

Tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm, del kommungränsen Stockholm Solna/Älvsjö

Inledningsvis vill vi konstatera att de långsiktiga positiva effekterna både den för lokala spårtrafiken i Stockholm och för tågtrafiken i landet är mycket viktiga. Fler spår, fler tåg och bättre punktlighet är nödvändigt om den kollektiva spårtrafiken ska ha en chans att kunna konkurrera med bilen och bidra till en bättre klimatpolitik.

Vi är också medvetna om de störningar, under en lång övergångsperiod, Stockholmsborna kommer att utsättas för p.g.a. ökade lastbilstransporter, buller och partiklar samt störningar i kollektivtrafiken. Det är nödvändigt att minimera olägenheterna för berörda innevånare.

Vi konstaterar att trafikstart för ny spårlösning för pendeltågstrafik genom Stockholm, Citybanan, försenats till 2017. Detta inverkar givetvis menligt på de slutliga kostnaderna för projektet. De avtalade kostnaderna i detta ärende har beräknats till 3,3285 miljarder kronor i prisnivån för 2005-05-30. Med den indexuppräknings som redovisas i ärende på 2,9 % per år riskerar det slutliga resultatet bli att kostnaderna stigit med 35 % d.v.s. med minst 1,1 miljarder kronor. Dessutom är detta index mycket lågt i förhållande till nuvarande prisutveckling i bygg- och anläggningsbranschen. Som exempel räknar Stockholms stad f.n. med ett index på 5 % och Vägverket räknar med 13 %.

Det är inte trovärdigt att gång efter gång redovisa kraftiga fördyringar av projekt först när de är klara. Att räkna med ett så lågt index som 2,9 % är heller inte trovärdigt. Det hade varit rimligt att redovisa detta tydligt i ärendet genom att datera upp kalkylen i ärendet och tydligt redovisa effekterna av olika prishöjningar. För hela projektet behövs liksom för landstingets del en realistisk budget år för år fram till 2017.

I avtalet behandlas galleriaplanerna som om ingenting hänt. Även här behövs en realistisk planering och budgetering.

Miljöpartiet avvisar projektet Galleria Odenplan och förutsätter att det blir ett SL center för information och biljettförsäljning till resenärerna.

Vi anser det nödvändigt med cykelparkeringar och avvisar att dessa skulle kunna vara en framtida sparpost.

Det är bra att man planerar för plattformar med avskiljande glasvägg för att minska partikelhalten på stationerna. Man kan inte bara utgå från dagens krav, utan måste ha en beredskap för ökade förbättringar också av luftkvaliteten.

Tillgängligheten till Citybanan måste vara 100-procentig. Det är viktigt att handikappanpassningen och strålningsproblematiken bevakas av SL i nära samråd med handikapporganisationerna och experter på dessa frågor. Befintliga brister bl.a. när det gäller tunnelbanan och pendeltågen visar att dessa frågor måste tas på största allvar. Om de elektromagnetiska fälten från tågen som kommer att trafikera Citybanan, omöjliggör att anordna servicecenter i tänkt omfattning i station Odenplan, borde omsorgen om resenärerna innebära att tågen byggs så att inte människor utsätts för dessa spänningsfält.