



2009:20

Interpellation av Jan Valeskog (s) om stadens agerande med anledning av trafikverkens förslag att nedprioritera spårsatsningar i stockholmsregionen

Dnr 314-1028/2009

Trafikverken har nu tagit fram ett första förslag till nationell plan i transportsystemet. Likaså har den borgerliga majoriteten lovat bort en mycket stor andel av Stockholms skattepengar till projekten. Nämligen att Stockholm skall betala cirka 50% av projekten, mot de 25 % som gällde med socialdemokratiska regeringar.

Mot bakgrund av att regeringen i sina direktiv och riktlinjer har låga ambitioner vad gäller infrastrukturinvesteringar på spårsidan i Stockholmsregionen har också trafikverken i enlighet med detta lagt förslag som innebär en svag ambitionsnivå för utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholm. Viktiga projekt där finansiering saknas är:

Tunnelbana till Karolinska
Snabbspårväg Syd
Tvärspårväg Solna Universitetet
Mälarbanan, större delen av Barkarby-Tomteboda

Dessa projekt ingick också i Stockholmsförhandlingen, den s.k. Cederschiöld-söverenskommelsen, vilket nu i strid mot tidigare gjorda utfästelser av den borgerliga majoriteten i praktiken har fått ett litet värde. Det är uppseendeväckande.

Ovanstående saknade eller lågt prioriterade projekt av trafikverken kommer inte att genomföras om inte regeringen ändrar sin förhållandevis negativa inställning till kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen.

Av stor betydelse är därför hur tydlig och kraftfull den borgerliga majoriteten i Stockholms stad är gentemot regeringen i dessa frågor. Att tydliga och kraftfulla uttalanden görs och att förhandlingar vidtas under 2009 så att den

eftersatta infrastrukturen för bland annat kollektivtrafik i regionen kan få ökade resurser. Det är uppenbart att den hittillsvarande undfallande inställningen från stadens sida inte kommer att medföra några ökade resurser från regeringens sida. Det visar också den nyligen publicerade debattartikeln från borgerliga politiker i regionen som innebär att Stockholms skattebetalare tar över merparten av det statliga finansieringsansvaret.

Därutöver gäller frågan om hur majoriteten utifrån ovanstående perspektiv ställer sig till Spårväg City, vilket var det enda nya politiska förslag som nuvarande finansborgarrådet utlovade när han tillträdde.

Här innebär förslaget att landstinget gör en OPS-upphandling av projektet Spårväg City mot att Stockholm stad gör egna investeringar i närmare miljardklassen. Problemet är att både Bombardier och Veolia nu deklarerat att man inte avser att lägga något OPS-anbud på projektet vilket innebär att alternativet är att projektet anslagsfinansieras på samma sätt som övriga spårprojekt. Orsaken till företagets mycket negativa inställning är bristande kvalitet i upphandlingsunderlaget och att projektet bedöms vara både för osäkert och för litet att handlas upp som OPS. Om finansieringen av detta projekt finns dock inga besked varken från Trafikverket eller från den borgerliga majoriteten. Ett sådant politiskt besked måste dock nu lämnas i frågan av majoritetens företrädare i Stockholm. Att gömma frågan i byrålådan är inte seriöst.

Mot bakgrund av detta vill jag ställa följande frågor:

1. Hur tänker staden agera så att tunnelbaneutbyggnaden till Norra station kan genomföras?
2. Hur tänker staden agera så att statliga resurser finns till hela Mälarbanan, delen Barkarby-Tomtebodan?
3. Hur tänker staden agera så att snabbspårväg Syd och tvärbanan till universitetet kan genomföras?
4. Vad händer med spårväg City projektet?
5. Kommer den borgerliga majoriteten i staden välja att prioritera den kommunala andelen medel till spårväg City, framför ovan nämnda projekt?
6. Är den borgerliga majoriteten beredda att driva frågan gentemot regeringen om en ändrad princip så att trängselavgifterna också skall tillåtas gå till kollektivtrafiksatsningar?

Stockholm den 11 maj 2009

Jan Valeskog