

Utbyggnad av tunnelbana i Stockholmsregionen

Motion (2009:31) av Jan Valeskog (S)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2009:31) av Jan Valeskog (S) om ”Utbyggnad av tunnelbana i Stockholmsregionen” anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Jan Valeskog (S) föreslår i en motion (2009:31) om utbyggnad av tunnelbana i Stockholmsregionen Stockholms stad och Stockholms läns landsting påbörjar utredningar av nya tunnelbanesträckningar. Motionären menar att för att klara miljömålen och den stora befolkningsökningen behöver Stockholmsregionen bygga en kollektivtrafik som är kapacitetsstark och som kan säkerställa kollektivtrafikförsörjningen till strategiska utvecklingsområden i Stockholms stad och länet. Motionären anser att seriösa utredningar måste tillskapas som prövar möjligheterna att bygga tunnelbanan på flera intressanta sträckor. Linjer som bör utredas är bland annat Kungsträdgården - Nacka, Älvsjö – Liljeholmen – Universitetet, Odenplan – Norra station – Solna – Danderyds sjukhus samt Mörby C – Arninge. Motionären framhåller att efter det att utredningarna är klara går det att ta ställning till hur staden ska förhålla sig till frågor om strategisk utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms stad och länet.

Motionären föreslår att Stockholms stad tillsammans med Stockholms läns landsting initierar utredningar av nya tunnelbanesträckningar, enligt ovan samt att kommunfullmäktige tar principiell ställning för utbyggnad av kapacitetsstark tunnelbana i regionen, där detta är samhällsekonomiskt motiverat.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt kommunstyrelsens handikappråd för yttrande.

Stadsledningskontoret anser att de olika transportslagen bil, buss, spårvagn, tunnelbana och pendeltåg har olika egenskaper som passar olika bra beroende på vilket behov av transport som ska uppfyllas.

Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden konstaterar att staden prioriterar investeringsprojekt utifrån Stockholmsöverenskommelsen.

Kommunstyrelsens handikappråd ställer sig positiv till utredningar för att se över möjligheten till en utbyggnad av tunnelbanenätet.

Mina synpunkter

Om Stockholm ska kunna fortsätta växa i den takt Stockholm växer behöver vi en utbyggd infrastruktur. För att möta detta behov ska såväl spårbunden kollektivtrafik inklusive en framtida utbyggnad av tunnelbanan studeras utifrån respektive villkor.

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. För att skapa en bättre bild utifrån stadens förutsättningar har trafik- och renhållningsnämnden initierat ett samarbete med SL där syftet är att strategiskt välja bland kollektivtrafikslagen, den s.k. stomlinjestrategin.

Därutöver är det viktigt att se kollektivtrafiken i ett större sammanhang. Kollektivtrafik i allmänhet och tunnelbana i synnerhet är en regional fråga som kräver en kommunövergripande samverkan. Tunnelbanan är en viktig del i regionens framtida kollektivtrafiknät vilket framgår i den regionövergripande länsplanen. För stadens räkning framgår tunnelbanans betydelse i både Vision 2030 och stadens nya översiktsplan där nya tunnelbaneutbyggnader redovisas för genomförande efter 2020. Tunnelbanan har historiskt sett varit en viktig del i Stockholms kollektivtrafik och är viktig idag och kommer även att vara en viktig del i Stockholms framtida kollektivtrafiknät.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2009:31) om utbyggnad av tunnelbana i Stockholmsregionen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Bifalla motionen enligt nedanstående.
2. Därutöver anför följande.

Det kan konstateras att föredragande borgarrådet inte kommenterar de konkreta exempel på tunnelbanesträckningar som motionen lyfter fram, samt att den borgerliga majoriteten – åtminstone i Stockholms läns landsting – fortfarande motverkar all aktuell tunnelbaneutbyggnad, exempelvis till Norra Stationsområdet.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Stockholms trafiklösningar ska vara effektiva och klimatsmarta. Detta kräver en omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken. Då kan man inte, som den moderatledda majoritet, en låta nästan allt investeringsutrymme gå till motorvägen Förbifart Stockholm som ökar biltrafik och utsläpp. I innerstaden finns stora problem med trängsel eftersom bilar tar mycket markutrymme i anspråk.

Spårkapaciteten över Saltsjö Mälarsnittet behöver förstärkas och tunnelbana är ett av alternativen. Det kommer att behöva byggas nya nordsydliga kollektivtrafikförbindelser genom Stockholm, exempelvis pendeltågstunnel Älvsjö – Häggvik eller tunnelbana Liljeholmen - Fridhemsplan samt tunnelbana Nacka - Kungsträdgården. Det är dock viktigt att olika typer av spårlösningar som tunnelbana och spårväg inte ställs emot varandra utan ses som komplement.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2009:31) av Jan Valeskog (S) om ”Utbyggnad av tunnelbana i Stockholmsregionen” anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 26 januari 2011

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Carin Jämtin*, *Roger Mogert* och *Tomas Rudin* med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Emilia Hagberg* och *Stefan Nilsson* med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Tunnelbanan i Stockholmsregionen är långt ifrån färdigutbyggd. Det behövs kopplingar mellan befintlig tunnelbana och pendeltåg men även helt nya linjer. Gröna linjen från Hagsätra bör kopplas ihop med Älvsjö pendeltågsstation liksom blå linjens ändar från Akalla och Hjulsta bör kopplas ihop med pendeltåget i Barkaby. En förlängning av blå linjen från Kungsträdgården till Nacka och Gustavsberg är nödvändig liksom en linje från Odenplan till det nya Norra stationsområdet. Även ytterligare tunnelbanelinjer som föreslås i motion bör utredas.

ÄRENDET

Jan Valeskog (S) föreslår i en motion (2009:31) om utbyggnad av tunnelbana i Stockholmsregionen Stockholms stad och Stockholms läns landsting påbörjar utredningar av nya tunnelbanesträckningar. Motionären menar att för att klara miljömålen och den stora befolkningsökningen behöver Stockholmsregionen bygga en kollektivtrafik som är kapacitetsstark och som kan säkerställa kollektivtrafikförsörjningen till strategiska utvecklingsområden i Stockholms stad och länet. Motionären anser att seriösa utredningar måste tillskapas som prövar möjligheterna att bygga tunnelbanan på flera intressanta sträckor. Linjer som bör utredas är bland annat Kungsträdgården - Nacka, Älvsjö – Liljeholmen – Universitetet, Odenplan – Norra station – Solna – Danderyds sjukhus samt Mörby C – Arninge. Motionären framhåller att efter det att utredningarna är klara går det att ta ställning till hur staden ska förhålla sig till frågor om strategisk utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms stad och länet.

Motionären föreslår att Stockholms stad tillsammans med Stockholms läns landsting initierar utredningar av nya tunnelbanesträckningar, enligt ovan samt att kommunfullmäktige tar principiell ställning för utbyggnad av kapacitetsstark tunnelbana i regionen, där detta är samhällsekonomiskt motiverat.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt kommunstyrelsens handikappråd för yttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2010 har i huvudsak följande lydelse.

I vision 2030 etablerade Stockholms stad ambitionen att bli en storstad i världsklass. Dessutom förväntas östersjöregionen bli en av de regioner i världen som kommer att ha den starkaste utveckling under de kommande decennierna. Stockholm kommer därmed vara medelpunkt i en region som förespås bli en av de mest expansiva i världen. Stockholms stad och Stockholmsregionen måste därför ligga i framkant i planering av bland annat infrastruktur- och kollektivtrafiksatsningar.

Kollektivtrafikutbyggnaden måste gå hand i hand med stadens och regionens övriga exploateringsprojekt. Det är därför av största vikt med samspel och samplanering

mellan aktörerna i regionen. Stadsledningskontoret anser samtidigt att det är viktigt att ha i åtanke att det är Stockholms läns landsting som har huvudansvaret för kollektivtrafiken.

I december 2007 träffades en överenskommelse, den så kallade Stockholmsöverenskommelsen, mellan Vägverket, Banverket, Stockholms läns landsting och kommunerna i Stockholms län. Överenskommelsen innehåller prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen fram till 2020, med utblick mot 2030. Stadsledningskontoret kan konstatera att Stockholms stad i flera sammanhang har pekat ut dessa objekt som de mest angelägna att genomföra under perioden.

Stockholmsöverenskommelsen innehåller ett tunnelbaneprojekt i den första genomförande perioden. Det är en förgrening av gröna linjen från Odenplan till Norra stationsområdet och Karolinska. Arbetet med planerna för en tunnelbana har upphört för närvarande medan Stockholms stad och SL studerar förutsättningar för en spårväg på motsvarande sträcka.

Stockholmsöverenskommelsen pekar även ut planerna på tunnelbana till Nacka efter 2019.

Andra stora spårprojekt som berörs av Stockholmsöverenskommelsen är Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan, Tvärspårväg Solna, Tvärspårväg Kista, Spårväg Syd samt Mälarbanan Tomtebodavägen –Barkaby.

De två största projekten som berörs av Stockholmsöverenskommelsen är dock Citybanan, som fördubblar tågkapaciteten genom Stockholm och Förbifart Stockholm, som innebär att vi flyttar förbifartstrafiken västerut vilket minskar köerna på Essingeleden och förbättrar innerstadsluften. Förbifarten knyter därtill samman regionens södra och norra delar och förbättrar därmed hela Mälardalens arbetsmarknad.

Överenskommelsen där regionen tar ett betydande gemensamt finansieringsansvar för såväl vägar som spår möjliggör en ytterligare utbyggd kollektivtrafik i Stockholms län samt möjliggör ett realiserande i närtid av ett antal viktiga regionala vägprojekt.

Stadsledningskontoret vill påpeka att de olika transportslagen bil, buss, spårvagn, tunnelbana och pendeltåg har olika egenskaper som passar olika bra beroende på vilket behov av transport som ska uppfyllas. Det är också viktigt att fortsätta studera andra lösningar för en bra kollektivtrafik.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 februari 2010 enligt exploateringskontorets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av Torkel Tigerschiöld (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 4 februari 2010 följande

att överlämna och åberopa kontorens tjänsteutlåtande daterat 17 januari 2010 som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

Röstförklaring, Cecilia Obermüller (MP) lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Nordenskiöld (V), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 februari 2010 att

överlämna och åberopa kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 17 januari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

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 inve-

steringsobjekt som ingår i Stockholmsöverenskommelsens första period, men saknar också för regionen angelägna projekt, exempelvis Mälarbanan (Tomtebodavägen-Barkarby). 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 transportvolymer 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 realiserats 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 återoppar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen. Kontoren föreslår också att nämnderna förklarar beslutet omedelbart justerat.

Kommunstyrelsens handikappråd

Kommunstyrelsens handikappråd beslutade vid sitt sammanträde den 18 januari 2010 följande

att avstå från att yttra sig över remissen och ställer sig bakom skrivelser från Handikapprådet vid Trafik- och renhållningsnämnden och Stockholms stads parkering AB och Stadsbyggnadsnämndens handikappråd) som i huvudsak har

följande lydelse.

Handikapprådet för Trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms parkering ställer sig positiva till utredningar för att se över möjligheten till en utbyggnad av tunnelbanenätet. En väl genomförd utbyggnad av tunnelbanan kan på ett betydande sätt öka möjligheterna att åka kollektivt för många personer med funktionsnedsättningar.

Handikapprådet för stadsbyggnadsnämnden vill lämna följande synpunkter, som tar sin utgångspunkt i den tendens som också motionären reagerat på, nämligen att fortsatta satsningar på spårbundna trafikslag så gott som enbart ska ske som ytspårväg.

I förstone kan det tyckas att det inte råder någon avgörande skillnad beträffande tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i tunnelbana respektive ytspårväg. Fordon, stationer/hållplatser, biljett och informationssystem kan och ska givetvis göras fullt tillgängliga i båda fallen.

Ser man till helheten och konsekvenserna för omgivningen blir det annorlunda. Särskilt framträder detta för ytspårvägar i innerstadsmiljö.

En ny sådan spårväg minskar ofrånkomligen utrymmet för alla andra trafikslag, inklusive gående. Enda undantaget kan möjligen vara då spårvägen förläggs i en boulevard av typ Valhallavägen, och då i den remsa som idag används till parkeringsplatser (och där spårväg tidigare funnits).

På den mer normala innerstadsgatan kommer det minskade utrymmet att leda till ökad trängsel, med sämre framkomlighet och orienterbarhet i gatumiljön. Spårvägen förläggs nästan alltid i mitten av gatan, vilket leder till att man från båda trottoarerna måste korsa biltrafik för att nå hållplatsernas refuger. Något annorlunda förhåller det sig med spårväg som byggs i ytterstadsmiljö såsom delar av Tvärbanan. Dels kan spårvägen där i större utsträckning gå på egen banvall; dels blir konsekvenserna för utrymmet inte lika negativa.

Vid en sammanvägning av den totala effekten av en ökad spårtrafik i innerstaden, gör därför rådet den bedömningen att detta är negativt för personer med funktionsnedsättning.

Vi ställer oss därför bakom motionärens yrkande.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Torkel Tigerschiöld (MP) enligt följande.

Miljöpartiet anser att Stockholmsöverenskommelsens investeringar i tunnelbana, tvärbana och pendeltåg som finns i den nationella planen och länsplanen för transportinfrastruktur ska finansieras och igångsättas. Utöver dessa investeringar kommer ytterligare satsningar på kollektivtrafiken att krävas. Medel ska omprioriteras från vägsatsningar till kollektivtrafiksatsningar. Det är mycket problematiskt att många planerade kollektivtrafikobjekt idag saknar finansiering.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Tunnelbanan i Stockholmsregionen är långt ifrån färdigutbyggd. Det behövs kopplingar mellan befintlig tunnelbana och pendeltåg men även helt nya linjer. Gröna linjen från Hagsätra bör kopplas ihop med Älsvjö pendeltågsstation liksom blå linjens ändar från Akalla och Hjulsta bör kopplas ihop med pendeltåget i Barkarby. En förlängning av blå linjen från Kungsträdgården till Nacka och Gustavsberg är nödvändig liksom en linje från Odenplan till det nya Norra stationsområdet. Även ytterligare tunnelbanelinjer som föreslås i motion bör utredas.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (S) enligt följande.

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna kontorens utlåtande, samt att därutöver anför följande:

Precis som förvaltningen skriver är det kapacitetsfrågorna som skall avgöra vilket trafikslag som skall väljas, inte nostalgi, eventuella fobier att åka kollektivt under jord eller andra mer känslomässiga skäl. Mot bakgrund av att länet blir ca 500 000 fler invånare till år 2030 är det uppseendeväckande att både trafiklandstingsrådet och finansborgarrådet i bl.a ABC principiellt tagit avstånd mot en framtida tunnelbaneutbyggnad. Den sistnämnde har dock efter påtryckningar från näringslivet och i kommunfullmäktige tagit avstånd från sitt uttalande, vilket tyvärr inte trafiklandstingsrådet gjort som därför ihärdigt bland annat arbetar för att ordna en spårvagnslösning till Norra stationsområdet istället för tunnelbana, fastän en spårvagnslösning blir en sjätte del av tunnelbantågskapaciteten och tre/fyra gånger längre transporttid.

Det är viktigt att Stockholm precis som Solna och Nacka kommuner nu arbetar för att ändra på den tunnelbanefientliga inriktning som nuvarande borgerliga majoritet har på bland annat länsnivå.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Nordenskiöld (V) enligt följande.

Det är uppenbart att nuvarande majoritet i stadshuset prioriterar vägutbyggnader som förbifarten framför ny spårkapacitet vilket långsiktigt är såväl miljömässigt som samhällsekonomiskt ohållbart. Att till och med ta principiell ställning mot en framtida utbyggnad av tunnelbanan tyder på bristande verklighetsuppfattning. Vänsterpartiet menar att det är självklart att Stockholms stad måste driva på för att såväl tunnelbana som annan kollektivtrafikförsörjning byggs ut.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl. (S) enligt följande.

1. Kontorets yttrande godkänns i huvudsak.
2. Därutöver anføres följande:

Precis som förvaltningen skriver är det kapacitetsfrågorna som skall avgöra vilket trafikslag som skall väljas, inte nostalgi, eventuella fobier att åka kollektivt under jord eller andra mer känslomässiga skäl. Inte heller önskan att få spårvagnar



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2009:31

2009:31

Motion av Jan Valeskog (s) om utbyggnad av tunnelbana i Stockholmsregionen

Dnr 314-1823/2009

Ett omfattande arbete har nyligen genomförts i nationell plan och länsplan där förslag gått in till regeringen om stora investeringar i vägar och spår i Stockholmsregionen. På vägsidan är förslagen väl förankrade och tar god hänsyn till den kraftiga befolkningsökning Stockholm kommer att få de närmaste åren. Vi beräknas bli omkring en halv miljon fler människor i Stockholms län till år 2030.

I förslagen till planer tas sämre hänsyn till behovet av god kapacitet på kollektivtrafiksidan. Flera spårsatsningar har blivit strukna och politisk prestige har till och med lett till att både finansborgarrådet i Stockholm stad liksom finanslandstingsrådet har tagit principiell ställning mot en framtida utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm. Detta trots de jämförelsevis historiskt sett, enormt stora demografiska förändringar som nu är förestående. Detta ställningstagande har skett utan faktaunderlag eller att de politiska församlingarna i landstinget eller i Stockholm stad har fått ta ställning till underlag som motiverar ett sådant principiellt synsätt.

För att klara miljömålen och den stora befolkningsökningen behöver vi bygga en kollektivtrafik som är kapacitetsstark och som också kan säkerställa kollektivtrafikförsörjningen till strategiska utvecklingsområden i Stockholms stad och länet.

Självklart måste därför seriösa utredningar genomföras som prövar möjligheterna att bygga tunnelbanan på flera intressanta sträckor. Stockholm stad måste ha en i grunden positiv linje i dessa frågor och driva på för att få en god kollektivtrafikförsörjning i regionen. Passivitet eller att principiellt motarbeta tunnelbaneutbyggnad som nu sker av vissa moderata politiker är inte acceptabelt.

Linjer som grundligt bör utredas för kollektivtrafikförsörjning med tunnelbana är bland annat Kungsträdgården – Nacka, Älvsjö –Liljeholmen - Universitetet, Odenplan - Norra station – Solna – Danderyds sjukhus samt Mörby C - Arninge. Efter att utredningarna av dessa är klara går det att ta ställning till hur stadens skall förhålla sig till frågor om strategisk utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms stad och länet.

Mot denna bakgrund föreslår jag att

1. Staden tillsammans med landstinget initierar utredningar av nya tunnelbanesträckningar, enligt ovan.
2. Kommunfullmäktige tar principiell ställning för utbyggnad av kapacitetsstark tunnelbana i regionen, där detta är samhällsekonomiskt motiverat.

Stockholm den 7 september 2009

Jan Valeskog