

Motion till riksdagen 2010/11:T238

av **Gunnar Andrén (FP)**

Utbyggnad av Stockholms tunnelbana

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att – förutom den nödvändiga utbyggnaden av Förbifart Stockholm och Citybanan – bygga vidare på Stockholmsregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull och för att minska trängseln ovan jord.

Motivering

Så har då ytterligare ett år gått och Stockholmsregionen ökat med nära 40 000 invånare. Under denna tid har inte en meter ny tunnelbana påbörjats, invigts eller börjat planeras. Ett 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 mycket stora pengar.

För många hundratusentals invånare 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 upptäcker något intressant: Att 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.

På samma sätt är det i kanske bortåt 30-talet stora städer runt om i världen. Byggandet av tunnelbana betraktas som framtidens viktigaste kommunikationsmedel i stora tätorter.

Låt oss så gå till Sverige.

Fel! Okänt namn på

Det första embryot till nuvarande Stockholms tunnelbana var den tunnel under Södermalm som invigdes redan den 30 september 1933. 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 20-talet städer bara i Europa.

I Stockholm har 30 delsträckor invigts sedan 1950. Men låt oss titta på de fem senast 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 cirka 250 000 människor. Trots detta är ungefär fyra av fem resor inom centrala Stockholmsregionen en T-bane- eller bussresa under de stora förflyttningstiderna under vardagar.

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 miljöhänsynen.

Tunnelbanan i Stockholmsregionen måste fortsätta att byggas ut!

Att det inte blir tunnelbana till nya Karolinska sjukhuset i Solna eller nya fotbollsstadionarenan 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 när man planerar långsiktigt 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; antalet resenärer/år överstiger 150 miljoner. Linjen har fyra grenar och är drygt 41 km lång.

På tunnelbanans röda linje, med sina 36 stationer, är antalet resande per arbetsdag i storleksordningen 425 000; 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; antalet resenärer/år överstiger 60 miljoner. Denna linje har tre grenar – två i nordväst, en i sydost – och är drygt 25 km lång.

Fel! Okänt namn på

Enligt min mening föreligger ett akut behov 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: Skall inte mer T-bana 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 inte T-banan byggs ut i Stockholmsregionen utöver vad som skett fram till 1995 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.

Jag avstår här från att framföra några specifika förslag om bansträckningar utan nöjer mig med att framhålla hur områden som Nacka, Täby, Lidingö, Tyresö, Haninge, Vallentuna, Sollentuna och andra – gärna t.ex. i norr i kombination med omstigningsstationer till Roslagsbanan (som nu slutar ungefär 10 km från Arlanda!) eller i väster-söder till Saltsjöbanan, eller stationer längs andra pendeltågssträckningar, som Älvsjö och Flemingsberg – skulle kunna betyda en revolution i kollektivtrafikresandet och dramatiskt öka framkomligheten på spår och göra kollektivtrafikåkandet mycket mer konkurrenskraftigt jämfört med den älskade egna bilen.

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

Stockholm den 22 oktober 2010

Gunnar Andrén (FP)