Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 5/2021
2021-05-11

§§ 80-85

Kl. 16:00 – 16:20

# Trafiknämndens sammanträde den 11 maj 2021

Datum för justering: den 11 maj 2021 vad gäller paragraf 85.

Den 28/5-2021 vad gäller protokollet i övrigt.

Datum för anslag: den 11 maj 2021 vad gäller paragraf 85.

Den 28/5-2021 vad gäller protokollet i övrigt.

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

*Plats:* Trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, möteslokal T-Centralen samt på distans via Teams.

***Närvarande ledamöter***

| | |
|---|---|
| Kristoffer Tamsons (M) | Ordförande |
| Tomas Eriksson (MP) | 1:e vice ordförande |
| Jens Sjöström (S) | 2:e vice ordförande |
| Nikolina Knutsson (M) | |
| Harry Bouveng (M) | |
| Bino Drummond (M) | §85 |
| Susanne Sjöblom (M) | |
| Michaela Haga (C) | |
| Stefan Bergström (C) | |
| Sara Svanström (L) | |
| Karl Henriksson (KD) | |
| Ahmed Ali Salad (S) | |
| Ayla Eftekhari (S) | |
| Bawer Kevir (S) | |
| Anna Sehlin (V) | |
| Maria Mustonen (V) | |
| Mschiwoj Swigon (SD) | |

***Ej närvarande ledamöter***

Elof Hansjons (S)

***Närvarande ersättare***

Christer Mattsson (M) – *Tjänstgör §80-84*
Henrik Lundquist (M)
Märta Martin-Åkesson (C)
Lena Hallerby (L)
Lars Johansson (L)
Fredrik Wallén (KD)
Antonella Pirrone (KD)
Solveig Holmgren (S) – *Tjänstgör*
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Sven-Inge Nylund (S)
Ellinor Rindevall (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)
Roland Johansson (SD)

***Ej närvarande ersättare***

Lennart Kalderén (M)
Josephine Lindström (M)
Sverre Dahlstedt (MP)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 5/2021
2021-05-11

***Närvarande politiska tjänstemän***
Harald Eiken (M)
Mattias Askerson (M)
Sarah Aziz (MP)
Tomas Ekman (V)
Andreas Birgersson (SD)

***Närvarande tjänstemän***
David Lagneholm
Sara Catoni
Niklas Bergman
Björn Holmberg
Karoline Sandar
Viktoria Lundström
Jessica Lindell
Hans-Erik Malmros

***Närvarande fackliga representanter***
Amir Sokolovic

Sekreterare

Karoline Sandar

Ordförande

Justerare

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 5/2021
2021-05-11

**Innehållsförteckning**


| | |
|---|---|
| § 80 | Godkännande av utsänd föredragningslista |
| § 81 | Val av justerare av protokoll |
| § 82 | Fastställande av datum för justering av protokoll |
| § 83 | Beslut om godkännande av tilläggsavtal 2021 avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling (TN 2021-0476) |
| § 84 | Övriga frågor |
| § 85 | Nästa sammanträde |

## § 80

## Godkännande av utsänd föredragningslista

*Trafiknämnden beslöt följande.*

1. Inkomna skrivelser behandlas under punkten ”Övriga frågor”.
2. I övrigt godkänns utsänd föredragningslista.

## § 81

## Val av justerare av protokoll

*Trafiknämnden beslöt följande.*

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

## § 82

## Fastställande av datum för justering av protokoll

*Trafiknämnden beslöt följande.*

1. Datum för justering av protokoll fastställs till den 25 maj 2021.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 5/2021
2021-05-11

## § 83

**Beslut om godkännande av tilläggsavtal 2021 avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling**
(FUT 2021-0476)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2021 från förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

BESLUT

Trafiknämnden föreslår regionstyrelsen föreslå att regionfullmäktige beslutar följande.

1. Tilläggsavtal till avtalet avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagandet godkänns.

2. Regionstyrelsen uppdras inarbeta effekter av Tilläggsavtal till avtalet avseende finansiering och tidplan för utbyggnad av tunnelbanan samt tidplan för bostadsåtagandet i sitt förslag till budget 2022 för Region Stockholm.

Trafiknämnden beslutar följande.

3. Paragrafen justeras omedelbart.

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltog inte i beslutet.

UTTALANDE

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 1).

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

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 3).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 5/2021
2021-05-11

## § 84

## Övriga frågor

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

Skrivelse från S om busstillverkning och standardisering (bilaga 4)

Skrivelse från S om trängselmätningar på bussar (bilaga 5)

Inga fler övriga frågor.

## § 85

## Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde bestämdes till tisdagen den 18 maj 2021, kl. 14.30.

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

Bilaga 1

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-11

TN 2021-0476

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Trafiknämnden
Ärende 4

# Beslut om godkännande av tilläggsavtal 2021 avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Socialdemokraterna i Region Stockholm välkomnar beskedet att det nu finns ett förslag som säkrar utbyggnaden av tunnelbanan. Utbyggnaden säkrar att kollektivtrafiken i Stockholms län står stark inför framtidens behov. Vi är därför glada över att regeringen går in och möjliggör för att den här utbyggnaden faktiskt kan genomföras. En välfungerande kollektivtrafik är av yttersta vikt för att kunna bygga fler bostäder och ge stockholmarna goda möjligheter att ta sig till och från arbete, barnens matcher och fritidsintressen.

Region Stockholm, som har ansvaret för utbyggnaden, har tyvärr en historia av att investeringar i infrastrukturprojekt blir mycket dyrare än planerat. Nu har man chansen att återupprätta en del av det förtroendet genom att säkra en god styrning och kostnadskontroll framöver. Det är viktigt inte minst i relation till Sverigeförhandlingens objekt Roslagsbanan till City, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan och Spårväg syd. Det som skedde i Stockholmsöverenskommelsen får inte hända igen.

När Stockholmsöverenskommelsen tecknades 2013 var det efter en framhastad process mellan en moderat regering, moderatledd region och moderatledda kommuner. Man hade bråttom att vara klar inför valet 2014 och fick därför sämre beslutsunderlag än vad som hade behövts. Bland annat så användes nyckeltal från kalkylen Kungsträdgården-Nacka även vid beräkningen av andra delsträckor utan hänsyn tagen till lokala förhållanden.

Att en servicetunnel skulle behöva byggas kände förvaltningen till redan 2014, kort efter att avtalet tecknades 2013. Detta har alltså inte uppdagats sent i processen efter nya krav från den socialdemokratiska regeringen vilket det ibland har låtit som från moderat håll.

Processen har präglats av brist på insyn och transparens från början. Fördyringen var känd flera månader innan trafiknämnden i november 2019 fick information om den. Samtidigt har inte Nulägesrapporten som togs fram 2019 om nya tunnelbanan återrapporterats till trafiknämnden förrän nu. Trafiknämndens insyn i projektet har varit bristande och behöver förbättras.

Stockholmsöverenskommelsen innebär även att det byggs nästan 80 000 bostäder i regionen – dessa hade riskerats utan utbyggnaden av kollektivtrafiken. I ett läge där det råder bostadsbrist är det allvarligt, när vanligt folk har svårt att hitta någonstans att bo. Vi vet att bostadsbrist hämmar tillväxt och Stockholm måste fortsätta utvecklas för att vara Sveriges tillväxtmotor. Därför är vi socialdemokrater glada över att det nu finns en överenskommelse på plats som säkrar utbyggnaden.

Bilaga 2

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-11

TN 2021-0476

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 4

# Beslut om godkännande av tilläggsavtal 2021 avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Vi i Vänsterpartiet är positiva till att förhandlingarna lett fram till ett godtagbart tilläggsavtal för att hantera den uppkomna fördyrningen av utbyggnaden av tunnelbanan. Fördyrningen och de bidragande orsakerna, bland annat den extra räddningstunneln, var dock kända redan 2017 när det första tilläggsavtalet tecknades, och vi anser det problematiskt att fördyrningen inte har presenterats och hanterats tidigare.

När det gäller överenskommelsen och tilläggsavtalet i sig finner vi det olyckligt att staten bidrar med en mindre andel än i den ursprungliga Stockholmsförhandlingen. Vänsterpartiet vill att staten generellt finansierar mer infrastruktur för att inte sätta kommuner i en sits där de måste medfinansiera infrastruktur, och i detta fall tvingas stå för en större andel av kostnadsökningen än i det tidigare avtalet. Vidare finner vi det bekymmersamt att staten inte går in med en summa för att täcka sin del av kostnadsökningen utan istället tar av trängselskatten. Det är ett mycket osäkert sätt att finansiera den skenanande kostnaden av utbyggnaden av tunnelbanan. Vi vill att färre ska köra bil och betala trängselskatt vilket då skulle innebära att intäkterna blir lägre. Det hade varit bättre om staten hade betalat sin del med en avsatt summa så som skedde när det gällde fördyrningen av Förbifart Stockholm.

Slutligen ställer vi oss kritiska till den bristande transparensen under förhandlingarna inför finansieringsöverenskommelsen. Varken trafiknämnden, regionfullmäktige eller regionstyrelsen har fått information om förhandlingarna eller haft någon insyn i dem utöver faktumet att förhandlingarna pågår. Trafiknämnden har varit tvungen att bevilja Förvaltningen för utbyggd tunnelbana utökade medel för att fortsätta med de fördyrade arbetena utan att ha någon budget för detta. Nämnden har inte heller fått svar om förhandlingarna när våra ledamöter har ställt helt befogade frågor om dem, vilket vi ser mycket allvarligt på.

Bilaga 3

Region Stockholm



SÄRSKILT UTTALANDE
2021-05-11

TN 2021-0476

Trafiknämnden
4

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

# Beslut om godkännande av tilläggsavtal 2021 avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Sverigedemokraterna Region Stockholm ser positivt på att Region Stockholm och Regeringen har försökt omförhandla Sverigeförhandlingen i och med att flera projekt blev mycket dyrare än planerat. Vi är däremot inte helt nöjda med resultatet av dessa förhandlingar då kostnaderna har snedfördelats till Region Stockholms nackdel. Det skulle ha varit bättre om andra alternativ hade diskuterats och tagits fram där fördelningen var mer rättvis. Ett sådant här stort projekt borde vara av lika stort intresse för regeringen att det går smidigt och blir klart så snart som möjligt.

Dessa förhandlingar har resulterat i att kostnaderna för regionen nu ökat med en halv miljard och kommunerna Stockholms stad, Nacka, Solna och Järfälla får en ökad kostnad i miljonklassen. Den rödgröna regeringen och Stockholmsförhandlingens representanter lyckades förhandla bort nästan en miljard av sina kostnader för de tunnelbaneprojekt som redan är i full gång och måste fortsätta. En miljard som slutligen finansieras av stockholmarnas trängselskatt. Det går inte att undvika funderingar om att Moderaterna och Kristdemokraterna i Region Stockholms majoritet lägger sig platt för att blidka sin förhandlingspartner Miljöpartiet som även sitter i regeringen.
Ett parti vars bilfientliga politik är ökänd.

En omförhandling av Stockholmsförhandlingen verkar heller aldrig ha varit aktuell. Den innehåller ett antal mindre väsentliga projekt som en utbyggnad av Roslagsbanan, via en dyr tunnel till T-centralen för över sju miljarder, och satsningar på ny cykelinfrastruktur. Infrastruktur som inte har någon hög samhällsekonomisk vinst jämfört med att minska den ökande trängseln.

Stockholmsförhandlingen likt Sverigeförhandlingen förutsätter en hög och skoningslös byggtakt i de kommuner som ingår i avtalet. Fler invånare och därmed en ökad trängsel i trafiken och kollektivtrafiken kommer inte att åtgärdas av fler cykelstråk. Regeringen och Regionen borde ha haft lika stort intresse att göra en större omförhandling av projekten i Stockholms- och Sverigeförhandlingen för att minska kostnaderna totalt för att värna om skattebetalarnas pengar.

Bilaga 4



Region Stockholm

Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-05-11

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

# Skrivelse om busstillverkning och standardisering

Kollektivtrafiken i Region Stockholm bedrivs via upphandlade operatörer. Busstrafiken är därför uppdelad i ett antal avtalsområden som upphandlas separat från varandra för att öka konkurrensmöjligheterna.

I dagarna kunde vi läsa i media att upphandlingarna i Nacka/Värmdö samt Huddinge/Botkyrka/Söderort, alltså E36C samt E37C, senareläggs. Detta då operatörerna påtalat att busstillverkarna helt enkelt inte hinner leverera bussar enligt den tidsplan som antogs i upphandlingen.

Detta faktum innebär att det finns anledning att föra ett fördjupat resonemang om hur SL kravställer bussutformning i upphandlingar och huruvida denna kravställan bör förändras.

Ett resonemang som lyfts av bussoperatörerna är behovet av en eller ett par standardiserade bussutformningar i Kollektivtrafiksverige för att möjliggöra för standardisering även i fabrikstillverkningen. Detta skulle i längden leda till billigare upphandlingar och sundare konkurrens.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

1. Hur ser förvaltningens omvärldsbevakning ut kopplat till busstillverkning när tidsramarna för upphandlingen sätts?
2. Hur påverkar den framskjutna tidsplanen upphandlingsområdena utifrån eventuella förlängningar av nuvarande avtal och bussar som hinner passera sin livslängd?
3. Pågår det diskussioner med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter om standardisering av bussar i upphandlingssammanhang?

Bilaga 5



Region Stockholm

Trafiknämnden

SKRIVELSE
2021-05-11

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

# Skrivelse om trängselmätningar på bussar

Kollektivtrafiken i Region Stockholm har varit satt under hård press under coronapandemin. Rekommendationerna har varit att undvika att resa i så stor utsträckning som möjligt och att undvika trängsel så mycket det går.

Trafiknämnden har varje månad fått rapporter om resenärsutvecklingen baserat på spärrpassager i tunnelbane- och pendeltågssystemet. Men inte i bussystemet då man inte kunnat blippa sitt kort och därmed har inte den datan funnits tillgänglig. Andra sätt bör finnas att mäta trängsel på bussarna, exempelvis genom den kameraövervakning som finns på alla bussar.

Acceptansen för trängsel även efter pandemin kommer att vara lägre och möjligheten att informera sig om trängselläget och välja en annan avgång eller en annan resväg skulle kunna bidra till en attraktivare kollektivtrafik efter pandemin.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi ställa följande frågor:

1. Har det pågått något arbete på förvaltningen rörande försök till trängselmätningar på bussarna under coronapandemin?
2. Hur ser möjligheterna ut att inkorporera information om trängsel i framtida reseplanerare?