



EXPLOATERINGSKONTORET  
TRAFIKKONTORET  
STADSBYGGNADSKONTORET

2010-01-17  
TJÄNSTEUTLÅTANDE  
DNR E2009-330-01537:1  
DNR T2009-330-03036  
DNR S 2009-16505-50

Kontaktperson exploateringskontoret

Jan Lind  
Telefon: 08-508 26471  
jan.lind@expl.stockholm.se

Till

Exploateringsnämnden  
2010-02-11  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2010-02-08  
Stadsbyggnadsnämnden  
2010-02-04

Kontaktperson trafikkontoret

Daniel Firth  
Telefon: 08-508 26124  
daniel.firth@tk.stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret

Eric Tedesjö  
Telefon: 08-508 27569  
eric.tedesjö@sbk.stockholm.se

## Utbyggnad av tunnelbana i Stockholmsregionen. Motion (2009:31). Svar på remiss

### Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, och stadsbyggnadsnämnden överlämnar och återoppar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Krister Schultz  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Susanne Lindh  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

---

Bilaga 1: Motion 2009:31 av Jan Valeskog (s) om utbyggnad av tunnelbana i Stockholmsregionen

Bilaga 2: Yttrande från handikappråd



## Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat motion (2009:31) av Jan Valeskog (s) angående utbyggnad av tunnelbana. Motionären menar att angelägna spårsatsningar strukits utifrån politisk prestige och principiellt motstånd mot ny tunnelbanetrafik. Ställningstagandet är enligt motionären inte faktabaserat och ej förankrat i de politiska församlingarna i staden och Landstinget. Motionären föreslår att ett antal tunnelbanesträckningar utreds och att kommunfullmäktige tar principiell ställning för samhällsekonomiskt motiverad tunnelbaneutbyggnad.

Exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret kan konstatera att staden prioriterar investeringsprojekt utifrån Stockholmsöverenskommelsen. Flertalet av överenskommelsens projekt är redovisade i länsstyrelsens nyligen lämnade investeringsförslag till regeringen. För perioden finns en tunnelbaneutbyggnad redovisad, Odenplan-Norra Station. Aktuell sträcka utreds f.n. av SL för spårvagnstrafik.

Enligt kontoren bör val av transportslag baseras på lokala förutsättningar, bl.a. resandemönster och utrymme i stadsrummet. Tunnelbana är t.ex. effektivare än andra transportslag vid mycket stora resandevolymer, medan spårvagn, buss eller bil har olika styrkor i olika sammanhang. Vision 2030 och stadens nya översiktsplan redovisar nya tunnelbaneutbyggnader för genomförande efter 2020.

## Remissen

Kommunstyrelsen har remitterat motion (2009:31) angående utbyggnad av tunnelbana till exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, kommunstyrelsens handikappråd och stadsledningskontoret för yttrande senast den 28 februari 2010. I motionen föreslår Jan Valeskog (s) att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad tillsammans med landstinget initierar utredningar av nya tunnelbanesträckningar samt tar principiell ställning för utbyggnad av kapacitetsstark tunnelbana i regionen, där detta är samhällsekonomiskt motiverat.

## Motionen i sammandrag

Ett omfattande arbete har nyligen genomförts i nationell plan och länsplan där förslag gått till regeringen om stora investeringar i vägar och spår i Stockholmsregionen. Vägförslagen är väl förankrade och tar hänsyn till förväntad befolkningsökning. På kollektivtrafiksidan tas sämre hänsyn till behovet av god kapacitet. Flera spårsatsningar har strukits, och politisk prestige har gjort att

finanslandstingsråd och finansborgarråd tagit principiell ställning mot nya tunnelbaneutbyggnader. Detta ställningstagande är inte faktabaserat och de politiska församlingarna i landstinget och staden har inte fått ta ställning till underlag som motiverar detta principiella synsätt.

För att klara miljömål och befolkningstillväxt behövs kapacitetsstark kollektivtrafik som kan säkerställa transportbehoven till strategiska utvecklingsområden. Det behöver genomföras seriösa utredningar som prövar möjligheterna att bygga tunnelbana. Staden måste ha en i grunden positiv inställning i dessa frågor.

Tunnelbanelinjer som grundligt bör utredas är bl.a. Kungsträdgården-Nacka, Älvsjö-Liljeholmen-Universitetet, Odenplan-Norra station-Danderyds sjukhus samt Mörby C-Arninge.

#### **Remissvar från handikappråd**

Stadsbyggnadsnämndens, exploateringsnämndens samt trafik- och renhållningsnämndens handikappråd har lämnat yttrande över motionen enligt bilaga 2.

#### **Kontorens synpunkter**

Exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har enats om att avge gemensamt yttrande.

Stockholmsöverenskommelsen träffades mellan regeringen, Stockholms läns landsting och kommunerna i Stockholms län i december 2007. Överenskommelsen innehåller prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen fram till 2020, med utblick mot 2030. Kontoren kan konstatera att staden i flera sammanhang har pekat ut dessa objekt som de mest angelägna att genomföra under perioden, bl.a. i Stockholms nya översiktsplan och i de remissvar som tillställts Länsstyrelsen avseende statens investeringsplaner (nationell plan och länsplan). Länsstyrelsens investeringsförslag till regeringen i november 2009 innefattar flertalet av de investeringsobjekt som ingår i Stockholmsöverenskommelsens första period, men saknar också för regionen angelägna projekt, exempelvis Mäljarbanan (Tomtebodabarkarby).

Stockholmsöverenskommelsen innehåller ett tunnelbaneprojekt i den första genomförandeperioden – en förgrening av gröna linjen från Odenplan till Norra stationsområdet och Karolinska. Arbetet med planer för tunnelbana har upphört



för närvarande medan SL och staden studerar förutsättningarna för en spårväg i motsvarande sträcka, med en förlängning mot Solna. Kontoren anser att försvarsarbete för en framtida förgrening av tunnelbanan bör genomföras oavsett studiens slutsatser.

Kontoren vill framhålla att de olika transportslagen bil, buss, spårvagn, tunnelbana och pendeltåg har skilda egenskaper som passar olika bra beroende på vilket transportarbete som ska tillgodoses. Det handlar bl.a. om att ta hänsyn till transportvolym och resmönster, men också vilka förutsättningar den planerade/byggda stadsmiljön ger avseende fysiskt utrymme, framtida utvecklingsplaner och tillgänglighet till bostäder, servicefunktioner, etc.

Tunnelbana tillsammans med pendeltåg är de i särklass mest kapacitetsstarka transportslagen. Spårvagnar kan ha en kapacitet som är som högst 80 procent av tunnelbanans, beroende på frekvens, fordonsstorlek och framkomligheten. Ett enda tunnelbanespår kan transportera mer än 30 000 människor i timmen, motsvarande kapacitet för biltrafik kräver minst 15 körfiler. Därför föreslås bl.a. i Stockholms nya översiktsplan ett antal möjliga framtida tunnelbaneutbyggnader för genomförandeperioden efter Stockholmsförhandlingen.

Eftersom det är långa planerings- och genomförandetider för komplexa infrastrukturprojekt är det angeläget att inom de närmaste åren påbörja trafikstudier av bl.a. tunnelbaneutbyggnader, för att ligga i fas med befolkningsutvecklingen och undvika framtida eftersläpningar i infrastrukturutbyggnader. Det är samtidigt viktigt att fortsätta studera andra lösningar för en bra kollektivtrafik som kan realiseras inom kortare tid och till lägre investeringskostnad, till exempel Bus Rapid Transit (BRT) och spårväg, men att dessa inte behöver utesluta en framtida utbyggnad av tunnelbanan.

### **Kontorens förslag**

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen. Kontoren föreslår också att nämnderna förklarar beslutet omedelbart justerat.

### **Slut**