

Genomförandeavtal mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Banverket rörande Citybanan samt intrångsavtal mellan Stockholms läns landsting, AB Storstockholms Lokaltrafik och Banverket

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Banverket

att godkänna intrångsavtal mellan Stockholms läns landsting, AB Storstockholms Lokaltrafik och Banverket

att uppdra åt styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik att godkänna gällande handlingar för utförandet av stationerna i City och Odenplan i enlighet med vad som framgår av genomförandeavtalets § 10.2

att uppdra till landstingsdirektören att i samråd med Banverket utreda alternativ till Citybanan.

Spårkapaciteten genom Stockholm är en fråga för hela Sverige. Förseningar som uppstår runt centralstationen fortplantar sig snabbt till andra delar av landet. En investering i infrastrukturen som löser detta problem kan därför inte betraktas som en satsning på Stockholms län i första hand. Det är en nationell angelägenhet.

Citybanan skulle i hög grad kunna lösa de kapacitetsproblem som järnvägsnätet i centrala Stockholm uppvisar. Men det kommer att dröja länge och utan fortsatt utbyggnad av Mäljarbanan kommer tågstörningarna att fortplanta sig nordväst om Stockholm. Mäljarbanan uppskattas av Banverket kosta minst 4 miljarder kronor och det avser då ytalternativet genom Sundbyberg i nuvarande korridor.

Citybanan har fördyrats avsevärt. I huvudsak är det Stockholms läns landsting och Stockholms stad som bär fördyringen. Staten tar både relativt och i kronor räknat ett mindre ansvar för fördyringen än vad regionen gör, trots att Citybanan är ett nationellt projekt. Det enda rimliga är att staten förklarar att den regionala medfinansieringen av Citybanan öppnar för nya och snabba statliga investeringar i regionen så att full nytta av byggnationen kan nås tidigt.

Driftsättning av banan beräknas nu till någon gång mellan 2013 och 2016. Pendeltågs- och regionaltågstrafiken beräknas öka betydligt under denna tidsperiod. Trots vissa insatser vid infarten till centralstationen är det sannolikt så att kapacitetstaket nås långt före det att banan kan driftsättas. Under en lång period kan därför Stockholmsregionen och hela Mälardalen uppleva stora och växande problem med den spårbundna trafiken.

Citybanan har beskrivits som det mest komplicerade infrastrukturprojektet som har planerats i Sverige i modern tid. Riskerna är därmed betydande i projektet. Det handlar bland annat om grundvattennivån som i delar av innerstaden kan komma att påverkas vilket kan medföra sättningsskador i fastigheter. Risker finns också avseende färdigställandet och driftsättning. Stationerna är inte färdigprojekterade och vare sig detalj- eller järnvägsplaner är antagna.

Störningarna under byggnationen blir stora och berör stora delar av Stockholms innerstad. Men även resten av länet kommer att påverkas genom de avstängningar av tunnelbanan som måste göras under 5 till 6 år. Sprängningarna påverkar också bostadshus och kommersiella fastigheter, med utrymningar i vissa fall. Genom Vasastan ska sprängmassorna transporteras ut på gator som inte dimensionerats för tung trafik.

Den politiska hanteringen av Citybanan har inte varit acceptabel. Trots att blocköverskridande referensgrupper funnits både i landstinget och stadshuset har den rödgröna majoriteten bortsett från de synpunkter som oppositionen pekat på. Detta har blivit tydligare och tydligare med tiden. När avtalet slutförhandlades var det i princip en fråga enbart för det socialdemokratiska partiet. Oppositionen ställdes inför fullbordat avtal trots att flera frågeställningar inte besvarats i referensgrupperna. Socialdemokraterna har inte haft någon ambition att komma till en gemensam uppfattning om Citybanan, utan projektet har partipolitiserats och förvandlats till ett vapen i valrörelsen. Det är olyckligt och illavarslande att ett så stort projekt hanteras på detta sätt.

Projekteringen av Citybanan bör fortsätta och ett genomförandeavtal ingås mellan Banverket, Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Fördyringen, förseningen, störningarna och riskerna bör dock leda till att samtliga alternativ till Citybanan - inklusive en ytspårslösning med en spårdragning som inte inkräktar på Riddarholmen - redovisas så att slutligt ställningstagande kan tas i oktober 2006. Därmed försenas inte projektet ytterligare, samtidigt som beslutsunderlaget blir bättre.