



1 § Avsägelse

Tredje vice talmannen meddelade att *Gunnar Axén* (m) av sagt sig uppdraget som suppleant i utbildningsutskottet.

Kammaren biföll denna avsägelse.

Tredje vice talmannen meddelade att *Lars Hjälmered* (m) av sagt sig uppdraget som suppleant i trafikutskottet.

Kammaren biföll denna avsägelse.

2 § Anmälan om kompletteringsval till utskott

Tredje vice talmannen meddelade att Moderata samlingspartiets riksdagsgrupp på grund av uppkomna vakanser anmält Mats G Nilsson som ledamot i socialförsäkringsutskottet, Marianne Watz som suppleant i konstitutionsutskottet och socialförsäkringsutskottet samt Sten Bergheden som suppleant i utbildningsutskottet och trafikutskottet.

Tredje vice talmannen förklarade valda till

ledamot i socialförsäkringsutskottet

Mats G Nilsson (m)

suppleant i konstitutionsutskottet

Marianne Watz (m)

suppleant i socialförsäkringsutskottet

Marianne Watz (m)

suppleant i utbildningsutskottet

Sten Bergheden (m)

suppleant i trafikutskottet

Sten Bergheden (m)

3 § Meddelande om ändring i kammarens sammanträdesplan

Tredje vice talmannen meddelade att återrapporteringen från Europeiska rådets möte skulle äga rum *tisdagen den 19 december kl. 13.00* och inte den 18 december som tidigare aviserats.

Meddelandet hade delats ut till kammarens ledamöter.

4 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelse:

Interpellation 2006/07:100

Till riksdagen

Interpellation 2006/07:100 Destruering av ammunition på miljömässiga och konkurrensmässiga villkor
av Michael Hagberg (s)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 22 december 2006.

Skälet till dröjsmålet är att statsrådet befinner sig på tjänsteresor under de svarstillfällen som finns före den 22 december 2006.

Stockholm den 28 november 2006

Försvarsdepartementet

Mikael Odenberg (m)

Enligt uppdrag

Helena Lindberg

Expeditions- och rättschef

*Svar på
interpellationer*

5 § Svar på interpellation 2006/07:58 om Oslo–Gävle-förbindelsen

Anf. 1 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Peter Hultqvist har frågat mig om jag avser att aktivt stödja ambitionen att ge vägen Gävle–Falun–Borlänge–Malung–Torsby till Vittjärn ett gemensamt vägnummer och om jag avser att stödja Oslo–Gävle-förbindelsen som ett norsk-svenskt samarbetsprojekt.

Låt mig först påminna om att det är regeringens uppgift att besluta om vilka vägar som ska vara riksvägar. Numreringen av såväl riksvägar som primära länsvägar sker dock enligt vägvisningsplan som ska upprättas av Vägverket.

Samarbetsprojektet Gävle–Oslo-förbindelsen har i en skrivelse till regeringen begärt att hela vägsträckningen mellan Gävle och Torsby och den svensk-norska riksgränsen ska vara riksväg med det gemensamma riksvägsnumret 16. Sträckan mellan Gävle och Torsby är dock redan riksväg, om än med ett antal olika nummer.

Vägverket har för närvarande regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för att klassificera länsväg 239 mellan Torsby och riksgränsen som riksväg. I uppdraget ingår bland annat att bedöma vägens betydelse för trafiken mellan Sverige och Norge samt vilka effekter en eventuell omklassificering skulle kunna få. Uppdraget ska redovisas senast den 1 december, alltså i dag. Jag har inte tagit emot redovisningen och kan därför inte uttala mig om just den här vägsträckningen även om Vägverket under gårdagen lämnade in sitt uppdrag.

Frågan om vägklassificering diskuteras på många håll i landet. Det finns uppfattningar om att en vägs nummer har betydelse för tillväxt och utveckling längs vägen. Det finns också förhoppningar om att ett vägnummer med färre siffror per automatik ska leda till att standardhöjande investeringar kommer att genomföras på vägen. Jag vill därför understryka att det inte finns något så enkelt och direkt samband mellan vägnummer och teknisk standard. Prioriteringar mellan olika investeringar sker i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Styrande för vilka investeringar som ska genomföras bör vara i vilken utsträckning de bidrar till att de transportpolitiska målen nås.

Anf. 2 PETER HULTQVIST (s):

Fru talman! Tack för svaret! Det är bra att ministern noterar det uppdrag som Vägverket fick av den förra regeringen att utreda en uppgradering av vägen Vittjärn–Torsby med syfte att bana väg för ett sammanhängande riksvägsnummer mellan Gävle och Torsby. Jag hoppas att den här debatten ska understryka vikten av att vi får en sådan ordning till stånd, att man börjar med Torsby–Vittjärn och att Vägverket sedan banar väg för hela vägen mellan Gävle och Torsby och Vittjärn.

Det som jag funderar lite grann på i svaret är de noteringar som görs om att det finns uppfattningar om att en vägs nummer har betydelse för tillväxt och utveckling längs vägen. Och ministern pekar ut att det kan finnas för stora förväntningar på att ett vägnummer med färre siffror med automatik ska leda till standardförhöjande investeringar.

Det som är tillväxtpolitiskt intressant med vägar är att utveckla trafikleder, att skapa system som är väl fungerande, som stöder det lokala näringslivet. Vägen mellan Oslo och Gävle berör regioner där det finns 1,2 miljoner arbetsplatser. På norska sidan av vägen har handeln en något större andel av näringslivsstrukturen, och på den svenska ligger en tyngdpunkt på industrin. Och i Malung–Sälen-området har vi ett mycket stort och expansivt turism- och rekreationsområde.

En successivt förbättrad vägförbindelse stöder en sådan här näringslivsutveckling. Det är också ett faktum att en stor del av människorna i Osloregionen gärna förlägger fritid och rekreation till Värmland och Dalarna, och det är en bra indikation på den här vägens framtida möjligheter. Just det förhållandet och att det också på den norska sidan är höga boendekostnader i och omkring Oslo har lett till ett ökat intresse för boende i bland annat Värmland. Det kan noteras att pendlingstiden är ungefär en timme.

Prot. 2006/07:31

1 december

*Svar på
interpellationer*

Jag vill också peka på den här vägens betydelse för vinterturismen i Malung och Sälen. Som det ser ut nu är planerna sådana att antalet bäddplatser under de närmaste åren kommer att öka från 60 000 till 90 000. Det är en oerhörd expansion. Självfallet är det då viktigt att vi har en vägförbindelse som utvecklas och är prioriterad i olika planeringar.

Det handlar om att åstadkomma ett gemensamt riksvägsnummer och att markera denna väg, Oslo–Gävle. Att åstadkomma det här riksvägsnumret, att markera att det är en led, att sträva efter investeringar och att bygga ut den här leden har betydelse för det lokala näringslivets utveckling.

Vi ser också ett gemensamt riksvägsnummer som en början på en utveckling mot Europavägsstatus. I dag går E 16 mellan Bergen och Oslo, och den skulle kunna förlängas från Oslo till Kongsvinger och sedan till Torsby, Malung, Falun, Borlänge och Gävle. Det här är självfallet en långsiktig ambition. Men det handlar om att börja med en markering, och det handlar om att lösa det här med Torsby–Vittjärn och att sedan bygga vidare.

Jag skulle vilja höra med ministern hur hon ser på behovet av infrastruktursatsningar i förhållande till turismens expansion i Malung och Sälen och det ökade norska intresset för rekreation i Sverige.

Anf. 3 ANN-KRISTINE JOHANSSON (s):

Fru talman! Det är viktigt att diskutera vägstandard och infrastruktursatsningar, just uppgradering av länsväg 239 från Torsby till riksgränsen så att det blir en acceptabel standard. Det behövs, för det finns ingen prioriterad huvudväg mellan Gävle och Oslo. Det behövs också tvärförbindelser i landet där man kan ta sig från Norrlandskusten in i den aktiva Osloregionen. Gränsövergången Vittjärn är en naturlig övergång just för de här sträckorna, från Norrlandskusten, Östersjöområdet in i Oslo. Det är ett ökat utbyte mellan våra länder. Det behövs kanske också en samordning med den norska sidan för att vi skulle kunna komma dithän att vi uppgraderar och numrerar den här vägsträckan till riksväg 16.

Det är som jag sade om gränsregionen, det finns utbyte, det är ökad arbetspendling mellan Värmland och Oslo som är en aktiv region, och det är väldigt mycket gränshandel. Det är väldigt mycket trafik mellan de här länderna.

Det här är också en tillväxtfaktor för Värmland och inte minst Torsby kommun. Lite kurios: I går kom siffror som säger att Torsby kommun ligger på femte plats på ITPS tillväxtliga. Det är fantastiskt att Torsby som kommun gör det. Man jobbar för fullt. Då skulle man behöva ha den här satsningen. Det är också mycket en symbolhandling att man uppgraderar den vägen och att det blir en satsning på upprustning av vägen mellan Torsby och Vittjärn.

Det är ju en ökning av tung trafik. Torsby och Dalarna är Moelvenland. Vi har sågverk, skogsindustri, väldigt mycket tunga transporter. Därför behöver vägen upprustas.

Vi har också flera turister, precis som Peter Hultqvist pratade om. Det är flera turister som kommer. Och vi har skidtunneln i Torsby. Där är 60 % av åkarna norrmän. Tänk att kunna utveckla det ännu mer så att norrmännen kommer mer som turister till både Värmland och Dalarna. Det gynnar det.

Det kommer att bli ett ökat samarbete, och då betyder vägstandarderna, infrastruktursatsningen, väldigt mycket. Jag skulle vilja fråga statsrådet i dag: Vägverket lämnade ju en rapport. Den kom i går, som vi sade. Är den positiv till att uppgradera vägen mellan Torsby och Vittjärn? Det är, som sagt var, väldigt viktigt.

Prot. 2006/07:31
1 december

*Svar på
interpellationer*

Anf. 4 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Det är ju ganska stimulerande och intressant att möta två socialdemokratiska riksdagsledamöter som efterfrågar infrastruktursatsningar och man till och med uttalar vägar i en debatt. Jag förstår att ni har saknat den debatten tidigare, eftersom den socialdemokratiska regeringen mycket tydligt har avstått från de infrastruktursatsningar som det finns ett stort behov av runtomkring i hela landet just för att skapa tillväxt och utveckling, precis det som Ann-Kristine Johansson efterfrågar. Dessutom är det tyvärr så att man heller inte har lagt några ekonomiska resurser på att underhålla de vägar som vi i dag redan har investerat stora kapital i, vilket gör att just de här orterna som har stora möjligheter att utveckla ny verksamhet och turistindustrin framgent i många sammanhang kommer att lyfta fram behovet av bättre vägstandard och investeringsbehov. Det är min allra högsta ambition att skapa förutsättningar för livskraftiga miljöer i alla delar av landet.

Men Peter Hultqvists interpellation innehöll framför allt en förfrågan om att man skulle hitta ett gemensamt vägnummer. Jag tror att det är viktigt att vi här är överens om att det inte har ett direkt samband med att det också blir standardhöjande investeringar för att vägen ändrar vägnummer. Därmed, vad gäller den specifika frågan från Peter Hultqvist, avvaktar jag att ta del av Vägverkets underlag som den tidigare regeringen efterfrågade.

Vad gäller den norska sidan har Norge i dag inga ambitioner att lägga ekonomiska resurser på att höja standarden mellan Kongsvinger och riksgränsen. Så det samband som Peter Hultqvist har löper ju över behovet att stärka det över hela gränsen. På norsk sida har man inte i dag visat det intresset. Uppenbarligen finns det inget investeringsutrymme i länsplanen för den här vägen heller, så det finns en del övrigt att önska som har med själva investeringsbehovet att göra som blev en följdfråga på den interpellation som Peter Hultqvist ställde.

Anf. 5 PETER HULTQVIST (s):

Fru talman! Jag noterade den lite mer politiserade inledningssvängen från statsrådet. Då vill jag bara notera att det var en glädje för mig att tillsammans med Ulrica Messing få vara med och ta första spadtaget på den så kallade Salaproppen, där hon som infrastrukturminister var en viktig faktor för att vi skulle kunna göra det. Det var också ett nöje att få samarbeta med Björn Rosengren om att bana vägen för den fyrfältiga väg som nu är färdig mellan Falun och Borlänge. Några beskrivningar om att det saknades intresse för vägfrågor i den förra regeringen ställer jag inte upp på.

När det gäller det konkreta projektet vill jag peka på att det är ett långsiktigt arbete att driva fram en vägsträckning, att skapa trafikleder. Här är alla kommuner från Oslo till Gävle med i en organisation som medvetet sedan år 2000 har jobbat för att få till stånd successiva förbätt-

ringar. I den planering som ligger på både den svenska och den norska sidan kan vi se att före år 2010 ligger åtta viktiga investeringsprojekt. De ska vara genomförda senast då. Efter 2010 ligger fem redan fastlagda.

Däremot är det riktigt som ministern säger att just sträckan Torsby–Kongsvinger ännu inte är med i någon planering. Men vi driver ju den frågan tillsammans för att få in det här i ett planeringsperspektiv. Därför har vi gjort en särskild utredning inom ramen för projektet som också förespråkar en ny vägdragning som vi är överens om på både norska och svenska sidan bland berörda kommuner. Det är ett projekt som kostar 500 miljoner, varav en tredjedel ska ske på den svenska sidan och två tredjedelar på den norska. En sådan investering skulle kunna innebära för det första en höjd trafiksäkerhet och för det andra en rejäl ökning av trafiken, låt säga till år 2025, från 500 fordon per dygn till ungefär 3 000 fordon per dygn.

Jag vill också peka på det förhållande att man på den norska sidan bland de investeringar som jag nu har pekat på här och som ska genomföras före 2010 har gjort avsevärda förbättringar på det som är riksväg 2 mellan Oslo och Kongsvinger. Så det finns en rörelse där vi investerar från Gävle mot Malung, mot Torsby, och en rörelse där de investerar från Oslo upp mot Kongsvinger. Nu är det den felande länken mellan Torsby och Kongsvinger som vi måste ta itu med.

Om regeringen tar ett beslut om att uppgradera Vittjärn–Torsby till riksvägsstatus är ju det naturligtvis en mycket bra signal. Det är ett steg på vägen. Det är så här man får jobba med infrastrukturprojekt. Man får beta av bit efter bit, ta steg efter steg, och så småningom har man helheten klar som har etablerat den led man strävar efter.

Jag anser att det här är ett projekt med mycket goda förutsättningar, med en bra grundplanering, med en bra uppslutning både på den norska och på den svenska sidan. Det var i alla fall viktigt för mig som ordförande i det här samarbetsprojektet att få träffa Stortingets transport- och kommunikationskommitté, där vi fick presentera hela vårt projekt. Och frågorna och kommentarerna kring det uppfattar jag som väldigt positiva.

Den typen av möten, den typen av diskussioner är väldigt viktiga, precis som den här diskussionen i dag är väldigt viktig för att ge dig som minister ett underlag som jag tycker är viktigt att överföra inför det beslut ni måste ta i regeringen. Därför frågar jag: Är du beredd att i kontakter med din norska motsvarighet peka på det här som ett viktigt framtidsprojekt, där vi måste bidra från både den norska och svenska sidan för att förverkliga det hela?

Anf. 6 ANN-KRISTINE JOHANSSON (s):

Fru talman! Det var intressant att höra statsrådets svar när hon pratade om infrastruktursatsningen från den gamla regeringen. Jag kan notera att i alla debatter jag hade med borgerliga företrädare i valrörelsen pratade man om mycket mer pengar till infrastruktur. Jag kommer att följa statsrådet och se hur mycket pengar som går till upprustning av landsbygdsvägar, för det är väldigt viktigt. Jag hoppas verkligen att du som centerpartistiskt statsråd kommer att satsa pengar på just landsbygdsvägar och vägnätet där. Det är viktigt för tillväxten.

Om jag då kommer tillbaka till väg 239 mellan Torsby och Vittjärn, är en uppgradering till riksväg otroligt viktig. Precis som Peter Hultqvist sade kan det bli en sträcka hela vägen från Gävle till Oslo som får en standardupprustning. Den felande länken är sträckan mellan Torsby och Vittjärn. Jag hoppas att statsrådet kommer att ställa sig positiv till att driva frågan i regeringen om att ändra den vägen till riksväg.

Jag har också en fundering: Hur kommer du att agera gentemot dina norska kolleger? Som Peter Hultqvist säger är egentligen det mesta av investeringen på den norska sidan. Är du positiv till att driva frågan om att uppgradera vägen i regeringen?

Anf. 7 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag är helt överens med Peter Hultqvist om vikten av att ständigt driva denna fråga och se sambandet med infrastruktur och möjligheter att skapa lokal tillväxt och bra företagarklimat. Jag är den första att bekräfta att det arbete som man gör på lokal nivå i allra högsta grad har ett värde när detta drivs vidare. Det ska så småningom också skapa prioriteringar i fråga om de investeringar som sker.

Men återigen: Interpellationen handlar om en gemensam numrering. Nu har det blivit en allmän diskussion om väginvesteringar. Jag vill återigen påpeka att prioriteringarna och investeringarna sker i de långsiktiga infrastrukturplanerna, och här ser jag inte det direkta sambandet, även om jag förstår kommunala företrädares del i en process. Men i det som jag har att hantera finns det inget samband.

Ann-Kristine Johansson pratade om vikten av att se underhåll av befintliga vägar. Det är ett dilemma. Jag kan mycket tydligt konstatera att det är en eftersatthet här som direkt kommer att drabba områden som har stor potential att utveckla nya verksamheter, till exempel inom turismen. Här skötte den tidigare regeringen inte sitt uppdrag att underhålla de vägar och det vägkapital vi har i det här landet.

Återigen kommer jag att ta del av det underlag jag har fått från Vägverket och informationen där.

I början av januari kommer jag att ha ett möte tillsammans med samferdselministern i Norge. Jag har ännu inte någon dagordning för vad vi ska hantera där, så det vill jag inte ge några signaler om i det här sammanhanget. Men vi har ett samtal, som sagt var, och vi har också bestämt att vi ska ha ett tydligare samarbete över gränsen.

Anf. 8 PETER HULTQVIST (s):

Fru talman! Jag noterar med tillfredsställelse uppgiften om mötet med din norska motsvarighet i januari. Jag hoppas att du funderar och tar med dig den här debattens innehåll och att du eventuellt tar upp den här frågan.

Vad jag har försökt göra i den här debatten är att beskriva en helhet, beskriva vikten av satsningen Gävle–Oslo, med 1,2 miljoner arbetsplatser i det här området, vikten av det här för att skapa tillväxt och hur man driver den här typen av processer. Jag ser sambandet med vägsatsningar, där detaljer som vägnummer men också investeringar på enskilda sträckor är med och bildar en helhet som ger utvecklingskraft. Jag tror att det finns en stor potential i det här projektet.

Det utredningsarbete som ni får i dag, och som regeringen ska ta ställning till, presenterades av mig och Ulrica Messing inför offentligheten. Då sattes det här in just i det perspektivet att ett eventuellt beslut om riksvägsstatus på sträckan Torsby–Vittjärn ingick i en helhet med riksväg 16, och där vi även nämnde visionen om Europaväg 16. Det finns mycket i botten på det här.

Jag tycker att det här har varit en bra och utförlig diskussion, där Ann-Kristine och jag har fått möjlighet att redogöra för våra viktiga argument. Vi hoppas att vi har kunnat påverka dig att ta ett positivt beslut i frågan. Jag hoppas också att du ska föra de här synpunkterna vidare i dina överläggningar och kontakter med din norska motsvarighet.

Anf. 9 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag tänker bara säga tack för debatten, för jag har inget mer att tillägga.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellationerna 2006/07:60 och 67 om Citybanan och Stockholmsberedningen

Anf. 10 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Mikael Damberg har i sin interpellation ställt följande frågor till mig:

- Avser statsrådet att verka för att Citybanan ska stoppas och att ett nytt, tredje spår ska utredas?
- På vilka skäl grundar statsrådet att en ytterligare utredning om ett eventuellt nytt spår förbi Riddarholmen är ett bättre beslut för pendeltågstrafiken i Stockholms län än den förra regeringens beslut att bygga Citybanan och därigenom tillskapa två nya spår i tunnel?

Tommy Waidelich har i sin interpellation ställt följande frågor till mig:

- Avser statsrådet att inte längre verka för den tidigare politiska överenskommelsen i Stockholmsberedningen?
- Vilka överväganden efter valet har föranlett statsrådets politiska omprövning av Stockholmsregionens viktigaste järnvägsinvestering?

Jag kommer att besvara båda interpellationerna i ett sammanhang.

Först och främst bör klargöras att regeringen har beslutat att låta utreda förutsättningarna för en ytspårslösning för järnvägstrafiken genom centrala Stockholm. Hans Rode har förordnats att utföra detta uppdrag. Därutöver har regeringen tillsatt en förhandlingsman, Carl Cederschiöld, för Stockholms infrastruktur. Rodes utredning ska fram till årsskiftet löpa parallellt med förhandlingsmannens mer omfattande arbete att få till stånd en helhetslösning för Stockholmsregionen.

Bakgrunden till att regeringen har vidtagit dessa åtgärder är dels de skenande kostnader och omfattande förseningar som drabbat Citybane-projektet, dels det grundläggande behovet av att finna en brett förankrad lösning för trafiksituationen i Stockholm där hänsyn tas till nya förutsättningar.

I Stockholmsberedningens rapport till regeringen år 2003 konstaterades att en långsiktig lösning av behovet av utökad spårkapacitet genom Stockholm hade absolut högsta prioritet.

Sedan 2003 har dock kostnaderna för Citybanan i det närmaste fördubblats, till nästan 14 miljarder kronor, jämfört med tidigare beräknade 7,5 miljarder kronor. Dessutom har projektet försenats ett antal år. Mot bakgrund av dessa förändrade förutsättningar för projektet har den nya regeringen bedömt att det bör utredas om förutsättningar finns för en ytspårslösning genom centrala Stockholm.

Uppgiften att komma till rätta med trafikproblemen i Stockholm är av central betydelse för Stockholm, men även för hela Mälardalsregionen och ytterst hela Sverige. Frågan om utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm utgör en mycket viktig bit i detta pussel. Framtida beslut måste vara väl underbyggda. Avsikten är att de åtgärder som regeringen nu har vidtagit ska förbättra beslutsunderlaget betydligt.

Anf. 11 MIKAEL DAMBERG (s):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet för det lämnade svaret, även om jag hade önskat att statsrådet också hade besvarat de frågor jag och Tommy Waidelich ställer i interpellationerna. Jag hoppas verkligen att statsrådet använder sin talartid här i dag för att ge konkreta svar på de frågor vi ställer.

Fru talman! Jag ska ge lite siffror från verkligheten.

Måndag: 7.23, 8.23, 8.53, 9.53, 10.23.

Onsdag: 7.53, 9.53, 14.53, 15.53, 16.53, 18.53.

Jag skulle kunna fortsätta rada upp de pendeltåg som kommer så sent till Västerhaninge att resenärer mot Nynäshamn tvingas ta buss eller vänta, ofta över en halvtimme, på nästa tåg. För tiotusentals pendlare i Stockholms län är detta vardag snarare än undantag.

För mig som socialdemokrat från Stockholms län är det här fullständigt oacceptabelt. Därför kom de borgerliga partiledarnas utspel efter valet, att skrota bygget av den nya pendeltågstunneln, Citybanan, som en total överraskning. Jag tycker att det är ett valsvek mot Stockholm och pendeltågsresenärerna.

För bara några månader sedan ställde sig samtliga borgerliga partier i Stockholms läns landsting och Stockholms stad bakom den historiska överenskommelsen. Vi tecknade ett avtal om att äntligen bygga den nya pendeltågstunneln. Den är helt avgörande för framtiden. Den betyder väldigt mycket för själva pendeltågstrafiken, eftersom den nya pendeltågstunneln innebär att pendeltågstrafiken i Stockholms län ges två helt egna spår och att det byggs två nya pendeltågsstationer med koppling också till tunnelbanesystemet. Den nya tågtunneln kommer att minimera störningar av spårhalka, snö och is och möjliggöra ökning av turtätheten för pendeltågstrafiken från dagens 15-minuterstrafik till 10-minuters- trafik.

Prot. 2006/07:31

1 december

Svar på

interpellationer

Det här är en enormt viktig fråga, inte bara för Mälardalen och för Sverige utan framför allt för invånarna i den här staden. Därför ställde jag en fråga i min interpellation som handlar om på vilket sätt en utredning av ett nytt tredje spår kan vara bättre för pendeltågsresenärerna än två nya spår i tunneln. Den frågan besvarade inte Åsa Torstensson i interpellationssvaret.

Anf. 12 TOMMY WAIDELICH (s):

Fru talman! Jag skulle också vilja börja med att tacka statsrådet för det lämnade svaret. Men jag är, liksom Micke Damberg, inte nöjd med att en del av våra frågor fortfarande inte har fått ett riktigt konkret svar.

Till exempel, vad ska utredare Hans Rode hitta för nytt? Frågan har utretts, stötts och blötts i snart 20 år. Vi har haft inte mindre än tio utredningar om den så kallade getingmidjan, trespårslösning och en tunnel. Senast 2002, i förstudien om Citybanan, konstaterades att tredje spåret inte är långsiktigt. Det räcker inte på lång sikt.

Vi ska komma ihåg att Stockholmsberedningen, som jobbade långsiktigt, på 30 års sikt, bestod av regionens samtliga partier. Men den bestod också av representanter för regeringen. Det var medlemmar från Näringsdepartementet, från Finansdepartementet och Miljödepartementet med. Det var inte bara en uppgörelse mellan regionens partier utan det var också en uppgörelse med regeringen. Där slog man fast att tredje spåret inte är en långsiktig lösning.

Då kommer jag också till den så kallade förhandlingsmannen, för inte heller där har jag fått svar. Vad ska förhandlingsmannen Carl Cederschiöld göra? När ska han vara klar? Det talas om ett omfattande arbete, men det finns ju redan en bred uppgörelse om prioriteringar i Stockholmsberedningen. Den spänner över alla trafikslag. Den siktar 30 år framåt. Är det något mer från Stockholmsberedningens breda uppgörelse som ska försvinna, något mer än den så kallade Citybanan? Är det Norra länken som ska bort? Är det Förbifart Stockholm? Är det dubbelspår till Nynäshamn? Vad är det som ska ändras i den här breda uppgörelsen mellan regionens partier, där också regeringen var representerad?

Anf. 13 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Jag tycker att det är synd att det ska gå så mycket prestige i den här frågan. Jag kan inte tolka Socialdemokraternas tonläge på annat sätt än att man faktiskt vill göra prestige av den här affären.

Man kan tänka sig att det här har utretts av tio utredningar, som jag tror att Tommy sade. Ändå fördubblades kostnaderna i projektet på tre år. Så sent som i vintras kunde Banverket inte ge besked om kostnaderna till den politiska beredning som hanterade den här frågan, och som jag själv ingick i, och om man hade grepp om kostnaderna. Vi fick beskedet att Banverket hade 400 pärmar med beräkningar.

I maj månad var plötsligt ett avtal klart. Det fanns inget politiskt samarbete kring det. Vi kom till ett sammanträde och presenterades att nu är avtalet klart, varsågoda!

Det de borgerliga partierna i Stockholms läns landsting då gjorde var att man skrev ett mycket omfattande särskilt uttalande, där man faktiskt efterlyste det som glädjande nog infrastrukturministern just nu gör, näm-

ligen en ordentlig genomlysning av det här projektet och av vilka alternativ som finns.

Det underliga också med debatten kring Citybanan är att det har blivit tabu att tala om alternativen. Säg något annat stort infrastrukturprojekt där vi inte diskuterar alternativen. Sedan tycker vi olika om dem. Ta Förbifart Stockholm som exempel. Där diskuteras Ulvsundadiagonal, Ålstensled och annat. Vi har olika uppfattningar, men det är ingen som ifrågasätter att vi på vägen fram till beslut diskuterar alternativ.

Alternativet ytspårsläge var ju så långt framme att det faktiskt hade en detaljplan som låg hos den dåvarande socialdemokratiska regeringen i mitten på 90-talet. Då upphävde regeringen den detaljplanen, med en synnerligen färdig motivering. Det kan ni se om ni går tillbaka och tittar på detta. Det var alltså mer ett politiskt beslut än grundat på kulturella miljömässiga bedömningar.

Det råder en dånande enighet om att frågan om getingmidjan måste lösas. Där finns det ingen skillnad. Det är regionen oerhört angelägen om. Jag har personligen, som lokalpolitiker, varit mycket engagerad i den frågan. Men samtidigt måste vi ju se till att det här projektet inte blir av den arten att det faktiskt slår ut annat som är viktigt därför att man inte har kontroll över kostnaderna.

Det lästes upp en tidtabell över försenade tåg här tidigare. Men vad ska resenärerna vänta på? Nu talar man om att Citybanan kanske kan vara klar 2016. Men ännu har man inte börjat gräva ordentligt för den första arbetstunneln ens en gång. Det är ju rätt många andra åtgärder som måste till, åtgärder som Banverket måste ha ekonomiskt utrymme till, åtgärder som Stockholms läns landsting måste ha ekonomiskt utrymme till.

Sättet man löste den här kostnadsexplosionen på var ju lite listigt, därför att merparten av de ökade kostnaderna vältrades över på regionen. Stockholms läns landsting, som ju har tagit över rätt stora hål i kassan både när det gäller SL och sjukvården, har att betala över 3 miljarder till Citybanaprojektet. Det växte ju ut väldigt snabbt.

Det talas mycket som Stockholmsberedningen här. Det är sant att där gjordes en prioritering. Vi moderater stod bakom den. Men det var helt andra ekonomiska tal man talade om. Jag tror att den första utredningen, där jag uttalade mig som ansvarig politiker, kom fram till att det vore bra om man byggde en citybana, en pendeltågstunnel, som man sade då. Då tror jag att man beräknade den till någonstans mellan 2 och 3 miljarder. I dag är vi uppe i 13 miljarder innan bygget ens har börjat. Därför tycker jag att infrastrukturministern har gjort helt rätt när hon har tillsatt en snabb och grundlig utredning av detta, där också alternativen är tillåtna att belysas.

Anf. 14 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka interpellanterna för intressanta interpellationer som ger oss möjlighet att diskutera detta. Jag tackar även infrastrukturministern för svaret.

Jag tycker att det mest glädjande över huvud taget är att så många socialdemokrater nu engagerar sig i debatterna i riksdagen. Det har ju gått ganska många år då vi har haft väldigt svårt att debattera den här frågan.

Prot. 2006/07:31
1 december

Svar på
interpellationer

Jag vill dock, fru talman, göra en randanmärkning när det gäller Stockholmsberedningen. Enigheten var inte total. Det fanns en reservation. Jag vill ha det antecknat till protokollet att Andres Käärrik reagerade mot själva förutsättningen i Stockholmsberedningen. Han lämnade en reservation där.

Sedan måste man titta på hela trafiksituationen under lång tid. Där tycker jag att man ska säga att alla vi partier som har varit ansvariga i olika skeden har ett ansvar för att det inte har blivit bra i Stockholmsregionen. Man kan ju jämföra med Malmö, där man nu bygger Citytunneln, ett resultat av Sven Hultströms förhandlingsarbete 1991. Vi kan titta på Göteborg, där man också har fått en stor tunnel på vägsidan, ett resultat av Ulf Adelsohns förhandling. Tyvärr har väldigt få delar av Dennisöverenskommelsen från 1992 blivit verklighet.

Det är klart att det allra största problemet är att Stockholm har vuxit så våldsamt under lång tid. Det gör att spårkapaciteten från 1871 inte räcker i Stockholm. Då är frågan: Vad ska man göra? Som jag sade innan, vi har alla ett ansvar för att någonting måste göras.

Fru talman! Det mest aktuella problemet är att det är så många som vill ha tekniskt bra lösningar. Citybanan är en tekniskt bra lösning. Problemet är att så få vill vara med och betala.

Överenskommelsen träffades för något år sedan. Den var naturligtvis bra. Den byggde dock på förutsättningen att det fanns en vettig ekonomisk möjlighet. Sedan dess har kostnaderna – som Sten Nordin påpekade – vuxit våldsamt, framför allt i fråga om Citybanans förlängning till Odenplan. Det är fråga om många miljarder. Dessa pengar måste för närvarande tas från sjukvården i Stockholm. Vi som företräder denna region – ofta inflyttade hit – måste fundera på hur vi prioriterar att samma regler ska gälla för stora infrastrukturinvesteringar i Stockholmsområdet som i övriga delar av landet. Det är ett av de problem som regeringen, när de tekniska förslagen har lagts fram, måste fundera över. Ska samma regler gälla för förbifarter och spårutbyggnad i Stockholmsregionen som i andra delar av landet? Det är mycket centralt att vi kommer fram till något. Det gäller att komma överens över alla partigränser.

Detta är ingen Stockholmsfråga. Jag var i går i Alingsås och kom en halvtimme för sent tillbaka till Stockholm. Alla alingsåsare som åkte med det tåget – där var säkert många göteborgare också – har ett minst lika stort intresse av att spårtrafiken i Stockholm fungerar.

Mot bakgrund av det som har hänt under de senaste åren och upphäandet av ytspårslösningen av den socialdemokratiska regeringen 1995 tycker jag att det har varit klokt att man tar fram förslaget. Det betyder inte – jag vill gärna poängtera det – att jag är motståndare till Citybanan. Jag tycker att det är klokt att just nu titta över förslaget. Det var inte så särskilt klokt att regeringen utan någon speciell motivering 1995 beslöt att den lösningen inte var bra. Sedan går det mycket väl att komma fram till att Citybanan är den bästa lösningen om det går att få fram en bra finansiering. Jag tror att den tekniskt och långsiktigt är den allra bästa lösningen.

Men nu är det klokt att också titta på ytspårslösningen.

Anf. 15 CHRISTINA AXELSSON (s):

Fru talman! Härommorgonen när jag stod och väntade på Stuvsta station på pendeltåget för att få åka hit till riksdagen var tågen inställda. Tågen som skulle gå söderut var också inställda på grund av att ett pendeltåg hade gått sönder. Går ett pendeltåg sönder vid Stockholms station kommer inga andra tåg förbi. Därför blir det stopp i maskineriet. Det finns sedan inga tåg som kan vända och sedan gå norrut.

Vi var många som stod på perrongen och småfrös i den tidiga timman och var irriterade över att det inte redan nu finns fler spår att åka på. Därför ser vi Citybanan som en möjlighet för oss som pendlar att äntligen få ett stopp på alla störningar. Vi ser också en förhoppning att komma ut ur stationen. Nu är det inte fråga om trängsel bara på pendeltågen utan det är också trängsel för att komma ifrån Centralstation. Med de två nya stationer som också är inbegripna i det nya projektet får vi en betydligt ökad stationskapacitet. Det är inte minst viktigt.

Det är oerhört viktigt att man fortsätter att bygga och ger ett starkt besked till hela regionen att de två extra spåren i Mälartunneln kommer att byggas, det vill säga Citybanan.

Vi var överens i regionen. Det sågs som något unikt när Stockholmsberedningen kom med sitt slutgiltiga förslag. Från ministerns eget parti satt Cecilia Önfelt med. Hon var också överens med oss övriga om att vi behöver den extra spårkapaciteten.

Regeringen försinkar nu projektet ännu mer. Jag var på den öppna utfrågningen i Kulturhuset med Hans Rode häromkvällen. Där kunde man konstatera att det nu är många som ropar på andra lösningar. En del säger att bilarna ska grävas ned i tunnel. Allt detta har redan utretts. En man visade *power point*-presentationer där det framgick att det tredje spåret inte går att bygga. Jag förstår inte regeringens åsikter om att stoppa projektet i nuläget och låta det gå på sparlåga för att se om det går att göra något annat. Det är skillnad på genomlysning av kostnader och att börja utreda frågan igen.

Står ni inte för det vi har varit överens om, det vill säga att vi ska bygga Citybanan i Stockholm?

Anf. 16 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Tack för den inspirerande debatten, som det ibland blir vid debatter mellan olika ledamöter.

Det här är inte första debatten. Nu är det Stockholmsföreträdare som är med i debatten. Förra gången var det riksdagsledamöter från andra delar av landet utanför Stockholmsregionen som var aktiva i Citybanadebatten. Det hade varit ännu mer stimulerande om alla hade varit med samtidigt. Då kan man se värdet av att hitta lösningar för Stockholms invånare, för Stockholmsregionen, men också för att det är ett nationellt behov av att det inte blir en propp i Stockholm – för människors rörlighet och allmänt för att få bra transporter. Det är precis vad ni alla lyfter upp här.

Alliansregeringen och jag vill ha en genomlysning av Citybanan just av den anledningen. Jag trodde att vi var överens om den oro som kostnadsexplosionen de facto står för. Varför sker det förseningar? frågade Christina Axelsson. Hon tog upp rädslan för att en utredning som tar två månader allvarligt ska försena målet att få bättre spårkapacitet i Stock-

Prot. 2006/07:31

1 december

Svar på
interpellationer

holm. Vi vet att dramatiska kostnadsutvecklingar oftast är den absoluta orsaken till att planer inte hålls och att investeringar inte kan genomföras som det var tänkt. Jag trodde vi var överens om att se till att skattebetalarnas medel hanteras effektivt. Det är ett av Rodes uppdrag.

Tommy Waidelich ställde en fråga kopplad till Carl Cederschiöld. Carl Cederschiöld ska samla Stockholms stad och Stockholms region – vilket inte har gjorts tidigare – och se på vilka prioriteringar som krävs för att komma till skott med en samlad trafiklösning, bland annat finansiering, och där det är möjligt att ge svar på frågan om ekonomi.

Jag såg i medierna att Christina har varit aktiv i dessa möten om Rodes utredning. Det är det arbetssättet som jag uppskattar. Det är en del av hans arbete att på denna korta tid leverera svar på hur en ytspårslösning kan se ut.

Jag hörde på Mikael Dambergs och Tommy Waidelichs beskrivning av nuläget i Stockholm. Detta nuläge bör sättas i samband med Citybanans möjlighet att tidsmässigt hålla tempot för en utbyggnad. Även där har det försenats. Lägesbeskrivningen av Stockholmspendlarens situation i dag visar att den är ohållbar. Därför sker det i dag investeringar för att förbättra kapaciteten ytterligare i nuläget. Många av pendlarna kan, likt Christina, inte tänka fram till 2015–2020 som en lösning på dagens situation. Därför kommer det att ske en ombyggnad av växelpartiet vid Tegelbacken och signalåtgärder på sträckan Stockholms södra och Stockholms central, vilket beräknas ge en kapacitetsökning på 15 %. Det är det som kan göras här och nu. Jag tror att det är viktigt att vi har tids- och kostnadsperspektivet med oss när vi nu har ett samlat intresse av att hitta en lösning för Stockholm. Därför har Hans Rode fått i uppdrag att se över en ytspårslösning ur ett kostnadsmässigt och tidsmässigt perspektiv.

Anf. 17 MIKAEL DAMBERG (s):

Fru talman! Jag vill först vända mig till statsrådet.

Tid och kostnad talar vi om. Jag vill börja med den fråga jag ställde: Vad i en utredning om ett tredje spår kan vara bättre för pendeltågsresenärerna än en ny pendeltågstunnel med två egna spår och två nya stationer med bättre möjligheter till byte? Det är ju det ni vill utreda nu. I stället för Citybanan vill ni ha en annan lösning. Den lösningen *kanske* funkar för Mälardalen, men på vilket sätt gynnar den pendeltågsresenärerna i Stockholm? Den frågan har jag ställt i interpellationen och en gång tidigare här. Nu ställer jag den för andra gången: På vilket sätt kan det tredje spåret vara bättre för pendeltågsresenärerna i Stockholm än Citybanan?

När det talas om kostnadsexplosionen låter det som om den vore en total överraskning för alla. Det här måste ha hänt under de 14 dagar efter valet som gick innan de borgerliga partiledarna skrev en gemensam artikel: Oj, vi har upptäckt att det har blivit dyrare att bygga Citybanan! Citybanan var själva grunden för det avtal staten slöt med Stockholms läns landsting och Stockholms kommun. Vi visste ju att det skulle bli dyrt, men vi visste samtidigt att Citybanan var den enda långsiktiga lösningen på de tågproblem vi har i Stockholmsregionen och Mälardalen.

Nu talas det om tredje spåret, men argumentera *för* tredje spåret då! Förklara hur tredje spåret är lösningen på den här frågan! Hur ska spåret kunna dras så att det fungerar utan att förstöra miljön? Och så har vi den viktigaste frågan: Löser spåret kapacitetsproblemen? Banverket har ju

sagt att med den ökning av trafiken som vi räknar med kommer trafiken på tredje spåret antagligen att nå kapacitetstaket samtidigt som spåret är färdigbyggt. Det blir alltså ingen pluseffekt. Det är därför det inte är en långsiktig lösning.

Därför är det intressant att höra att man nu ska hitta en gemensam lösning på problemen. Jag trodde att vi hade hittat en sådan gemensam lösning i Stockholmsberedningen. Vi sade ju att det här var lösningen.

När vi nu talar om kostnadsfrågan och kostnadsexplosionen vill jag också ha en förklaring på vad som hände under de där 14 dagarna efter valet. Ni hade ju kunnat skriva en artikel en vecka före valet. De fyra borgerliga partiledarna hade kunnat skriva: Vi bygger inte Citybanan, för vi ska ta de pengarna och använda dem till annat. Det hade varit intressant för Stockholmsväljarna att få det beskedet före valet. Nu blir det ju ett enormt valsvek mot alla dem som har trott att det finns ett färdigt avtal och att man faktiskt kan se början till slutet på tågelandet i Stockholm. Nu kom i stället ett besked efter valet om att man upptäckt att det kostar mycket pengar att bygga den avtalade Citybanan. Förklara vad det var som hände på kostnadssidan under de 14 dagarna efter valet!

Anf. 18 TOMMY WAIDELICH (s):

Fru talman! Statsrådet säger att förhandlingsmannen ska hitta en hetslösning eftersom det inte har gjorts tidigare. Men det är precis som Mikael Damberg sade: Det har ju gjorts tidigare. Det var precis det Stockholmsberedningen gjorde. Det står här i betänkandet som jag till och med har med mig: *Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen*. Här finns alla trafikslag med. Här finns en total enighet om Citybanan. Vi har ju ett nytt statsråd, och det är möjligt att hennes medarbetare inte har försett henne med den här informationen. Jag överlämnar dock gärna mitt exemplar till statsrådet: varsågod!

Så har jag en kommentar till de borgerliga och Sten Nordin: Det är intressant att se att man nu försöker gå ifrån den tidigare uppgörelsen om Citybanan. Sten Nordin säger också att det kan finnas olika uppfattningar om Förbifart Stockholm. Och Ålstensleden kanske någon vill ha. Men där var vi också överens. När landshövdingen var ute och pratade om Ålstensleden kritiserades han av alla partier i regionen. Nu börjar man glida även där. Kan man lita på Moderaterna när det gäller trafikfrågor? Först jagade ni Socialdemokraterna i Stadshuset under en hel mandatperiod för deras försök – notera att jag säger försök – med trängselskatter. Sedan gör ni en total kovändning efter valet och inför en permanent lösning med trängselskatter. Det är någonting ni får förklara för era väljare, men i det här fallet fanns det en uppgörelse mellan de politiska partierna i regionen, i Stockholmsberedningen. Nu börjar ni svänga från Citybanan, och ni pratar om Förbifart Stockholm. Kan man lita på Moderaterna längre när det gäller uppgörelser?

Jag ska ta ett exempel. När Dennisöverenskommelsen föll var det vår egen socialdemokratiska regering som var med och genomförde det. De hade kanske sina skäl att gå emot regionen, men vi socialdemokrater från regionen stod upp för regionen. Vi stod upp för tidigare överenskommelser med Moderaterna. Men nuvarande Moderaterna står inte upp för

Prot. 2006/07:31
1 december

Svar på
interpellationer

regionen, och de står inte heller för tidigare uppgörelser. Det finns tyvärr ingen ryggrad längre hos Moderaterna i regionen.

Anf. 19 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Jag kan lugna alla med att när det gäller förbifarten har vi en klar uppfattning om hur det ska vara. Jag tror att ni missförstod mig där – lite medvetet kanske. Däremot har det inte varit förbjudet att diskutera alternativ. Sedan har man enats om vad som är bäst. Det har alla regionens kommuner utom en gjort, tror jag, vilket är en enorm styrka.

Det är också lite fascinerande att man här tvärsäkert kan slå fast att en ytspårslösning är katastrofal för Stockholm ur kulturell synpunkt och miljösynpunkt samtidigt som man inte med ett ord nämner de gigantiska problem som bygget av en citytunnel medför, både kulturellt och miljömässigt. Tusentals bostäder måste evakueras under byggtiden, tunnelbanan måste stängas av, ett hotell måste stänga i ett och ett halvt år och så vidare.

Det finns alltså en rad problem kring detta bygge. Det kan man inte bortse från när man ska jämföra olika alternativ. Man kan inte på det här stadiet bara svepa bort en ytspårslösning och säga att den är katastrofal ur miljösynpunkt och kulturell synpunkt och att det andra är bättre.

Jag kan exemplifiera med när Stockholms stad skulle fatta de första besluten kring citytunnelns byggande och bestämma vilka gator lastbilarna med stenkross skulle köra på tog det flera månader, och till sist överlät den socialdemokratiska ledningen till tjänstemännen att fatta det beslutet. Det kanske trots allt illustrerar problematiken omkring citytunneln.

Därför tycker jag att det är väldigt bra att statsrådet har tagit initiativ till en seriös och snabb utredning med en erfaren utredare som har fått kort tid på sig men stora resurser till sitt förfogande för att göra en ordentlig genomlysning både av projektet och av alternativet. Det tycker jag visar att regeringen går regionen till mötes, särskilt som detta dessutom kombineras med en förhandlingsman från Stockholmsregionen så att regionen själv kan få vara med och diskutera prioriteringar och ta ansvar för finansieringen. Detta är ju en fråga som handlar om stora pengar.

Anf. 20 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Det är riktigt, som infrastrukturministern säger, att det har varit tidigare debatter. Jag noterade att i den debatt vi hade härförleden med både Krister Örmfjäder från Kalmar och Jörgen Johansson från Arboga deltog jag ensam från Stockholmsregionen. Jag tycker att det är värdefullt att vi är med från många håll.

Jag tror också att detta med att förankra beslut är väldigt viktigt. Inom Folkpartiet har vi gjort det. Exempelvis har Hans Rode inför det kommunalpolitiska rådet fått redogöra väldigt noggrant för de överväganden han kan komma att göra så att alla får diskutera detta.

Till Tommy Waidelich skulle jag ändå vilja säga att regionens intressen ibland är större än partinyttan. Jag tror att det är viktigt att vi inte gräver ned oss i väldigt små motsättningar. Här måste vi jämföra med hur man har gått till väga i Göteborg och Malmö och se att det som kallas stadshuspolitik och intressepolitik här uppe kanske ändå i längden måste underordnas.

Man kan skratta åt detta, men resultatet under 30 år är väldigt förödande för Stockholms del. Jag är glad att kunna säga att Socialdemokraterna och Folkpartiet en gång i tiden tog beslut om att bygga tunnelbana, både 1939 och 1945. Jag tror att det har varit väldigt bra att man kunnat ha en så långsiktig politik.

När det sedan gäller Citybanan måste man först fundera kring Ridarholmen. Enligt Dennisöverenskommelsen gick det tekniskt att bygga där. Det kanske man skulle kunna fundera över. Precis som ni tror jag inte heller att det är en långsiktig lösning, men jag tycker att man skulle kunna pröva igen om detta skulle gå. Om det inte faller ut väl ska man naturligtvis inte fortsätta med det.

Dock måste man också titta på finansieringen, som jag var inne på i mitt första inlägg. Det är inte rimligt att Citybanan går ut över sjukvården i Stockholm. Jag kan inte stå och försvara det inför mina väljare. Vi måste få fasta regler för hur sådana här spårinvesteringar ska ske.

Anf. 21 CHRISTINA AXELSSON (s):

Fru talman! Många säger här att det är viktigt att vi diskuterar alternativ. Men det är ju det vi har gjort. Vi har hållit på att diskutera alternativ här i Stockholm i flera år. Då har vi kommit på: Aha – Eureka, eller hur man säger – vi bygger en tunnel! Det har vi också varit överens om.

Jag vill rikta mig till statsrådet. När vi står där, även om det tar lång tid innan tunneln är byggd, ser vi i alla fall ljuset, och det är inte tåget som kommer, om man säger så. Man ser en förhoppning om att det faktiskt ska bli bättre. Det är det som manar en att stå kvar och försöka ta pendeln även nästa morgon. Det är det som är viktigt. Vi har utrett vad som är bäst i den här regionen, och vi har varit överens mellan partierna.

Nu manar Gunnar Andrén oss till samförstånd och säger att vi får förstå det här, och vi förstår. Vi förstår att det är det här med en pendeltågstunnel som är det bästa alternativet. Då finns det ingen anledning att vi återigen ska sitta och utreda huruvida man ska bygga ett nytt spår eller gräva ned bilar eller något annat. Nu har vi gjort det här. Då fortsätter vi, tycker jag. Därför förstår jag inte regeringen, som nu ska börja utreda ett tredje spår. Det är redan färdigutrett, och vi vill ha den här Citybanan i Stockholmsregionen.

Anf. 22 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag måste säga att jag är lite förvånad över den brist på oro som Socialdemokraterna har för kostnadsutvecklingen. Men det kanske är just den ingången man så ofta har. Därmed har man lätt att ha planer utan att ha kostnadstäckning för det, och därmed lurar man människor att tro att det är satsningar som kan genomföras på kort tid.

Jag tror att det är viktigt att Rode får göra den här utredningen, som dessutom är klar om en månad. Han har ett tufft uppdrag att redovisa, ytspårslösning och svar på många av de frågor som ni ställer här. Rode har ett väldigt kort och tufft uppdrag att leverera svar i den utredning som är beställd.

Cederschiöld har till uppgift att finna en samlad trafiklösning med förslag till finansiering och alternativ finansiering där skatter, trafikavgifter, är en del av finansieringen just för att komma till skott med en samlad trafiklösning som också är ekonomiskt möjlig att genomföra. Jag tror

att det är viktigt att vi ser det här paketet samlat. Den situation som pendelare sitter i här och nu är extremt tuff, och det påverkar naturligtvis hela pendelsituationen för Stockholms invånare negativt. Men det finns också ett tydligt nationellt perspektiv som jag tror att det är viktigt att vi ser de ekonomiska sambanden med. Det är viktigt att vi har kontroll på kostnadsutvecklingen. Annars kommer det att påverka de samlade investeringsmöjligheterna och också de tidsmässigt samlade lösningar vi kan åstadkomma på kort tid och som ni så tydligt efterfrågar.

Jag tror alltså att den här debatten kan återkomma när vi har Rodes underlag som regeringen då har att ta ställning till. Sedan tror jag inte att det i nuläget hjälper att höja tonläget. Vi har snart ett underlag som vi därefter kan ta en debatt om. Jag ser fram emot att vi fortsätter arbeta med att hitta bra lösningar och bra infrastrukturåtgärder i det här landet. Det behöver Stockholm, och det behöver andra delar av landet, som är starkt beroende av att Stockholmslösningar kommer till stånd.

Anf. 23 MIKAEL DAMBERG (s):

Fru talman! Jag förstår fortfarande inte vad statsrådet menar med den stora kostnadsexplosion som har skett efter valet. Det var ju så att vi var överens om ett avtal som fanns för Citybanan där de här kostnaderna fanns beräknade. Efter valet kommer man på att det var dyrt med det här avtalet. Då kunde man ha sagt det innan valet, så att väljarna i Stockholmsregionen fick svar på det innan så att man förstod att det i det nationella kostnadsperspektivet inte är värt de här investeringarna i Stockholmsregionen. Pendeltågsresenärerna är kanske inte så viktiga för den borgerliga regeringen att man vill ta steget att bygga en pendeltågstunnel som ger pendeltågstrafiken egna spår, vilket kan snabba upp turtätheten och minska störningarna i trafiken.

I stället ska vi utreda ett tredje spår, och ministern har fortfarande inte svarat på frågan om på vilket sätt ett tredje spår skulle vara bättre för pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen än Citybanan. Det är en ganska enkel fråga. Jag har ställt den tre gånger, men eftersom jag inte får något svar på frågan måste det innebära att det inte finns några bra svar på den eftersom Citybanan är bättre för pendeltågstrafiken än det tredje spåret. Det är en ganska viktig fråga för de miljontals människor som faktiskt använder pendeltågstrafiken då och då och fram och tillbaka till sina arbeten.

Jag måste konstatera att den här debatten ger ett rätt förvirrat intryck, för det verkar som att de borgerliga partierna vill börja om från början igen. Man kunde ha sagt så här: Vi vill titta på tidtabellen när det gäller Stockholmsberedningen, se vilka projekt vi börjar med att prioritera och hur vi får ordning på det här. Men det är inte det man säger. Man skulle kunna ha utgångspunkten att nu kör vi Citybanan, som vi har varit överens om innan valet. Och så tittar vi på hur vi löser Stockholmsregionens investeringar framöver och hur vi får ihop det här. Men det är inte det man säger. Man säger att man ska titta på det, sy ihop en trafiklösning för Stockholm. Det innebär att Stockholmsberedningens slutsatser inte gäller längre, att man kan börja gå ifrån det och titta på tredje spåret, som man redan har begravt en gång i Stockholmsberedningen. Man har sagt att Citybanan var den lösning vi skulle ha.

Jag kan inte tolka det här på annat sätt än att man kastar Stockholmsberedningens slutsatser i papperskorgen och säger att den uppgörelse som finns i Stockholmsregionen inte längre gäller. Nu ska vi börja om från början. Jag tycker att det är väldigt allvarligt. Jag hade hoppats på att det beskedet kommit före valet, inte efter valet.

Prot. 2006/07:31
1 december

*Svar på
interpellationer*

Anf. 24 TOMMY WAIDELICH (s):

Fru talman! Jag är också mycket bekymrad över att Stockholmsberedningens enighet håller på att falla. Gunnars Andrén efterlyser en långsiktig lösning utan snäva partiintressen. Men det är just det vi har. Det är just det vi har i Stockholmsberedningen. Vad vi håller på med är att vi befinner oss på ett sluttande plan. Jag vädjar till, och varnar också, er på den borgerliga sidan att ni måste stå upp för regionen. Ni kan inte skicka in det här i något slags nytt utredningsmaskineri. Ni kan inte underminera den enighet vi har haft. Alla vi som är aktiva i det här huset, i riksdagen, vet att när det gäller infrastruktur är det en dragkamp mellan regionerna. Ni måste stå upp för regionen. Vi måste hålla ihop, inte bara i oppositionen utan också på regeringssidan. Återigen: När delar av Denispaketet föll satt vi inte med armarna i kors på den socialdemokratiska sidan, bland Socialdemokraterna i Stockholms län. Vi var kritiska mot uppgörelsen även om det säkert fanns skäl för regeringen att göra den. Vi stod upp för regionen, och vi fick en finansiering av södra länken, som är väldigt nyttig och nödvändig i dag. Vi fick en finansiering av Årstabron och av ytterligare spårdragning in mot Stockholm. Vi fick finansiering av snabbspårvägen. Vi satt inte med armarna i kors. Vi stod upp för regionen och tog strid.

Det är en dragkamp mellan regionerna när det gäller infrastruktur, och jag är orolig för att vi håller på att skicka in allting som vi var överens om, som nu är på rull och som det dessutom fanns finansiering för när det gäller Citybanan, in i en långbänk, in i ett utredningsmaskineri. Det är vi stockholmare som kommer att bli förlorare. Ni måste stå upp för regionen! Det är mitt viktiga budskap till den borgerliga sidan.

Anf. 25 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag ska rikta mig till Mikael Damberg och Tommy Waidelich, som skrev interpellationerna. Jag måste säga att jag också är mycket allvarlig, och jag ser mycket allvarligt på att ni över huvud taget inte inser värdet av att ha kontroll över en kostnadsutveckling, och därmed en tidsutdräkt, i den situation som Citybanan står inför. Jag är bekymrad över att ni inte allvarsamt ser på vad det kan få för effekter just för Stockholm.

Jag tror att vi alla kommer att vara överens om att det var ganska bra att Rode fick den här begränsade tiden för att svara på frågan kring ytspårslösning så att man därefter ska kunna ta ett samlat beslut som är kopplat till en långsiktig lösning för Stockholms kommun och Stockholmsregionen och delar av den region som är starkt beroende av att det finns ett bra flöde.

Det är ett enkelt svar som jag har gett på, som ni uttrycker det, enkla frågor. Rode har ett uppdrag att till regeringen leverera ett svar som är kopplat till ytspårslösning, och det kommer vi att få inom den månad som vi nu är inne i. Jag utgår från att vi kommer att fortsätta att ha en

diskussion som är kopplad till att hitta långsiktiga lösningar för Stockholms stad men också hitta finansiella lösningar och en bra trafiklösning för Stockholms stad och dess region. Jag ser fram emot fortsatta diskussioner. Infrastrukturlösningar för Stockholms stad är viktiga också i ett nationellt perspektiv. Hittar vi inte de här lösningarna är stockholmarna de stora förlorarna.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen

Tredje vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:

2006/07:FPM19 Rådgivande organ för styrning av den europeiska statistiken *KOM(2006)599* till finansutskottet

8 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades

Motioner

med anledning av prop. 2006/07:19 Ändrade regler för uppskov med kapitalvinst vid avyttring av privatbostad

2006/07:Sk6 av Marie Engström m.fl. (v)

2006/07:Sk7 av Hans Wallmark (m)

9 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmäldes att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 30 november

2006/07:193 Hotet mot demokratin i Bangladesh

av *Hans Linde* (v)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2006/07:194 Utrikesrepresentationen i Vitryssland

av *Annelie Enochson* (kd)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2006/07:214 Utredning av mordet på Pierre Gemayel

av *Birgitta Ohlsson* (fp)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 5 december.

10 § Kammaren åtskildes kl. 10.11.

Prot. 2006/07:31
1 december

Förhandlingarna leddes av tredje vice talmannen.

Vid protokollet

SVEN JOHANNISSON

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 §	Avsägelse.....	1
2 §	Anmälan om kompletteringsval till utskott.....	1
3 §	Meddelande om ändring i kammarens sammanträdesplan.....	2
4 §	Anmälan om fördröjt svar på interpellation.....	2
5 §	Svar på interpellation 2006/07:58 om Oslo–Gävle- förbindelsen.....	2
	Anf. 1 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	2
	Anf. 2 PETER HULTQVIST (s).....	3
	Anf. 3 ANN-KRISTINE JOHANSSON (s).....	4
	Anf. 4 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	5
	Anf. 5 PETER HULTQVIST (s).....	5
	Anf. 6 ANN-KRISTINE JOHANSSON (s).....	6
	Anf. 7 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	7
	Anf. 8 PETER HULTQVIST (s).....	7
	Anf. 9 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	8
6 §	Svar på interpellationerna 2006/07:60 och 67 om Citybanan och Stockholmsberedningen	8
	Anf. 10 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	8
	Anf. 11 MIKAEL DAMBERG (s).....	9
	Anf. 12 TOMMY WAIDELICH (s).....	10
	Anf. 13 STEN NORDIN (m)	10
	Anf. 14 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	11
	Anf. 15 CHRISTINA AXELSSON (s)	13
	Anf. 16 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	13
	Anf. 17 MIKAEL DAMBERG (s).....	14
	Anf. 18 TOMMY WAIDELICH (s).....	15
	Anf. 19 STEN NORDIN (m)	16
	Anf. 20 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	16
	Anf. 21 CHRISTINA AXELSSON (s)	17
	Anf. 22 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	17
	Anf. 23 MIKAEL DAMBERG (s).....	18
	Anf. 24 TOMMY WAIDELICH (s).....	19
	Anf. 25 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	19
7 §	Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen	20
8 §	Bordläggning.....	20
9 §	Anmälan om skriftliga svar på frågor	20
10 §	Kammaren åtskildes kl. 10.11.	21