

Landstingsstyrelsen

PROTOKOLL 2/2016
Tisdagen den 23 februari 2016

§ 64
Yttrande över inriktningsunderlag inför
transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029
LS 2015-1411

Ärendebeskrivning

Näringsdepartementet har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att yttra sig över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 21 januari 2016
Förslag till yttrande
Sammanfattning av inriktningsunderlag inför
transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Förslag och yrkande

På sammanträdet föreligger landstingsrådsberedningens förslag i skrivelse den 17 februari 2016 (bilaga).

Landstingsstyrelsens beslut

Landstingsstyrelsen beslutar enligt landstingsrådsberedningens förslag

att avge yttrande till Näringsdepartementet över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande samt landstingsrådsberedningens motivering

Särskilt uttalande

Erika Ullberg (S), Dag Larsson (S), Talla Alkurdi (S), Johan Sjölander (S) och Tove Sander (S) anmäler ett särskilt uttalande till protokollet från Socialdemokraterna (bilaga).

Gunilla Roxby Cromvall (V) anmäler ett särskilt uttalande till protokollet från Vänsterpartiet (bilaga).

Beslutsexpediering:
Näringsdepartementet
Landstingsdirektören
Akt



Ordförande



Justerare



Justerare

Exp. datum

Sign.

Landstingsstyrelsen

Yttrande över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Näringsdepartementet har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att yttra sig över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Näringsdepartementet över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande samt landstingsrådsberedningens motivering.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholmsregionen är i behov av fortsatta investeringar i utbyggd infrastruktur och transportsystem. Tillväxten och urbaniseringen i regionen driver landet framåt, och Stockholms läns andel av statliga investeringar i transportsystem och infrastruktur behöver bli större.

Den statliga resursallokeringen till transportsystem och infrastruktur behöver riktas till Stockholms län i högre utsträckning än i dag. Det är av stor vikt att staten stödjer utvecklingen av både regionala och lokala transportinfrastruktursystem.

För Stockholms läns landstings del handlar det både om den lokala kollektivtrafiken men också den interregionala trafiken inom och mellan länen i Mälardalsregionen.

SKRIVELSE
2016-02-17

LS 2015-1411

Kopplat till detta är det också viktigt att i kommande planeringsunderlag och inriktningsbeslut konstatera att Stockholmsregionens förutsättningar är unika i sitt slag i landet. Att skärskåda regionens utvecklingspotential och tillväxtmöjligheter är viktigt för att kunna landa i rätt slutsatser kring investeringar och statliga systemanalyser för området.

Staten bör i sitt slutliga beslut om nationell plan bättre ta hänsyn till de samhällsekonomiska analyser som ligger till grund för investeringar. Regeringen pekade 2010 ut investeringar i transport- och infrastruktursystemen om totalt 70 miljarder kronor, som generade 77 miljarder kronor i kalkylerade nyttor. Om regeringen istället hade valt de investeringar som gav högst kalkylerad nytta per investerad krona visar beräkningar på den genererade nyttan för samma budget hade uppgått till 119 miljarder kronor.

Stockholms läns landsting har därtill tillsammans med Stockholms stad pekat på vikten att utveckla de samhällsekonomiska analyserna så att de också tar hänsyn till bristande kapacitet (trängsel) i de samhällsekonomiska analyserna av kollektivtrafikinvesteringar, tillsammans med förbättrade beräkningar av driftskostnader för kollektivtrafik, effekter av tillgänglighet på produktivitet och påverkan på fastighetspriser av tillgänglighet med bil, buss och tunnelbana.

För arbetspendlingen, som är en kärna i kommunikationerna i regionen, möts invånarna i Stockholms län dagligen av bekymmer. Förseningarna i pendeltågstrafiken ökade 2015 med 20 procent och förseningarna beräknas till 70 procent bero på faktorer som ligger inom Trafikverkets och statens rådighet.

I statens transportinfrastrukturplanering behöver staten ta till metoder, effektiva till omfattning och smidiga för resenärerna i deras vardag, för att minska de problem som staten bär ett ansvar för. Investeringar i underhåll av järnvägsnätet är alltså viktigt för arbetspendlarna och kollektivtrafikresenärerna i Stockholmsregionen och staten behöver ta större ansvar för den infrastruktur staten äger, sett till drift, underhåll och investeringar.

Likaledes anser Stockholms läns landsting att regressrätten ska utökas. Incitamenten för aktörerna att göra rätt ökar därmed, vilket leder till bättre utnyttjande av befintlig spårinfrastruktur. En utökad regressrätt ger Stockholms läns landsting den juridiska möjligheten att kräva tillbaka en utbetalning från den som egentligen bör stå för denna. Här är det dock viktigt att poängtera att en större regressrätt inte får innebära att staten

SKRIVELSE
2016-02-17

LS 2015-1411

justerar kapacitetstilldelningen för att på sätt minimera risken för egen ekonomisk förlust vid egna brister av underhåll av exempelvis järnvägsnätet.

Av stor vikt är också att det finns en helhet i de olika systemen och en samsyn i systemanalysen kring transportinfrastruktursystemen i Stockholms län.

Regelverken kring medfinansieringen av infrastrukturinvesteringarna måste förtydligas och det behöver bli tydligt att den trängselskatt som betalas in från människor i Stockholmsregionen också bör anses vara del av regionala delfinansieringen av statens infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen.

Lika viktigt är det att staten också ser sin del i samhällsbygget. Bostäder, samhällsservice och transportsystem behöver ges ytterligare möjligheter att samplaneras utifrån bland annat medfinansiering från externa aktörer.

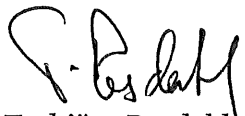
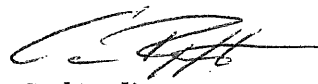
Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 21 januari 2016

Förslag till yttrande

Sammanfattning av inriktningsunderlag inför

transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029


Torbjörn Rosdahl
Kristoffer Tamsons
Carl Rydingstam

2016-02-23

LS 2015-1411

Landstingsstyrelsen, ärende 36

Tillägg från Socialdemokraterna avseende inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Socialdemokraterna delar i allt väsentligt den styrande minoritetens yttrande över inriktningsunderlaget. Vi vill förtydliga och komplettera på några punkter.

Trafikverkets inriktningsunderlag visar på begränsade möjligheter att med dagens ram finansiera både nödvändigt underhåll och att satsa på nyinvesteringar. Det är positivt att regeringen ökat anslagen till underhåll av järnvägen och att de fokuseras där flest tåg passerar, nämligen kring storstadsregionerna.

I Stockholmsregionen krävs både att statens underhållsskuld arbetas av, att planerade utbyggnader genomförs samt ökad statlig medfinansiering till utbyggnad av infrastrukturen. Men om behovet inte kan rymmas inom nuvarande ram måste en utökning av ramarna övervägas. Kostnaden ska ställas mot kostnaden för Sverige om Stockholmsregionen tappar tillväxttakt och konkurrenskraft mot andra Europeiska storstadsregioner på grund av underdimensionerad eller opålitlig infrastruktur under en längre tid.

Den kostsamma utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg ska inte påverka nationell plan. Sverigeförhandlingens satsningar måste därför utgöras av statlig finansiering utöver den nuvarande nivån på nationell plan.

I strävan efter att bygga kollektivtrafik med hög kapacitet, hög kostnadseffektivitet och som ger fler bostäder måste investeringar i samtliga trafikslag för kollektivtrafik vara möjliga. En begränsning från statens sida att bara investera i utbyggd spårtrafik minskar möjligheten att välja trafikslag efter förutsättningarna. Även väginfrastruktur för kapacitetsstark kollektivtrafik bör kunna medfinansieras av staten och vi ser därför positivt på att Trafikverket lyfter möjligheten att investera i kostnadseffektiv kollektivtrafik som Bus Rapid Transit (BRT). Vi ser också positivt på att Trafikverket pekar på BRT som en möjlighet på statliga vägar.

Trängselskatterna i regionen betalas huvudsakligen av Stockholmare. Därför ska trängselskatterna räknas som regionens finansiering vid gemensamt finansierade investeringar. På sikt ska trängselskatten övergå till att vara en regional skatt som förvaltas av regionen.

Yttrande över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Vänsterpartiet instämmer huvudsakligen med landstingsstyrelsens yttrande. Det finns dock ett par frågor vi vill kommentera.

Social hållbarhet

Landstingsstyrelsens yttrande tar kort upp sociala frågor samt påtalar avsaknaden av en social konsekvensanalys inom ramen för inriktningsunderlaget. Vänsterpartiet instämmer i att en social konsekvensanalys vore önskvärd. En sådan skulle tydligare kunna väga in vilka effekter olika transportsatsningar får för invånare med olika ekonomiska förutsättningar och bakgrunder men även för sammanhållningen i samhället i stort.

Landstingsstyrelsens yttrande lyfter vidare att transport- och infrastrukturpolitiken bör inriktas på att minska transportbehovet, till exempel genom samplanering av bostäder, arbete, transport och samhällsservice. Vänsterpartiet håller med om att en sådan samplanering är viktig men att den då också på olika sätt måste beakta den ökande segregationen i Stockholmsregionen. Om den ökande segregationen inte bryts blir transportmöjligheter extra viktiga för att kunna bidra till interkulturella möten. Interkulturella utbyten kan antas ha positiva effekter för social hållbarhet genom att bidra till en minskning av fördomar och en ökning av den sociala tilliten. Inte minst i samband med ökad immigration.

Buller

Buller tas upp i landstingsstyrelsens yttrande och det är bra att man efterfrågar ett förtydligande att bulleråtgärder ska avse såväl utomhus- som inomhusnivåer samt att yttrandet uttrycker en saknad av bullerskyddsåtgärdsambitioner. Vänsterpartiet skulle dock vilja ha sett att yttrandet efterfrågade ännu mer konkretion och ännu tydligare vägde in hälsorisker förknippade med buller. Utöver personligt lidande riskerar försämrad hälsa till följd av buller också att leda till ökade kostnader för landstinget inom hälso- och sjukvården.

BRT / Trådbuss

Bland annat när det gäller "ny teknik" och trimningsåtgärder men även nyinvesteringar skulle Vänsterpartiet gärna ha sett att landstingsstyrelsens yttrande lyfte fram BRT och Trådbuss som miljövänliga men kanske framförallt kostnadseffektiva alternativ till olika spårsatsningar. Dessa trafikslag skulle också kunna erbjuda relativt snabb implementering på befintlig och utbyggd väg med möjlighet att avlasta redan ansträngd transportinfrastruktur. Med tanke på den takt med vilken Stockholmsregionen växer krävs snabba såväl som långsiktiga lösningar.

Höghastighetståg

När det gäller höghastighetståg vill Vänsterpartiet precis som landstingsstyrelsens yttrande betona vikten av att eventuell utbyggnad ses i ett systemperspektiv och inte tränger undan andra behov i Stockholmsregionen.