

## Svar på interpellation 2009:39 av Lars Dahlberg (S) om att tunnelbanan är färdigbyggd

Lars Dahlberg (S) har ställt följande frågor till mig om uttalandet om att tunnelbanan är färdigbyggd

1. Vidhåller du att tunnelbanan är färdigbyggd?
2. Vilka konkreta projekt och beräkningar stödjer du dig på när du anger att spårvägar 80 procent av kapaciteten för 20 procent av kostnaden?

Som svar vill jag anföra följande:

När Stockholm växer måste SL få växa. Det handlar om att bygga ut befintlig struktur, men även att expandera trafiknätet utanför den direkta citykärnan. Alliansen har till exempel satsat stora resurser på att uppgradera tunnelbanans signalsäkerhetssystem, vilket ökar kapaciteten avsevärt. Andra åtgärder som att förlänga stationer är inte ovanliga i ett internationellt perspektiv. Båda dessa åtgärder möjliggör ökad kapacitet för tunnelbanan i det centrala gränssnittet.

Därtill kommer möjligheten att bygga ny spårtrafik. Under socialdemokraternas ledning under förra mandatperioden byggdes inte en enda meter spår, varken tunnelbana eller spårvagn. Alliansen påbörjar nu en storskalig utbyggnad av ett framtida spårnät med såväl Tvärbana Norr till Sundbyberg och Solna samt Tvärbana Ost till Slussen, utbyggnad och modernisering av Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan samt Spårväg City.

Enligt Stockholmsförhandlingens prioriteringar som alla partier anslöt sig till när det gäller kollaktivtrafiken så finns det inga planer på att bygga ut tunnelbananätet med linjer som korsar Stockholms innerstad under de kommande tio åren. Inte ens i våra mest framåtriktade planer finns några sådana idéer uttryckta.

Det finns som de flesta känner till idéer om tunnelbanan till Karolinska och mot Nacka/Värmdö. Några pengar till dessa projekt finns varken i den nationella planeringen eller i länsplanen fram till 2021. Så enligt dessa planer är tunnelbanan färdigbyggd åtminstone de kommande 10-12 åren.

Spårväg är idag ett mycket attraktivt alternativ till tunnelbana. Kostnaden för infrastruktur varierar beroende på hur den utformas. Enligt en av Sveriges främsta kon-

sultföretag inom kollektivtrafikbranschen, Trivector Traffic, är anläggningskostnaden i Europa i snitt 100-200 miljoner kronor per kilometer för stadsspårväg och 1000-1200 miljoner kronor per kilometer för tunnelbana. Kostnaden för spårväg är alltså ca 10-20 procent av kostnaden för tunnelbana. Den nya cityringen i Köpenhamn (13,6 km) beräknas exempelvis att kosta cirka 20 miljarder kronor eller 1400 miljoner kronor per kilometer.

Varför det enligt SL är betydligt dyrare att bygga spårväg i Stockholm än någon annanstans i övriga Europa, även än i högkostnadsstäder som Paris, måste analyseras noggrant.

När det gäller spårvägar beror maxkapaciteten på tåglängden och turtätheten. Med en dubbelkopplad spårvagn av den typ som finns i Stockholm, A32, och 5-minuterstrafik är maxkapaciteten drygt 5.000 resenärer per timme och spår. Det finns exempel, från bland annat Budapest, på spårvagnar som har en maxkapacitet på över 14.000 resenärer per timme och spår.

Tunnelbanan i Stockholm har en maxkapacitet på cirka 1200 resenärer per tåg. Med en turtäthet på var 5:e minut innebär det en maxkapacitet om 14.400 resenärer per timme och spår. Det finns exempel på tunnelbanor, Köpenhamn och Lyon, med betydligt mindre kapacitet.

Själva citatet som interpellanten efterfrågar härstammar från UITP:s ordförande Pierre Laconte och gjordes inför en av Internationella lokaltrafikunionen arrangerad internationell kongress i London. Uttrycket som Laconte använde var ”Light Rail ger 90 procent av nyttan till 10 procent av kostnaden för en T-bana”.

Vi är betydligt mer återhållsamma då beräkningarna varierar beroende på beräkningsgrunderna men faktum kvarstår, spårvagnstrafik ovan jord är betydligt mer kostnadseffektivt än tunnelbana och har med moderna vagnar en mycket hög kapacitet.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 8 oktober 2009

Christer G Wennerholm