

Landstingsstyrelsen

LANDSTINGSSTYRELSEN

12-03-27 00015

Yttrande över Trafikverkets remiss om transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendebeskrivning

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att analysera åtgärder för att öka kapacitet och effektivitet i transportsystemet.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Trafikverket enligt landstingsdirektörens tjänsteutlåtande.

Landstingsrådsberedningens motivering

Trafikaktörerna i Stockholms län (Länsstyrelsen i Stockholms län, AB Storstockholms Lokaltrafik, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Kommunförbundet i Stockholms län) har valt att samordna sina övergripande synpunkter på Trafikverkets remiss "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050".

Beslutsunderlag


Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 13 mars 2012

Trafikverkets kapacitetsutredning

Tillväxt- och regionplaneringsutskottets protokollsutdrag den 13 mars 2012


Torbjörn Rosdahl


Christer G Wennerholm

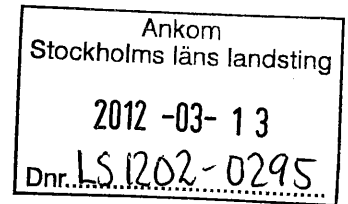

Hans-Erik Malmros

Landstingsstyrelsens förvaltning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2012-03-13

LS 1202-0295

Landstingsstyrelsen



Rotel III

Yttrande över "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder"

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över remiss från Trafikverket om "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050".

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 13 mars 2012
Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050
Tjänsteutlåtande från tf direktören för SLL Tillväxt, miljö och regionplanering den 27 februari 2012
Förslag till gemensamt yttrande från Stockholmsregionen till Trafikverket den 29 februari 2012
Protokollsutdrag från Tillväxt- och regionplaneringsutskottet den 13 mars 2012, § 6
Yttrande/beslut från AB Storstockholms Lokaltrafik den 27 februari 2012
Remissvar från AB Storstockholms Lokaltrafik den 27 februari 2012

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande över Trafikverkets rapport "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder" i enlighet med Tillväxt- och regionplane-kontorets förslag.

Förvaltningens förslag och motivering

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda behovet av kapacitetshöjande åtgärder i transportsystemet. Utredningen är en fortsättning på den utredning Trafikverket, efter remissbehandling, presenterade för regeringen den 30 september 2011. Den remissen behandlade järnvägens behov av ökad kapacitet 2012-2021.

I den nu aktuella remissen presenteras effektivitets- och kapacitetshöjande åtgärder fram till år 2025 och utblick mot år 2050.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet har den 13 mars 2012 behandlat ett förslag till gemensamt yttrande från ansvariga organ för planerings- och trafikfrågor i Stockholms län; länsstyrelsen, Stockholms läns landsting, AB Storstockholms Lokaltrafik, Kommunförbundet Stockholms Län och Stockholms stad.

Stockholmsregionen har en avgörande betydelse för landets möjligheter att ha en fortsatt positiv utveckling. De satsningar som nu görs för att skapa en framtida bas för den avancerade medicinska forskningen, Stockholms läns landstings investeringar i den mest specialiserade sjukvården med ett nytt universitetssjukhus, samt nydaning av den övriga sjukvårdsstrukturen inte minst inom de öppna vårdverksamheterna ger tillsammans med nya forskningsfält som etableras inom regionens universitet och högskolor unika möjligheter att förstärka den roll i nationens tillväxt som Stockholm har.

Under de kommande åren behöver infrastrukturer förstärkas för att erbjuda näringslivet attraktiva villkor för samarbete och nyetablering av arbetstillfällen. De nya invånarna som väljer att bo i regionen måste kunna erbjudas bostäder och bekväma transportmöjligheter. Landstinget, som ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län, planerar att genomföra investeringar i kollektivtrafiken som uppgår till närmare åtta miljarder årligen.

I Trafikverkets rapport "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder" redogörs för förslag på lösningar fram till 2025 och med utblick mot år 2050. Rapportens resonemang och slutsatser är inte i någon del tillräckliga för att möta de behov som Stockholms län har redan idag och i än mindre utsträckning de behov som länet kommer att ha de kommande åren.


Stockholmsregionens trafikaktörer har samordnat de övergripande synpunkterna på Trafikverkets remiss. Landstingets trafikbolag, AB Storstockholms Lokaltrafik, har tillfört specifika transporttekniska synpunkter, som biläggs yttrandet. Tillväxt- och regionplaneutskottet har föreslagit landstingsstyrelsen att yttra sig enligt bifogade tjänsteutlåtande.

Stockholms läns landsting anser att det under de kommande åren, utöver vad som framförts, behövs en löpande dialog kring hur förutsättningarna för ett effektivt transportsystem kan stärkas. En kontinuerlig bedömning

behöver göras kring hur staten på ett aktivare sätt kan bidra till den planerade investering om drygt 31 miljarder kronor under närmaste åren om landstinget diskuterar för trafikområdet.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program Miljöutmaning 2016 har hänsyn till miljön beaktats och bedömningen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbeskrivning i detta ärende.



Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Landstingsstyrelsen
Tillväxt- och regionplaneringsutskottet

UTDRAG
PROTOKOLL
2012-03-13

Nr 2/2012

Justerat: 2012-03-13
Justeringen anslogs: 2012-03-14

Charlotte Broberg

Nanna Wikholm

§ 11

6

Yttrande över transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

LS 1202-0295

Tjänsteutlåtande 2012-02-27

Följande yrkanden framställdes

dels av ordföranden m fl att utskottet föreslår landstingsstyrelsen besluta avge yttrande i enlighet med *bilaga 7*,

dels av MP-ledamoten att utskottet föreslår landstingsstyrelsen besluta avge yttrande i enlighet med *bilaga 8*.

Propositioner om bifall till yrkandena ställdes.

Ordföranden fann propositionen om bifall till sitt m fls yrkande med övervägande ja besvarad.

Tillväxt- och regionplaneringsutskottet beslutade sålunda i enlighet med förvaltningens förslag

att föreslå landstingsstyrelsen avge yttrande över Trafikverkets rapport "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder" i enlighet med gemensamt yttrande från Stockholmsregionen, *bilaga 7*.

MP-ledamoten anmälde *reservation* till förmån för sitt yrkande.

V-ersättaren anmälde *ersättaryttrande, bilaga 9*.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Vid protokollet

Börje Wredén

Exp till: Landstingsstyrelsen

Utdragsbestyrkande:

Ange Jönvallfors

Yttrande över transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

Inledning

Stockholmsregionen genomgår sedan en tid tillbaka en snabb förändring. Nyföretagandet är rekordstort, universitet och högskolor rankas högt av internationella bedömare och kraften i de innovativa klustren lockar hit såväl forskare som företag. Förändringen hänger delvis ihop med en strukturomvandling där traditionell tillverkning alltmer ersätts av avancerad tjänsteproduktion, och Stockholm beskrivs i det sammanhanget som den mest kunskapsintensiva regionen utanför USA.

Vår internationella konkurrenskraft är därför god och tillsammans gör detta regionen till Sveriges ekonomiska motor, något som tydligt avspeglas i att en tredjedel av rikets tillväxt skapas här, en fjärdedel av den totala arbetsmarkanden finns här och mer än en femtedel av befolkningen bor här. Befolkningen växer med 35 000–40 000 personer om året och därutöver en växande pendling från omgivande län, vilka också har en relativt stor befolkningsökning.

Detta är en positiv utveckling och en förutsättning för hela Sveriges fortsatta tillväxt. Men det ställer också höga krav. Stockholms län är i dag farligt nära kapacitetstaket när det gäller flera avgörande samhällsfunktioner. Bostadsförsörjningen och infrastrukturen är två av de områden där detta märks tydligast. De är också intimt sammankopplade och helt beroende av varandra. Utan fungerande bostadsmarknad bromsas all samhällsutveckling – och utan effektivt infrastruktursystem havererar bostadsförsörjningen.

En väl fungerande infrastruktur i Stockholms län är också en förutsättning för hur väl transportsystemet fungerar i resten av landet. Störningar i den midja som länet i dag utgör får obönhörligen stora konsekvenser på en mängd andra platser längs transportkedjorna.

Det är mycket positivt att se att Trafikverket tydligt identifierat de problem som finns och de utmaningar Stockholmsregionens transportsystem står inför.

Stockholms län står enat

Trafikaktörerna i Stockholms län (Länsstyrelsen i Stockholms län, AB Storstockholms Lokaltrafik, Stockholms Läns Landsting, Stockholms Stad och Kommunförbundet Stockholms Län) har valt att samordna sina övergripande synpunkter på Trafikverkets remiss "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050".

Storstadspaketet måste fokuseras på åtgärder där behoven är störst

Det är positivt att utredningen lyft fram storstädernas behov och vikten av att åtgärderna fokuseras där resandet och behoven är störst. Vi stödjer tanken på att arbeta fram paketlösningar och delar Trafikverkets förslag om att det exakta innehållet i dem bör studeras ytterligare. Detta arbete måste ske gemensamt och starta snarast.

Det är dock viktigt att fördelningen mellan storstäderna speglar behoven oavsett vilken prioritetsnivå som kommer att gälla. Enligt Trafikanalys bedömning av behovet inom de tre storstadsområdena bedöms Stockholms andel av problemen vara ca 75 procent och resterande delat mellan Malmö och Göteborg. Men i utredningens förslag tilldelas Stockholm mellan 50–66 procent för nivåerna, Prio 1 och Prio 2. Om man prioritetsnivå 3 tilldelas Stockholm 38 procent.

Vi anser att fördelningen ska spegla de behov som finns och mer överensstämma med den fördelning som Trafikanalys lyfter fram. Detta är särskilt viktigt med tanke på att Trafikanalys bedömning av Stockholms andel i dag måste anses vara i underkant med tanke på den snabba befolkningsökning länet haft de senaste åren.

Ödesdiger felbedömning av framtida befolkningsutveckling

Länets aktörer anser att det är oacceptabelt att Trafikverket kommer att använda befolkningsprognoser från 2006 i den kommande åtgärdsplaneringen på det sätt som redovisas, något som vore ödesdiger för regionen då det redovisade resultatet kraftigt avviker från rådande och framtida utveckling. Att kapacitetsutredningen nu lyfter perspektivet till 2050 gör uppskattningar av framtida befolkning och sysselsättning till centrala förutsättningar. Felaktiga bedömningar här medför att det fortsatta resonemanget kring lösningar ohjälpligt leder fel.

Den mest aktuella bedömningen¹ visar att Stockholms län kommer att öka sin befolkning väsentligt mer än vad Trafikverket utgår från, med en befolkning 2050 som kan uppgå till 3,2 miljoner. Det innebär att utredningen baseras på en prognos som understiger den väntade befolkningsökningen med 700 000 invånare, vilket nästan motsvarar den totala folkmängden i dagens Malmö och Göteborg – tillsammans.

Kapacitetsutredningen behöver i större utsträckning behandla de utmaningar som en sådan kraftig befolkningsutveckling medför. Det är i sammanhanget värt att nämna att mellan 2005 och 2011 växte Stockholms län med 200 000 invånare, ca 33 000 personer varje år i snitt.

På sidan 52 i remissversionens huvuddokument anges att Stockholms läns befolkningsutveckling kraftigt avviker från de prognoser Trafikverket utgått från, vilket vi med kraft vill understryka. Det framgår inte av rapporten hur Trafikverket hanterat denna problematik i den vidare analysen av Stockholm/Östra Mellansveriges framtida behov och vid prioriteringen av åtgärder. Att använda prognoser som underskattar utvecklingen med 700 000 människor skulle göra att investeringsobjekten i Stockholms län inte tillnärmelsevis görs rättvisa i till exempel samhällsekonomiska analyser. Resultatet riskerar leda till fel prioritering i fördelningen av resurser och fel åtgärder i kommande planering. Vår oro för detta stärks av fördelningen inom den föreslagna storstadssatsningen.

Tydligare samhällsutvecklarperspektiv är nödvändigt

Utredningen måste på ett tydligare sätt anta samhällsutvecklarperspektivet. Hur ett framtida transportsystem ska utvecklas måste på ett tydligare sätt kopplas till framtida bostads- och företagsetableringar. Regionens

¹ "Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050", Stockholms läns landsting (Tillväxt, miljö och regionplanering)

befolkningstillväxt i kombination med en kraftfull och hållbar utbyggnad av nya arbetsplatser och bostäder (100 000 nya bostäder bara i Stockholms stad till 2030) ställer stora krav på transportsystemets effektivitet och robusthet. För trafikanterna är det viktigt att systemet fungerar ihop både med avseende på funktion, planering och drift och underhåll.

En tydligare koppling mellan fjärrtåg, regionaltåg, lokaltåg och tunnelbanan måste utvecklas med effektivare omstigningsplatser än i dag. Detta kräver också ett system där snabbare trafik separeras från långsammare lokaltrafik (Mäljarbanan, Ostkustbanan). Vi saknar lösningar och resonemang kring hur fjärr- och regionaltrafiken kan kopplas ihop med goda bytespunkter till tunnelbanan utöver vid Stockholm C samt hur framtida kapacitetsbrist för pendeltågstrafiken ska hanteras (fyra spår i citybanan) vilket är nödvändigt när Stockholms län växer. Dagens infrastruktur till och från Stockholms C behöver kompletteras med trafikförbindelser i tvärled för att minska belastningen på centrala Stockholm och öka tillgängligheten mellan länets regionala stadskärnor.

En grundförutsättning för Stockholmsregionens och Sveriges möjligheter att klara den globala konkurrensen är förbättrad internationell tillgänglighet, framför allt via Arlanda. Dessutom har Stockholm–Uppsala Sveriges mest vitala arbetsmarknadsutbyte med pendlingsströmmar i båda riktningarna. På Ostkustbanan ökar dock redan flödena av gods och persontransporter och kapaciteten är fullt utnyttjad i dag. Hela trafikkorridoren Stockholm–Arlanda/Märsta–Uppsala behöver därför snarast genomgå en fullständig systemanalys och åtgärdas.

Vi vill dessutom särskilt påtala vikten av att fyrspåret på Mäljarbanan färdigställs tidigare än vad som anges i remissen.

Staten måste ta sin del av finansieringen

En viktig erfarenhet från förra planomgången är betydelsen av finansiering från olika källor. Kollektivtrafiken innebär ett mycket stort och kostsamt åtagande för Stockholms län när det gäller trafikering och underhåll av infrastruktursystemet. Länet bidrar även genom trängselskatt och en betydande medfinansiering till de satsningar som genomförs under planperioden. Kostnaden för att dessutom bygga depåer och köpa fordon är mycket stor. Transportsystemets delar hänger ihop och påverkar varandra. En statlig investering i en regional anläggning kan ge kapacitetsökning på statliga anläggningar och därmed vara den bästa lösningen på ett trafikproblem.

Trängselskatter har visat sig vara ett effektivt styrmedel för att omfördela trafikströmmar i tid och rum. Att intäkterna från trängselskatten används till att lösa kapacitetsproblem och förbättra resandet i länet är nödvändigt för acceptansen. Trängselskatteintäkter får inte vara skäl för att i motsvarande omfattning minska statliga anslag.

Största nyttan/förbättringen i ett trafikslag kan mycket väl ske genom investering i ett annat. Sammantaget är det därför många gånger mer effektivt att staten investerar mer i de lokala och regionala kollektivtrafiksystemen, än att enbart se till den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen. Länets aktörer vill i detta sammanhang särskilt understryka att en utbyggnad av tunnelbanan och dess starka koppling till bostadsbyggandet är av sådan regional vikt för Stockholmsregionens framtida utveckling att detta kräver statlig finansiering, bl a gäller det utbyggnaden till Nacka.

Reinvesteringsbehovet mycket stort

Mycket av infrastrukturen i regionen har uppnått, eller är på väg att uppnå, en ålder som gör att reinvesteringsbehovet är mycket stort. För många av dessa anläggningar, exempelvis Essingeleden och Söderströmsbroarna, är insatserna för att kunna klara dagens och framtida trafik mycket kostsamma och kommer att medföra omfattande störningar i transportsystemet. Även med en optimal planering och samordning av de olika insatserna kommer effekterna i form av sänkt kapacitet att bli betydande.

I en allt infrastrukturtätare storstadsregion kommer det alltid att genomföras drift och underhållsåtgärder i det primära vägnätet som väsentligt påverkar kapaciteten i detta. Hänsyn till detta bör tas vid prioriteringen av ny infrastruktur så att finansiering och planering löses på ett tillfredsställande sätt.

Yttrande över transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

FÖRSLAG TILL BESLUT

Tillväxt och regionplaneringsutskottet föreslås besluta

- att* i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut
- att* kapacitetsutredningens klimatscenario och de svenska klimatmålen för transportsektorn ska vara definierande för utredningens slutsatser
- att* ge kapacitetsutredningen i uppdrag att ta fram mer uppdaterade prognoser över oljeprisets utveckling, och därmed samhällsnyttan med väginvesteringar
- att* Stockholmsregionens möjligheter till utvecklade kontakter med omvärlden, inte går igenom utökad flygtrafik, utan främst digitala kommunikationer och förbättrade tågförbindelser
- att* Stockholmsförhandlingen måste rivas upp och göras om utifrån att nuvarande planer omöjliggör en utveckling som klarar klimatmålen.

Läget för klimatet är allvarligare än någonsin. De internationella förhandlingarna har misslyckats, och risken är att mänskligheten står inför ett mardrömsscenario med 3-4 graders temperaturhöjning.

I det läget blir det oerhört viktigt att lokal, regional och nationell politik svara upp där det internationella samfundet misslyckats. Varje land och varje region och kommun måste nu ta ansvar för att minska sina egna koldioxidutsläpp.

Trafikverket har i rapporten "Underlag för klimatscenario", visat att det, trots en fortsatt teknikutveckling, krävs en 20% minskning av biltrafiken till 2030 för att Sveriges (relativt blygsamma) klimatmål ska nås. I storstäderna måste denna minskning vara ännu större. Vi behöver därför satsa kraftigt på de kapacitetsstarka trafikslagen: gång, cykel och kollektivtrafik.

Den stora överflyttning mellan transportslag som krävs, blir inte möjlig om man samtidigt fortsätter att investera i utbyggd vägtrafik. Det krävs också stora ekonomiska resurser för att skapa infrastruktur för de kapacitetsstarka trafikslagen, och därför måste dessa prioriteras när medel ska fördelas. Då kan vi inte lägga många miljarder på ny vägtrafik i Stockholmsregionen.

Kapacitetsutredningen räknar med ett oljepris på 115 dollar år 2030, och därefter oförändrat oljepris fram till 2050. Detta är ett scenario som ter sig alltmer osannolikt. Kapacitetsutredningen behöver ta in ett bredare forskningsunderlag för att få en realistisk bild av framtidens energipriser.

Den så kallade Stockholmsförhandlingen är redan ett fossilt paket som inte svarar upp mot klimatutmaningen. Det är inte möjligt att klara klimatmålen med den utveckling som förutspås som en konsekvens av förhandlingens stora investeringar i vägtrafik. Därför måste förhandlingen göras om, trängselskatten utökas och gå till kollektivtrafiken och de medel som är planerade att gå till Förbifart Stockholm ska användas för att bygga en kollektivtrafik som klarar Stockholms kraftiga befolkningstillväxt.

Yttrande över transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

Vänsterpartiet stödjer förslaget till gemensamt yttrande från Stockholmsregionen enligt bilaga 1. Vi står bakom de problembeskrivningar avseende bristerna i transportsystemet som ges i Trafikverkets rapport och delar uppfattningen att såväl kapacitetsutbyggnader av kollektivtrafiken, som begränsningar av biltrafiken, behöver genomföras om Stockholmsregionen ska kunna möta behovet av resor hos den snabbt växande befolkningen.

Samtidigt som Stockholms län är i skriande behov av kollektivtrafikinvesteringar vill vi inte se att investeringar i Stockholm stjäl resurser från övriga landet. Istället borde den totala ramen för investeringar i trafikinfrastruktur utökas så att fler objekt ryms inom ramarna.

Transportsektorn står inför en stor utmaning om de uppsatta klimat- och miljömålen ska kunna nås. Den kraftiga ökningen av transportarbetet gör att klimatmålen svårligen kommer att kunna uppnås till 2050 endast genom en utbyggnad av kollektivtrafiken. Andra åtgärder måste också vidtas för att styra utvecklingen i riktning mot en mer energisnål samhällsplanering.

I Stockholm är trängseln ett stort och växande problem, både på länets vägar och i kollektivtrafiksystemet. Förvärras trängseln ytterligare i tunnelbanesystemet kommer resenärer sannolikt att välja andra transportalternativ. På många sträckor och tider har kollektivtrafiken nått sitt kapacitetstak och flera stora investeringar i ny infrastruktur borde redan ha påbörjats. En bidragande orsak till uteblivna satsningarna på kollektivtrafiken är tyvärr allianspartiernas felaktiga prioriteringar. Till dessa hör Spårväg City – ett projekt som dränerat landstinget på medel utan att ha tillfört kollektivtrafiksystemet någon ny kapacitet.

Ett annat exempel är Förbifart Stockholm. De 28 miljarder som motorvägen förväntas kosta borde istället användas för investeringar i regionens kollektivtrafiksystem. Förbifart Stockholm kommer också att leda till ökad biltrafik och därmed förvärrad trängsel på vissa platser.

Trängseln på vägarna drabbar i stor utsträckning också kollektivtrafiken och ger upphov till långa restider och dålig regularitet. Trängseln medför stora samhällsekonomiska kostnader och minskar kollektivtrafikens attraktivitet. Det är därför rimligt att brukarna av infrastrukturen bär en större del av kostanden för trängseln, genom höjd och utvecklad trängselskatt. Införande av trängselskatt på Essingeleden är en viktig trafikbegränsande åtgärd som snarast bör genomföras.

Vi vill utöver ovanstående även peka på det hot som den nya kollektivtrafiklagen innebär mot det sammanhållna trafik- och taxesytemet i Stockholms län. Att resa kollektivt måste vara smidigt och enkelt. Vi anser att resenärernas krav på enkelhet är oförenligt med ett trafiksystem där privata trafikföretag tillåts att med mycket kort varsel bedriva kollektivtrafik i konkurrens med SL och utan krav på samordning avseende trafikering och biljettsystem.