

Yttrande över Förslag till länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län samt förslag till miljökonsekvensbeskrivning 2010-2021

För få satsningar i närtid och för lite spårtrafik

Stockholmsregionen är i stort och akut behov av satsningar på förbättrad infrastruktur. Många av de projekt som presenteras i länsplanen ligger dock i slutet av planeringsperioden och kommer inte att stå klara förrän om ett decennium eller mer. De skriande behov som finns redan nu tillgodoses inte på ett tillfredsställande sätt. Ökade satsningar måste göras som får effekt i närtid.

Inom de spårbundna systemen finns idag stora kapacitetsproblem. Även om de projekt som föreslås kommer att förbättra kapaciteten kvarstår stora behov av ytterligare förstärkningar. Med tanke på de utmaningar som finns inom klimat- och miljöområdet och de behov som följer av befolkningsökningen i regionen måste planeringen ta höjd för ett större kollektivtrafikåtagande. Vi delar inte uppfattningen att förslaget präglas av en bra balans mellan spår och väg. Vi står bakom prioriteringen vad gäller kollektivtrafik som gjordes i den så kallade Stockholmsöverenskommelsen och menar att såväl Mälardalens utbyggnad, som Spårväg syd och spår till Karolinska måste inarbetas i planeringen.

Miljö och klimat

För att möta klimathotet och andra miljöproblem är det nödvändigt att åtgärder vidtas i infrastrukturplaneringen. Förslaget till länsplan för infrastrukturen i Stockholms län bygger i alltför hög grad på satsningar på vägtrafik, och i alltför liten grad på satsningar på kollektivtrafik. En målsättning med infrastrukturinvesteringarna måste vara att de ska leda till minskade utsläpp, till förbättrad kollektivtrafik med minskad trängsel och till att få bort köerna på länets vägar. De mål för minskade utsläpp av växthusgaser som idag gäller är alltför lågt ställda för att klimatmålen ska nås. Mer resurser måste därför satsas på kollektivtrafiken.

Orimligt höga krav på kommunal och regional medfinansiering

Länsplanens finansiering bygger på en högre grad av kommunal och regional medfinansiering än tidigare planer. Regionen åläggs ett mycket omfattande finansieringsansvar för den kommande planperiodens infrastrukturinvesteringar. Det är högst beklagligt att principen om att staten har det ekonomiska ansvaret för nationella infrastruktursatsningar nu frångås. I praktiken innebär detta att det sker en förskjutning av finansiering från statlig nivå till regional och lokal nivå. Den ökade användningen av kommunal och regional medfinansiering innebär att kommuner och landsting i princip utsätts för utpressning för att infrastruktur överhuvudtaget ska byggas. De resurser som tas i anspråk för medfinansieringen kommer att tas från kommunsektorn, d v s bland annat från skolan, sjukvården,

äldreomsorgen och det kommunala vägnätet. Detta, menar vi, är en farlig och felaktig förändring av finansieringsansvaret för infrastrukturen som ökar orättvisorna och som kommer att hämma tillväxten i regionen. Vi anser att det statliga ansvaret för infrastrukturen kräver mer långtgående ekonomiska åtaganden och att omfattningen av den kommunala medfinansieringen måste minskas.

Otillräckliga medel

Trots regionens bidrag av stora egna resurser i form av trängselskatt, samt medfinansiering från kommuner och landsting, räcker inte den anvisade ekonomiska ramen för att klara de nationella och regionala målen för tillväxt och miljö. Det är angeläget att skapa ett transportsystem som klarar utmaningarna för Stockholms län med dess kraftigt växande befolkning och ökande mobilitet. Eftersom det saknas finansiering för angelägna spårutbyggnader, i synnerhet i länets södra del, skjuts dessa på framtiden. Vi anser att ett ökat ekonomiskt utrymme måste avsättas för ytterligare insatser inom kollektivtrafiken under den kommande planperioden.

Planeringsprocessen har fungerat dåligt

Vi delar inte den positiva synen på hur processen för länsplaneringen för infrastrukturplaneringen i Stockholmsregionen har fungerat. I Stockholms län har länstrafikplaneringen i praktiken varit helt sammanblandad med den nationella infrastrukturplaneringen. Det har både positiva och negativa sidor. Det positiva är att samordningsvinster kan göras när trafikverken och regionen samordnar sitt arbete. Det negativa, vilket överväger det positiva, är att processen till stora delar har skett bakom lyckta dörrar och att många frågor, till exempel omfattningen av den kommunala och regionala medfinansieringen, inte har fått acceptabla svar. Infrastrukturplaneringen riskerar att bli till en kohandel där regionen, för att få sina behov tillgodosedda, ger upp grundläggande principer, precis som har blivit fallet vad gäller statens ansvar för nationella infrastruktursatsningar. Det drabbar i slutändan Stockholmsregionens skattebetalare.

Använd trängselskatten till såväl väg som spår

Trängselskattens intäkter används enligt förslaget enbart till väginvesteringar. Vi menar att även kollektivtrafiken skall få del av trängselskattens intäkter. Regionens ambition bör vara att verka för en förändring i enlighet med folkomröstningens beslut, d v s att intäkterna i högre grad än i förslaget ska användas till spårinvesteringar. Trängselskattesystemet måste utvecklas ytterligare för att möta framtida behov.

Lars Dahlberg (S)

Carin Jämtin (S)

Anders Lago (S)

Ingela Nylund Watz (S)

Anna Kettner (S)

Yvonne Blombäck (MP)

Gunilla Roxby Cromvall (V)