när klimatförändringarna fortskrider. Därför är det viktigt att vidta åtgärder som förebygger trafikstopp, olyckor och skador på egendom vid kraftigt regn. Den befintliga infrastrukturen och fordonsflottan behöver anpassas och den nya infrastrukturens byggas med tanke på det förändrade klimatet.

Vi i Vänsterpartiet vill följaktligen att revisorernas kritik tas på allvar; att trafikförvaltningen tydliggör prioriterade insatser som behöver göras och att en klimat-, risk- och sårbarhetsanalys utförs, samt att nämnden får ta del av resultaten.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att säkerställa att revisorernas rekommendationer omhändertas

Bilaga 14

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-12-14

TN 2021-0986

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 16

Yttrande över regionrevisorernas projektrapport 2/2021 Klimatanpassning av Region Stockholms fastigheter och anläggningar

Regionrevisorerna riktar skarp kritik mot arbetet med att leva upp till kommunfullmäktiges inriktning för klimatanpassning. Det bedöms inte ha uppnåtts. Regionstyrelsen och berörda nämnder har misslyckats med att uppnå ett systematiskt och effektivt regionövergripande arbete med att säkerställa att regionens samhällsviktiga verksamheter har förmåga att motstå framtida klimatförändringar.

Varken Regionstyrelsen, trafiknämnden eller Locum/FSN har beslutat om klimat-, risk och sårbarhetsanalyser (KRSA) trots att de har i uppdrag att göra det enligt fullmäktigebeslut. Det är ett tydligt tecken på de återkommande problem med ledning och styrning som det moderatledda styret har när de misslyckas med att leva upp till beslut som de själva har varit med och fattat i regionfullmäktige.

Bilaga 15

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-12-14

TN 2021-0989

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 18

Förnyat genomförandebeslut för projekt Ställverk 95 Stockholms Östra

Vänsterpartiet ser med oro att många av trafiknämndens investeringsobjekt fördyras. Genom att gång på gång ta beslut om förnyat genomförandebeslut med fördyrningar blir trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda mycket stor och svår att överblicka. Detta är inte ordning och reda i ekonomin. Vi efterlyser en mer transparent och tydligare sammanställning av trafiknämndens och regionfullmäktiges totala investeringsbörda inom kollektivtrafiken, med totala kostnader, tidsplan och prognos för kommande investeringar. Gärna över en tioårsperiod.

För projekt Ställverk 95 Stockholms Östra landar fördyrningen på 64 procent, vilket måste ses som en avsevärd fördyrning. Det framgår dock inte i det ekonomiska beslutsunderlaget hur mycket inkluderingen av signaländringen vid Frescati bidrar till fördyrningen, eller om det projektet hade en egen budget som nu förs in det gemensamma projektet Ställverk 95. Det är således både fördyrningar och svårt att få överblick över de olika projekten, något som tyvärr kännetecknat även tidigare och pågående insatser på Roslagsbanan.

Bilaga 16

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-12-14

TN 2021-0838

Trafiknämnden
Ärende 19

Vänsterpartiet

Beslut om inledande av upphandling av drift och underhåll av plattformsavskiljande dörrar i Citybanan

Vi i Vänsterpartiet har länge förespråkat införande av plattformsavskiljande dörrar med början på de stationer som har mest trängsel. De dörrar som installerades i Citybanan har visat vilka positiva effekter det innebär för säkerheten, tryggheten och resenärsmiljön. När det gäller underhåll och drift finner vi det önskvärt att försöka minska uppsplittringen på många olika aktörer och hade gärna sett att driften och underhållet av våra stationer successivt samlades ihop och drevs i egen regi. I det här fallet noterar vi att nuvarande avtal går ut redan i början februari, mindre än två månader fram i tiden, och lägger därför inget eget förslag till beslut om egen regi.

Bilaga 17

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-12-14

TN 2020-1671,
FUT 2021-1112

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 20

Verksamhetsplan 2022

Vi i Vänsterpartiet är positiva till att vi får ta del av utförliga verksamhetsplaner för Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana. Det finns bra saker i verksamhetsplanerna, men de är skrivna utifrån den grönblå koalitionens styrande budget. Vi deltar därför inte i beslutet med hänvisning till vår egen budget.

Det är ett antal viktiga reformer som vi har i vårt budgetförslag för 2022 avseende trafiknämnden men som saknas i den blågröna budgeten och därmed i verksamhetsplanen. För att skapa en kollektivtrafik för alla har vi i vår budget finansierade förslag om att sänka taxenivån till den som gällde år 2018, samt att SL-taxan fullt ut ska gälla även i WÅAB:s trafik. Vidare har vi finansierade förslag att barn och unga upp till 18 år får åka avgiftsfritt, samt att pensionärer får åka avgiftsfritt alla tider förutom i högtrafik. För att skattepengarna ska gå till verksamheten, för att få full rådighet över systemet samt skapa goda arbetsvillkor och en attraktiv kollektivtrafik för alla vill vi ta bort vinstintresset och ta tillbaka trafiken i egen regi.

När det gäller verksamhetsplanen för FUT, kräver vi att det i upphandlingarna ställs krav på att de som utför arbetena ska ha kollektivavtal och meddelarfrihet. Och att dessa krav gäller ner genom hela entreprenörskedjorna.

Bilaga 18

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

TN 2021-0986

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 21

Svar på skrivelse från (S) om jämlikhetsanalys

Vi socialdemokrater är besvikna över svaret på vår skrivelse. Rätt använd kan kollektivtrafiken underlätta för ökad jämlikhet. Men den kan även försvaga jämlikheten om den används fel.

Vi har sett under pandemin hur kollektivtrafiken används ojämlikt. När råden om att arbeta hemifrån kom såg vi hur det i vissa stadsdelar innebar att nästan allt underlag för kollektivtrafiken försvann medan det i andra stadsdelar knappt påverkade resenärsandelen alls. Samtidigt misslyckades SL med att möta upp med tillräcklig trafik i dessa områden för att bidra till att resenärerna ska kunna undvika trängsel.

Men jämlikhetsaspekten är bredare än hur situationen har sett ut under pandemin. Ett bra arbete på jämlikhetsområdet från kollektivtrafiken kommer stärka tillväxten och förstärka arbetsmarknadsregionen som helhet.

Trafiknämnden föreslås besluta:

att genomföra en jämlikhetsanalys av kollektivtrafiken utifrån att undersöka hur kollektivtrafikens dragning, kapacitet och anslutningar kan användas för att främja jämlikheten i hela Stockholmsregionen.

Bilaga 19

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

TN 2021-0986

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 22

Svar på skrivelse från (S) om tågvärdarnas framtid

Vi socialdemokrater är tveksamma och fundersamma till svaret på vår skrivelse. Vi efterfrågar att risk- och säkerhetsanalyser ska återrapporteras till nämnden och får veta att sådana görs men inte kommer visas för nämnden. Hur nämndens ledamöter, resenärer och personal ska känna trygghet inför ett sådant tillvägagångssätt framgår inte.

Vi känner oss inte trygga med beslutet att avveckla tågvärdarna. Vi har inte fått redogjort för hur utrymning vid exempelvis brand eller annan nödsituation ska ske i ett inledande skede innan de mobila team som ersätter tågvärdarna har kommit fram. I det här förslaget kommer det istället vara så att lokföraren arbetar själv.

Det framstår i svaret på vår skrivelse som att svaren på våra farhågor finns, och då är det ofattbart att vi inte kan få svar på dem. Vi anser att nämndens styrande majoritet har ett ansvar att säkerställa att nämnden får del av tillbörlig information.

Trafiknämnden föreslås besluta:

att avvecklingen av tågvärdarna pausas för att en risk- och säkerhetsanalys med fokus på nödsituationer och säkerheten och tryggheten för resenärer och personal ska genomföras och återrapporteras till nämnden.

Bilaga 20

Region Stockholm

FÖRSLAG TILL BESLUT
2021-12-14

TN 2021-0883

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 24

Svar på skrivelse från (V) angående tågvärdar på pendeltågen

Vi i Vänsterpartiet tackar för det korta och klargörande svaret. Förvaltningen ska således ha gett trafikutövaren i uppdrag att ta fram tekniska och operationella lösningar i dialog med trafikförvaltningen och andra, ej namngivna organisationer, för att hantera och omhänderta både resenärers och medarbetares säkerhet och trygghet. Det pratas om interna riskanalyser och att erfarenheter från berörd personal ska ligga till grund för de operationella lösningarna. Dock framgår det med all tydlighet att beslutet är fattat, vilket innebär att tågvärdarna ersätts av kameror. För oss i Vänsterpartiet är det en mycket märklig bakvänd och upprörande tågordning att beslut fattas innan dialoger och riskanalyser har slutförts för att se om det är ett genomförbart och önskvärt beslut.

Vår övertygelse är att de säkerhetsutbildade tågvärdarna behövs ombord på pendeltågen för resenärernas trygghet och säkerhet. Om en liknande process som beskrivs i svaret på vår första fråga skulle utföras förutsättningslöst och seriöst skulle vi självklart ta till oss dess slutsatser, och därefter ta ställning till hur trygghet och säkerheten skulle kunna säkerställas i framtiden. Fram till dess kräver vi att tågvärdarna blir kvar ombord på pendeltågen.

Med hänvisning till ovanstående föreslås trafiknämnden besluta

att uppdra åt förvaltningschefen att, i avvaktan på att det eventuellt genomförs en seriös utredning som föreslår någon förändring, vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att pendeltågen även framöver trafikeras med tågvärdar ombord.

21

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-12-14

SL 2013-5828

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 25

Information om uppdraget Utveckla det pågående arbetet med framkomlighet för busstrafiken till att omfatta fler kommuner och linjer

Vi i Vänsterpartiet tackar för informationen och ser arbetet med att förbättra framkomligheten för busstrafiken som en ytterst central och viktig del i arbetet med att få fler att gå över till att åka kollektivt istället för att köra bil. Det handlar också om att göra regionen tillgänglig för dem som inte har egen bil, antingen för att de inte har råd eller inte vill tära på vår miljö. Det är därför frustrerande att se hur långsamt arbetet går och hur långa ledtiderna är. Slutsatsen som presenteras att det inte finns någon organisation med uppdrag att leda eller koordinera genomförandet av framkomlighetsåtgärderna är upprörande. En sådan styrningsfunktion borde naturligtvis redan funnits på plats, och måste snarast skapas. Det borde inte vara orimligt att ge trafikförvaltningen det uppdraget. Förhoppningsvis skulle en sådan styrgrupp kunna sätta press på motsträviga kommuner att genomföra framkomlighetsåtgärder, även om åtgärderna innebär mindre utrymme och framkomlighet för privatbilismen.

Bilaga 22

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-12-14

TN 2020-1386

Trafiknämnden
Ärende 26

Vänsterpartiet

Trafikförvaltningens svar på kommunernas synpunkter på T22

Vänsterpartiet vill skapa ett rättvist samhälle som respekterar de planetära gränserna. För en jämlik, jämställd och klimatsmart region måste kollektivtrafiken göras mer tillgänglig, trygg och välkomnande för alla, oavsett vem du är. Den ska utformas för att finnas där för att alla oavsett kön, ålder, klass, normbrytande funktionalitet och var man bor ska kunna ha tillgång till hela regionen. Kollektivtrafiken, cyklister och fotgängare måste prioriteras i trafiken – det är feministiskt, jämlikt och klimatsmart.

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet är positiva trafikförändringar centrala och grundläggande. Vi vill därför tacka för informationen om förvaltningens svar på kommunernas synpunkter på T22, som ger oss en viss inblick i vad kommunerna önskar för förändringar. Vi förutsätter att förvaltningens svar om att synpunkten noteras inför framtida trafikplanering är något som verkligen görs, även om det upplevs som ett standardsvar i sammanställningen. Vi skulle dock önska att förvaltningen hade en större rådighet för att svara upp mot kommunernas önskemål. Nu blir ofta svaret att det inte är möjligt att ändra något för att det inte finns i avtalet med trafikutövaren.

När det gäller processen beskrivs hur sektorssamråd hålls en gång om året eller vid behov, på tjänstemannanivå respektive politisk nivå. Vidare sker politiska samråd mellan kommunpolitiker och representanter från regionens trafiknämnd. Det som inte nämns är att de politiska representanterna inte kommer från alla partier i nämnden. Vi i Vänsterpartiet vill se att processen med trafikförändringarna återdemokratiseras och att de politiska samråden som sker under arbetet med trafikförändringarna bör representanter från trafiknämndens samtliga partier få delta, vilket tidigare var ordningen. Det är viktigt för den demokratiska möjligheten till insyn och påverkan, samt viktigt för att kunna ge undrande väljare svar på varför förändringar sker.

Vi som valda politiker måste få ta ställning till förslagen efter att haft möjlighet att få in synpunkter från regionens invånare, kommuner och organisationer. De har lokalkännedomen och förändringarna påverkar dessa invånares liv. Kommunerna får visserligen trafikförändringarna på remiss,

Vänsterpartiet

men sen dyker förändringarna upp med kort varsel utan specifika motiveringar. Det är ett demokratiskt underskott. Processen måste göras mer transparent och trafikförändringsdokumentet måste upp till Trafiknämnden för godkännande.

Bilaga 23

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-12-14

TN 2021-0038,
FUT 2020-1290

Trafiknämnden
Ärende 26

Vänsterpartiet

Månadsrapporter per oktober

Månadsrapporten per oktober visar att biljettintäkterna har minskat med 3 264 miljoner jämfört med budget till följd av den utdragna pandemin, och att utfallet per oktober som uppgår till minus 2 348 miljoner kronor, samt en prognos per oktober för årets resultat på minus 2 101 miljoner kronor, exklusive eventuellt extra statligt stöd. Vi delar uppfattningen att det krävs att trafikförvaltningen ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Vi framhåller dock att med en ökad skattefinansieringsgrad och ett lägre biljettpris hade tappet i intäkter inte varit lika stort.

Pandemin skapar stora osäkerheter kring framtida resandeunderlag och biljettintäkter. Det är dock mycket viktigt att trots osäkerheten arbeta för att återskapa förtroendet för kollektivtrafiken och för att locka tillbaka resenärerna när pandemin är över. Det innebär att det är viktigt att den ekonomiska osäkerheten inte för med sig indragning av trafik.

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.

Bilaga 24

Region Stockholm
Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-12-14

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om allvarliga uppgifter om trafikförvaltningens rekrytering och personalhantering

Trafiknämnden, Regionstyrelsen och Arbets och personalutskottet fick ta del av ett brev från Saco på trafikförvaltningen med allvarliga uppgifter om diskriminering i lönebildning och rekrytering. Man citerar en analys av Region Stockholm där man konstaterar att "För att bli chef är det viktigt att ha svensk eller nordisk bakgrund". Analysen visar att nyckeltalen för möjligheten att bli kallad till intervju för chefstjänster, eller anställd visar att möjligheten är extremt liten.

I brevet uppger man att "För Trafikförvaltningen gäller följande (ungefärlig analys utifrån tillgängligt underlag): En av ca 10 anställda med svensk bakgrund är chef. En av ca 100 anställda med utländsk bakgrund är chef (nordisk, europeisk samt utomeuropeisk inräknad)."

Därutöver konstaterar man även att kvinnor har ca 10 procent lägre medianlön än män på trafikförvaltningen.

Med anledning av brevet vill socialdemokraterna ställa följande frågor:

1. Vilka slutsatser drar trafikförvaltningen av de uppgifter som framkommer i brevet till trafiknämnden?
2. Vilka åtgärder kommer vidtas för att komma tillrätta med problemen som beskrivs i brevet?
3. När uppskattar trafikförvaltningen att åtgärderna kommer att ha fått önskad effekt och diskriminering inte längre förekommer på trafikförvaltningen?
4. Vilka åtgärder kommer vidtas för att inte fackligt aktiva ska riskera känna sig utsatt, varnad eller utfryst när de i sin fackliga roll påtalar ovanstående?

Bilaga 25

Region Stockholm
Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-12-14

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om rulltrappors och hissars funktion

Kollektivtrafikens tillgänglighet är A och O för dess attraktivitet. Alla människor ska kunna enkelt ta sig till och från tunnelbanan. Där är hissar och rulltrappor viktiga. Vi socialdemokrater nås ofta av klagomål på stillastående rulltrappor. Det är ofta samma rulltrappor som går sönder och ofta blir de stående en längre tid.

Vi socialdemokrater har tidigare drivit frågan om lagerhållning av reservdelar och krav på åtgärder inom en viss tid vid upphandling av service. Nu i coronatider får detta än större betydelse då stillastående rulltrappor och hissar tenderar att orsaka trängsel då folkmassor inte kan röra sig ut från perrongerna i tillräckligt snabb takt. Avbrotten i leveranskedjor i början av coronapandemin visar också på vikten av lagerhållning.

Vi anser att frågan är av stor vikt och vill därför lyfta den till nämnden för att hela nämnden ska få en helhetsbild av situationen. Vi återkommer ofta till denna fråga, men det är för att vi anser att den är viktig och vill ha en bild över utvecklingen över tid.

Med anledning av detta vill socialdemokraterna ställa följande frågor:

1. Hur ser statistiken ut för hissar och rulltrappors stillastående under 2021? Uppdelat på antal, plats och tid stillastående.
2. Hur många viten har utdömts för stillastående rulltrappor och hissar?
3. Vilka åtgärder har vidtagits för lagerhållning av reservdelar och beställningsplanering för att minska risken för långa avstängningar?
4. Nulägesrapport kring projektet att byta ut gamla rulltrappor?

Bilaga 26

Region Stockholm
Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-12-14

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om överenskommelse om bidrag till MTR-pendeltåg

Socialdemokraterna har 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.

Därefter skickades även ett mejl ut från trafikförvaltningen där man hänvisar till ett interimistiskt avtal som ställer krav på utökad trafik. Detta är dock inte något som nämnden fattat beslut om på pendeltågssidan och inte heller något som delgivits nämnden.

Om det interimistiska avtalet som det hänvisats till är ”Överenskommelse angående fokusområde för 2021 gällande Uppdragsavtal (E24)” så framgår det inte i den överenskommelsen att man ställer krav på utökad trafik eller att bara köra långa tåg. Det som framgår av den är att man upprätthållit god trafikproduktion samt varit proaktiv med att påbörja försäljning av munskydd och handsprit. Något mer konkret återkommer inte i den överenskommelsen.

Vi har därför ett antal frågor som vi hoppas få besvarade om varför det här tilläggsbeloppet har betalats ut och vad för mervärde det har resulterat i för invånarna i Stockholms län.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

1. Är det ”Överenskommelse angående fokusområde för 2021 gällande Uppdragsavtal (E24)” som hänvisas till när man i mejl från förvaltningen hänvisar till interimistiska avtal?
2. Vilka krav har SL ställt som motkrav för utbetalningen av de 24 miljonerna?
3. Varför togs inte beslutet på nämnden vilket skedde med tilläggsavtalen på buss och lokalbanesidan?
4. Varför har inte beslutet delgivits nämnden?

Bilaga 27

Region Stockholm

Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-12-14

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Om trafikförvaltningens syn på slutdomen

En nästan fyraårig rättsprocess har nu delvis kommit i mål. Den 10 december 2021 fastställde skiljedomstolen AB SL:s skadestånd som bolaget ska utge till Hitatchi Rail (dåvarande Ansaldo). Skadeståndet uppgick till 500 miljoner kronor, därtill adderas dröjsmålsränta, advokatkostnader samt kostnader för skiljedomsförfarandet vilket gör att totalbeloppet uppgår till 665 miljoner kronor.

Det finns mycket att lära av upphandlingen och det nu avslutade skiljedomsförfarandet. Vi socialdemokrater anser att det bör tillsättas en haverikommission, direkt underställd regionfullmäktige, för att gå till botten med vad som har hänt och varför inte trafiknämnden erhöll all relevant information vid tidpunkten för hävningen.

Mot bakgrund av ovanstående vill Socialdemokraterna ställa följande frågor

- Vilka synpunkter har trafikförvaltningen över det som inträffat?
- Vilka initiala lärdomar drar trafikförvaltningen av den nyligen aviserade slutdomen?
- Hur ser ni på utsikterna att vinna framgång med den klandertalan som nu hanteras av Svea hovrätt?

Bilaga 28

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-12-14

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående bemanning Roslagsbanan

Vid varje upphandling av trafik uppkommer frågor; inför upphandlingen, under upphandlingen och vid byte av operatör. Det är naturligt att de anställda som arbetar i trafiken undrar över hur det ser ut med verksamhetsövergång, bemanning, förändringar mot idag och tidsplaner. Vi i Vänsterpartiet får ofta frågor från anställda i kollektivtrafiken, ibland kan vi svara, ibland inte. En på sista tiden vanligt förekommande fråga är hur det ser ut med bemanning på Roslagsbanan när Transdev tar över trafiken i april. I pendeltågstrafiken har beslut fattats om att installera kameror för att kunna fasa ut tågvärdarna som arbetar ombord på tågen. Som vi förstått är de nya tågen X15p på Roslagsbanan utrustade med kameror vid dörrarna, och det finns en stark oro för att personalen ombord på tågen kommer fasas ut.

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

1. Är avtalet med Transdev ett avtal med verksamhetsövergång? Får all personal, som vill, följa med över från nuvarande operatör Arriva till Transdev?
2. Hur ser den fackliga dialogen ut mellan Trafikförvaltningen, operatör och facken? På vems initiativ förs dialog vid upphandling?
3. Är de nya tågen på Roslagsbanan X15p utrustade med kameror för dörrstängning?
4. Finns det planer på, eller diskussioner om, att fasa ut ombordpersonalen på Roslagsbanan och trafikera banan med endast förare?

Bilaga 29

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-12-14

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående automatiskt bromssystem på Roslagsbanan

Den 5 november kunde Sveriges Radios Ekot avslöja att det automatiska bromssystemet (ATC) på Roslagsbanan använts under 13 år, från 2005 till 2018, utan godkännande. Det är naturligtvis mycket allvarligt, och det väcker oro både hos resenärer och hos personal. Vad var orsakerna till att systemet inte var godkänt? I reportaget framgick det inte varför systemet inte var godkänt, och intrycket som gavs var att ingen riktigt visste hur det kunde ha blivit så. Det lämnar öppet för frågor om det kan ha varit otydlig ansvarsfördelning mellan olika aktörer, stress, bristande rutiner, resurser eller kompetens som legat bakom försummelsen, och om förvaltningen därefter tagit tag i att säkerställa att liknande underlåtelser inte ska uppstå igen. Vi tar förgivet att saken har utretts och åtgärder vidtagits, men skulle gärna få ta del av det arbetet.

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

1. Vilka orsaker låg bakom att Roslagsbanan under 13 år trafikerades med tåg vars automatiska bromssystem inte var godkända?
2. Vad har det utifrån kunskaperna om orsakerna vidtagits för åtgärder för att säkerställa att gällande säkerhetsrutiner följs?

Bilaga 80

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-12-14

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående att ersätta lastbilar med prålmar vid byggande av nya tunnelbanan och transport av bergmassor

I oktober uppmärksammade tidningen Mitt i lösningen att med prålmar frakta bergmassor från bygget av tunnelbanan från Blasieholmen direkt till Louddden, där massorna kommer till användning i utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden. På det viset beräknas det sparas in 50 000 lastbilstransporter från Blasieholmen, och lika många till Norra Djurgårdsstaden, vilket minskar koldioxidutsläpp, vägslitage, och buller från tunga trafiken rejält. Vidare minskar trängseln och trafiksäkerheten ökar på stadens gator. Vi i Vänsterpartiet är nöjda med den lösningen.

I forskningsprojektet MASSA, som är ett samarbete mellan Stockholms stad och Kungliga Tekniska Högskolan, undersöks möjligheterna att ta tillvara bergmassor från tunnelbyggen lokalt. En av deltagarna, arkitekten Marta Bohlmark på Gaia arkitektur, nämner ytterligare tre platser som skulle vara lämpliga för en liknande lösning med prålmtrafik som från Blasieholmen: Hammarby fabriksväg, Londonviadukten och Sundstabacken vid Gullmarsplan. Vi delar hennes syn på att det skulle vara intressanta platser att undersöka för att få till liknande lösningar som från Blasieholmen.

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

1. Har möjligheten att frakta bort bergmassor från tunnelbanebygget med pråm från andra platser utöver Blasieholmen undersökts? Och vad har i så fall resultatet varit?
2. Skulle någon av platserna som nämns ovan kunna vara lämpliga för en liknande lösning som vi Blasieholmen?
3. Har förvaltningen för utbyggd tunnelbana haft kontakt och utbyte med forskningsprojektet MASSA?
4. Undersöker trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbanan konsekvent mer hållbara alternativ än lastbilstransporter för massahantering vid utbyggnad av infrastruktur?

Bilaga 31

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-12-14

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående kostnader kring Ansaldo-domen

Nu har skiljenämnden till slut meddelat dom i målet SL – Hitachi Rail, tidigare Ansaldo. SL ska betala en halv miljard kronor till företaget. En gigantisk summa för ingenting, och så många tappade år i införandet av ett nytt signalsystem på tunnelbanans Röda linje. Domen fastställer vidare att SL skall betala sina egna rättegångskostnader. Slutsatsen är att upphandlingen har haft allvarliga brister, och att hävandet och på det sätt det genomfördes inte var optimalt.

Vi i Vänsterpartiet undrar hur mycket har den juridiska processen kostat trafikförvaltningen, utöver den ersättning som nu ska betalas till Hitachi/Ansaldo. Vi förstår att det kan vara svårt att uppskatta exakt hur många timmar som lagts ner på trafikförvaltningen, men en ungefärlig uppskattning borde kunna göras för antal timmar och därmed interna kostnader. För anlitad extern hjälp borde det med hjälp av fakturor gå att få fram en exakt siffra. Våra skattebetalare har rätt att veta vad haveriet har kostat.

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

1. Hur mycket tid har trafikförvaltningen uppskattningsvis lagt ner på den juridiska processen från förarbetet inför hävandet av avtalet med Ansaldo fram till domen den 10 december 2021?
2. Hur mycket har processen kostat förvaltningen internt?
3. Hur mycket har förvaltningen betalt för extern hjälp i processen?

Bilaga 32

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-12-14

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående störningsberedskapen i SL-trafiken

Efter det omfattandet trafikstoppet på tunnelbanans gröna linje mellan T-Centralen och Gullmarsplan den 19 till 20 november har det väckts frågor om störningsberedskapen i SL-trafiken. Störningar i trafiken kan ha flera olika, interna eller externa orsaker i ett komplext system som SL-trafiken utgör. I en störningssituation är det viktigt att orsaken åtgärdas skyndsamt så att trafiken kommer igång. Lika viktigt är det att hjälpa resenärerna med korrekt och relevant information och komma igång med ersättningstrafik i fallen där stoppet är långvarigt.

Tunnelbanan är Stockholmstrafikens viktigaste och mest kapacitetsstarka transportslag. Det behövs bara ett kortare stopp för att skapa omfattande problem i trafiken. Vid den ovan nämnda trafikstörningen på gröna linjen fanns flera brister i störningshanteringen. Enligt en DN-artikel från 26 november finns den behövda kompetensen för att åtgärda fel i tunnelbanans signalsystem varken hos trafikförvaltningen eller hos dess leverantörer i Sverige. Det konstaterades också att det saknas överblick över trafiksystemet på grund av att trafiken och dess stödfunktioner är upphandlade, vilket leder till att kompetensen om trafiksystemets olika delar finns utspridd hos olika leverantörer.

Ur ett resenärsperspektiv kan man också konstatera att störningen på gröna linjen innebar inte bara uteblivna tåg utan också en stor förvirring bland trafikanterna. Informationen om när tågen kommer, alternativa resvägar och ersättningstrafiken var sparsam och stämde inte alltid överens med verkligheten. Resenärerna hänvisades till alternativa resvägar utan att de fick information om vilka de var. Det kan fungera för trafikanter som befinner sig på sin hemmaplan, men för dem som inte bor i den drabbade delen av länet kan det vara svårt att känna till vilka de alternativa resvägarna är. Det fanns inte heller någon personal på plats hela tiden, och trafikanterna fick vända sig till de digitala informationskanalerna med sparsam information. Informationen om ersättningsbussar var att det fanns några stycken i trafiken och att behovet inte var så stort. Ersättningstrafiken sköttes med fullsatta turistbussar som är olämpliga för att köras i innerstaden och dessutom är svårtillgängliga för många trafikanter.

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

1. Finns behov att stärka kompetensen hos trafikförvaltningen för en snabbare och smidigare hantering av störningar?
2. Hur avser trafikförvaltningen utveckla informationsinsatserna vid störningar så att informationen är korrekt och innehåller all väsentlig information som resenärerna behöver?
3. Vilken beredskap finns för att sätta in informations- och servicepersonal på plats i trafikknutpunkterna vid störningar?
4. Hur är ersättningstrafik organiserad avtalsmässigt och hur ser arbetsprocessen ut mellan trafikförvaltningen och leverantörerna avseende ersättningstrafik?
5. Hur avser förvaltningen att utveckla ersättningstrafiken vid akuta störningar?
6. Har trafikförvaltningen genom avtal tillgång till ersättningsbussar som lämpar sig till innerstadstrafik?

Bilaga 33

Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-12-14

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Tryggheten på Saltsjöbanan, sträckan Igelboda-Solsidan

Tågoperatören Arriva tog i september 2018 bort tågvärdarna på Saltsjöbanan sträckan Solsidan-Igelboda. Något som Vänsterpartiet var kritiska till. Efter det har det skett allvarliga incidenter på sträckan. 2019 kunde vi läsa om ett att två minderåriga blev rånade och nu har det åter igen skett incidenter. Skolbarn som drar i nödbromsen och dörrar som öppnas under färd. Även kvinnliga förare har blivit utsatta för verbalt hot och spottloskor enligt Sekotidningen.

Förarna som kör har ingen möjlighet att kolla vad som sker bak i vagnarna. Trygghetsvärdar och ordningsvakter har satts in men dom är inte ombord hela tiden. Tågvärdarna fanns alltid på plats och arbetade i team med föraren. Tågvärdarna hade bankännedom och säkerhetsutbildning men arbetade också förtroendeskapande med ungdomarna i området.

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

1. Vilka åtgärder ämnar förvaltningen göra för att komma tillrätta med ordningsproblemen på sträckan Igelboda – Solsidan?

2. Finns det några planer på att återinföra tågvärdarna på sträckan Igelboda – Solsidan?