



2009:47

Interpellation av Jan Valeskog (s) om stadens agerande kring regionala trafikfrågor med anledning av den politiska trafikkrisen i landstinget

Dnr 314-2501/2009

Krisen i landstinget har ökat dramatiskt vad avser arbetet med och planering av vägar och spår i staden och länet. Flera beslut har tagits som är direkt i strid med den regionala planeringen och de avtal i regionen, som reglerar prioriteringsordning av spår- och vägprojekt. Ställningstaganden har också tagits som direkt går emot flera kommuners prioriteringar av kollektivtrafiksatsningar, bland annat i Stockholm stad. Även rent organisatoriska beslut har tagits i landstinget som orsakat att all personal som arbetar med trafikfrågor på regional planeringsnivå helt har försvunnit med allvarliga konsekvenser som följd.

Följande exempel på beslut eller ställningstaganden finns som på ett allvarligt sätt påverkar regionalplaneringen i staden och länet:

1/ Trafiklandstingsrådet har tillsammans med Finansborgarrådet vid flera tillfällen uttalat att ingen mer tunnelbana skall byggas i Stockholms län! Finansborgarrådet har sedan i fullmäktige tagit avstånd från sitt eget uttalande. Problemet är dock att Trafiklandstingsrådet vidhåller sin uppfattning vilket innebär att en enda person blockerar allt planeringsarbete som rör tunnelbaneutbyggnad i regionen. Detta skadar allvarligt flera kommuners planeringsarbete, däribland Stockholms stad, Solna och Nacka.

2/ Som följd av detta motstånd har projektet med att bygga en tunnelbana mellan Odenplan till Karolinska, med möjlig koppling till Solna Centrum och den blå linjen stoppats. Detta trots att SL förespråkade detta, (liksom Solna kommun). Fördelen med tunnelanelösningen, som egen linje eller som tunnelbaneskyttel, är att omkring 50 000 personer per dag får cirka en halvtimmes kortare restid jämfört med spårvagnslösning eller buss, vilket ger en årlig tidsbesparing på ca 4,5 dygn per år. Dessutom kommer framkomligheten för trafiken i norra Vasastan minska med ca 10 % med en spårvagnslinje denna sträcka.

Omräknat för beräknade 50 000 resenärer/dag under en tolv månadersperiod så innebär det 616 år kortare restid! Samhällsnyttan med tunnelbanan är uppenbar. Dessutom tar den 6 gånger fler passagerare per tåg, jämfört med spårvagn. En tunnelbaneutbyggnad försöker nu trafiklandstingsrådet stoppa med alla medel, även med grovt felaktiga uttalanden i media.

3/ Landstinget har frångått den prioriteringsordning som överenskommits i bland annat Cederschiöldsöverenskommelsen som är underskriven av alla ledande politiker i mälardalsregionen. Där står ”Före 2020 byggs förlängningen av tunnelbanan till Karolinska/norra stationsområdet. En utbyggnad av spårväg längs 4:ans stombusslinje med anslutning till den nya planerade stadsdelen vid Värtan kan genomföras efter 2020”. Före 2020 prioriterades också spårväg syd i överenskommelsen. Istället för dessa spårprojekt prioriteras nu spårvagn till Karolinska enligt ovan, samt helt plötsligt Spårväg City. Den sistnämnda har ungefär en tredjedel så många resanden och saknar enligt SL helt samhällsekonomisk nytta och resulterar till och med en samhällsekonomisk förlust som motsvarar minus 1.0.

Det innebär att för varje krona som investeras går en krona i förlust. Den ligger för övrigt långt ned i de prioriteringslistor som regionala och kommunala arbetsgrupper gjort för spårprojekten i Stockholm. Den kan av kapacitetsskäl bli motiverad när andra etappen i Värtan blir färdigställd, 2025 – 2030.

Andra aktuella spårprojekt som också redovisar samhällsekonomisk förlust har i motsats till spårväg City enligt utvärderingar klart underskattade värden för tidsvinster, tidsnyttor samt värde av större tillgänglighet till arbetsmarknader och ny bostadsinfrastruktur.

4/ All personal som arbetar med trafikfrågor är borttagen (2st) eller överflyttad (2st) från landstingets regionplanekontor, till SL. Regionplanekontoret har alltid ansvarat för analys och prognoser avseende för alla person- och godstransporter inom och till och från Stockholms län. Det gör att Stockholms läns landsting är den enda regionen i Sverige som helt saknar kompetens att utreda och analysera trafikarbetet i den egna regionen samt kunna följa utvecklingen inom övergripande persontransporter, godstransporter, flyg, järnväg och sjöfart. Det är mycket uppseendeväckande.

Kompetensen att analysera behovet inom kollektivtrafiken finns kvar (inom SL) men i övrigt är Stockholms regionplanering helt avlövd vilket också försvårar stadens arbete med dessa frågor. Regionen är nu för första gången helt beroende av bedömningar av regionens framtida trafikarbete, och om olika trafikprioriteringar, hos de statliga trafikverken. Detta försvagar kraftigt Stockholmsregionens position i förhandlingar med staten i dessa frågor, samt i

samband med utformning av de många trafikremisser som staden och regionen har en skyldighet att regelbundet besvara

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande frågor:

1. Vad gör staden för att landstinget genom trafiklandstingsrådet skall upphöra med sina uttalanden om att tunnelbanan aldrig mer skall byggas ut i Stockholms stad och län samt för att åstadkomma att en tunnelbanelösning till Karolinska/Solna genomförs i enlighet med regionplanens, Stockholmsberedningens och Solnas önskemål?
2. Varför prioriteras spårprojekt (Spårväg City) med låg samhällsnytta och ett relativt litet antal resanden före de projekt som i princip alla regionens och mälardalens politiker och experter på området prioriterat?
3. Hur avser staden agera så att regionen åter skall kunna arbeta med trafikplanering, på samma sätt som övriga regioner i Sverige, samt tillse att kompetens finns på en regional instans gällande frågor om allmänna persontransporter, godstransporter, flyg, järnväg och sjöfart?
4. Hur kommer staden agera så att den politiska trafikröran upphör, som bland annat trafiklandstingsrådet förorsakat i Stockholm och närliggande kommuner?

Stockholm den 30 november 2009

Jan Valeskog