

2007-10-03

LS 0707-0766

Landstingsstyrelsen

Yttrande över Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

ÄRENDET

Näringsdepartementet har berett landstinget möjlighet att yttra över Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Näringsdepartementet enligt regionplane- och trafiknämndens förslag.

Stockholmsregionen växer snabbt och står inför stora utmaningar när det gäller att upprätthålla en god infrastruktur och ytterligare öka transportkapaciteten. Utan en fullgod satsning på infrastrukturen riskerar Stockholmsregionens tillväxt att bromsas med negativa konsekvenser för hela landet som följd.

Stockholms kollektivtrafik och transportnät är en nationell angelägenhet och bör prövas på lika villkor tillsammans med järnvägens stamnät och det nationella vägnätet. För att uppnå positiva effekter i landets totala transportkapacitet räcker det inte med att bygga ut stomjärnvägsnätet, det behövs även omfattande utbyggnader i spår-bunden kollektivtrafik, likadant gäller på vägsidan. Vid en analys bör alla behov av investeringar för kapacitetshöjande åtgärder omfattas och vägas mot varandra.

Bilagor

- | | |
|--|------------|
| 1 Sammanfattning | |
| 2 Regionplane- och trafiknämndens yttrande | 2007-09-19 |
| 3 AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande | 2007-08-21 |

Under en längre tid har Stockholmsregionen fått alltför lite medel tilldelat, vilket lett till ett uppdämt investeringsbehov. Med nuvarande anslagsnivåer tilldelas Stockholms län bara 14 procent av medlen för statliga investeringar i spår. Samtidigt sker majoriteten av alla spårresor och nästan hälften av den totala reslängden på spår i Stockholms län. Det som är positivt i inriktningsplaneringen är att viktiga investeringar för pendeltågstrafiken finns med, likaså en rad andra kapacitetshöjande åtgärder. Särskilt viktiga av dessa är Citybanan, men även andra satsningar, exempelvis Mälarbanan, behöver prioriteras.

Sammantaget krävs betydligt större investeringar än de som hittills tilldelats. För att klara uppgiften om en tillgänglig stad krävs betydande medel till kapacitetshöjande åtgärder, inte bara medel till underhåll för att återställa dagens transportsystem till en godtagbar standard.

Mot bakgrund av detta ligger såväl Vägverkets som Banverkets inriktningsunderlag alldeles för lågt. Det är positivt att man i inriktningsunderlaget har konstaterat att alla delar av målen för Stockholm inte kan uppnås vid lägre nivåer av medelstildelning. Vi delar denna slutsats. Endast vid högre anslagsnivåer blir måluppfyllelsen tillfredställande om än inte tillräcklig för att möta den framtida efterfrågan.

Chris Heister

Christer G Wennerholm

Per-Inge Buskas

2007-10-03

LS 0707-0766

ÄRENDET OCH DESS BEREDNING

Näringsdepartementet har berett landstinget möjlighet att senast den 10 oktober 2007 yttra sig över ”Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2019”.

Sammanfattning av rapport bifogas (bilaga).

Yttranden har inhämtats från landstingsdirektören, regionplane- och trafiknämnden och AB Storstockholms Lokaltrafik.

Landstingsdirektören avstår från eget yttrande med hänvisning till regionplane- och trafiknämndens yttrande.

Regionplane- och trafiknämnden har den 19 september 2007, besluta att avge yttrande över Banverkets, Vägverkets och SIKAs underlag till regeringen inom den statliga inriktningsplaneringen för infrastrukturinvesteringar enligt regionplane- och trafikkontorets förslag. (bilaga)

S-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande.

”Vi Socialdemokrater anser det vara oacceptabelt om den del av finansieringen av Citybanan som idag ännu är oklar ska rymmas inom den nuvarande banplanen. Det kan få effekten att andra viktiga objekt senareläggs och skjuts fram i den aktuella planen, något som är oacceptabelt för Stockholmsregionen vars infrastruktur under lång tid inte har prioriterats så högt som den borde, men även för övriga Sverige. Det är dessutom nödvändigt med mer investeringar i spår i Stockholmsregionen om Sverige ska kunna klara de nationella miljömålen med minst en trettioprocentig minskning av koldioxidutsläppen mellan perioden 1990 - 2020.”

Mp-ersättaren antecknade följande särskilda uttalande.

”Om jag hade haft yrkanderätt hade jag yrkat på förslag till beslut: att avge remissyttrande över Banverkets, Vägverkets och SIKAs underlag till regeringen inom den statliga inriktningsplaneringen för infrastrukturinvesteringar enligt följande:

Sverige och världen står inför ett akut klimathot, där transportsektor särskilt står i fokus med en ökande andel av de totala utsläppen. Den stora stötestenen är den ökande vägtrafiken. Som väl är finns det i Stockholm med sin stora befolkningskoncentration stora möjligheter att genom en kraftigt utbyggd kollektivtrafik, framförallt på spår, vända utvecklingen och positivt bidra till lösningar.

2007-10-03

LS 0707-0766

I och med den nya planeringsprocessen för infrastrukturinvesteringar 2010-2019 har Stockholm och nationen möjlighet att göra ett omtag, tänka nytt, omvärdera gamla sanningar, och föreslå en inriktning och en plan som tar sikte på att i första hand nå det nationella klimatmålet om 20 % minskade utsläpp till år 2020 jämfört med 1990.

I det ljuset är Vägverkets förslag på större kapacitetshöjande åtgärder helt otidsenliga. Inget i Vägverkets förslag tyder på att de utgår från de nationella klimatmålen.

Inte heller Stockholms läns regionala planering har hunnit vända perspektiv. Förslag till utbyggnader bygger på RUFS 2001 och Stockholmsberedningen. Stockholmsberedningen konstaterade själva att de inte löste miljöproblemen och bara flyttade trängseln trots en mycket lång lista på objekt. Nämnden vill därför invänta arbetet med RUFS 2010 för att just vända perspektivet till att ta vårt övergripande klimatan-svar i regionen, och avstår i det här läget att rekommendera vilka väginsatser som kan tillåtas.

Nämnden yttrar sig över Banverkets inriktningsunderlag i enlighet med kontorets förslag (bilaga) . Särskilt vill nämnden lyfta fram behovet av mycket högre anslags-nivåer för spårinvesteringar i alla systemen. Dock vill nämnden även här inte peka ut specifika spårinsatser på längre sikt utan vill i RUFS 2010 se nya möjligheter. Klart är dock att Citybanan med följdinvesteringar, redan avtalade Tvärbanor och vagnar och Nynäsbanan fullföljs nu.”

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 28 augusti 2007 avgett yttrande (bilaga).

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 3 oktober 2007.