Region Stockholm

Trafiknämnden

PROTOKOLL Nr 11/2019
2019-10-22

§§ 199-204

Kl. 08:30 – 08:45

Trafiknämndens sammanträde den 22 oktober 2019 kl 8.30

Datum för justering: den 22 oktober 2019

Kristoffer Tamsons (M)

Jens Sjöström (S)

Plats: Region Stockholm, Landstingshuset, möteslokal Gjörwellsalen

Närvarande ledamöter

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

Ej närvarande ledamöter

Harry Bouveng (M)
Bino Drummond (M)
Stefan Bergström (C)
Sara Svanström (L)
Karl Henriksson (KD)
Ahmed Ali Salad (S)
Elof Hansjons (S)
Mikael Stigenberg (-)

Närvarande ersättare

Susanne Sjöblom (M) - *tjänstgör*
Christer Mattsson (M) - *tjänstgör*
Märta Martin-Åkesson (C) - *tjänstgör*
Lena Hallerby (L) - *tjänstgör*
Fredrik Wallén (KD) - *tjänstgör*
Solveig Holmgren (S) – *tjänstgör*
Sven-Inge Nylund (S) - *tjänstgör*
Roland Johansson (SD) – *tjänstgör*

Ej närvarande ersättare

Lennart Kalderén (M)
Josephine Lindström (M)
Malin Karlsson (MP)
Lars Johansson (L)
Carl Johan Schiller (KD)
Ann-Marie Högberg (S)
Susanne Lund (S)
Ellinor Rindevall (S)
Lina El Yafi (V)
Marta Aguirre (V)

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2019

Närvarande politiska tjänstemän	*Närvarande tjänstemän*
Claes Wersäll (M)	Niklas Bergman
Joakim Liljeberg (M)	Björn Holmberg
Carl Häggqvist (KD)	Daniel Angermann
Sarah Aziz (MP)	Martin Jägerbert
Tomas Ekman (V)	Pernilla Helander
Andreas Birgersson (SD)	Hans-Erik Malmros

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2019

§ 199

Godkännande av utsänd föredragningslista

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Utsänd föredragningslista godkänns.

§ 200

Val av justeringsperson samt fastställande av datum för justering av protokoll

Trafiknämnden beslöt följande.

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

2. Datum för justering av protokoll fastställs till tisdagen den 22 oktober 2019.

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2019

§ 201

Godkännande av överenskommelser avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Kollektivtrafikobjekten i Sverigeförhandlingen
(TN 2019-1098)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 14 oktober 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

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

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen att besluta att föreslå regionfullmäktige att fatta följande beslut.

1. Godkänna Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Spårväg syd.

2. Godkänna Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Roslagsbanan till City.

Beslutspunkten förklarades omedelbar justerad.

UTTALANDE

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

SD-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 2).

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 3).

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltar inte i beslutet.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2019

§ 202

Godkännande av överenskommelser avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Kollektivtrafikobjekten i Sverigeförhandlingen
(FUT 2019-0872)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 14 oktober 2019 från förvaltningschefen för förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Trafiknämnden beslöt att föreslå regionstyrelsen att besluta att föreslå regionfullmäktige att fatta följande beslut.

1. Godkänna Överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan.

Beslutspunkten förklarades omedelbar justerad.

UTTALANDE

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

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 5).

DELTAR INTE

SD-ledamoten deltar inte i beslutet.

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Region Stockholm
Trafiknämnden

Nr 11/2019

§ 203

Övriga frågor

Inga övriga frågor förelåg.

§ 204

Nästa sammanträde

Datum för nästa sammanträde noterades vara den 22 oktober 2019 kl 14.30, att äga rum hos trafikförvaltningen, Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen.

Vid protokollet

Martin Jägerbert

Bilaga 1

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-10-22, kl. 08:30

TN 2019-1098

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 4

Godkännande av överenskommelser avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Kollektivtrafikobjekten i Sverigeförhandlingen

Vänsterpartiet har länge drivit på för att få Spårväg syd på plats och ser därför mycket positivt på att man nu kommit fram till en överenskommelse som möjliggör ett tidigareläggande av planeringen för Spårväg syd. Däremot har vi aldrig förespråkat förlängningen av Roslagsbanan till City, och ser det inte som rimligt att prioritera den i det nu rådande ansträngda ekonomiska situationen med många andra stora och viktiga investeringar på gång. Varför ska Roslagsbanan dras i kostsamma tunnlar in till T-centralen? Om man nu ska lämna Östra station och bygga tunnel, varför inte nöja sig med att dra den fram till Odenplan som är en knutpunkt för pendeltåg, tunnelbana och bussar? Varför inte skapa en slutstation för Roslagsbanan och knutpunkt med tunnelbanan längre ut längs röda linjen, om man vill komma åt marken vid Östra station? Vi i Vänsterpartiet ser alla dessa alternativ som mer fördelaktiga än att dra Roslagsbanan ända in till City. Därför hade vi gärna sett att möjligheten att omförhandla denna del av Sverigeförhandlingarna hade undersökts.

Bilaga 2

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-10-22

TN 2019-1098

TRAFIKNÄMNDEN
Ärende 4

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Godkännande av överenskommelser avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Kollektivtrafikobjekten Spårväg syd respektive Roslagsbanan till City

Vi sverigedemokrater har länge varit starkt kritiska till Sverigeförhandlingen speciellt kopplat till extremt höga kostnaderna samt slutprodukten kommer inte vara tillfredställande i jämförelse till kostnaderna. Det finns andra alternativ för en lägre kostnad som ger en bättre effekt samt underhåll av de befintliga stambanorna borde ha en högre prioritet. Detta är däremot nationella frågor. Konsekvenserna för regionen har varit åtagandet att även förlänga Roslagsbanan, Spårväg Syd och en ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö tillsammans med ett flertal tunnelbanestationer. Satsningen på Spårväg Syd och Roslagsbanan in till City är inte värd kostnaden jämfört med samhällsnyttan den skulle ge. Vi avstår därför från att delta i beslutet avseende förskottering av finansiering och medfinansiering i Sverigeförhandlingen.

Bilaga 3

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-10-22

TN 2019-1098

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 4

Angående överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Kollektivtrafikobjekten i Sverigeförhandlingen

Socialdemokraterna är positiva till att planeringsskedet i utbyggnaderna inom ramen för Sverigeförhandlingen tidigareläggs. Samtidigt är det ett oroväckande tecken att en sådan överenskommelse tagit två och ett halvt år att genomföra efter att avtalet slöts. Socialdemokraternas ambition är både tidigarelagt planeringsstart och tidigarelagt byggstart. Utbyggnad av kollektivtrafiken tar tid och kollektivtrafiken behöver möta upp den starka befolkningstillväxten i Stockholm.

En tidigare planeringstart är dessutom viktig för att kunna identifiera den tekniska genomförbarheten i projekten. Spårväg syd är i detta avseende relativt väl studerad tidigare. Förlängningen av Roslagsbanan möter större tekniska utmaningar då den både behöver passera röd linje och norra länken under mark samt passa med citybanan utan att hamna allt för djupt. En för djup lokalisering riskerar att ge långa bytestider och mindre nytta. De tekniska förutsättningarna är också avgörande för kostnaden.

Region Stockholms investeringsbudget är mycket ansträngd. Även på sjukvårdssidan finns stora behov av investeringar. Kapitalkostnaderna pressar såväl sjukvården som trafikens driftkostnader, detta i en räntemiljö där räntorna konstant sjunkit de senaste 10 åren. Högre räntekostnader kommer att innebära ett ökat tryck på driften.

Vi har därför tidigare förslagit ett en analys av de ekonomiska ramarna framåt ska göras för att ge en upplysande bild av möjligheterna att faktiskt tidigarelägga investeringarna, inte bara planeringen. Detta har fortfarande inte gjorts vilket är mycket oroande. Region Stockholms investeringsbudget fortsätter växa och det saknas svar på hur stor den kan bli.

Vi oroas av det bakvända ekonomiska resonemang som framförs i tjänsteutlåtandet; att det är ekonomiskt fördelaktigt att genomföra en investering så snart som möjligt. man bygger på att kostnaden för infrastrukturprojekt ökar mer än KPI historiskt. Vad avses här med historisk? Efterfrågan kan som bekant variera i två riktningar. Under långvarig lågkonjunktur skulle effekten lika gärna kunna vara den motsatta, att investeringskostnaden blir lägre ju senare en investering görs.

Trafikförvaltningens investeringar leder i de flesta fall inte till vinster, utan till ökad samhällsnytta och ökade driftskostnader. Vi menar att den Region Stockholms investeringsbeslut inte bör bygga på spekulation om konjunkturen utan analyser av de egna ekonomiska ramarna, investeringskostnaden och kommande driftskostnader.

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-10-22

FUT 2019-0872

TRAFIKNÄMNDEN
Ärende 5

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

Godkännande av överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan

Vi sverigedemokrater har länge varit starkt kritiska till Sverigeförhandlingen speciellt kopplat till extremt höga kostnaderna samt slutprodukten kommer inte vara tillfredställande i jämförelse till kostnaderna. Det finns andra alternativ för en lägre kostnad som ger en bättre effekt samt underhåll av de befintliga stambanorna borde ha en högre prioritet. Detta är däremot nationella frågor. Konsekvenserna för regionen har varit åtagandet att även förlänga Roslagsbanan, Spårväg Syd och en ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö tillsammans med ett flertal tunnelbanestationer. Satsningen på tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö är inte värd kostnaden jämfört med samhällsnyttan den skulle ge. Vi avstår därför från att delta i beslutet avseende förskottering av finansiering och medfinansiering i Sverigeförhandlingen.

Bilaga 5

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2019-10-22

FUT 2019-0872

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Trafiknämnden
Ärende 5

Angående överenskommelse avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Kollektivtrafikobjekten i Sverigeförhandlingen

Uppgörelsen om utbyggnad av en ny tunnelbanelinje i Stockholm är ett historiskt steg. För första gången anläggs en ny linje som skapar en ny T-baneförbindelse som inte passerar T-centralen. Detta möjliggörs tack vare en uppgörelse med regeringen om statlig finansiering till utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholm.

Socialdemokraterna är positiva till att planeringsskedet i utbyggnaderna inom ramen för Sverigeförhandlingen tidigareläggs. Samtidigt är det ett oroväckande tecken att en sådan överenskommelse tagit två och ett halvt år att genomföra efter att avtalet slöts. Socialdemokraterna föreslog en utredning om förskottering redan 2017. Två år har gott förlorade. Socialdemokraternas ambition är både tidigarelagt planeringsstart och tidigarelagt byggstart. Utbyggnad av kollektivtrafiken tar tid och kollektivtrafiken behöver möta upp den starka befolkningstillväxten i Stockholm. En tidigare planeringstart är dessutom viktig för att kunna identifiera den tekniska genomförbarheten i projektet.

Region Stockholms investeringsbudget är ansträngd. Även på sjukvårdssidan finns stora behov av investeringar. Kapitalkostnaderna pressar såväl sjukvården som trafikens driftkostnader, detta i en räntemiljö där räntorna konstant sjunkit de senaste 10 åren. Högre räntekostnader kommer att innebära ett ökat tryck på driften.

Vi har därför tidigare förslagit ett en analys av de ekonomiska ramarna framåt ska göras för att ge en upplysande bild av möjligheterna att faktiskt tidigarelägga investeringarna, inte bara planeringen. Detta har fortfarande inte gjorts vilket är mycket oroande. Region Stockholms investeringsbudget fortsätter växa och det saknas svar på hur stor den kan bli.

Vi oroas av det bakvända ekonomiska resonemang som framförs i tjänsteutlåtandet; att det är ekonomiskt fördelaktigt att genomföra en investering så snart som möjligt. man bygger på att kostnaden för infrastrukturprojekt ökar mer än KPI historiskt. Vad avses här med historisk? Efterfrågan kan som bekant variera i två riktningar. Under långvarig lågkonjunktur skulle effekten lika gärna kunna vara den motsatta, att investeringskostnaden blir lägre ju senare en investering görs.

Vi oroas av det bakvända ekonomiska resonemang som framförs i tjänsteutlåtandet; att det är ekonomiskt fördelaktigt att genomföra en investering så snart som möjligt. man bygger på att kostnaden för infrastrukturprojekt ökar mer än KPI historiskt. Vad avses här med historisk? Efterfrågan kan som bekant variera i två riktningar. Under långvarig lågkonjunktur skulle effekten lika gärna kunna vara den motsatta, att investeringskostnaden blir lägre ju senare en investering görs.

Trafikförvaltningens investeringar leder i de flesta fall inte till vinster, utan till ökad samhällsnytta och ökade driftskostnader. Vi menar att den Region Stockholms investeringsbeslut inte bör bygga på spekulation om konjunkturen utan analyser av de egna ekonomiska ramarna, investeringskostnaden och kommande driftskostnader.