Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

MOTION
2021-10-12

Motion av Jens Sjöström (S) angående jämlikheten i kollektivtrafiken

Segregation och ökade klyftor i samhället är fundamentala samhällsproblem som leder till ökad otrygghet, kriminalitet och sämre ekonomisk tillväxt för hela samhället. De ekonomiska klyftorna har ökat snabbare i Sverige än i något annat OECD land under de senaste tjugo åren. I Stockholmsregionen har vi sett att segregationen ökat mellan bostadsområden i fråga om inkomst- och hälsoklyftor. Mellan Danderyd och Botkyrka skiljer det flera år i medellivslängd. För att vända utvecklingen och bygga ett mer jämlikt samhälle krävs åtgärder inom alla politikområden varav trafikpolitiken är ett.

Alla har rätt till att nyttja kollektivtrafiken och alla har rätt att känna sig trygga i den. Rätt använd kan kollektivtrafiken gynna tillväxt, integration och utveckling. Rätt använd kan den ge alla invånare en jämnare tillgång till samhällsnyttor så som sjukvård, natur, service, trygghet och bostäder. Fel använd kan den istället skapa barriärer.

Kollektivtrafiken i Stockholm är nästan världsunik i ett avseende, den används oavsett socioekonomisk bakgrund. Att ha en bredd av resenärer som använder kollektivtrafiken ger stabilitet, men kollektivtrafiken måste fortsätta vara attraktiv ur både pris och utbudssynpunkt för att så ska fortsätta vara fallet. Vilken roll taxenivån spelar behöver diskuteras. Vi vet att kostnadsutvecklingen i kollektivtrafiken inte är i balans utan ökar mer än utbudet. Det är alltså inte bara för att vi kör mer trafik som kostnaden ökar. Det är en på sikt ohållbar kalkyl som får konsekvenser för människors möjlighet att jämlikt nyttja trafiken. Biljettintäkterna ska gå till kollektivtrafiken, inte till konsulter, misslyckade upphandlingar och rättsprocesser.

Alla resenärer ska uppleva att resan är trygg, oavsett trafikslag. Vi vet att kvinnor använder sig av kollektivtrafiken i större andel än män samtidigt som kvinnor känner sig otryggare i den. Genusperspektivet är därför viktigt, men också frågan om personer med funktionsnedsättning, äldre, barn och ungdomars trygghet och tillgång till kollektivtrafiken behöver belysas. Tryggheten under resans gång är en sak att beakta, men också sträckan från bostaden till kollektivtrafiken, eller när man rör sig mot utgången och vidare mot målet för sin resa, är viktig för tryggheten.

Trygghetsaspekten är bara en aspekt som påverkar människors möjligheter att använda kollektivtrafiken. En annan är samhällsplaneringen och i vilka länsdelar man väljer att investera. Hela länet måste vara med i utvecklingen men vi har sett historiskt en övervikt till vissa länsdelar på bekostnad av andra. Detta bygger in problem, minskar arbetsmarknadsregionens möjligheter till utveckling och bidrar till att skapa och upprätthålla segregation. Och medans ingen påstår att kollektivtrafiken ensamt är ansvarig för dessa samhällsproblem så går det inte att komma ifrån att hur man planerar trafiken påverkar stadens och länets utveckling och att dessa aspekter måste tas med i beaktande i all samhällsplanering och det inkluderar kollektivtrafiken, därför behöver långsiktighet finnas i samverkan med kommunerna.

Vid infrastrukturinvesteringar påverkar man inte bara invånarnas möjlighet att ta sig fram utan även själva platsernas möjlighet till utveckling och därmed kommunernas samhällsplanering. Det här har regeringen insett och den nationella plan som nu är under framtagande är den första som ska titta på investeringsobjekten utifrån kravet att främja jämlikhet och jämställdhet.

Det här är ett relativt outforskat område att arbeta med för Region Stockholm, trots att mycket forskning har gjorts på ämnet. Den senaste rapporten gjordes på KTH och tillsammans med SL. Den rörde resandegraden under pandemin. Under våren 2020 minskade personer från de mest välbärgade områdena

sitt resande med Storsockholms lokaltrafik, SL, med i genomsnitt 77 procent, jämfört med innan pandemin. I resurssvaga områden med låg utbildningsnivå och många utrikesfödda var minskningen 61 procent. Att ta vidare den kunskapen och även se den i ett längre perspektiv efter pandemin kommer vara av största vikt.

Därför föreslår jag regionfullmäktige besluta:

att trafiknämndens långsiktiga planering kompletteras med ett jämlikhetskriterium för att säkra att investeringar både är samhällsekonomiskt lönsamma och gynnar jämlikheten.

att trafiknämnden ges i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för de, knutpunkter och bytespunkter i kollektivtrafiken som är särskilt utsatta i samverkan med berörda kommunerna. Hela resan, inklusive vägen mellan kollektivtrafiken och start och slutdestination behöver ingå.

att trafiknämnden ges i uppdrag att analysera hur tillgången till kollektivtrafiken i länet idag påverkar människors förutsättningar och möjligheter samt utreda kollektivtrafikens förutsättningar att förbättra jämlikheten och tillväxten i Stockholms län.

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

MOTION
2021-10-12

Motion avseende finansieringen av Skurubron

Bron över Skurusundet i Nacka kommun är den enda fasta förbindelsen ut till Ormingelandet och Värmdö. Den bro som används idag är både gammal och har brister i kapacitet. En ny bro är därför under uppförande, i enlighet med den gällande länsplanen för infrastruktur. Detta är bra och helt nödvändigt av såväl kapacitets- som trafiksäkerhetsskäl. Däremot är finansieringen av brobygget, vilket till stor del ska ske genom avgifter, något som vi ser som ett stort problem.

Frågan är principiellt viktig. De avgifter som beslutats för Skurubron är av en helt annan karaktär än de avgifter som finns för andra vägar i vår region och i vårt land:

1. De trängselskatter som infördes permanent i Stockholm efter valet 2006, och som det idag förefaller råda enighet om, hade till syfte att minska biltrafiken och genom avgifterna som ekonomiskt styrmedel omfördela den så att den spreds ut över längre tid. Det handlade såväl om att skapa bättre flyt i trafiken som att, framför allt, åstadkomma bättre luftkvalitet i Stockholm. I ett senare skede har trängselskatten också blivit ett redskap för att finansiera utbyggnad av främst kollektivtrafiken i vår region, vilket är positivt ur flera aspekter.

2. Under senare år har också avgiftsfinansiering använts för att finansiera vissa nyinvesteringar i vägar och broar på andra håll i landet. Detta har då varit att åstadkomma bättre, kortare och snabbare trafiklösningar än tidigare krångliga vägar. Exempel på detta är Motala och Sundsvall, där nya lösningar medfört kortare vägar, vilket sannolikt varit till fördel för såväl framkomlighet som luftmiljö.

Anläggandet av ny bro över Skurusundet har ett helt annat syfte. Skurubron är den enda fasta förbindelsen för att över huvud taget komma över till eller från Värmdö kommun samt Ormingelandet, vilket utgör en del av Nacka kommun. För de drygt 70.000 som bor där är Skurubron en helt avgörande länk till resten av regionen, oavsett om man åker bil eller buss. Den enda alternativa vägen är, utöver sjötransport, norrut med två vägfärjor som går mellan Stenslätten på norra Värmdölandet och Rindö respektive mellan Rindö och Vaxholm. För såväl bil- som busstrafik är en sådan ”normalväg” givetvis helt orimlig.

Det har länge rått enighet om behovet av en ny Skurubro. Under den Stockholmsförhandling om framtida väginvesteringar i Stockholmsregionen, som inleddes 2007, fanns inledningsvis en ny Skurubro med i de statliga planer som man skulle förhålla sig till. Den var inlagd i den senare delen av perioden 2013-2019. I oktober 2007 gjorde dock kommunledningarna i Nacka och Värmdö kommuner en framställan om kommunal medfinansiering av en ny Skurubro. Detta manifesterades av en ”trafikbilaga” i Dagens Nyheter och lokaltidningen Nacka Värmdö Posten där de två kommunstyrelseordförandena Erik Langby och Jonas Nilsson (m) uppträdde på bild med ett handslag[1] på den befintliga Skurubron om att svara för en stor del av finansieringen av en ny bro. Därefter försvann en ny Skurubro från statens åtagandeplan.

Socialdemokraterna i såväl Värmdö som Nacka protesterade med kraft mot den radikala förändring av finansieringsansvaret som detta innebar. Vi var då i opposition på samtliga inblandade nivåer – de två kommunerna, landstinget och staten – och hade ingen insyn i de diskussioner som fördes mellan M-företrädare på samtliga positioner. Den uppfattning vi hävdade när frågan behandlades i kommunala organ i kommunerna var, då som nu, att statlig infrastruktur ska finansieras fullt ut av statliga medel.

[1] https://weblisher.textalk.se/nacka1/07trafik/?page=2&mode=50&noConflict=1

Senare visade det sig att det inte var lagligt möjligt att genomföra kommunal medfinansiering på det sätt som KSO:erna Langby och Nilsson tänkt sig i oktober 2007. Förhandlingen mellan kommunerna och staten landade istället i att en liknande effekt skulle uppnås genom att ta ut avgifter vid passage över bron. Detta manifesterades genom en överenskommelse mellan Nacka kommun (där bron ligger) och regeringen om avgiftsfinansiering. Beslutet fattades av Kommunstyrelsen i Nacka den 27 januari 2009, med argumentet att därmed kunna tidigarelägga bygget. I beslutsunderlaget hänvisades till att Värmdö kommun, som året innan hade bytt KSO från Nilsson till Lars Erik Alversjö (m), i en skrivelse ställt sig bakom förändringen.

Övergången från kommunal medfinansiering till ren avgiftsfinansiering skapade en än mer absurd effekt för den närmast berörda lokalbefolkningen. Istället för hela skattekollektivet skulle nu enbart en mindre del av Nackas befolkning, men fortfarande hela Värmdös befolkning, svara för medfinansieringen av helt nödvändig statlig väginfrastruktur. En mindre del skulle förvisso komma att finansieras av besökare och fritidsboende, men det var en klen tröst för såväl de privatpersoner som de företagare m fl som är beroende av Skurubron för att komma till och från sina arbeten. På kort tid samlades det in tusentals namn som protesterade mot att det inte längre skulle vara ett statligt ansvar att finansiera Skurubron, utan att notan skulle sändas direkt till de boende i hela Värmdö och en mindre del av Nacka.

Efter denna förändring blev det naturligt att frågan blev mer politiskt kontroversiell i Värmdö än i Nacka. Efter hårt opinionstryck, och därefter påtryckningar och till slut också uttalanden från andra partier i den politiska majoriteten, tvingades även moderaterna i Värmdö senare under 2009 att ansluta sig till kritiken mot avgifter över Skurubron. Sedan dess har motståndet mot avgifter över Skurubron varit kompakt i de politiska församlingarna i Värmdö. Då var det emellertid för sent. I december 2009 slöts ett avtal mellan Nacka kommun och Trafikverket, med innebörden att två tredjedelar av kostnaden för att bygga en ny bro över Skurusundet ska finansieras med avgifter.

År 2012 skickar ledande företrädare för S, M, Fp, Kd och C i Värmdö kommun ett gemensamt brev till regeringen och infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd, (m) om att man önskar en dialog i frågan. Brevet går även till Trafikverket och Nacka kommun. Inget möte kommer dock till stånd, utan svaret kommer genom KSO Langby i Nacka som meddelar att beslutet om broavgifter står fast. Det faktum att Värmdö kommun har ändrat sig och nu motsätter sig avgifter avfärdar han i en kommentar i NVP med att det kommit för sent och att Värmdös protester ”spelar ju ingen roll.”[2].

Under kommande år händer därefter inte mycket när det gäller planeringen av att faktiskt bygga en ny Skurubro. Det enda som kommer på plats, efter regeringens arbete med vägtullutredningen, är regelverket för avgifter. Detta fastställs av riksdagen innan valet 2014, men något bygge startar över huvud taget inte. Efter valet 2014 tillträder en ny S-ledd regering med dessa givna förutsättningar; ett riksdagsbundet regelverk för avgifter men ingen tidigarelagd bro…

Idag har bygget av den nya Skurubron äntligen kommit igång och alla som passerar Skurusundet kan se att den nya bron är på gång att byggas. Det är bra! Men det som alltjämt skaver kraftigt är de avgifter som hotar att införas samma dag som bron ska tas i anspråk. För boende på del av Ormingelandet (främst Björknäs samt Orminge) har detta lindrats genom att den gamla Skurubron ska omvandlas till en lokalgata inom Nacka kommun. De har därmed ett bättre/realistiskt alternativ till den avgiftsbelagda bron. Men för samtliga boende i hela Värmdö samt den bortre delen av Ormingelandet är de obligatoriska avgifterna snart ett faktum. En sådan kostnadsövervältring skulle vara unik i landet.

Mot denna bakgrund skorrar det mycket falskt när ledande moderata företrädare i Nacka och Värmdö numera går till angrepp mot den sittande regeringen och försöker göra gällande att denna skulle vara orsaken till de kommande avgifterna över Skurusundet, genom att kräva att avgifterna ska tas bort. Maken till historieförfalskning, som de framför allt ägnat sig åt i lokalmedia (NVP) i syfte att vinna sympatier i ett kommande ”blame-game”, är nog svår att finna i vår region.

[2] https://www.nvp.se/Arkiv/Artiklar/2012/03/Nytt-regelverk-kan-forsena-Skurubron

För oss Socialdemokrater handlar denna fråga inte bara om den praktiska finansieringen av en bro inom regionen. Den handlar också om viktiga principer för hur vi ska hantera infrastrukturinvesteringar i vårt land, och hur kostnaderna ska fördelas mellan olika samhällsnivåer samt mellan dessa och brukare. Vi kan förstå och ställa oss bakom avgifter enligt punkterna 1 och 2 i början av denna motion, men vi kan inte acceptera att offentligt finansieringsansvar för helt nödvändig infrastruktur, på enstaka ställen, ska övervältras på närmast berörda enskilda personer och företagare. Vi anser att det är en grundläggande princip att statliga vägar ska finansieras med statliga medel. Om tiotusentals invånare på Värmdö och delar av Ormingelandet ska tvingas betala avgift varje dag för att lämna sin kommun med den enda möjliga landförbindelsen, så är det inte bara något som gått snett i det enskilda fallet. Då innebär det också ett systemskifte som bäddar för helt andra principer vad gäller planering och finansiering av statlig infrastruktur. Detta motsätter vi oss bestämt.

Vi socialdemokrater har som synes hela tiden, och på samtliga politiska nivåer, varit emot kommande avgifter på Skurubron, oavsett vilken regering som sitter. Men vi vill också vara konstruktiva och lösningsorienterade:

Sedan 2019 är vi region – Region Stockholm – med de vidgade befogenheter och det utökade ansvar som detta innebär. Exempelvis har vi sedan dess övertagit ansvaret för länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län, vilket tidigare legat på länsstyrelsen. Med detta har vi också fått ansvar för de statliga medel som anvisats för den gällande planens genomförande, liksom vi fått ansvar för såväl planering och medel avseende kommande länsplan för transportinfrastruktur.

Finansieringen av den nya Skurubron har styrts upp av den tidigare överenskommelsen mellan Nacka kommun och den dåvarande regeringen. Den är därmed uppdelad i tre delar, där ungefär lika stora delar tas genom nationell plan (staten) och länsplan (regionen) medan merparten (57 %) är planerad att tas genom avgifter. Detta framgår också av den gällande länsplanen, vilken fastställdes av länsstyrelsen den 21 september 2018 och omfattar åren 2018-2029.

Eftersom regionen sedan den 1 januari 2019 har övertagit ansvaret för länsplanen ligger såväl genomförandet som dess ekonomiska medel i våra händer. Det är med andra ord Region Stockholm som idag har den faktiska möjligheten att avskaffa avgifterna på Skurubron!

Ett avskaffande av avgifterna på Skurubron kan ske genom att justera ned budgeterad avgiftsfinansiering till 0 kronor (idag 664 miljoner kronor, fördelade under flera år framöver). En sådan justering kräver givetvis finansiering genom medveten prioritering. Detta bör kunna ske inom ramen för länsplanen till följd av att andra projekt inom den berörda regiondelen inte längre är lika aktuella, men bör givetvis utredas vidare. Även andra möjliga vägar bör då undersökas.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår jag regionfullmäktige besluta:

att Regionstyrelsen får i uppdrag att snarast återkomma med förslag till justering av gällande länsplan i syfte att avskaffa kommande avgifter på den nya Skurubron i Nacka kommun

Stockholm den 4 oktober 2021

Lars Bryntesson (S) Julia Ekedahl (S) Sven-Inge Nylund (S)

Khashayar Farmanbar (S) Ella Tegsten (S)

Region Stockholm
2021-10-07

Motion av Jonas Lindberg om Kommission för att belysa omfattning av tystnadskultur i Region Stockholms sjukvård

Återkommande förekommer berättelser från medarbetare i vården om tystnadskultur. Senast i raden av artiklar kommer från sjukvårdsuppropet i Dagens Medicin 3 juni 2021: https://www.dagensmedicin.se/opinion/debatt/sjukvardschefer-som-vagar-protestera-riskerar-jobbet/

Det är oerhört allvarliga uppgifter som framkommer och synnerligen bekymmersamt om höga chefer i vården inte har medarbetarnas förtroende utan istället anses skönmåla verkligheten. Det är också ett stort patientsäkerhetsproblem om medarbetare i rädsla för repressalier inte vågar uttrycka kritik mot hur resurser prioriteras eller hur besparingsåtgärder slår i verksamheterna. Tidigare forskning som tittat delvis på detta i Region Stockholm framhäver att chefer i denna region tenderar vara mer lojala med budget och avtalstexter än med vårdens etiska principer och patientsäkerhet *(På spaning efter etik: etisk kompetens och ansvarstagande för ledning och styrning av hälso- sjukvården. 2018. Erica Falkenström & Anna T Höglund).*

Dessa uppgifter förekommer alltför ofta för att anses vara enskilda ytterligheter. Det är något strukturellt problem i styrningen av sjukvården när en sådan här kultur fortsätter att frodas trots att många tycks bekymrade över den utvecklingen. Det är på intet sätt ett problem unikt för region Stockholm men något som ändå föranleder aktiva åtgärder från regionalt håll liksom nationellt. Vad beror tystnadskulturen på? Hur kan vi jobba mot detta? Vad för mekanismer och styrsystem främjar och hämmar en tystnadskultur? Ett stort problem inom sjukvården idag är medarbetarnas avsaknad förtroende för chefer och ansvariga politiker. Då måste vi som ytterst ansvariga för hälso- sjukvårdens styrning i Region Stockholm på allvar penetrera detta område och beforska det, förstå det och föreslå åtgärder som gör att vi kommer ifrån en tystnadskultur.

Med anledning av detta yrkar Vänsterpartiet att regionfullmäktige beslutar:

Att tillsätta en oberoende kommission med forskningsanknytning som ska belysa förekomsten av tystnadskultur i Region Stockholms sjukvård

Att kommissionen förutsättningslöst genomlyser regionens styrmodell, ekonomiska ersättningssystem, ledarskapsutbildningar, vårdens uppdrag med mera som kan anses påverka förekomst av en tystnadskultur

Att kommissionen belyser medarbetares, chefers och patienters/patientföreningars upplevelse, erfarenheter och syn på frågan

Att kommissionen återrapporterar sitt arbete regionfullmäktige med förslag på eventuella aktiva åtgärder

Jonas Lindberg
Vänsterpartiet

Region Stockholm
2021-10-07

Motion om dödlighet på grund av överbelastade akutmottagningar och vårdplatsbrist

Ansvaret för vårdplatsbrist och överbelastning på akutmottagningarna måste bli tydligare. Det anser forskaren Björn af Ugglas vid Karolinska institutet, som i sin forskning visat att överbelastning på akutmottagningarna i Region Stockholm kan kopplas till ökad dödlighet motsvarande 25 dödsfall per år. I sin forskning har Björn af Ugglas och hans forskarkollegor på KI kunnat påvisa ett samband mellan överbelastning på akutmottagningarna och överdödlighet. Rapporten finns på: https://www.sns.se/artiklar/sns-analys-76-hur-paverkas-patientsakerheten-av-overbelastade-akutmottagningar-och-vardplatsbrist/
Studien som omfattade 14 akutmottagningar i fyra regioner, visade på samband mellan överbelastning och överdödlighet på akutmottagningarna i Region Stockholm under perioden 2015-2019. Sambandet är tydligt i Stockholm, men går inte att påvisa exempelvis i Östergötland. Hypotesen är att vårdplatsbristen på sjukhusen spelar in, där beläggningen på sjukhusen ökat över tid och mellan 2015-2019 låg på 101 procent i Region Stockholm jämfört med 92 procent i Skåne och 81 procent i Östergötland. **I Stockholm har beläggningsgraden** skjutit i höjden från 2014 och framåt jämfört med resten av landet och under 2018-2019 till och med legat över 100 procent i genomsnitt över året, visar data från kommunernas gemensamma databas, Kolada. Tidigare rapporten om andel vårdplatser per 1000 invånare visar att Sverige i snitt ligger kring 2,1 vårdplats/1000 invånare. Stockholm ligger dock i dom rapporterna runt 1,8 vårdplatser /1000 invånare. Forskningen ger även belägg för att larmen från personal om att patientsäkerheten försämras stämmer.

Men rapporten som getts ut av SNS (Studieförbundet Näringsliv och Samhälle) belyser också problemet med otydlig ansvarsfördelning. Ansvaret för den uppkomna situationen, av överbelastningen på akuten, i kombination med vårdplatsbristen, behöver förtydligas. I nuläget är ansvaret fördelat på flera funktioner men ingen arbetar med frågan strategiskt. Rapporten föreslår också att patientsäkerheten måste komma i tydligare fokus i dom uppföljningar som görs. Därför föreslås mätningar som inkluderar alla patienter på akuten, för att fånga in väntetider även för de kritiskt sjuka och dem som väntar längst. De kvalitetsmätningar som i dag är centrala, som mäter vistelsetider över eller under fyra timmar, är enligt forskarna ett trubbigt mått när i praktiken många svårt sjuka patienter övernattar på akuten i väntan på vårdplats.

Så här säger Björn av Ugglas i Dagens Nyheter den 22/9 2021:

” Det är mätningar som handlar mer om kundnöjdhet och tillgänglighet, och för att fånga patientsäkerheten är de inte särskilt relevanta. Det tar nästan alltid mer än fyra timmar att bli inlagd, men just de patienterna kommer inte ens med i statistiken. Det man måste få fram är att det här är ett patientsäkerhetsproblem. De svårt sjuka patienterna som behöver en vårdplats kan inte gå någon annanstans. De behöver akutmottagningen och akutsjukhusets resurser.”

Arbetet med att minska trycket på akutsjukhusen i Region Stockholm har fram tills nu mest handlat om att minska inflödet (te x genom att inrätta närakuter) och snabba på utskrivningarna från avdelningarna (Införandet av SIP m.m). Men trots det behöver mer arbete läggas på att öka andelen slutenvårdsplatser eftersom det uppenbart är få för platser tillgängliga för dom som behöver ligga på ett akutsjukhus.

Med anledning av detta yrkar jag

Att regionfullmäktige utreder möjligheten att i arbetet med att renodla kvalitetsindikatorerna för hälso-sjukvården utreda möjligheten att införa uppföljningar som handlar om vistelsetider för samtliga patienter på akutmottagningarna (alltså även dom som fått inläggningsbeslut)

Att regionfullmäktige ser över ansvarsfördelningen över vårdplatser och belastning på akutmottagningarna och skapa en tydligare struktur för detta enligt rapportens rekommendationer

Att regionfullmäktige tar fram förslag på handlingsplan för hur andelen slutenvårdsplatser på akutsjukhusen ska kunna öka i Region Stockholm för att kunna minska beläggningsgraden på sjukhusen

Jonas Lindberg
Vänsterpartiet