



EXPLOATERINGSKONTORET
EXPLOATERINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET

GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR 2012-330-01597
DNR T2012-330-05226
DNR SBK 2012-15053
SID 1(3)
2012-11-01

Kontaktpersoner:
Christopher Pleym
Exploateringskontoret
Telefon: 08-50 82 65 06

Till
Exploateringsnämnden
Trafik- och renhållningsnämnden
Stadsbyggnadsnämnden

Christina Akbar
Trafikkontoret
Telefon: 08-50 82 60 41

Eric Tedesjö
Stadsbyggnadskontoret
Telefon: 08-50 82 75 69

Motion om Tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden, Trafik- och renhållningsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden beslutar följande:

1. Som svar på Kommunstyrelsens remiss av ”Motion om Tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö (2012:50)” hänvisas till vad som sagts i exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Krister Schultz
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Susanne Lindh
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret



Bilaga: Motion om Tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har skickat Roger Mogerts (S) motion ”Motion om Tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö (2012:50)” på remiss till kontoren. I Motionen föreslås att de konkreta förutsättningarna för en förlängning av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö ska utredas. En översiktlig tunnelbaneförlängning studerades på uppdrag av Gatu- och fastighetskontoret 2002. Studien visar på att det är möjligt att åstadkomma såväl en bro som en tunnelförbindelse mellan stationerna. I nya översiktsplanen, Promenadstaden, redovisas kopplingen mellan Hagsätra och Älvsjö som en utblick, dvs. för genomförande efter 2030. Både pendeltågsgrenen mot Älvsjö och tunnelbanans Hagsätragren är radiella trafikslag med primär trafikuppgift att försörja resandet till/från centrala Stockholm. Nyttan med att knyta ihop dessa är därmed begränsad. I framtiden kan man se att framförallt Älvsjö ska utvecklas till en mer betydelsefull nod i trafiksystemet, först i ett sådant sammanhang bedömer kontoren att det kan vara intressant att också utreda en tunnelbanekoppling Hagsätra – Älvsjö.

Remissen

Kommunstyrelsen har skickat Roger Mogerts (S) motion ”Motion om Tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö (2012:50)” på remiss till exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. I Motionen föreslås att de konkreta förutsättningarna för en förlängning av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö ska utredas. Förlängningen finns med i de trafikpolitiska visionerna i Söderortsarbetet, men har inte beaktats på ca tio år. En tunnelbaneförlängning kan ligga väl i tid med den kapacitetsökning som Citybanans öppnande medger. Vidare innebär förlängningen att nya bostäder kan tillkomma och att de södra stadsdelarna kan knytas ihop kommunikativt.

Kontorens synpunkter

Som framgår av motionen har det under lång tid funnits tankar och planer på en förlängning av Tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö, men väldigt lite har konkretiserats. Objektet har heller aldrig haft någon prioritet i regionens infrastrukturplaner.

Den senaste utredningen är från 2002, då genomförde SWECO VBB en översiktlig banutredning på Gatu- och fastighetskontorets uppdrag. Utredningen studerar såväl tunnelalternativ som att dra spår på bro fram till Älvsjö station. Kostnadsberäkningar i 2002 års penningvärde visar på ett investeringsbehov mellan 560-790 miljoner kronor, beroende på val av alternativ.

Markförhållandena runt Älvsjö är problematiska då det i huvudsak består av lermark. I arbetet med nya översiktsplanen, Promenadstaden, gjordes senast en bedömning om den framtida hanteringen av sträckan Hagsätra – Älvsjö. Inte



heller då värderades en tunnelbaneförlängning som ett prioriterat objekt, men klassas som utblick intressant för genomförande efter 2030.

Betydelsefullt för det ställningstagandet är att Hagsätragrenen och pendeltåget vid Älvsjö har samma primära funktion, att underlätta resandet till och från centrala Stockholm. Att knyta ihop två radiella system har begränsade nyttor, och det är svårt att se att det ligger i paritet med de kostnader en tunnelbaneutbyggnad föranleder. Hagsätragrenens viktigaste nod och största station utanför centrala Stockholm är Högdalen. Härifrån kan man idag åka buss till Älvsjö på ca 8 min. Efterfrågan är inte större än att SL bedömer att kvartstrafik är ett lämpligt utbudsintervall.

Samtidigt är kopplingen Hagsätragrenen och Älvsjö inte ointressant för framtiden. Vad som behövs är att någon av noderna Hagsätra, Högdalen eller Älvsjö utvecklas för nya resmöjligheter utöver de radiella funktionerna. Utifrån befintliga planer är Älvsjö den plats och bytespunkt som kan komma att utvecklas mest för nya kopplingar och resmöjligheter. Dels kan Spårväg syd skapa ett nytt ökat tvärresande, dels kan det i Promenadstaden och Regionplanen föreslagna kollektivtrafikstråk i västra innerstaden (Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan – Odenplan – Univeritetet) vara objekt som gör att Älvsjös roll som trafiknod uppgraderas. Av Översiktsplanen, Promenadstaden, från 2010 och som vann laga kraft 2012, framgår att Hagsätragrenens förlängning till Älvsjö bör prövas närmare i samband med att ”Kollektivtrafikstråk västra innerstaden” utreds. Kontoren anser att det är en rimlig inställning.

SLUT