

Motion till riksdagen 2006/07:T431

av **Sven-Erik Österberg m.fl. (s)**

Citybanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggnationen av Citybanan bör fortsätta i den planerade takten.

Motivering

Besked från den borgerliga regeringen om att stoppa bygget av Citybanan är ett hot mot utvecklingen i hela Mälardalen. I stället för att öka kapaciteten för tågtrafiken vill man genomföra en utbyggnad som vid färdigställandet inte kommer att tillgodose de krav som regionen kommer att kräva för pendlingstrafiken.

Den södra infarten till Stockholms central, trafikeras av cirka 550 tåg varje dygn. Det är en av de värsta flaskhalsarna i det svenska järnvägsnätet, något som påverkar tågtrafiken i hela Sverige. De två spåren invigdes 1871 och sedan dess har olika åtgärder genomförts för att maximera nyttjandet av kapaciteten.

I rusningstrafik konkurrerar pendeltåg och regionaltåg med godståg och långväga fjärrtåg om plats på spåren. Spårbristen gör att risken för störningar är stor och de kan sprida sig över hela järnvägsnätet, eftersom tåg från hela Sverige möts på Stockholms central. Citybanan är en långsiktig lösning på trängselproblemet.

Med Citybanan minskar risken för störningar och punktligheten kan förbättras. Genom att man separerar pendeltågtrafiken och tågtrafiken frigörs kapacitet som gör att fler pendeltåg kan köra genom Stockholm även i rusningstid, och en utökad pendlings trafik från Mälardalen och Östergötland blir möjlig. Det kommer att finnas plats för den ökade trafik som kan bli resultatet av andra planerade spårutbyggnader i Mälardalen, till exempel Mälärbanan och Svealandsbanan. Trafiken med fjärrtåg och godståg genom Stockholm

Fel! Okänt namn på

kan också utvecklas i takt med att järnvägsnätet byggs ut i Syd- och Mellansverige.

Citybanans två nya stationer under T-Centralen och Odenplan blir viktiga knutpunkter som ger nya resmöjligheter för Stockholms kollektivtrafikresenärer. De nya stationerna kommer att minska restiden för många resenärer, antingen genom att man kommer närmare sitt resmål eller genom att det blir enklare att byta till tunnelbanan eller buss.

Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms stad har tecknat ett avtal om finansiering och genomförande av Citybanan. Avtalet innebär att Banverket är huvudfinansiär och ansvarar för planering, projektering och byggnation av hela Citybanan och stationerna. Landstinget och staden är delfinansiärer av stationerna.

Arbetet med att hitta en alternativ lösning till ökad järnvägskapacitet genom Stockholm inleddes i slutet av 1990-talet. I praktiken har därmed Citybaneprojektet redan pågått i 10 års tid och nu gällande planering är inriktad på att Citybanan ska vara klar att ta i bruk under perioden 2013–2016.

Den borgerliga regeringens signaler om att ompröva beslutet om Citybanan skickar en stor oro till kommunerna och pendlarna i hela Mälardalen. Förslaget att bygga ett tredje spår ovan jord i Stockholm är bara ett sätt för regeringen att ta beslutade medel från tågtrafiken och föra över dem till nya vägbyggen. Det leder till en minskad kapacitet i förhållande till det nu gällande beslutet. Det leder också till en kraftig försening av spårutbyggnaden. Länsstyrelserna i Mälardalen och Banverket pekar på att detta försenar utbyggnaden med fem år, vilket vi anser vara helt förkastligt.

Att börja om med en ny process kring ”tredje-spåret-lösningen” – ett alternativ som tidigare har förkastats av främst kulturmiljöskäl – innebär med stor sannolikhet en ny tioårsperiod av planering, följd av en något snabbare byggtid än för tunnelalternativet. En fördubbling av järnvägskapaciteten genom Stockholm år 2015 byts mot en 40 procentig kapacitetsökning, möjlig att ta i bruk kring år 2020. En ny miljöprovning måste också genomföras.

Förslaget är också ett slöseri med skattepengarna. Förstudierna och det pågående projekteringsarbetet har redan kostat över 1 miljard kronor i skattemedel som inte kan användas igen. Konsekvenserna av stoppet av Citytunneln är en stagnation och att utvecklingen går bakåt i regionen med försämrade kollektivtrafik, negativa miljökonsekvenser och en trafikinfarkt i Stockholm.

Vi vill medverka till att göra östra Mellansverige till ett levande och dynamiskt utvecklingscentrum i Östersjöområdet. Ska vi lyckas måste infrastrukturen fungera. Vi arbetar för att skapa många livskraftiga kärnor i regionen, vilket betyder att människor får bättre möjligheter att kombinera familj, boende, arbete och studier. Internationellt sett har vi en bit kvar innan vi uppnår samma utvecklingsdynamik som jämförbara storstadsregioner. För att komma i kapp och helst förbi många av dessa regioner är det nödvändigt att skapa en grogrund för långsiktig konkurrenskraft i regionen. Här spelar infrastrukturen en avgörande roll.

Förslag

Ett Storstockholm och en växande Mälardalen med en hög befolkningstillväxt, fler arbetstillfällen och ökad kollektivtrafik vid fortsatt trängselskatt befinner sig i en mycket sårbar situation. Mer järnvägskapacitet genom Stockholm är en nödvändighet för att Stockholms trafiksituation inte ska försämrats radikalt, likaväl som det är en förutsättning för en storstadsregion med flera fungerande kärnor. Därför är det av största vikt att byggnationen av Citybanan fortsätter i den planerade takten.

Stockholm den 27 oktober 2006

Sven-Erik Österberg (s)

Michael Hagberg (s)

Billy Gustafsson (s)

Anders Ygeman (s)

Lennart Axelsson (s)

Thomas Östros (s)

Mikael Damberg (s)