



2011:45 Interpellation av Jan Valeskog (S) om trafikforskarens nedgörande kritik av spårvägsplaner i Stockholm
Dnr 314-2032/2011

Fyra av landets främsta trafikforskare, Jonas Eliasson, Göran Tegnér, Carl J Hamilton och Maria Börjesson, har på DN debatt och i andra sammanhang hårt kritiserat trafikborgarrådets och trafiklandstingsrådets argumentering kring byggande av spårvägslinjer i Stockholm. De argument som de har fört fram är bland annat dessa:

- Investeringarna i de föreslagna spårvägslinjerna beräknas uppgå till hela 40 miljarder kronor, vilket bara ökar resandet med 1 % men stoppar alla andra kollektivtrafik investeringar i Stockholms förorter och kommuner under lång tid.
- Det är mycket billigare att öka framkomligheten i Stockholmstrafiken med hjälp av fler bussar än att introducera ny spårväg i stor skala, resenärerna skulle för samma pengar kunna bjudas på taxi 15 km per dag i 40 år för samma belopp!
- Ge stombusslinjerna prioritet på vägarna som det var tänkt, kapacitet är inte hur många personer som ryms i varje fordon, utan hur många som kommer fram per tidsenhet.
- Vårt klimat ökar risken för fordonshaveri vilket minskar med bussar (som lätt kan ersättas) jämfört med spårvagn.
- En dubbelledsbuss har 165- 200 platser jämför med en 30 meters spårvagn som har ca 180.
- SL rapporten säger felaktigt att bussar i stomnätsskorridorer endast har en kapacitet med 2000 resenärer per timme medan de facto andra storstäder har motsvarande bussar med 4. 400 - 7.000 resenärer per timme.

Forskarna redovisar också att byggande av spårvagn i tätort kostar omkring 700 mkr per kilometer vilket i praktiken motsvarar cirka 70 % av vad det kostar att bygga tunnelbana motsvarande sträcka i Stockholm.

Utöver den allvarliga kritiken från dessa forskare har andra redovisningar till Trafiknämnden också visat att olycksrisken med spårvagn i blandtrafik är mer än dubbelt så stor som för motsvarande persontrafik med bussar, vilket inte är konstigt då spårvagnarna varken kan svänga undan hinder eller bromsa på en kort sträcka.

Denna allvarliga kritik har varken de trafikpolitiskt ansvariga i Stockholm eller landstinget besvarat i sak, utan bara med allmän retorik, vilket naturligtvis inte är acceptabelt.

Inte minst trafikborgarrådet har genomgående försökt gömma sig bakom trafiklandstingsrådet i debatten vilket inte heller är acceptabelt, exempelvis i frågan om val av trafiklösning till Hagastaden. En spårvagnslösning till Hagastaden kommer kosta 70 % av en tunnelbanelösning men endast ha en 1/6 av kapaciteten och förlänga restiden för 40 000 resenärer via Odenplan varje dag med 25-30 minuter, eller över 4 dygns längre restid per år för dessa resenärer!

På vilket sätt Stockholm skall åstadkomma en nödvändig höjning av kapaciteten i kollektivtrafiken är naturligtvis lika mycket en fråga för Stockholms stad som för landstinget. Att stoppa huvudet i sanden och låta personer med visat dåligt omdöme leda trafikfrågorna riskerar naturligtvis leda till katastrof.

Mot denna bakgrund önskar jag ställa följande frågor:

1. Delar borgarrådet forskarnas uppfattning att kapacitet inte mäts med antalet platser i fordonen?
2. Delar borgarrådet forskarnas uppfattning att investeringar på 40 miljarder som endast ger 1 % ökat resandet, och stoppar alla andra investeringar i kollektivtrafik, är fullständigt orimligt?
3. Delar borgarrådet forskarnas uppfattning att det är dags att se till att busstomnätet istället får en prioritering i Stockholmstrafiken för ökad framkomlighet?
4. Anser borgarrådet att det pågår en seriös studie hos SL av byggande av tunnelbana till Hagastaden, eller är det endast studie av spårvagnslösning som trafiklandstingsrådet vill göra till varje pris, som pågår?

Stockholm den 17 oktober 2011

Jan Valeskog