

Angående lokaliseringsutredning för utbyggd tunnelbana till Hagastaden och Arenastaden

Stockholm växer och utbyggnad av tunnelbanan är viktigt för att säkra hållbart resande, tillväxt och ökat bostadsbyggande i vår region. Vi har varit den drivande kraften bakom en utbyggnad och bland annat lagt fram flera förslag för en ny nord-sydlig linje. Det är hög tid att beslutade utbyggnader genomförs och att vi samtidigt planerar för kommande nödvändiga utbyggnader.

Efter flera års utdragna diskussioner i Stockholms läns landsting om utbyggd tunnelbana så blev det under förra mandatperioden plötsligt bråttom även hos landstingsmoderaterna efter ingripande från regeringen. I november 2013 presenterades resultatet av Stockholmsförhandlingen, med bland annat T-bana Odenplan-Arenastaden, senare kallad Gula linjen. Ett drygt halvår därefter, den 2 juli 2014, stod Moderaterna, Folkpartiet, Centerpartiet och Kristdemokraterna i Almedalen och presenterade en fortsatt sträckning söderut från Odenplan till Liljeholmen inom ramen för Sverige-förhandlingen.

Nu är läget annorlunda. Den viktiga lokaliseringsutredningen för Gula linjen som ärendet berör har försenats av oklara skäl, samtidigt som det stått alltmer klart att Allianspartierna inte längre vill stå för sitt löfte från Almedalen om tunnelbana söderut från Odenplan. Argumentationen i utredningen för denna inriktning är hämtad från de externa powerpointbilder som Jonas Eliasson har gjort. Andra externa aktörer och SL:s samarbetspartners, bland annat trafikoperatören MTR har påpekat de drifts-ekonomiska fördelarna med ett djupare läge. Något som utredningen inte analyserat. Några egna analyser av alternativa dragningar och trafiksystemets nytta av landstingets egna förvaltningar har inte presenterats.

Vi beklagar att lokaliseringsutredningen lämnar så många frågor obesvarade. Det hade behövts en mycket mer genomgripande konsekvensanalys och jämförelse mellan de olika handlingsalternativen för att beredningen skulle kunna fatta ett välgrundat beslut. Vi kan inte se något annat skäl till dessa brister än att utredningen präglats av politisk styrning mot ett specifikt önskat slutresultat. Avsaknaden av en strategisk tunnelbaneutredning blir allt mer problematisk. Enskilda etapper utvärderas inte som ett helt trafiksystem och långsiktigheten går förlorad. En djup lösning innebär också tekniska fördelar, en helt ny linje får ett nytt signalsystem vilket innebär möjligheter till exempelvis förlös drift.

Det mest slående är att det saknas en jämförande riskanalys av alternativen djupt och grunt stationsläge Odenplan. Riskerna i både tidplan och kostnader behöver belysas betydligt mer omfattande. Det hade också behövts en betydligt mer utförlig redovisning av vilka störningar för trafik och boende som respektive alternativ kan utgöra. Därtill hade en bättre redovisning av miljökonsekvenser varit önskvärd.

En lokaliseringsutredning ska, som titeln antyder, fokusera på alternativ för den planerade sträckningen och konsekvenser därav. Men en tunnelbanelinje är en del av ett större system, dels kollektivtrafiksystemet, och trafiksystemet i stort. Men också för hela staden och regionens framtida utformning. När det som i det här fallet valet mellan olika alternativ får stora konsekvenser för framtida utbyggnad, så hade också en utförligare scenarioanalys behövts för att värdera alternativen. Ett djupt stationsläge vid Odenplan är redovisat som en fördyring och ett problem för resenärernas bytestider. Med ett mer långsiktigt perspektiv så kunde samma lösning framstå som ett kostnadseffektivt sätt att skapa framtidssäkrad kapacitet i kollektivtrafiksystemet, och vara den snabbaste lösningen för att skapa nya möjligheter till bostadsbyggande. Sammantaget beklagar vi att ärendets hantering innebär att beredningen ställs inför ett näst intill fullbordat faktum där en långsiktig djuplösning ej utretts. Om detta varit ett bättre alternativ blir en historisk hemlighet.

Landstinget tvingas nu lappa och laga utifrån begränsade förutsättningar. Vi vill trots detta vara konstruktiva inom den fortsatta utbyggnaden. Ett ytterligare stationsläge vid Hagalund är en viktig möjlighet för ökat byggande av bostäder och arbetsplatser i ett centralt läge av länet. För att framtidssäkra linjens dragning så långt som möjligt ska nuvarande utbyggnad möjliggöra en framtida påbyggnad av en ny station vid Hagalund. Behoven av ytterligare t-baneutbyggnad kvarstår, inte minst vad gäller ny kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet och förlängningar norr- och söderut av en sådan linje. Vi kommer självklart att fortsätta driva på för att arbetet med en sådan linje kommer igång snarast.