

DAGENS NYHETER.

lördag 18 maj 2013

STOCKHOLM

Vasastan.

Odenplan-Hagastaden billigare med spårvagn

Det blir nästan dubbelt så dyrt att bygga tunnelbana från Odenplan till Hagastaden som att bygga spårväg hela vägen från Odenplan till Solna centrum via Hagastaden. De föreslagna tunnelbanelösningarna saknar dessutom den kapacitet som behövs om tunnelbanan i framtiden ska dras vidare mot nordost och sydväst.

- En tunnelbana till Nya Karolinska och Hagastaden har diskuterats i landstinget i minst ett decennium och politikerna har tagit många beslut om nya utredningar om tunnelbanor och spårvagnar.

I dag är det politiska läget i spårfrågan att Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna tycks luta olika mycket åt att det bästa är att bygga spårväg – och i framtiden bygga tunnelbana som en del i en tunnelbana till Täby i nordost och ned mot sydvästra Stockholm via Fridhemsplan. Centerpartiet vill bygga tunnelbana i likhet med den rödgröna oppositionen. Inom oppositionen finns olika tunnelbanelalternativ. Miljöpartiet förespråkar en automatbana som går som skyttel mellan Hagastaden och Odenplan. Socialdemokraterna vill göra en avgrening av gröna linjen mot Hagastaden och Vänsterpartiet vill bygga en tunnelbana från Odenplan till Solna centrum via Karolinska.

SL utreder som bäst olika alternativ. I en lägesrapport till politikerna redogör SL för kostnaderna och de tekniska förutsättningarna för alternativen med spårväg till Solna centrum och tunnelbanor enbart till Hagastaden.

Fakta.

I september 2009 beslutade SL:s styrelse att gå vidare med planering för tunnelbana till Hagastaden.

I oktober 2009 beslutade samma styrelse att det skulle göras fördjupad utredning av spårväg till Hagastaden och Solna Centrum.

Samtidigt beslutade styrelsen att genomföra en strategisk spårvägsutredning för hela Stockholms innerstad.

I juni beslutade trafiknämnden – som ersatt SL:s styrelse när det gäller trafikbeslut – att genomföra en fördjupad idéstudie om kollektivtrafik till Nordostsektorn.

Alla dessa beslut har starka kopplingar till den lilla biten mellan Odenplan och Hagastaden.

Kostnaden för en spårväg beräknas bli en miljard. Det förutsätter att spåren kopplas ihop med Tvärbanan i Solna så att spårvagnarna kan använda den nybyggda depån i Ulvsunda. Annars tillkommer runt en halv miljard för en ny depå i något av bergen kring Karolinska. En svårighet för spårvägen är passagen nära Karolinska där det finns på- och avfarter till Norra Länken. I högtrafik kan spårvagnarna gå varannan minut.

En skyttelbana som Miljöpartiet föreslår beräknas gå på 1,6 miljarder. Tågen kan gå var femte minut, men den konstruktion som utretts går enligt SL:s bedömning inte att använda som bas för en framtida utbyggnad av tunnelbanesträckningen.

En avledning av gröna linjen – som Socialdemokraterna föreslår – beräknas kosta 1,6 eller 2,1 miljarder beroende på om Odenplans station ska ha två eller tre spår. Tågen kan gå var sjätte minut men avgreningen tar bort vart tredje tåg från gröna linjen västerut. Ingen av lösningarna vid Odenplan är tillräcklig om tunnelbanan ska byggas ut mot nordost eller sydväst.

SL låter politikerna avgöra vilken lösning som är bäst att satsa på. Inget tyder på att något parti kommer att ändra ståndpunkt när trafiknämnden på tisdag diskuterar Hagastadens spårlösning. Det enda säkra är att det inte kommer att finnas ett enda spår till Nya Karolinska när det öppnar 2016.

Anders Sundström

E-post: anders.sundstrom@dn.se

Chefredaktör och ansvarig utgivare: **Peter Wolodarski**. Vd: **Gunilla Herlitz**. Redaktionschef: **Caspar Opitz**. Kulturchef: **Björn Wiman**.
Chef ledarredaktionen: **Johannes Aman**. Chef DN.se: **Anna Åberg** © Dagens Nyheter AB 2013.