Motion 2017:12 av Emma Lidell m.fl. (S) om sociala konsekvensbeskrivningar som norm vid satsningar på kollektivtrafik eller vid nedskärningar

21

LS 2017-0726

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2017-12-06

LS 2017-0726

Landstingsstyrelsen

Motion 2017:12 av Emma Lidell m.fl. (S) om sociala konsekvensbeskrivningar som norm vid satsningar på kollektivtrafik eller vid nedskärningar

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Emma Lidell m.fl. (S) har skrivit en motion med förslag om att sociala konsekvensbeskrivningar ska användas som underlag inför beslut om nya infrastruktursatsningar eller vid omläggning eller förändring av befintlig kollektivtrafik.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Landstingsrådsberedningens motivering

Trafikförvaltningen har sedan länge arbetat utifrån den sociala riktlinjen RiTill (Riktlinjer för tillgänglighet för barn äldre och personer med funktionsnedsättning) och under 2015 togs trafikförvaltningens första riktlinjer för social hållbarhet fram RiSoc (Riktlinjer för social hållbarhet). Den sistnämnda togs fram i syfte att driva förvaltningens arbete mot de sociala hållbarhetsmål som landstingsfullmäktige beslutar om, bland annat genom det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Till grund för RiSoc ligger global och nationell lagstiftning, förordningar och konventioner samt landstingets och trafikförvaltningens interna styrande dokument om hållbar utveckling med fokus på de sociala aspekterna. Detta skall förenkla och förtydliga samt utgöra trafikförvaltningens samlade kravbild med de sociala frågorna. RiSoc innehåller ett ska-krav om att trafikförvaltningen i utredningar, studier, rapporter och tjänsteutlåtanden ska beskriva såväl positiva som negativa

sociala konsekvenser. Där finns också ett krav om att förvaltningen redan i behovsanalysfasen ska utvärdera social konsekvensbeskrivning.

Riktlinjerna, RiSoc och RiTill, som idag finns används redan i alla relevanta sammanhang och i drift samt utveckling av länets kollektivtrafik. Med anledning av ovanstående bör motionen anses besvarad.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 6 november 2017
Motion 2017:12
Trafiknämndens protokollsutdrag den 24 oktober 2017 med
S-, MP- och V-ledamöternas muntliga reservation och
Trafikförvaltningen tjänsteutlåtande den 20 september 2017

Irene Svenonius

Kristoffer Tamsons

Gustaf Drougge

Stockholms läns landsting

2017-11-06
LS 2017-0726

Landstingsstyrelsen
Landstingsstyrelsens förvaltning
SLL Hållbarhet
Ludmilla von Zweigbergk

Landstingsstyrelsen

Motion 2017:12 av Emma Lidell m.fl. (S) om sociala konsekvensbeskrivningar som norm vid satsningar på kollektivtrafik eller vid nedskärningar

Ärendebeskrivning

Emma Lidell m.fl. (S) har skrivit en motion med förslag om att sociala konsekvensbeskrivningar ska användas som underlag inför beslut om nya infrastruktursatsningar eller vid omläggning eller förändring av befintlig kollektivtrafik.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 6 november 2017
Motion 2017:12
Trafiknämndens protokollsutdrag den 24 oktober 2017 med
S-, MP- och V-ledamöternas muntliga reservation
Trafikförvaltningen tjänsteutlåtande den 20 september 2017

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Emma Lidell m.fl. (S) yrkar i sin motion på att trafiknämnden ska arbeta med sociala konsekvensbedömningar. Trafiknämnden arbetar redan utifrån det motionärerna efterfrågar varför förvaltningen föreslår att motionen ska anses besvarad.

Bakgrund
Emma Lidell m.fl. (S) har skrivit en motion med förslag om att sociala konsekvensbeskrivningar ska användas som underlag inför beslut om nya

infrastruktursatsningar eller vid omläggning eller förändring av befintlig kollektivtrafik. Motionärerna yrkar på att trafiknämnden ska få i uppdrag att upprätta sociala konsekvensbeskrivningar vid nyinvesteringar eller omläggning eller förändring av befintlig kollektivtrafik. De yrkar också på att trafiknämnden tar fram en tydlig rutin för sociala konsekvensbeskrivningar.

Trafiknämnden har yttrat sig över motionen.

Överväganden
Trafiknämnden har i Riktlinjer Social hållbarhet (SL-S-476710) ställt krav på genomförande av sociala konsekvensbeskrivningar i såväl tidiga som sena projekt- eller upphandlingsskeden. Riktlinjerna fastställdes första gången i april 2015, och har uppdaterats en gång sedan dess och är föremål för ett återkommande revideringsarbete. Riktlinjerna ska användas i alla relevanta sammanhang i drift och utveckling av länets kollektivtrafik.

Trafiknämnden har också sedan länge arbetat utifrån Riktlinjer för tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (SL-S-419765). Trafikförvaltningen arrangerar även kontinuerligt en utbildning om social hållbarhet för nyanställda.

Förvaltningen konstaterar att trafiknämnden utifrån sina Riktlinjer Social hållbarhet redan arbetar med sociala konsekvensbeskrivningar på det sätt som motionärerna efterfrågar.

Förvaltningen föreslår att motionen ska anses besvarad.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet att anse att motionen är besvarad har inga ekonomiska konsekvenser.

Malin Frenning
Landstingsdirektör

Carl Rydingstam
Chef Ledningsstaben

Beslutsexpediering:
Akt
SLL Hållbarhet

Godkänd av Malin Frenning, 2017-11-06

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Ankom
Stockholms läns landsting
2017 -05- 09
Dnr LS 2017-0726

MOTION

2017-05-09

2017:12

Motion - Sociala konsekvensbeskrivningar som norm vid satsningar på kollektivtrafik eller vid nedskärningar

Transportplanering är alltid politiskt eftersom förändringar i systemet oundvikligen påverkar medborgarnas liv. De mest välmenande planerare och ingenjörer följer oftast standardmodeller för att analysera transportsystemet och fokuserar på trängsel, kostnader, luftföroreningar och dåliga servicenivåer. Hur transportlösningarna påverkar olika medborgare ur ett socialt perspektiv analyseras sällan[1].

Ska transportplanering baseras på rättviseprinciper och i så fall, vilka principer ska gälla?
Ska trafikplaneringen fokusera på investeringar i system som är mest inkluderande i motsats till transportmedel som exkluderar en stor del av befolkningen?
Om inte transportsystemet kan tillgodose allas behov, vilka variationer i servicenivå ska accepteras? Vad skulle kunna motivera skillnaderna? [2]

Vi socialdemokrater anser att målet med kollektivtrafiken är att stärka tillgänglighet och framkomlighet och därigenom förbättra för människor i deras vardag. Fler bör åka kollektivt för att bidra till minskad klimatpåverkan och en hållbar tillväxt och utveckling i hela länet. En fråga man måste ställa sig är vilka människor i Stockholms län som får del av satsningarna? Vilka gynnas av investeringar, trafikomläggningar eller nya linjedragningar?

Som socialdemokrater vill vi se ett transportsystem som bidrar till ökad jämlikhet och knyter ihop regionen. Därför vill vi, inför beslut av nya infrastruktursatsningar, att en social konsekvensbeskrivning ska användas som underlag inför beslutet. Den ska värderas likvärdigt med den samhällsekonomiska analysen.

---

1 Martens K. (2017) Transport Justice – Designing Fair Transportation Systems. New York: Routledge
2 Martens K. (2017) Transport Justice – Designing Fair Transportation Systems. New York: Routledge

En social konsekvensbeskrivning upprättas för att lyfta sociala frågor i projekt som präglas av komplex trafikplanering med en mängd olika aspekter och perspektiv som måste bearbetas. Den grundläggande tanken är att infrastruktursatsningar ska utformas på ett sätt som understödjer att människor nyttjar systemet och att den sociala hållbarheten stärks.

En social konsekvensbeskrivning bör innehålla en analys ur ett jämlikhets- och rättviseperspektiv där en inkomstkartläggning appliceras på tillgängligheten. Beskrivningen kan också innefatta vilka som har deltagit i utformandet av projektet, vilka människor som har fått höras och haft möjlighet att påverka utvärderingen. Arbetet med den sociala konsekvensbeskrivningen ska vara en integrerad del av projektet.

I projektet Spårväg syd har en social konsekvensbeskrivning upprättats under namnet *Spårväg syd – Flemingsberg – Skärholmen – Älvsjö – Social konsekvensbeskrivning.* Detta är ett viktigt underlag och bör inkluderas i alla stora investeringar eller omläggning av befintlig icke spårbunden trafik.

Därför yrkar vi på:
Att trafiknämnden får i uppdrag att upprätta sociala konsekvensbeskrivningar vid nyinvesteringar eller omläggning eller förändring av befintlig kollektivtrafik.

Att trafiknämnden tar fram en tydlig rutin för sociala konsekvensbeskrivningar som tydliggör när, hur och i vilken omfattning.

Emma Lidell (S)

Johnny Nadérus (S)

Jens Sjöström (S)

Viktor Ellström (S)

Susanne Lund (S)

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 9/2017

Sammanträdesdatum
2017-10-24

Datum för justering: 2017-11-06

Datum för anslag: 2017-11-06

Kristoffer Tamsons (M)
Talla Alkurdi (S)

---

§ 203

Motion 2017:12 Emma Lidell m.fl. (S) om sociala konsekvensbeskrivningar som norm vid satsningar på kollektivtrafik eller vid nedskärningar
(TN 2017-0965)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 20 september 2017 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1. Bifall till motionen från S, MP och V-ledamöterna
2. Bifall till förvaltningschefens förslag till beslut

Ordföranden ställde proposition på yrkandena och fann att nämnden beslutat enligt förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

att godkänna föreliggande förslag till yttrande samt översända detsamma till landstingsstyrelsens förvaltning.

RESERVATION

S, MP och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet.

Vid protokollet
Daniela Eriksson

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Strategisk utveckling

Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-09-20

Trafiknämnden
2017-10-24, punkt 9

Ärende
TN 2017-0965

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över motion 2017:12 av Emma Lidell m.fl. (S) om sociala konsekvensbeskrivningar som norm vid satsningar på kollektivtrafik eller vid nedskärningar

Ärendebeskrivning

Emma Lidell m.fl. (S) har skrivit en motion med förslag om att en social konsekvensbeskrivning ska användas som underlag inför beslut om nya infrastruktursatsningar eller vid omläggning eller förändring av befintlig kollektivtrafik. Ärendet avser yttrande över motionen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 20 september 2017

Motion LS 2017-0726 av Emma Lidell m.fl. (S) om sociala konsekvensbeskrivningar som norm vid satsningar på kollektivtrafik eller vid nedskärningar.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna föreliggande förslag till yttrande samt översända detsamma till landstingsstyrelsens förvaltning.

Förslag och motivering

I motionen ställer Emma Lidell m.fl. (S) bl.a. frågor om huruvida transportplaneringen ska baseras på rättviseprinciper och vilka grupper som gynnas av investeringar, trafikomläggningar eller nya linjedragningar. Författarna till motionen vill att transportsystemet ska bidra till ökad jämlikhet och till att knyta ihop regionen. De vill att en social konsekvensbeskrivning ska användas som underlag inför beslut och att denna ska värderas likvärdigt med den samhällsekonomiska analysen. Den sociala konsekvensbeskrivningen bör enligt författarna innehålla en analys ur ett jämlikhets- och rättviseperspektiv där en inkomstkartläggning appliceras på tillgängligheten. I motionen nämns också att en social konsekvensbeskrivning upprättades i projektet Spårväg Syd. Nedan kommenteras de olika delarna i motionen.

Trafikförvaltningen har länge arbetat utifrån den sociala riktlinjen RiTill (Riktlinjer för tillgänglighet för barn äldre och personer med funktionsnedsättning) och 2015 togs trafikförvaltningens första riktlinjer för social hållbarhet fram (Riktlinjer social hållbarhet, RiSoc). Den sistnämnda har som syfte att driva förvaltningens arbete mot de sociala hållbarhetsmål som landstingsfullmäktige beslutar om bl. a. genom det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Till grund för trafikförvaltningens RiSoc ligger global och nationell lagstiftning, förordningar och konventioner samt landstingets och trafikförvaltningens interna styrande dokument om hållbar utveckling med fokus på de sociala aspekterna. RiSoc ska förenkla och förtydliga och utgöra trafikförvaltningens samlade kravbild i arbetet med de sociala frågorna.

RiSoc innehåller ett ska-krav om att trafikförvaltningen i utredningar, studier, rapporter och tjänsteutlåtanden ska beskriva såväl positiva som negativa sociala konsekvenser. Där finns också ett krav om att förvaltningen redan i behovsanalysfasen ska utvärdera om en social konsekvensbeskrivning (SKB) eller liknande analys behöver genomföras. Det framhålls också att en SKB gynnar medborgarnas delaktighet i projekt och samhällsutvecklingen i stort eftersom ett systematiskt dialogarbete ingår i framtagandeprocessen.

Trafikförvaltningens riktlinjer revideras en gång om året i december. Trafikförvaltningens kravställning om sociala konsekvensbeskrivningar kommer att utvecklas och förtydligas i kommande uppdatering av riktlinjer för

social hållbarhet. Arbetet kommer ske i samverkan med andra förvaltningar inom landstinget.

Under perioden 2014-2015 genomförde trafikförvaltningen en programstudie för Spårväg Syd. Tidigt i projektet beslutades att ett delprojekt om social hållbarhet och framtagandet av en social konsekvensbeskrivning var nödvändigt för att komplettera de samhällsekonomiska analyserna.

I studien framkom att en samhällsekonomisk kalkyl inte räcker för att beskriva alla effekter som en investering har på samhället. Vissa effekter går att kvantifiera men inte att värdera i pengar, medan andra effekter även är svåra att kvantifiera.

Resultatet från den sociala konsekvensbeskrivningen pekade tydligt på att Spårväg syd ger i stort sett enbart positiva effekter för den sociala hållbarheten[1], samt att det är viktigt att genomföra sociala konsekvensbeskrivningar.

Detta har lett till att trafikförvaltningen har genomfört sociala konsekvensbeskrivningar vid andra infrastrukturprojekt bland annat Passage Skärsätra Hamnväg, Spårväg City. Trafikförvaltningen har dessutom fortsatt att utreda på vilket sätt och i vilket format genomförande av sociala konsekvensbeskrivningar kan införas som ett krav. Trafikförvaltningens förhållningssätt idag är att sociala konsekvensbeskrivningar ska tas fram som ett beslutsunderlag i tidiga skeden inför genomförandebeslut om nya infrastrukturinvesteringar för att undvika kostsamma åtgärder senare när arbetet har gått över till ett genomförandeskede. Det kan dock uppstå behov av att genomföra sociala konsekvensbeskrivningar även i senare skeden i ett investeringsprojekt.

Trafikförvaltningen har i Riktlinjer Social hållbarhet ställt krav på genomförande av sociala konsekvensbeskrivningar i såväl tidiga som sena projekt- eller upphandlingsskeden. Riktlinjerna syftar bl.a. till att möjliggöra måluppfyllelse för de sociala hållbarhetsmål som beslutats av landstingsfullmäktige (regionala trafikförsörjningsprogrammet). Riktlinjerna fastställdes första gången i april 2015, har uppdaterats 1 gång sedan dess och är föremål för ett återkommande revideringsarbete. Riktlinjerna ska användas i alla relevanta sammanhang i drift och utveckling av länets kollektivtrafik och förvaltningen anser därför att verktygen för att åstadkomma det som författarna

[1] Social konsekvensbeskrivning Spårväg syd 2015, SL-2013-5412

till motionen föreslår redan finns. Förvaltningen avser att fortsätta att utveckla riktlinjerna samt att eftersträva en god följsamhet med dessa riktlinjer i alla delar av förvaltningens arbete.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling