



Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Stockholm 2013-02-20

Stockholm behöver en ny tunnelbanelinje



I korthet:

- En helt ny lila tunnelbanelinje från syd till nord. Hagsätra – Älvsjö – Årstafältet – Liljeholmen – Fridhemsplan – Hagastaden – Solna C – Arenastaden – Danderyd.
- Avlastar befintligt nät, ger kortare restider och stora möjligheter till ökat bostadsbyggande.
- 17 kilometer lång till en kostnad av cirka 17 miljarder.
- För finansiering krävs modeller för hur stigande markvärden kan tas till vara. Fastighetsutveckling, statlig medfinansiering och intäkter från trängselskatten kan också bidra till utbyggnaden.

Inledning

Stockholmsregionen växer rekordsnabbt. Att många söker sig till vår region är positivt. Det bidrar till ökad tillväxt och utveckling. Den snabba befolkningsökningen ställer krav på att samhället möter upp med utökad kollektivtrafik och fler bostäder. Så sker inte idag. Alla pratar om behoven men få levererar konkreta förslag. Det vill vi ändra på. Det behövs fler idéer och förslag på hur vår region kan utvecklas och bli bättre.

Tunnelbanan är navet i Stockholms läns kollektivtrafik. Den är snabb, effektiv och tar många resenärer. Men tunnelbanan klarar snart inte fler resenärer. Ingen ny utbyggnad har skett på snart tjugo år och det har gett konsekvenser. På många platser är trängseln nu så besvärande att ännu fler resenärer skulle innebära en säkerhetsrisk. Det gör det svårt att bygga fler bostäder längs de befintliga linjerna.

För att kunna förlänga befintliga linjer och förtäta med bostäder måste kapaciteten öka i systemet som helhet. Därför föreslår nu Socialdemokraterna en helt ny tvärgående linje från syd till nord via Liljeholmen och Fridhemsplan – den lila linjen.



Helene Hellmark Knutsson
Oppositionslandstingsråd

Tunnelbanan är överfull

Ett grundläggande problem är att kapacitetsbristen i de centrala delarna idag är så omfattande att det hindrar ökad exploatering eller förlängningar av befintliga linjer. Blå linje har ledig kapacitet och kan förlängas i båda riktningarna mot Nacka och Barkarby, men röd och grön linje har slagit i taket i det centrala snittet. En markant förbättring kommer uppstå med nytt signalsystem och nya fordon på röd linje. Bedömningen är att den kapaciteten kommer att tas i anspråk inom bara några få år. Vad gäller grön linje går det inte att höja kapaciteten nämnvärt genom city då tågen redan idag går så tätt som det är möjligt för att klara på- och avstigning.

Grunden till kapacitetsbristen är att dagens tunnelbanesystem har formen av en stjärna och tvingar alla att åka genom city. Fler måste kunna resa mer direkt mot sitt mål utan att passera T-centralen och det måste bli möjligt att byta mellan linjerna på fler platser i systemet. Detta kräver en ny linjedragning.

Den lila linjen

Vi vill dra en ny linje från Hagsätra till Älvsjö. Då skapas en ny bytespunkt mellan pendeltåg och tunnelbana. Restiden med grön linje från Hagsätra in mot city är lång och allt fler kommer därför välja pendeln om man kan lita på att den går i tid. Det skulle hjälpa till att avlasta grön linje. Den nya linjen dras vidare upp mot Liljeholmen vilket skapar ytterligare fördelar och möjlighet till byten. Genom att göra en östlig sväng kan Årstafältet ges en tunnelbanestation med stora möjligheter till hög och tät bebyggelse.

En mycket kritisk del av tunnelbanenätet är den sårbarhet som ligger i att tunnelbanan bara korsar Saltsjö-Mälarsnittet på ett enda ställe. Två av de största stationerna i tunnelbanan är Fridhemsplan och Liljeholmen. Att dra den nya tunnelbanegrenen vidare från Liljeholmen till Fridhemsplan skulle minska sårbarheten, korta restiderna för många resenärer och avlasta befintliga linjer på de mest kritiska sträckorna. Fridhemsplan skulle således bli bytespunkt för både blå, grön och den nya lila linjen och samtidigt ha möjlighet till byte till röd linje bara en station bort.

Hagastaden behöver en tunnelbana snarast möjligt. Om Moderaterna inte hade stoppat planerna år 2009 hade en tunnelbana snart kunnat stå klar. Istället så växer området så det knakar men Moderaterna har trots flera försök inte lyckats presentera en trovärdig spårvagnslösning. Vi Socialdemokrater vill återuppta den avbrutna utbyggnaden och snarast avgrena grön linje mot Hagastaden med en uppgång vid det nya sjukhuset och en uppgång vid Torsplan.

Förstudien för avgreningen mot Hagastaden slog fast att kapaciteten på längre sikt måste höjas på grön linje och detta är nödvändigt alldeles oavsett om grön linje avgrenas eller ej. Tunnelbanan till Hagastaden bör därför bli en del av linjen från Fridhemsplan när den byggs vidare mot norr. Förstudien för tunnelbana till Hagastaden visar att det oaktat förgreningen finns fördelar med ytterligare ett spår och en plattform söder om den befintliga som kan nyttjas för bättre kapacitet när station Odenplan också öppnar för pendeltågsresenärer och får mycket ökade trafikvolymer.

Efter Hagastaden bör tunnelbanan dras vidare mot Solna C, sedan Arenastaden och vidare mot Danderyds sjukhus. På så vis binder vi samman de stora sjukhusen men också forskning och utbildning då det blir mycket smidigare att röra sig mellan Kista, Karolinska Institutet och Stockholms universitet. Idag finns planer på att bygga tvärbana i ungefär samma sträckning. Den kapaciteten räcker inte alls för de resandeströmmar som är aktuella med Friends Arena och nya Mall of Scandinavia, som ska bli nordens största köpcentrum.

Tydliga planer på tunnelbana innebär att det kan byggas högre och tätare. På alla berörda kommuner måste det ställas tydliga krav på fler bostäder i tunnelbanenära lägen.

Finansiering och tidsplan

Tunnelbanan är inte dyrare än andra trafikslag. Men för att bygga ut tunnelbanan krävs att det finns ett resandeunderlag samt möjlighet till exploatering av både bostäder och andra fastigheter för arbete, handel, kultur och nöjen. Med rätt förutsättningar kan en utbyggnad av tunnelbanan vara mycket samhällsekonomiskt lönsam. Ökade markvärden, minskad trängsel på gator och vägar och snabbare transporter för både resenärer och varor måste tas med i kalkylerna.

Stockholms Handelskammare har låtit WSP analysera kostnaderna för spårväg och tunnelbana genom att jämföra en lång rad projekt i Stockholm och andra städer. WSPs analys ger en kostnad för utbyggd tunnelbana på ca 800 miljoner per kilometer men tar inte hänsyn till specifika faktorer som arkeologiska behov, vagnsdepå etc som kan skilja sig åt för olika projekt. SL har lämnat översiktliga uppgifter för kostnaden för en tunnelbana till Nacka på ca 1,5 miljarder per kilometer. Men WSPs analys visar att ju längre man bygger – desto billigare blir det per kilometer då kostnader för depå, signalsystem etc ofta är desamma oavsett om man bygger kort eller långt. Med en utgångspunkt om 1 miljard per kilometer hamnar den lila linjen på en kostnad om 17 miljarder.

Det ska ställas mot den samhällsekonomiska nyttan och det ska också jämföras med andra projekt. Trafikforskare har beräknat kostnaden för Moderaternas spårvägsnät i innerstaden till 40 miljarder. Det nätet bedöms inte öka resandet med mer än ett par procent. En helt ny lila linje skulle trots en mycket lägre kostnad öka resandet markant, minska trängseln i nätet som helhet, förkorta restiderna samt öka möjligheterna till bostadsexploatering både längs den nya linjen och i befintligt nät.

Satsningen på den lila linjen måste likväl finansieras. Vi vill hitta modeller för hur de stigande markvärden som uppkommer med satsningar på infrastruktur kan tas till vara. Fastighetsutveckling, statlig medfinansiering och intäkter från trängselskatten bör också kunna bidra till utbyggnaden.

Utbyggnaden kan ske etappvis. När Moderaterna avbröt utbyggnaden mot Hagastaden var planerna att byggstart skulle ske 2011 och stå klart 2015. Vissa försvarsarbeten som sprängning av plattform etc. har skett trots byggstoppet vilket kan förkorta byggtiden något. Vinner vi valet 2014 kommer ambitionen vara en byggstart 2015 och invigning av den nya grenen 2018.

Parallellt med detta måste förstudier av de övriga dragningarna inledas omedelbart. Vissa dragningar är mer angelägna än andra men det är fullt realistiskt att ha hela den nya linjen klar till 2030. Även om det är ett långt tidsperspektiv så måste planerna ta form redan nu innan ännu fler miljarder binds upp till samhällsekonomiskt tveksamma spårvägar i innerstaden. Utan en utpekad riktning riskerar vi att omöjliggöra framtida utbyggnader av tunnelbanan. Mark måste reserveras så att vi kan nå framgångsrik exploatering av såväl bostäder som arbetsplatser när det väl är dags att sätta spaden i marken.

Ska utbyggnaden bli verklighet krävs desstom att alla berörda kommuner tar fram planer på bostäder längs sträckningen. Det ska vara ett oeftergivligt krav på de kommuner som vill ha utbyggd kollektivtrafik.

Framtidens tunnelbana

Hur morgondagens trafik kommer att se ut avgörs av vilka beslut vi fattar idag. Det är en enorm utmaning för vårt län att klara de omfattande ny- och reinvesteringar i SL-trafiken som behövs om vårt län ska utvecklas och växa på ett hållbart sätt. Vi ser utbyggd tunnelbana som en möjlighet att lösa både bostadsbristen och trängseln i trafiken.

Moderaterna har tyvärr backat in i frågan om utbyggd tunnelbana och utreder bara förlängningar av blå linje som redan borde varit på gång. Det är givetvis positivt att Moderaterna på nationellt plan har svängt i frågan men tyvärr är motståndet mot tunnelbanan fortfarande starkt hos Stockholmsmoderaterna. Det gör att ambitionerna är för låga. Att bygga tunnelbana till Nacka är ett bra första steg men vi behöver redan nu planera för mycket mer. En ny lila linje behöver planeras parallellt men även andra utbyggnader kan vara aktuella.

Vi är övertygade om att en modern storstad som växer behöver mer tunnelbana! Ska det bli verklighet måste alla hjälpa till. Vi samarbetar gärna med forskare, internationella trafikentreprenörer, byggföretag och andra intressenter. Tillsammans kan vi utveckla och förbättra framtidens kollektivtrafik i vår region.

