

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Yttrande över Nationell plan för transportsystemet 2010-2021

Bakgrund

Åtgärdsplaneringen i Stockholms län har i sin helhet samplanerats mellan planupprättarna på nationell och regional nivå. Utgångspunkten har varit Stockholmsförhandlingen och de storregionala processerna kring systemanalysen och Mälardalssamarbetet ”En Bättre Sits”. Tekniskt sett innebär det att hemvisten för länets objekt i regional eller nationell plan har varit av underordnad betydelse till gagn för en helhetsbild av prioriterade åtgärder. Resultatet av den samlade åtgärdsplaneringen, som i länsplanen varit ute på remiss, finns också tecknad i en avsiktsförklaring mellan Vägverkets och Banverkets generaldirektörer, Stockholms stad, Kommunförbundet Stockholms Län samt länsstyrelsen.

Synpunkter

Inom ramen för åtgärdsplaneringen ryms inte Stockholmsförhandlingen i sin helhet. Enligt vår uppfattning är det av största vikt att Stockholmsöverenskommelsen genomförs fullt ut eftersom de enskilda objekten inte på egen hand kan skapa den kraftfulla transportlösning som formas om överenskommelsen genomförs. Det är därför angeläget att den utökade ramnivån +15 procent blir den gällande.

I förslag till nationell plan noterar vi följande avvikelser, varför 340 mkr behöver återföras till nationell plan fördelat på följande objekt:

- E4 Södertälje – Hallunda, trimningsåtgärder 140 mkr.
- Trafikplats Kockbacka, 60 mkr.
- Södertörnsleden 110 mkr.
- Statsbidragen till Tvärspårvägarna i Stockholm 30 mkr.

2009-10-21

Dnr: 2009/0033

Utvecklingen av tågtrafikens kapacitet och kvalitet skapar förutsättningar för en växande arbetsmarknad i Stockholm-Mälarenregionen och därmed också ett minskat utanförskap för många människor. Hela Stockholm-Mälarenregionen bidrar till medfinansiering av Citybanan och den därtill kopplade utbyggnaden av Mälarenbanans fyrspar på sträckan Tomtebodav-Kallhäll. I förslag till nationell plan har knappt 40 % av den beräknade kostnaden reserverats för genomförande av denna utbyggnad. Järnvägsutredningen visar att det tar 10-12 år att genomföra utbyggnaden av delen Barkarby-Tomtebodav, vilket får till följd att ett fullständigt fyrspar inte finns på plats förrän kring 2030. Detta innebär också att färdigställandet av Citybanan år 2017 inte får full effekt för kollektivtrafiken förrän år 2030. Mot denna bakgrund är det angeläget att ytterligare medel avsätts i nationell plan så att tidsskillnaden i färdigställandet av Citybanan och Tomtebodav-Kallhäll minimeras.

KSL anser att det är allvarligt att både Hamnstrategi- och Kombiterminalsutredningen föreslår att ett antal terminaler och hamnar, enligt förslaget till nationell plan, ”skall prioriteras för statlig medfinansiering till anslutande infrastruktur i åtgärdsplaneringen”. Detta är i strid mot regeringens och riksdagens beslut i den transportpolitiska propositionen, som innebar att man slog fast att nackdelarna med ett utpekande övervägde fördelarna.

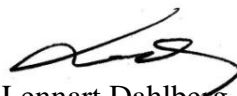
Ett godtyckligt utpekande skapar ytterligare osäkerhet för hur staten och berörda myndigheter verkligen ser på den viktiga resurs som övriga terminaler och hamnar utgör i Sverige. Både Stockholms inre hamnar, Nynäshamn/Norvik och Södertälje hamn är anläggningar som omsätter betydligt större godsmängder, passagerarantal och därmed ekonomiska värden än vad många av de utpekade terminalerna gör. Regering och riksdag bör nu klargöra statens syn på terminalernas framtida betydelse och roll i den proposition som ska reglera dessa frågor.

Med vänlig hälsning

KOMMUNFÖRBUNDET STOCKHOLMS LÄN



Erik Langby
Ordförande



Lennart Dahlberg
Direktör