

Motion till riksdagen 2012/13:T385

av **Gunnar Andrén (FP)**

Tunnelbana för framtiden

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga vidare på Stockholmsregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull och för att minska trängseln ovan jord.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tydliga statsbidragsbestämmelser bör utarbetas för att stimulera till utbyggnad av tunnelbana i befolkningstäta tillväxtdelar i Sverige.

Motivering

Under 2012 har händelser på tunnelbaneområdet inträffat som gör att man får gå tillbaka till 1930- och 1940-talen för att finna motsvarighet till. Dels har regeringen träffat beslut om att medverka till att en ny tunnelbanelinje byggs under Södermalm i Stockholm till Nacka centrum, dels diskuteras seriöst en förlängning av tunnelbanan från Danderyds centrum till Täby/Arninge.

Dessutom finns fortfarande diskussioner om man inte också skall bygga vidare en tunnelbanelinje till Sveriges nya storsjukhus, Karolinska sjukhuset i Solna, en sträckning som tekniskt finns förberedd genom stationen Odenplan vid bygget av Citybanan. Att motionären förespråkar denna linje, som delvis kan onödiggöra att en av norra Europas största parkeringsplatser måste byggas samtidigt med sjukhuset, p-byggnader som redan reser sig, kan få sväva i tvivelsmål om.

När Stockholms tunnelbana byggdes under 1950-, 1960-, 1970- och 1980- och tidiga 1990-talen utgjordes grunden av samverkan mellan staten och regionen eller städerna i området. Grundförutsättningen var ett förutbestämt statligt stöd till utbyggnaden. Utan detta hade Storstockholm haft en helt infernalisk trafikinfarkt sedan många år.

Fel! Okänt namn på

Statsbidragsbestämmelserna kan självfallet inte bli desamma som under 1950-talet, då upp till 90-procentiga statsbidrag bidrog till anläggandet av den moderna tunnelbanan. Men för att Stockholmsregionen skall kunna ta emot den strida ström av nya invånare som söker sig till Sveriges huvudstad, måste trafikplanerarna veta vilka statsbidrag till byggande av tunnelbana som kan påräknas.

Det kan noteras att trängselskatter – eller framtida trängselavgifter – avses användas, enligt såväl allianspartierna som flera oppositionspartier, till finansieringen dels av Förbifart Stockholm, dels av utbyggd tunnelbana, dels till andra infrastrukturprojekt.

Om denna finansiering skall räcka, krävs dock att tillräckligt många fordon verkligen betalar trängselskatt/trängselavgift, det vill säga att den utbyggda kollektivtrafiken blir lagom framgångsrik, en motsägelse av betydande mått. Man kan ju inte heller utesluta att den nya finansieringskälla som trängselskatter eller trängselavgifter utgör – efter att från början ha varit en miljöåtgärd – kan komma att vilja användas för än fler projekt än som redan aviseras och utlovats.

Så har då ytterligare ett år gått och Stockholmsregionen ökat med nära 40 000 invånare. Inte heller under denna tid har en enda meter ny tunnelbana påbörjats, däremot pågår äntligen förberedande planering.

Ett annat resultat kan dock rapporteras: Trängseln på T-banetågen har ökat ytterligare och med lätthet skulle en särskild trängselavgift på vissa tåg och stationer kunna tas ut och inbringa stora pengar.

För många hundratusen i Stockholmsregionen finns inget alternativ till tunnelbanan. När detta är sagt finns skäl att höja blicken. Vad händer runt om i världen?

Den som exempelvis i dag besöker Berlin kan upptäcka något intressant: Från Kurfürstendamm i västra delen av denna 4–5-miljonersstad byggs till Alexanderplatz i öst en helt ny tunnelbanelinje. Det finns inget, är tanken, som kan ersätta denna snabba spårförbindelse, trots att Berlin torde ha ett av världens mest utbyggda tunnelbanenät.

Peking tog två helt nya tunnelbanelinjer i bruk inför de olympiska spelen där 2008.

Inför London-OS 2012 skedde en enorm upprustning av Londons slitna tunnelbanelinjer, till gagn för londonborna och besökare många år framöver.

På motsvarande sätt är det i kanske bortåt trettioåret stora städer runt om i världen. Byggandet av tunnelbana betraktas som framtidens viktigaste kommunikationsmedel i stora tätorter.

Låt oss därför gå till Sverige.

Det första embryot till nuvarande Stockholms tunnelbana – om man bortser från den spår försedda ovanjordsbana som anlades 1913 i anslutning till att Stockholms stadsfullmäktige 1912 hade beslutat om att till kyrkogård avsätta det betydande markområde som i dag är känt som Skogskyrkogården – var den tunnel under Södermalm som invigdes redan den 30 september 1933. Den trafikerades från början av spårvagnar som helt separerades från annan trafik och delvis gick i tunnel. Linjen hade tre stationer, Slussen, Södra bantorget (från 1940 Medborgarplatsen) och Ringvägen (från 1950 Skanstull). Utanför

Fel! Okänt namn på

fanns stora T:n som markerade att spårvagnarna gick i tunnel. T:et omgavs av orden Tunnel och Banan.

Efter att beslut hade träffats 1940 av Stockholms stadsfullmäktige invigdes Stockholms tunnelbana den 1 oktober 1950. Linjen, i dag benämnd Gröna linjen, hade sträckningen Slussen–Hökarängen. Att det blev just denna linje som konverterades från spårvagn till tunnelbana hänger nära samman med att Skanstullsbron hade färdigställts 1946 och att under andra världskriget, då byggandet var mer sporadiskt än systematiskt, flera delsträckor hade gjorts planskilda från annan trafik och därmed korsningsfria.

I dag omfattar Stockholms tunnelbana tre linjer med sammanlagd längd om 108 km med totalt 101 stationer varav 100 är öppna. Stockholm har därmed den 15:e längsta tunnelbanelängden i världen (2007).

Däremot kan konstateras att tunnelbanebyggande pågår i uppskattningsvis mer än 30 större städer eller metropoler i världen, varav mer än tjugotalet städer bara i Europa.

I Stockholm har 30 delsträckor invigts sedan 1950. Men låt oss titta på de fem sist invigda delsträckorna:

- 5 juni 1977 Hallonbergen i Sundbyberg–Akalla.
- 30 oktober 1977 T-centralen–Kungsträdgården.
- 29 januari 1978 Universitetet–Mörby centrum i Danderyd.
- 19 augusti 1985 Västra Skogen i Solna–Rinkeby.
- 15 augusti 1994 Bagarmossen–Skarpnäck.

Sedan 1994 har alltså inte en meter tunnelbana byggts i Stockholmsområdet.

Samtidigt har regionen vuxit med 250 000–300 000 människor. Trots detta är ungefär fyra av fem resor inom centrala Stockholmsregionen en T-bane- eller bussresa under de stora förflyttningstiderna under vardagar. Det borde emellertid vara ännu högre siffror.

Likväl är åtskilliga hundratusentals människor i Stockholmsregionen i dag bosatta så att T-banan i praktiken inte är något reellt alternativ till transport med egen bil. Detta är det grundläggande problemet i all diskussion om framkomlighet, ökad trängsel ovan jord för speciellt biltrafiken och miljöhänsyner.

Tunnelbanan i Stockholmsregionen måste fortsätta att byggas ut! Att det inte blir tunnelbana till nya Karolinska sjukhuset i Solna eller nya fotbollsnationalarenan i samma stad – båda av kostnadsskäl – är, kort sagt, inte klokt, det är bisarrt. Varför blir det så här?

Finansieringen är en nyckelfråga och här måste staten bidra på ett sätt som stimulerar Stockholms läns landsting, Stockholms stad och andra kommuner samt det privata näringslivet att göra storsatsningar på T-baneområdet. Att det går att generera kapital bara långsiktighet i planeringen förekommer visas av byggnationen av den i viss del privatfinansierade Arlandabanan.

På tunnelbanans gröna linje, med sina 49 stationer, är antalet resande per arbetsdag i storleksordningen 500 000, övergångar medräknade; antalet resenärer/år överstiger 150 miljoner. Linjen har fyra grenar och är drygt 41 km lång.

Fel! Okänt namn på

På tunnelbanans röda linje, med sina 36 stationer, är antalet resande per arbetsdag i storleksordningen 425 000, övergångar också medräknade; antalet resenärer/år överstiger 130 miljoner. Också denna linje har fyra grenar – två i norr, två i söder – och är också den 41 km lång.

På tunnelbanans blå linje, den nyaste med 20 stationer, är antalet resande per arbetsdag i storleksordningen 190 000, dito övergångar; antalet resenärer/år överstiger 60 miljoner. Denna linje har tre grenar – två i nordväst, en i sydost – och är drygt 25 km lång.

Enligt min mening föreligger ett akut behov av att höja blicken från nuvarande miljö- och trängselproblem och diskutera hur Stockholmsregionen skall fungera kring 2050, en hyfsat överblickbar tid, lika långt framåt i tiden som 1970 ligger bakåt.

Frågan är: Hur mycket mer T-bana måste byggas i Stockholmsregionen?

Svaret anses stå att finna dels i alternativens konkurrenskraft, dels kostnaden för nybyggnation.

Men den omvända frågan måste också ställas: Vad kostar det att inte bygga?

Om T-banan inte byggs ut i Stockholmsregionen utöver vad som skett fram till 1995 och den planerade Nackalinjen, kommer trängselproblemen att bli än tydligare, miljöproblemen allt större, regionen fungera sämre än den skulle behöva göra.

Om inte annat av miljöskäl bör tunnelbanan kraftigt byggas ut.

Tunnelbanan tillhör framtiden. Att inte inse dess ostridigt överlägsna kapacitet i en stad som kanske inte är två utan fyra miljoner kring 2050 är att förneka framtiden och lösa gårdagens trafik- och miljöproblem.

Är inte utbyggd spårvägstrafik ett alternativ? Svaret är nej.

Spårvagnar kan förvisso ersätta dagens bussar, men skall Stockholm fortsätta växa som fallet varit under senaste decenniet finns bara ett alternativ för transporter från kringliggande centrum till Stockholm City: Tunnebana – eller rättare sagt tunnelbanor, nya och kapacitetshöjande.

Hur skall då investeringarna bestridas?

Här kommer riksdagens och regeringens särskilda ansvar in. Utöver den finansiering som kommer genom brukaravgifter, uppenbart även avgifter från biltrafik och landstingsskattemedel samt intäkter som kan uppstå genom värdehöjande markanvändning – en viktig finansieringskälla för att attrahera icke offentligt kapital på samma sätt som stora centrumanläggningar i dag ägs och förvaltas av ofta internationella investerare och byggbolag och där svenska pensionsfonder skulle kunna göra för sina pensionärer goda, långsiktiga och därtill en god miljöinvestering – måste den statliga delen av finansieringen vara långsiktig och förutsebar, inte minst viktigt om man i exempelvis Malmö eller Göteborg kan komma att överväga trafiksystem som liknar Stockholms tunnelbana.

Stockholm den 3 oktober 2012

Gunnar Andrén (FP)