

Ankom
Stockholms läns landsting

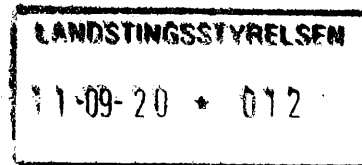
2011-09-08

LS 1106-0951

2011-09-08

Dnr:

Landstingsstyrelsen



Yttrande över betänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering (SOU 2011:49)

Föredragande landstingsråd: Torbjörn Rosdahl

ÄRENDET

Näringsdepartementet har berett landstinget möjlighet att yttra sig över betänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande över SOU 2011:49 Medfinansiering av transportinfrastruktur m.m. i enlighet med gemensamt yttrande från Stockholmsregionen.

Medfinansiering är en möjlighet att skapa fler lösningar i transportsystemet och det finns flera exempel på att medfinansiering kan leda till bättre utformning av objekt och snabbare genomförande. Detta är viktigt inte minst i Stockholmsregionen som har stora behov av att vidareutveckla infrastrukturen i en snabbt växande region.

Det föreslagna planeringssystemet är välstrukturerat och hanterar många av de brister som dagens planeringssystem innehåller. Utredarens förslag ger ökad transparens och förutsägbarhet vilket är viktigt om kvaliteten i planeringen ska kunna höjas. Också förslagen kring medfinansiering kommer att bidra till en bättre planeringsprocess och till den tydlighet som eftersträvas.

Det är viktigt att det framtida planeringssystemet och grunden för fördelningen av anslag tar höjd för Stockholmsregionen och dess kraftiga tillväxt. Regionen är hela

Bilagor

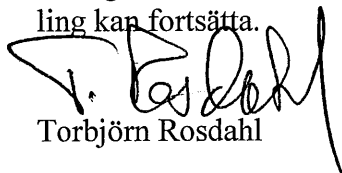
- 1 Gemensamt yttrande från Stockholmsregionen
- 2 Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

2011-09-05
2011-09-07

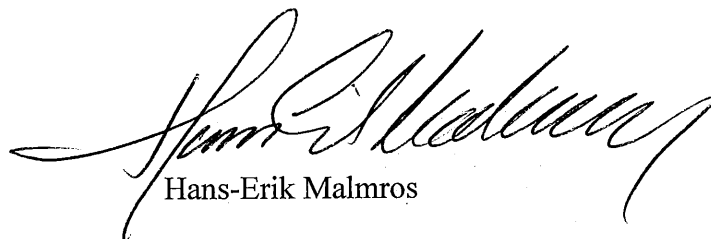
2011-09-08

LS 1106-0951

Sveriges tillväxtmotor och det är av stor betydelse för hela landet att denna utveckling kan fortsätta.



Torbjörn Rosdahl



Hans-Erik Malmros

2011-09-08

LS 1106-0951

ÄRENDET OCH DESS BEREDNING

Näringsdepartementet har berett landstinget möjlighet att yttra sig över betänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering.

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 7 september 2011 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen besluta *att* avge yttrande över SOU 2011:49 Medfinansiering av transportinfrastruktur m.m. i enlighet med gemensamt yttrande från Stockholmsregionen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 8 september 2011.

Datum
2011-09-05

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Medfinansiering och långsiktig planering av infrastruktur

Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms stad, Stockholms läns landsting, Storstockholms lokaltrafik och Kommunförbundet Stockholms län har valt att samordna sina övergripande synpunkter på slutbetänkandet "Medfinansiering av transportinfrastruktur - ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering", SOU 2011:49".

Det föreslagna planeringssystemet är välstrukturerat och hanterar många av de brister som dagens planeringssystem innehåller. Utredarens förslag ger ökad transparens och förutsägbarhet vilket är viktigt om kvaliteten i planeringen ska kunna höjas. Också förslagen kring medfinansiering kommer att bidra till en bättre planeringsprocess och till den tydlighet som eftersträvas. Det finns dock anledning att särskilt lyfta fram ett antal aspekter:

Regionalt fokus viktigt för kvaliteten i planeringen

Planeringssystemet för transportinfrastruktur ska inte bara bidra till att de transportpolitiska målen uppnås, utan ytterst till en fortsatt god tillväxt. De regionala aktörerna kan tillsammans säkerställa att infrastrukturplaneringen får tydliga kopplingar till regionens utveckling och tillväxt i ett brett perspektiv. Det är mycket viktigt med tydliga kopplingar till exempelvis arbetsmarknadsutveckling, kompetensförsörjning, miljöarbete och bostadsförsörjning. Genom hela planeringsprocessen måste det finnas utrymme att ha detta breda perspektiv på transportsystemet.

Stockholms län är hela Sveriges tillväxtmotor och en stor och komplex region. Det är nödvändigt att planeringsprocessen utformas så att regionen kan genomföra ett kvalitativt bra planeringsarbete där ovan nämnda kopplingar görs och alla berörda aktörer kan vara delaktiga. I Stockholms län är den nationella andelen av transportsystemet förhållandevis liten och det finns många parter som ansvar för olika delar av transportsystemet. Dessutom finns det stora behov av samordning med grannlänen då pendlingen är omfattande. Detta gör att behovet av samsyn och samordning är av avgörande betydelse.

Som utredarens förslag är konstruerat är tiden för beredning och regional förankring mycket snävt tilltagen. Regeringens planeringsdirektiv ska enligt förslaget beslutas i mars månad och därefter ska regionens planförslag vara färdigt



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN



Stockholms läns landsting
Tillväxt, miljö och regionplanering



KSL Kommunförbundet Stockholms Län

i juli. Att genomföra en kvalitativt bra process på regional nivå på bara några månader kan gå i mycket små län. Mer tid krävs dock i större län, i synnerhet om samordning med grannlänerna behövs. Vi anser att det är mycket viktigt att planeringsprocessen tillgodoser detta genom att tiden förlängs.

Endast delvis relevant att indela Sverige i storstadslän och övriga län

Utredaren pekar på behovet av att anpassa planeringssystemet för de olika regionala behov som föreligger. En uppdelning mellan storstadslän och övriga där beslut om anslag fattas av Riksdagen skulle enligt utredaren bl.a. minska behovet av särskilda förhandlingar.

I Stockholmsregionen är den nationella andelen av transportsystemet förhållandevis liten och det finns många parter som ansvar för olika delar av transportsystemet. Det är svårt att se hur utredarens förslag skulle minska behovet av regionala överenskommelser i vår region. Vi menar att behovet av regionala förhandlingar är och kommer att förbli mycket olika i regioner och systemet måste medge detta.

När det gäller förhållandena i storstadsläna är också dessa svåra att jämföra. Stockholms län intar en särställning och förhållandena är bara delvis desamma som i Västra Götalands- och Skåne-regionen. Att dela upp anslagen mellan storstadslän och övriga landet är därför tveksamt. Läna är administrativt indelade och bygger inte på hur trafikstrukturen ser ut. Trafikregionen kring Stockholm omfattar betydligt större område än länet samtidigt som trafikområdena kring Göteborg och Malmö är mindre dessa regioner. Under våren har Kronobergs, Blekinge och Kalmar uttryckt önskemål om att få ansluta sig till Region Skåne och det är i dagsläget oklart hur denna fråga kommer att hanteras.

Stockholms län växer i mycket snabb takt, med en årlig befolkningsökning på mellan 35 000-40 000 under de senaste åren. Regionen har en särskild betydelse för hela Sveriges tillväxt. Länet befinner sig i en kraftig ekonomisk tillväxtfas och bara under första kvartalet 2011 startades 7 400 nya företag och antalet sysselsatta ökade med 30 000 personer. Denna utveckling har inneburit väsentliga fördelar för Sveriges ekonomi, men i takt med tillväxten ökar också svårigheterna för näringslivet att finna rätt kompetens. Specifikt för regionen är sålunda omfattande inpendling av högspecialiserad arbetskraft från kringliggande län, och från övriga Sverige samt från andra länder.

Det är av yttersta vikt att det framtida planeringssystemet och grunden för fördelningen av anslag tar höjd för Stockholmsregionen och dess kraftiga tillväxt. Regionen är hela Sveriges tillväxtmotor och det är av stor betydelse för hela landet att denna utveckling kan fortsätta.

Ökat fokus på drift och underhåll välkomnas



KSL Kommunförbundet Stockholms Län

En utgångspunkt i förslaget är den bristande systematiken för styrning och prioritering av drift och underhållsinsatser. Den uppdelning av åtgärds-kategorier som föreslås är ett steg i rätt riktning och den bidrar till ökat fokus på drift och underhåll.

Vidare är det viktigt med en tydlig systematik för anslagstilldelningen och att t.ex. anläggningarnas skick, ålder och trafikbelastning vägs in på ett tydligt sätt. Dessutom bör ökad trafik i förhållande till prognos ge ökad medelstilldelning och minskad trafik bör innebära minskad medelstilldelning. Om trafiken ökar kraftigt utan att resurserna för drift och underhåll ökas i motsvarande mån riskerar infrastrukturen att slitas sönder. Detta leder i sin tur till dyra och komplicerade lösningar och allvarliga trafikstörningar.

Belastningen på infrastrukturen i Stockholmsregionen är mycket hög och därmed är också behoven av medel för drift och underhåll mycket stora.

En farhåga i sammanhanget är dock att en för snäv kategorisering hämmar den handlingsfrihet och flexibilitet som finns i nuvarande plansystem. Det är viktigt att säkerställa att tillräcklig flexibilitet bibehålls, annars kan effektiviteten hämmas.

När det gäller beslut om större investeringar pekar utredaren på behovet av ett starkare inflytande från Riksdagen och en ökad systematik. Utredaren anger en objektsnivå på 600-1500 Mkr som lämplig gräns för Riksdagsbeslut. Utredaren redovisar inte vilka konsekvenser förslaget skulle få på t.ex. effektiviteten i planeringen. För Stockholms läns del innebär förslaget att flertalet objekt skulle kräva riksdagsbeslut. Förslaget avstyrks. Förslaget behöver analyseras ytterligare och konsekvenserna måste tydliggöras om det ska kunna diskuteras. Om det är aktuellt att införa förslaget bör dessutom nivån höjas väsentligt för att inte riskera att plansystemet ska tappa i effektivitet.

Ökad tydlighet kring medfinansiering skapar möjligheter

Medfinansiering är en möjlighet att skapa fler lösningar i transportsystemet och det finns flera exempel på att medfinansiering kan leda till bättre utformning av objekt och snabbare genomförande. Detta är viktigt inte minst i Stockholmsregionen som har stora behov av att vidareutveckla infrastrukturen i en snabbt växande region med en underdimensionerad infrastruktur. Erfarenheterna av medfinansiering för infrastrukturen i Stockholms län är goda. Såväl Citybanan som väg 73 och Förbifart Stockholm är exempel på hur medfinansiering kan främja en nödvändig utbyggnad av infrastruktur. Utbyggnaden av Citybanan i centrala Stockholm har ansetts vara den viktigaste infrastruktursatsningen även av andra län och bland annat Östergötlands län har bidragit i finansieringen

Ett nytt regelverk för medfinansiering måste präglas av tydlighet och transparens. Vidare måste systemet utformas på ett sådant sätt att medfinansiering blir ett



KSL  **Kommunförbundet Stockholms Län**

tydligt tillägg till den statliga finansieringen så att den totala mängden tillgängliga resurser utökas genom medfinansiering. Om staten skulle minska sitt åtagande i samband med medfinansiering så kommer viljan till medfinansiering sannolikt att minska dramatiskt.

En annan viktig aspekt är att de avtal om medfinansiering som sluts mellan staten och kommuner och/eller regioner måste vara bindande för bägge parter. De medfinansieringsavtal som träffats i den senaste planeringsomgången bör ses som bindande även om de inte är det rent juridiskt. Transparens och förutsägbarhet är mycket viktigt.

Utredaren föreslår att starttidpunkt för objekt ska kunna ändras i samband med att budgetpropositionen hanteras. Detta medför en stor osäkerhet för medfinansierarna. Konsekvenserna av utredarens förslag i denna del måste noga analyseras och det måste säkerställas att möjligheterna till medfinansiering inte påverkas negativt.

Intäkterna från trängselskatten ska med automatik stanna i regionen

Utredaren tar upp vikten av att länet ges bestämmande över trängselskattens intäkter. Avgörande för den upplevda legitimiteten i systemet med trängselskatt är att intäkterna kommer länets infrastruktur tillgodo. Intäkterna från trängselskatten ska med automatik stanna i regionen.

Om vår region även fortsättningsvis ska kunna vara Sveriges tillväxtmotor så behöver planeringssystem, dimensionering av trafiklösningar och nivån på drift/underhåll ta en sådan höjd att detta ryms. Det är av yttersta vikt för hela Sverige att så blir fallet.

Landstingsstyrelsens förvaltning
Tillväxt, miljö och regionplanering

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2011-09-07

LS 1106-0951

Handläggare:
Gunilla Rosenqvist

Ankom Stockholms läns landsting
2011-09-09
Dnr. LS 1106-0951

Rotel I

Yttrande över Medfinansiering av transportinfrastruktur m.m. (SOU 2011:49)

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har erhållit remiss från Näringsdepartementet av SOU 2011:49 "Medfinansiering av transportinfrastruktur – ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering".

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande 2011-09-07
Förslag till gemensamt yttrande 2011-09-05, bilaga 1
Länk till SOU 2011:49 www.regeringen.se/sb/d/108/a/170608

Ärendets beredning

Ansvariga organ för planerings- och trafikfrågor i Stockholms län; länsstyrelsen, landstinget, SL, KSL och Stockholms stad har överlagt om ärendet och föreslår ett gemensamt yttrande. (bilaga 1) Parterna kan härutöver lämna ytterligare synpunkter.

Förvaltningen har samrått med AB Storstockholms lokaltrafik i detta ärende, som föreslår Trafiknämnden lämna ytterligare synpunkter enligt ovan.

Av tidsskäl har det inte varit möjligt att behandla ärendet i Tillväxt- och regionplaneringsutskottet.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande över SOU 2011:49 Medfinansiering av transportinfrastruktur m.m. i enlighet med gemensamt yttrande från Stockholmsregionen

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Förvaltningen menar att utredarens förslag till nytt planeringssystem är i stora delar bra, men att det saknas ett tydligt regionalt fokus. Planarbetet bör i högre grad genomföras regionalt för att få en effektiv samordning med den kommunala fysiska planeringen. Det är väsentligt att en större andel av medlen för att utveckla transportsystemet ska fördelas regionalt. Vidare är det viktigt att det medges tillräckliga berednings- och beslutstider i arbetet med de regionala planerna.

Bakgrund

Utredningen har haft i uppdrag att lägga fram förslag till nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt att föreslå riktlinjer och processer för medfinansiering av statlig transportinfrastruktur. Man fick därvid i uppdrag att utvärdera förhandlingsarbetet om medfinansiering i den senaste långsiktiga planeringsomgången samt att redovisa överväganden rörande brukaravgifter och lånevillkor.

Trafikverken har tidigare lämnat förslag till nya strukturer för planeringssystemet. Bakgrunden har varit utpekade brister i nuvarande planeringssystem, bl.a. att det är svåröverskådligt, utdraget i tiden och kostsamt. Landstinget genom Regionplanenämnden yttrade sig 2010-10-27 sålunda över betänkandet Effektivare planering av vägar och järnvägar (SOU 2010:57). Nu aktuell utredning har haft i uppdrag att anpassa och utveckla de tidigare lämnade förslagen med utgångspunkt från ett regeringssperspektiv och särskilt beakta regeringens kontakter med myndigheter och riksdagens inflytande över planeringen samt behovet av regional förankring och dialog med användarna.

Överväganden

Nytt planeringssystem för transportinfrastruktur

Utredningen borde ha betonat vikten av den politiska styrningen inte bara på nationell nivå utan även på den regionala. För att framgångsrikt åtgärda de brister som har legat till grund för utredningsuppdraget måste transportsystemens utveckling knytas till regionernas utvecklingsmål och fysiska planering och bättre incitament behövs för en fungerande användning av fyrstegsprincipen. Det skulle också ge möjlighet att integrera den fysiska och ekonomiska planeringen bättre, att kommuner och angränsande regioner bättre involveras samt att kundperspektivet ges goda möjligheter att stärkas på den regionala nivån. Även diskussionerna om

eventuell medfinansiering skulle underlättas då de huvudsakligen sker på regional nivå. Eftersom de regionala organen ofta är ansvariga för det internationella perspektivet i form av gränsöverskridande samverkan, skulle även detta samspel ges möjligheter att förbättras.

Utredaren har inte tillräckligt utvecklat förslag kring kopplingar mellan den ekonomiska infrastrukturplaneringen och kommunernas fysiska planering. Det föreligger därmed en risk att den statliga och regionala ekonomiska planeringen respektive den regionala och kommunala fysiska planeringen inte koordineras tillräckligt. En kommunalt väl förankrad regional planering är en nödvändig förutsättning för den ekonomiska planeringen. Det gäller i synnerhet för storstadsregioner, exemplifierat av Regional utvecklingsplan 2010 för Stockholms län.

Transportsystemet är inget självändamål. Den breda regionala planering av utvecklingsförutsättningar, miljömål, bebyggelsestruktur, och transportnät som RUF 2010 är exempel på måste utgöra grunden för det ekonomiska planeringssystemet. Samhällsekonomiska analyser bör utvecklas men kan inte enskilt ligga till grund för prioriteringen av projekt utan även nationella, regionala och kommunala mål för ett hållbart samhällsbyggande ska styra prioriteringen. Förvaltningen anser i likhet med SKL att en utveckling av planeringssystemet för transportinfrastruktur inte bara ska bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen utan även till det övergripande målet om ett hållbart samhällsbyggande och tillväxt.

Förvaltningen vill vidare särskilt betona att landstinget i sitt tidigare yttrande över utredningen Effektivare planering av vägar och järnvägar (SOU 2010:57) bestämt har avrått från att ha som krav att finansieringen ska vara beslutad innan den fysiska planeringen tar vid. Det är inte entydigt så att den ekonomiska planeringen ska ligga till grund för den planeringen, utan här bör ske en växelverkan.

Det är även väsentligt att en större andel av medlen för att utveckla transportsystemet fördelas regionalt. På så sätt skulle bl.a. behoven minska av att använda medfinansiering för att påverka prioriteringar mellan olika regioner.

Det är viktigt att ett nytt planeringssystem har tydliga processer som är lätta för kommuner, landsting, regioner och andra brukare av infrastruktur att förstå och delta i när det finns möjlighet att påverka. Det är viktigt med kontinuitet och förutsägbarhet. Emellertid finns i utredarens förslag inte tillräcklig berednings och beslutstid avsatt för de regionala planerna vilket

måste korrigeras om förslaget ska genomföras. En tydlig regional fokus och ansvar skulle motverka sådana brister.

Det är viktigt att planeringssystemet bidrar till en ökad satsning på det eftersatta underhållet i transportinfrastrukturen. Förvaltningen delar utredarens uppfattning att större fokus bör läggas på transportsystemets funktionalitet och därigenom ökad tyngd åt drift och underhållsfrågorna. Val av kostnadseffektiva åtgärder utifrån fyrstegsprincipens förhållningssätt ska prioriteras. Utredarens förslag beträffande en ökad bindning i Riksdagen vad avser fördelningen mellan drift och underhåll respektive reinvestering och investeringar kan från ett demokratiskt perspektiv innebära en ökad transparens och förutsägbarhet men ambitionen kan med fördel istället realiseras på regional nivå.

Medfinansiering i planeringsprocessen

Liksom utredningens förslag till nytt planeringssystem utgår dess förslag framförallt från statens behov av goda budget- och beslutsprinciper. Om inte en avsevärd omfördelning av ansvar och resurser sker till den regionala nivån kommer dessa principer även fortsättningsvis och kanske i än högre grad än idag förhindra en effektivare planeringsprocess.

Statliga budgetprinciper bl a syftande till att resurser ska fördelas av Riksdagen genom prioriteringar mellan olika sektorer i samhället leder till att staten brister i långsiktiga åtaganden. Just behovet av långsiktighet och stabila åtaganden är utmärkande för utvecklandet av väl fungerande transportinfrastruktur. Goda former för medfinansiering kan bidra därtill. Förutom ett ökat regionalt ansvar är det nödvändigt att staten inte programmatiskt vägrar ingå bindande avtal med demokratiskt valda regionala och lokala organ i planeringsskedet av infrastrukturprojekt. Riksdagen måste med öppna ögon kunna fatta beslut om sådana åtaganden, likaväl som man accepterar bindande åtaganden i produktionsskedet och vad gäller t ex betalning av statens låneskulder.

Stockholmsregionen har sedan lång tid tagit ett omfattande finansieringsansvar för viktiga infrastrukturinvesteringar. Det är i grunden viktigt att former för medfinansiering kan fastställas på nationell nivå. Det kan noteras att kommuner och regioner som valt att medfinansiera statlig infrastruktur har olika skäl för det. De viktigare skälen är, dels att kunna påverka utformningen av objekten så att största möjliga nytta för det lokala samhället uppnås, dels att påverka prioriteringarna mellan olika aktuella investeringsobjekt. Det finns flera exempel på att medfinansiering kan leda till bättre utformning av objekt och snabbare genomförande. Om fler

aktörer är beredda att bidra till ett projekt så är sannolikheten stor att projektet har stor samhällsnytta och att rätt projekt blir prioriterade. Dessutom kan de samhällsnyttor som inte direkt berör trafikanterna få ökad tyngd, företrädesvis vad gäller stadsutveckling.

Betänkandet har dock inte i tillräcklig utsträckning uppmärksammat behovet av att utveckla modeller för att värdera och åstadkomma de tillkommande nyttor som medfinansiering kan bidra till att skapa. Det finns t.ex. skäl att studera hur kopplingen mellan fastighetsvärdens positiva utveckling och utbyggnad av transportinfrastruktur kan säkerställas i praktiken.

Ett antal kriterier är viktiga för framtida spelregler för medfinansiering. För det första krävs en gemensamt formulerad målbild som beskriver de nyttor som parterna vill uppnå. Vidare krävs en kontinuerlig dialog i processer som syftar till att nå överenskommelser och avtal om medfinansiering för att bygga en ömsesidig förståelse och tillit. Slutligen behöver metodiken för tidiga och översiktliga skattningar av kostnader och nyttor ur olika parter perspektiv utvecklas för att även i fortsättningen kunna vägas in vid prioriteringar mellan olika åtgärder.

Det är sammanfattningsvis viktigt med fortsatta diskussioner om förutsättningar för och utformning av medfinansiering och att dessa syftar till en tydlig spelplan, tydliga överenskommelser och en återkommande uppföljning. Det är mot bakgrund av utredningens brister i detta avseende uppenbart att sådana diskussioner behövs t ex för att de avtal om medfinansiering som sluts mellan staten och kommuner och/eller regioner ska kunna vara bindande för bägge parter.

Finansieringsformer, brukaravgifter, lån och dess villkor

Förvaltningen anser liksom SKL att staten bör utreda alternativa finansieringssystem för transportinfrastruktur för att kunna utveckla infrastrukturen samt för att skapa och vidmakthålla ett effektivt och hållbart transportsystem. En av dessa alternativa modeller är ett ökat uttag av brukaravgifter som ytterligare bör utredas som framtida finansieringskälla.

Införandet av trängselskatter i Stockholm och Göteborg har haft som villkor att berörda kommuner och regioner ska acceptera denna pålaga och att intäkterna ska reserveras för åtgärder som genomförs i respektive regions transportsystem. Dessa beslut ska, som framhålls av SKL, fortsättningsvis ske regionalt och intäkterna ska därmed med automatik stanna i regionen.

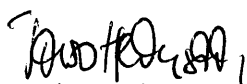
Om det finns samhällsekonomiska vinster med att tidigarelägga objekt eller att genomföra arbetet i en snabbare takt än vad tillgången på anslagsmedel tillåter bör Trafikverket tillåtas uppta lån hos riksgäldskontoret istället för att låna via kommunerna genom förskottering.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

De ekonomiska konsekvenserna för Stockholms läns landsting av utredningens förslag kan vara mycket stora men också svåra att bedöma på hittillsvarande underlag. Förvaltningen vill därför särskilt betona vikten av fortsatt utredningsarbete, överläggningar och samverkan mellan staten och regionala företrädare.

Miljökonsekvenser av beslutet

Effektiva planeringssystem och finansieringsformer för transportinfrastruktur är av stor vikt även för att nå de regionala och nationella miljömålen. Det är särskilt viktigt i komplexa storstadsregioner, där förutsättningar är goda för effektiv infrastruktur för t ex trafik och energi men kostnaderna samtidigt är stora.



Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör



Peter Haglund
Tf direktör SLL Tillväxt, miljö och
regionplanering