

Motion till riksdagen 2008/09:T373

av **Gunnar Andrén (fp)**

Att bygga tunnelbana i stora städer

Förslag till riksdagsbeslut

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 samt för minskad trängsel ovan jord.

Motivering

Det första embryot till nuvarande Stockholms tunnelbana – om man bortser från den spårförsedda 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.

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

Efter att beslut hade träffats 1941 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 färdigställdes 1946 och att under andra världskriget, då byggandet var mer sporadiskt än systematiskt, hade flera delsträckor gjorts planskilda från all 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 kon-

Fel! Okänt namn på

stateras att tunnelbanebyggande pågår i uppskattningsvis 39 större städer eller metropoler i världen, varav på mer än 25 platser 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 ca 225 000 människor.

Trots detta är ungefär fyra av fem resor inom centrala Stockholmsregionen en t-baneresor eller en bussresa under de stora förflyttningstiderna under vardagar. Det borde 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 miljöhänsynen.

Tunnelbanan i Stockholmsregionen måste fortsätta att byggas ut! 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 området. 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; antalet resenärer per 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 per 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 per 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 att höja blicken från nuvarande miljö- och trängselproblem och diskutera hur Stockholmsregionen ska fungera omkring 2050, en hyfsat överblickbar tid, lika långt framåt i tiden som 1966 ligger bakåt.

Frågan är: Ska inte mer t-bana byggas i Stockholmsregionen?

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

Det omvända måste också beaktas: Vad kostar det att inte bygga?

Viss kan man inte vara i detta sammanhang – men om t-banan inte byggs ut i Stockholmsregionen utöver vad som skett fram till 1995 kommer träng-

Fel! Okänt namn på

selproblemen att bli än tydligare, miljöproblemen allt större, regionen fungera sämre än den skulle behöva göras. Om inte annat bör tunnelbanan kraftigt byggas ut av miljöskäl.

Jag avstår här från att framföra några specifika förslag om bansträckningar utan nöjer mig med att påtala hur områden som Nacka, Täby, Lidingö, Tyresö, Haninge, Vallentuna, Sollentuna och andra – gärna t.ex. i norr i kombination med omstigningsstationer till Roslagspilen eller 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 resandet och dramatiskt öka framkomligheten på spår och göra kollektivtrafikåkandet mycket mer konkurrenskraftigt till den egna bilen.

Stockholm den 3 oktober 2008

Gunnar Andrén (fp)