

BOTKYRKA

NYNÄSHAMN

HANINGE

SALEM

SÖDERTÄLJE

HUDDINGE

TYRESÖ

NYNÄSHAMNS KOMMUN
Kommunstyrelsen

2007-04-13

Handl nr

1117

Akt nr/Dpl

131/2007-311

2007-04-12

Till
Länsstyrelsen i Stockholms län
Att: Linda Goldkuhl
Box 22067
104 22 Stockholm

Yttrande över remiss av förslag till reviderade långsiktiga investeringsplaner för väg och järnväg

Regionalt utvecklingsprogram för Södertörn

En förbättrad infrastruktur är inget självändamål utan behöver sättas in i ett större utvecklingsperspektiv. De åtta södertörnskommunerna arbetar sedan förra året med ett gemensamt regionalt utvecklingsprogram. Programmet är på väg att sammanställas i en version för en remisshantering senare i vår, ett koncept bifogas. Programmet fokuserar på tre utvecklingsområden, där kommunerna uppfattar att ett samarbete inom regiondelen Södertörn ger bäst resultat. Utvecklingsområdena Olikhet och mångfald, Näringsliv och högskola samt Infrastruktur behandlar tre av de svagheter i stockholmsregionen som, enligt OECD-rapporten från förra året, på sikt hotar regionens internationella konkurrenskraft.

Synpunkterna på de reviderade investeringsplanerna bygger på detta förslag till utvecklingsprogram. Förslaget till utvecklingsprogram bifogas och det ger också en bakgrund till de synpunkter som redovisas i det följande.

Synpunkter på reviderad nationell plan för vägtransporter

Förbifart Stockholm:

Förbifart Stockholm ligger i den beslutade nationella planen med medelstillelning från 2012. I den reviderade planen konstateras nu att kostnaden nu är 25 mdr kr, ett belopp som inte kan finansieras inom nuvarande plan- och anslagsramar.

Södertörnskommunerna har i ett gemensamt yttrande över vägutredningen förordat alternativet Förbifart Stockholm med tunnel under Lovön. Byggstart kan ske tidigast 2008 och byggtiden är 8 år. Förbifart Stockholm minskar körsträckan mellan Häggvik och Kungens kurva med 7 km och medelhastigheten ökar genom den ökade framkomligheten. Genom denna åtgärd ökar tillgängligheten från Södertörn till arbetsområden och högre utbildning i norra Storstockholm och till Arlanda flygplats. Förseningen av förbifart Stockholm försvårar dessutom för hela befolkningen söder om Mälaren att ta del av regionens utbud av arbetsplatser och utbildning vilket på sikt hotar regionens konkurrenskraft och därmed regionens tillväxt.

E4/E20:

Kommunerna på Södertörn har under 2006-2007 arbetat med ett gemensamt utvecklingsprogram. I detta program har förbifart Stockholm hög prioritet. När det gäller det nationella vägnätet har kommunerna på Södertörn också prioriterat utbyggnad av E4/E20 till sex filer mellan Hallunda och Södertälje. Det objektet saknas helt i investeringsplanen.

Synpunkter på reviderat förslag till framtidsplan för järnvägen

Södertälje C-Södertälje H:

I framtidsplanen ligger denna utbyggnad med byggstart 2007. Banverket arbetar fn med järnvägsplanen och med en tänkt byggstart hösten 2009 och färdigställande 2012. Enligt förslaget till reviderad plan förskjuts utbyggnaden till perioden 2012-2015, dvs en försening på 7 år jämfört med den beslutade planen. Med tanke på att på utbyggnaden syftar till att minska förseningar i hela pendeltågssystemet är en förskjutning hel oacceptabel. Problemet med det hårt belastade enkelspåret och bangården vid Södertälje Hamn är att förseningar fortplantar sig hela pendeltågssystemet och även till den övriga tågtrafiken i regionen. Det kan inte vara rimligt att förskjuta investeringar som syftar till att skapa förbättringar i det hårt kritiserade pendeltågssystemet i Stockholmsregionen.

Nynäsbanan:

I gällande framtidsplan, som lades fast 2004, finns 520 mkr avsatta för utbyggnad av Nynäsbanan under perioden 2010-2015. Sedan dess har Banverket tidigarelagt 100 mkr och Stockholms läns landsting förskottat 250 mkr för att utbygganden därmed kan tidigareläggas. Idag planeras för att nya mötesspår och perrongförlängningar skall stå klara hösten 2008 och att dubbelspåret mellan Västerhaninge och Tungelsta står klart 2009.

Södertörnskommunerna har i tidigare yttrande påpekat vikten av dubbelspår på hela sträckan för att nå en acceptabel kapacitetsnivå och tillförlitlighet i trafiken. I den nu reviderade framtidsplanen har ytterligare medel tillförts utbyggnaden av Nynäsbanan, vilket är positivt. Det framgår dock inte vad detta betyder för den fortsatta utbyggnaden av dubbelspår på Nynäsbanan för att i förlängningen möjliggöra godstrafik längs sträckningen. Det är, i det sammanhanget, anmärkningsvärt att den utredning angående framtida godstrafik på Nynäsbanan som Banverket lämnade till regeringen hösten 2006 överhuvudtaget inte nämns i den reviderade planen.

Alternativa finansieringsformer

Södertörnskommunernas primära utgångspunkt är att det som står i gällande planer för väg- och järnvägsinvesteringar 2004-2015 skall genomföras och inte skäras ned eller förskjutas i tid. Om det visar sig att staten inte anser sig kunna skjuta till nödvändiga medel för detta så anser vi att nya finansieringsformer måste införas. Antingen genom möjligheten för staten att lånefinansiera vissa projekt eller genom att öppna upp för ett samarbete med näringslivet, s k OPS (Offentligt privat samarbete).

Under 2007 har frågan om regional medfinansiering från kommuner och landsting i framför allt storstadsregionerna varit aktuell. Södertörnskommunerna anser inte att detta är en långsiktig lösning. Kommuner och landsting står inför stora utmaningar i framtiden som är demografiskt betingade och som innebär stora ekonomiska åtaganden. Kommunerna behöver använda alla sina resurser för att möta denna utveckling.

För södertörnskommunerna på Södertörn

Katrina Berggren
Kommunstyrelsens ordf
Botkyrka kommun

Gilbert de Wendel
Kommunstyrelsens ordf
Haninge Kommun

Dan Fagerlund
Kommunstyrelsens ordf
Nykvarns kommun

Ilija Batljan
Kommunstyrelsens ordf
Nynäshamns kommun

Bo Trygg

Lennart Kalderén

Kommunstyrelsens ordf
Huddinge kommun

Kommunstyrelsens ordf
Salems kommun

Anders Lago
Kommunstyrelsens ordf
Södertälje kommun

Berit Assarsson
Kommunstyrelsens ordf
Tyresö kommun