

Tid Torsdagen den 14 april 2016 kl. 16.00 – 16.35
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Torsdagen den 28 april 2016

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

Bawer Kevir (S)

Kristina Öberg (S)

Lorentz Tovatt (MP)

Bo Arkelsten (M)

Eva Ekmehag (M)

Patrik Silverudd (L)

Karin Ernlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Martin Engman (S)

för Anna Wedenlid (S)

Maja Zachrisson (S)

för Lorena Delgado (V)

Anette Hellström (M)

för Peter Jönsson (M)

Ersättare:

Roland Eliasson (S)

Viveca Wallqvist (MP)

Malin Ericson (Fi)

Jonas Lilleberg Eriksson (M)

Erik Persson (M)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (L)

Mikael Valier (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Fredrik Alfredsson, Karin Dhakal, Ted Eil, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus Sundin §§ 1-14 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 10**Delrapport från Sverigeförhandlingen:
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar (SOU 2016:3). Anmälan av svar på remiss
från kommunstyrelsen**

Dnr T2016-00172

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 2016.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Patrik Silverudd (L) enligt följande:

Vi ser en uppenbar risk för att viktiga investeringar trängs undan om planerna på höghastighetsbanor ska förverkligas. Stockholm och Sverige är i stort behov både av bättre spårtrafik och av fler bostäder men under överskådlig tid är höghastighetsbanor fel prioritering.

Grundproblemet som upplevs av många resenärer och företag är att den tågtrafik som redan finns fungerar alltför dåligt. Statens första uppgift måste därför vara att säkerställa att den nuvarande tågtrafiken fungerar bättre.

Därefter finns upprustnings- och utbyggnadsprojekt som kunde ge stor nytta på kortare tid och med mindre störningar.

Kostnaderna för höghastighetsbanor är häpnadsväckande höga, sannolikt långt över 300 miljarder kronor. Stationer och anslutningsbanor är då inte medräknade. Kostnaden motsvarar vad staten lägger på infrastrukturprojekt under 15 år. Planeringen kommer att kräva stor del av tillgängliga utredningsresurser, vilket också kan stoppa och försena andra projekt och i värsta fall kan kostnaderna komma att spilla

över på andra områden som skola och omsorg.

Ett huvudproblem för höghastighetståg är att spårbunden trafik främst är lönsamt i ett regionalt perspektiv. Här riskerar Sverigeförhandlingen att göra dubbel skada. Förutom att sluka enorma resurser som kunde ha använts bättre på annat håll, ska nationell trafik alltid ha prioritet framför lokal- och regionaltåg som därför tränger undan dessa i högtrafik.

Den som tågpendlar varje dag riskerar alltså stora förseningar, medan den som reser med höghastighetstågen enstaka gånger per år alltid har företräde.

Stockholm och Sverige behöver satsa på spårtrafik men de enorma summorna som höghastighetsbanorna skulle kosta kan användas betydligt smartare till större nytta för fler människor. Därför anser vi att man omedelbart ska avbryta planeringen för höghastighetsbanor i närtid så att inte mer resurser slösas bort på förgävesutredningar.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
