

**Utlåtande 2013:106 RI (Dnr 314-1375/2012)**

## **Tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö**

**Motion (2012:50) av Roger Mogert (S)**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2012:50) av Roger Mogert (S) om ”Tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

### *Ärendet*

Roger Mogert (S) föreslår i sin motion (2012:50) att fullmäktige uppdrar åt berörda nämnder att återigen granska de konkreta förutsättningarna för en förlängning av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd. Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

*Stadsledningskontoret* anser att det finns anledning att se över förutsättningarna för den föreslagna tunnelbaneförlängningen och konstaterar att en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö ligger väl i linje med stadens översiktsplan och vision för Söderort.

*Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden* anser att förslaget ligger i linje med översiktsplanen och Promenadsstaden och att Hagsätragrenens förlängning till Älvsjö bör prövas närmare i samband med att ”Kollektivtrafikstråk västra innerstaden” utreds.

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd* ser positivt på att en förlängning av tunnelbanan på nytt utreds utifrån dagens förutsättningar, men vill lyfta att en fortsatt studie behöver samordnas med pågående programarbete och fortsatt planering för området kring Råbyvägen och Älvsjömässan.

*Älvsjö stadsdelsnämnd* ser positivt på att en förlängning av tunnelbanan utreds på nytt utifrån dagens förutsättningar.

### *Mina synpunkter*

Stockholm växer i hög takt. För att klara tillväxten är det viktigt med kollektivtrafiksatsningar för att möta de ökade behoven. Tunnelbanan är, och kommer fortsättningsvis att vara, en viktig del i Stockholms kollektivtrafiknät. Det framgår i både Vision 2030 och i stadens översiktsplan. I Söderortsvisionen samt Promenadstadens stadsutvecklingsstrategi lyfts förstärkningen av tvärförbindelser i Söderort fram. Jag vill dock betona att en utredning av en eventuell tunnelbaneförlängning bör göras i samverkan med Storstockholms Lokaltrafik (SL) och i samband med övriga infrastrukturinvesteringar med hänsyn till redan beslutade överenskommelser, på regional nivå samt Stockholmsöverenskommelsen.

### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2012:50) av Roger Mogert (S) om tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Bifalla motionen
2. Utöver detta anföras

Det är positivt att Moderaterna i Stockholms stad säger sig se en utbyggnad av tunnelbanan som nödvändig för att klara regionens befolkningsökning och säkra regionens framtida tillväxt. Borgarrådet menar vidare att en utveckling av tunnelbanan måste ske i samarbete med SL. Frågan blir vad staden idag gör för att få SL och det moderatledda Stockholms läns landsting att agera i tunnelbanefrågan? Idag råder tyvärr inget tvivel om att tunnelbanan fortsatt är en nedprioriterad fråga för det moderatledda landstinget och för SL. På vilket sätt agerar Stockholm stad för att få Stockholms läns landsting att prioritera tunnelbanan?

Kollektivtrafiksatsningarna i södra Stockholm i dagsläget är få, trots att tunnelbanans gröna linje söderut sedan länge nått sitt kapacitetstak. Motionens förslag skulle kunna genomföras på kort sikt och skulle innebära en viktig avlastning på kollektivtrafiknätet i södra Stockholm. Det finns alla skäl för Stockholm stad att utreda förutsättningarna för att utreda dagens förutsättningar för en förlänning av linje 19 från Hagsätra till Älvsjö.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

Att i huvudsak tillstyrka motion (2012:50) av Roger Mogert (S) om tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö

Att även utreda trafiknyttan av en förlängning av Spårväg syd österut från Älvsjö

Att i övrigt anförda följande:

I Stockholms stads översiktsplan är Älvsjö centrum utpekad som en tyngdpunkt i ytterstaden. Älvsjö centrum är redan en knutpunkt i kollektivtrafiksystemet, med Sveriges femte mest frekventerade tågstation och många busslinjer. Området är lämpligt för ny bostadsbebyggelse och att koppla samman Älvsjö med omkringliggande bebyggelse vore positivt för söderort som helhet. Älvsjös roll i kollektivtrafiksystemet förstärks ytterligare om den föreslagna tunnelbanelinjen Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan – Odenplan – Hagastaden – Universitetet byggs.

I och med att Citybanan förstärker kapaciteten finns möjlighet att avlasta Hagsätralinjen, ett sammankopplat nätverk av spårbunden kollektivtrafik skulle troligen bli ”kommunicerande kärn” där resenärer enklare än idag kan välja resväg beroende på målpunkt, trängsel eller uppkomna trafikstörningar. Att smidigt få tillgång till nya målpunkter i pendeltågsnätet kan ge såväl helt nya attraktiva resval som tidsbesparingar. En koppling till pendeltågsnätet ger även bättre kommunikationer med Södertörn, att enbart se det som två radiella system är att förbise flexibilitet och systemeffekter i ett sammankopplat nätverk. Hagsätralinjen utreds för närvarande även som en framtida del av blå linjen och en förlängning till Älvsjö ger ytterligare positiva effekter.

Därmed inte sagt att en förlängning av tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö nödvändigtvis ska prioriteras. Det pågår en planering av Spårväg syd som med en förlängning från Älvsjö österut kan binda samman söderorts tre gröna

tunnelbanegrenar med en effektiv tvärförbindelse. Miljöpartiet stödjer motionen i avseende att utreda förutsättningarna för en förlängning av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö, men att samtidigt även utreda hur en förlängning av spårväg syd kan skapa förutsättningar för att på bästa sätt knyta ihop de södra stadsdelarna. I närtid är det rimligt att prioritera endast ett av dessa alternativ.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2012:50) av Roger Mogert (S) om ”Tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 21 augusti 2013

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

*Ulrika Gunnarsson*

**Reservation** anfördes av Roger Mogert, Tomas Rudin och Maria Östberg Svanelind (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Karin Rågsjö (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att bifalla motionen
2. Samt att därutöver anföras

Vi instämmer i motionärens förslag att göra en konkret studie om förlängning av tunnelbanans linje 19 till Älvsjö. Staden bör ta initiativ till att utreda förutsättningarna, tillsammans med landstinget, nu när Citybanan snart är klar att tas i bruk. Vi tror att detta också kan avlasta linje 19 som idag är hårt belastad, genom att det skapas möjligheter för de boende längs linje 19 att välja andra resvägar genom att exempelvis åka via Älvsjö.



## ÄRENDET

Roger Mogert (S) föreslår i sin motion (2012:50) att fullmäktige uppdrar åt berörda nämnder att återigen granska de konkreta förutsättningarna för en förlängning av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd. Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt tjänsteutlåtande.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 18 december 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att motionens förslag om en förlängning av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö ligger väl i linje med såväl visionen för Söderort som Promenadstadens stadsutvecklingsstrategi att koppla samman stadens delar. Översiktsplanen redovisar en rad kommunikationsstråk mellan tyngdpunkter som bör förstärkas på kort och lång sikt, inklusive en förlängning av tunnelbanan mellan Hagsätra och Älvsjö.

Stadsledningskontoret konstaterar dock att både pendeltåget vid Älvsjö och tunnelbanelinjen mot Hagsätra har som huvudsakligt syfte binda ihop stadens centrala delar med områden utanför innerstaden. Ur det perspektivet är nyttan med en koppling mellan de två systemen begränsad. Samtidigt kan en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö bidra till att stärka tvärförbindelserna i söderort samt underlätta för byten mellan pendeltåg och tunnelbanan vilket i sin tur kan ha en avlastande effekt på de centralt belägna stationer där byten sker idag. Även om behovet av den föreslagna kopplingen skulle vara begränsat med hänsyn till dagens resmönster kan en förlängning av linjen ge förutsättningar för förnyelse och utveckling av områdena omkring de stationer som länkas samman. Det gäller i första hand Älvsjö men även Hagsätra och Högdalen, som är Hagsätragrenens viktigaste nod utanför centrala Stockholm idag.

I samband med banutredning från 2002 pekade dåvarande gatu- och fastighetsnämnden på riskerna med att belastningen på pendeltågssystemet skulle öka om projektet genomfördes. Det faktum att Citybanan nu byggs och frigör spårkapacitet för pendeltågen gör att förutsättningarna för en utbyggd tunnelbana på den aktuella

sträckan nu ser annorlunda ut. Enligt stadsledningskontoret finns det därför anledning att se över förutsättningarna för en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö.

Stadsledningskontoret vill dock understryka vikten av att alla utredningar om tillkommande infrastruktur ses i ett sammanhang och prioriteras mot varandra. Det är också viktigt att infrastrukturprojekt av detta slag hanteras med stor hänsyn till de större stadsutvecklingssammanhang de ingår i. Kontoret anser därför att en eventuell utredning av en tunnelbaneförlängning bör göras i samband med att andra tänkta infrastrukturinvesteringar och stadsutvecklingspotentialen i området studeras närmare. Arbetet med att identifiera potentiella områden för nybyggnation av 100 000 nya bostäder fram till 2030 kan vara ett sådant utredningstillfälle. Spårväg Syd och översiktsplanens utpekade kollektivtrafikstråk i söderort respektive västra innerstaden är andra relaterade sammanhang.

För infrastrukturprojekt av detta slag är det, enligt stadsledningskontoret, också av central betydelse att det finns en regional samsyn i frågan, inte minst för att Storstockholms Lokaltrafik har en så central roll i frågan, och att det relateras till redan beslutade överenskommelser på regional nivå, inklusive Stockholmsöverenskommelsen.

Stadsledningskontoret konstaterar att utredningen från 2002 beräknade det totala investeringsbehovet för projektet till mellan 560 och 880 miljoner kronor beroende på lösning. Uppräknad med konsumentprisindex till dagens penningvärde motsvarar det mellan cirka 640 och 1010 miljoner kronor. Gatu- och fastighetsnämnden ansåg vid det tillfället att en eventuell vidareutredning av projektet borde omfatta både bro- och bergtunnelalternativ, som enligt nämnden bedömdes ha många fördelar. Ett bergtunnelalternativ skulle bland annat innebära att mark kunde frigöras för nyexploateringar i likhet med det som skedde i samband med förlängningen av tunnelbanan från Bagarmossen till Skarpnäck på 1990-talet. Det kan dock noteras att bergtunnelalternativet, som kostnadsmässigt bedömdes vara ett medelalternativ, lanserades av den konsult som genomförde utredningen och att nya beräkningar av samtliga alternativ mycket väl kan resultera i andra nivåer.

Stadsledningskontoret föreslår att motion (2012:50) av Roger Mogert (S) om tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i detta tjänsteutlåtande.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2012 att besvara remissen med exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åke Askensten (MP), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande** daterat den 1 november 2012 har i huvudsak följande lydelse.

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 översiktplanen, 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 uppraderas. 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.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 13 december 2012 att besvara remissen med exploateringskontorets,



stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Hassan Said Mahamed m.fl. (S) och Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Regina Kevius m.fl. (M), Björn Ljung (FP), Christer Mellstrand (C) och Erik Slottner (KD), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma** tjänsteutlåtande daterat den 1 november 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2012 att besvara remissen med exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) med hänvisning till sina respektive förslag, *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma** tjänsteutlåtande daterat den 1 november 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

### **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 13 december 2012 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har vid flera tillfällen i samband med SL:s årliga förslag till trafikförändringar lyft behovet av att knyta samman de två stadsdelarna Hagsätra och Älvsjö med tunnelbanan. Inom ramen för Vision söderort ska staden också verka för förbättrade tvärgående förbindelser. En prioriterad åtgärd är just en sammanbindning av tunnelbanelinjen mellan Hagsätra och Älvsjö.

Enligt stadens trygghetsmätning från 2011 är Hagsätra idag en av de stadsdelar i Enskede-Årsta-Vantör som i högre grad än många andra stadsdelar upplevs som otrygg. Under året har det även förekommit en del oroligheter i området, och Hagsätra är en prioriterad stadsdel att verka förebyggande i genom samverkande insatser från såväl stadsdelsförvaltningen som polis. Det har också visat sig att ändstationer är mer våldsdrabbade än t ex T-centralen, om man ser till antalet människor som rör sig där<sup>1</sup>. Förvaltningen tror att Hagsätra skulle ges möjlighet att utvecklas positivt genom att befinna sig i ett sammankopplat spårbundet system istället för att utgöra slutstation på en av länets tunnelbanelinjer. Älvsjö station skulle heller inte utgöra en slutstation eftersom där finns anknnytning till andra kollektivtrafiksystem.

Förvaltningen ser positivt på att en förlängning av tunnelbanan på nytt utreds utifrån dagens förutsättningar, men vill lyfta att en fortsatt studie behöver samordnas med pågående programarbete och fortsatt planering för området kring Råbyvägen och Älvsjömässan. Älvsjö har potential att utvecklas till en betydelsefull kollektivtrafiknod, inte minst med tanke på det framtida kollektivtrafikstråket Spårväg syd och det i Översiktsplanen utpekade framtida kommunikationsstråket Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan – Odenplan – Universitetet. Att koppla dessa stråk till en befintlig tunnelbanesträckning tror förvaltningen skulle bidra till ett effektivt och tillgängligt transportsystem för hållbara resor. Dessutom skulle tunnelbaneförorterna i Vantör gynnas av att tillgå flera olika transportslag till viktiga målpunkter för arbete och studier i länets södra kommuner och i Mälardalen, och även kunna utveckla en attraktionskraft för etablering av företag med nya arbetsplatser.

## **Älvsjö stadsdelsnämnd**

**Älvsjö stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 30 november 2012 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

---

<sup>1</sup> Artikel i DN ”Ändstationer är farligast i tunnelbanan”, Jessica Ritzén, publicerad 2012-01-27

**Älvsjö stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 30 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen stödjer förslaget om en ny utredning av möjligheterna att förlänga tunnelbanan från Hagsätra centrum till Älvsjö station. I Stockholms stads översiktsplan är Älvsjö centrum utpekad som en tyngdpunkt i ytterstaden. Älvsjö centrum är redan en knutpunkt i kollektivtrafiksystemet, med Sveriges femte mest frekventerade tågstation och många busslinjer.

I Älvsjö håller ett nytt centrum på att byggas och ett nytt resecentrum har nyligen invigts. En av förutsättningarna för den nya planen för Älvsjö centrum var att möjliggöra för en framtida underjordisk tunnelbanestation. Ytterligare planarbete pågår även nära Älvsjö centrum. Dels i kvarteret Kabelverket där stadsbyggnadskontoret tagit fram ett program för 1400 nya lägenheter. Dels för området kring Huddingevägen mellan Älvsjö och Örby/Hagsätra där ett ökat intresse från byggherrar har lett till att stadsbyggnadskontoret nu arbetar med en ny strukturplan för området.

Stockholms stads söderortsarbete syftar till att stärka söderorts attraktivitet för näringslivet. Däri ingår förbättrade tvärkommunikationer som en viktig del. Landstingets trafiknämnd har nyligen fattat beslut om att arbeta vidare med Spårväg Syd som planeras gå västerut från Älvsjö. En förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö skulle dels stärka tvärförbindelserna österut från Älvsjö mot Högdalen, Globen och Gullmarsplan, dels skapa en bytespunkt mellan pendeltåg och tunnelbana i ytterstaden såsom i till exempel Sundbyberg.

Förutsättningarna för näringslivet i söderort behöver på alla sätt förbättras. Idag finns betydligt fler arbetsplatser i norrort och västerort, medan utbyggnaden i söderort främst består av bostäder. Det finns även en trend att företag flyttar från söder till norr. För att minska belastningen från arbetspendlingen på vägar och kollektivtrafik behöver en bättre balans uppnås i fördelningen av arbetsplatser och bostäder i Stockholmsregionen.

Stadsdelsförvaltningen ser därför positivt på att en förlängning av tunnelbanan utreds på nytt utifrån dagens förutsättningar.

## RESERVATIONER M.M.

### **Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande.

Att avslå kontorets förslag till beslut samt att som svar på kommunstyrelsens remiss föreslå att motionen bifalls.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att delvis ställa sig bakom exploateringskontorets förslag samt att anföra följande:

Det är utmärkt att överdäckningen av t-banan vid Telefonplan äntligen kommer till stånd. I det fortsatta arbetet med planen är det dock av yttersta vikt att frågan om en östra utgång från t-banan utreds så att inte den nya bebyggelsen hindrar en ny ingång/utgång. Vad gäller upplåtelseformer är det missvisande att redovisa statistik för Midsommarkransen och Västberga sammanlagt. I närområdet upplåts den största delen av lägenheterna som bostadsrätt. För att uppnå en balans av blandade boendeformer runt Telefonplan bör samtliga nya bostäder upplåtas som hyresrätter. För bebyggelsen ska gälla: Energianvändningen ska inte överskrida den som gäller för passivhus. Parkeringstalet ska vara 0,3 per lägenhet då området i direkt närhet av kollektivtrafik. Tillgängligheten ska prioriteras.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Hassan Said Mahamed m.fl. (S) och Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

Avslå kontorets förslag till beslut

Som svar på kommunstyrelsens remiss föreslå att motionen bifalls

Förlängningen av tunnelbanans linje 19 från Hagsätra till Älvsjö har länge legat på trafikplanerarnas ritbord i Stockholmsområdet. I dagsläget finns den med som en av flera trafikpolitiska visioner i Söderortsarbetet. Senast det på allvar räknades på förslaget var dock för nästan 10 år sedan.

Då gjorde det dåvarande Gatu- och fastighetskontoret ett beräkning på nämndens begäran, som gav framför allt två skäl till att vänta med utbyggnaden. Till att börja med konstaterade man att en nedgrävning eller nedsänkning av spåret i Hagsätraområdet, vilket är en förutsättning för förlängningen, visserligen skulle ge

möjlighet till att bygga ett tämligen stort antal nya lägenheter, men att värdet på den frigjorda marken inte skulle täcka kostnaderna fullt ut.

Därtill konstaterades att en förlängning av tunnelbanan till Älvsjö måste samordnas tidsmässigt med en kapacitetsökning för pendeltågen i city. En förlängning måste sålunda vänta tills Citybanan var klar att tas i bruk.

Nu tio år senare finns därför all anledning att åter göra en konkret studie av möjligheterna att förlänga tunnelbanans linje 19. Citybanan kommer som det ser ut att öppnas för trafik om 5 år. Därmed är det mest centrala hindret för en förlängning undanröjt. Rimligen så torde markvärdet i det aktuella området också ökat markant under den gångna 10-årsperioden. Möjligen så mycket att det kan finansiera stora delar av eller hela projektet.

Fördelarna med projektet kvarstår naturligtvis också. Utöver möjligheten att bygga många nya lägenheter i ett av Stockholms vackra femtiotalsområden, så innebär det också en handfast möjlighet att påbörja ett arbete för att kommunikativt knyta ihop de södra stadsdelarna.

Mot ovan beskriven bakgrund ska staden utreda förutsättningarna för en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö.

*Särskilt uttalande* gjordes av Regina Kevius m.fl. (M), Björn Ljung (FP), Christer Mellstrand (C) och Erik Slottnér (KD) enligt följande.

Den spårbundna trafiken spelar en stor roll i Stockholm och kommer att spela en allt större roll i takt med att Staden växer. I detta ökade behov av spårbunden trafik spelar tunnelbanan och dess utbyggnad en viktig roll. Samtidigt ska nyttan av en utbyggnad av enskilda sträckningar ställas mot dess kostnad.

Älvsjö är en av nio tyngdpunkter i Stockholms översiktsplan, Promenadstaden. Älvsjö kommer att förtätas och utvecklas. Just idag fattar nämnden beslut om ytterligare 1500-2000 nya lägenheter i stadsdelen. Den ökade exploateringen skapar ökade förutsättningar för att Spårväg syd kan dras ända till Älvsjö och inte stanna vid Kungens kurva/Skärholmen.

Med befintlig pendeltågsstation och en eventuell spårvagn skulle en tunnelbanestation i Älvsjö göra stadsdelen till en knutpunkt av rang. Söderort skulle bli attraktivare och T-centralens belastning skulle kunna avlastas då tvärförbindelserna i Söderort förbättras. Markpriserna skulle också med stor sannolikhet öka.

Samtidigt redogör stadsbyggnadskontoret på ett sakligt sätt varför en förlängning av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö i dagsläget inte är att föredra, främst eftersom nyttan av att koppla ihop två radiella system inte är övertygande. Risken att en prioritering av detta projekt skulle förhala processen kring Spårväg syd finns också. Stadsbyggnadskontoret anser dock att en framtida förlängning kan vara intressant. Om dessa argument stärks är det viktigt att Staden och SL har beredskap för att en förlängning kan komma till stånd redan före 2030 och inte efter, som Promenadstaden förespråkar.

*Särskilt uttalande* gjordes av Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Det finns en tydlig tendens att kollektivtrafikinvesteringar är angelägna ”på sikt”, men att de kortsiktiga prioriteringarna sammantaget leder oss längre bort från målet om fem procents relativ ökning av kollektivtrafiken gentemot bilen (mål i RUFSS 2010), samt en klimatneutral transportinfrastruktur. Planeringshorisonten talar om tydliga prioriteringar av kollektivtrafik, men horisonten flyttas allteftersom. Om investeringarna i angelägna åtgärder skulle samspela med de uttalade ambitionerna skulle det finnas betydligt mer resurser för spårbunden kollektivtrafik. Att knyta ihop transportslag har under en längre tid varit ”angeläget”. Älvsjö utvecklas redan idag till en nod i trafiksystemet. Det är inte heller en utveckling som enbart ligger i framtiden. Vi är inte helt överrens med kontorets förenklade syn på begränsade nyttor av att knyta ihop två radiella system. I och med att Citybanan förstärker kapaciteten finns möjlighet att avlasta Hagsätralinjen, ett sammankopplat nätverk av spårbunden kollektivtrafik skulle troligen bli ”kommunicerande kärn” där resenärer enklare än idag kan välja resväg beroende på målpunkt, trängsel eller uppkomna trafikstörningar. Att smidigt få tillgång till nya målpunkter i pendeltågsnätet kan ge såväl helt nya attraktiva resval som tidsbesparingar. En koppling till pendeltågsnätet ger även bättre kommunikationer med Södertörn, att enbart se det som två radiella system är att förbise flexibilitet och systemeffekter i ett sammankopplat nätverk.

Därmed inte sagt att en förlängning av tunnelbanna från Hagsätra till Älvsjö nödvändigtvis ska prioriteras. Det pågår en planering av Spårväg syd som med en förlängning från Älvsjö kan binda samman söderorts tre gröna tunnelbanegrenar med en effektiv tvärförbindelse. Miljöpartiet stödjer motionen i avseende att utreda förutsättningarna för en förlängning av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö, men att samtidigt även utreda hur en förlängning av spårväg syd kan skapa förutsättningar för att kommunikativt knyta ihop de södra stadsdelarna. I närtid är det rimligt att prioritera endast ett av dessa alternativ.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Att i huvudsak tillstyrka motionen,  
Att i övrigt anförda följande:

Det finns en tydlig tendens att kollektivtrafikinvesteringar är angelägna ”på sikt”, men att de kortsiktiga prioriteringarna sammantaget leder oss längre bort från målet om fem procents relativ ökning av kollektivtrafiken gentemot bilen (mål i RUFSS 2010), samt en klimatneutral transportinfrastruktur. Planeringshorisonten talar om tydliga prioriteringar av kollektivtrafik, men horisonten flyttas allteftersom. Om

investeringarna i angelägna åtgärder skulle samspela med de uttalade ambitionerna skulle det finnas betydligt mer resurser för spårbunden kollektivtrafik. Att knyta ihop transportslag har under en längre tid varit ”angeläget”. Älvsjö utvecklas redan idag till en nod i trafiksystemet. Det är inte heller en utveckling som enbart ligger i framtiden.

Vi är inte helt överrens med kontorets förenklade syn på begränsade nyttor av att knyta ihop två radiella system. I och med att Citybanan förstärker kapaciteten finns möjlighet att avlasta Hagsätralinjen, ett sammankopplat nätverk av spårbunden kollektivtrafik skulle troligen bli ”kommunicerande kär!” där resenärer enklare än idag kan välja resväg beroende på målpunkt, trängsel eller uppkomna trafikstörningar. Att smidigt få tillgång till nya målpunkter i pendeltågsnätet kan ge såväl helt nya attraktiva resval som tidsbesparingar. En koppling till pendeltågsnätet ger även bättre kommunikationer med Södertörn, att enbart se det som två radiella system är att förbise flexibilitet och systemeffekter i ett sammankopplat nätverk.

Därmed inte sagt att en förlängning av tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö nödvändigtvis ska prioriteras. Det pågår en planering av Spårväg syd som med en förlängning från Älvsjö kan binda samman söderorts tre gröna tunnelbanegrenar med en effektiv tvärförbindelse. Miljöpartiet stödjer motionen i avseende att utreda förutsättningarna för en förlängning av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö, men att samtidigt även utreda hur en förlängning av spårväg syd kan skapa förutsättningar för att kommunikativt knyta ihop de södra stadsdelarna. I närtid är det rimligt att prioritera endast ett av dessa alternativ.

*Reservation* anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

Att bifalla motionen.

Samt att därutöver anföras:

Med tanke på den befolkningsökning som prognostiseras de närmaste femton åren bör det planeras för en utbyggnad av tunnelbana mellan Hagsätra och Älvsjö. Älvsjö kommer att bli än mer viktig som trafikknutpunkt de kommande åren. Påbörjas arbetet med Spårväg Syd innebär det än fler resande till Älvsjö och för många omstigning till Hagsätra linjen. Därutöver menar vi att det är viktigt att skapa flera omstigningspunkter mellan olika kollektivslag, i detta fall Pendeltåg/T-bana. Det är också viktigt att utöka tvärförbindelserna inom kollektivtrafiken i ytterstaden.



2012:50

**Motion av Roger Mogert (S) om tunnelbana från  
Hagsätra till Älvsjö**

*Dnr 314-1375/2012*

Förlängningen av tunnelbanans linje 19 från Hagsätra till Älvsjö har länge legat på trafikplanerarnas ritbord i Stockholmsområdet. I dagsläget finns den med som en av flera trafikpolitiska visioner i Söderortsarbetet. Senast det på allvar räknades på förslaget var dock för nästan 10 år sedan.

Då gjorde det dåvarande Gatu- och fastighetskontoret ett beräkning på nämndens begäran, som gav framför allt två skäl till att vänta med utbyggnaden. Till att börja med konstaterade man att en nedgrävning eller nedsänkning av spåret i Hagsätraområdet, vilket är en förutsättning för förlängningen, visserligen skulle ge möjlighet till att bygga ett tämligen stort antal nya lägenheter, men att värdet på den frigjorda marken inte skulle täcka kostnaderna fullt ut.

Därtill konstaterades att en förlängning av tunnelbanan till Älvsjö måste samordnas tidsmässigt med en kapacitetsökning för pendeltågen i city. En förlängning måste sålunda vänta tills Citybanan var klar att tas i bruk.

Nu tio år senare finns därför all anledning att åter göra en konkret studie av möjligheterna att förlänga tunnelbanans linje 19. Citybanan kommer som det ser ut att öppnas för trafik om 5 år. Därmed är det mest centrala hindret för en förlängning undanröjt. Rimligen så torde markvärdet i det aktuella området också ökat markant under den gångna 10-årsperioden. Möjligen så mycket att det kan finansiera stora delar av eller hela projektet.

Fördelarna med projektet kvarstår naturligtvis också. Utöver möjligheten att bygga många nya lägenheter i ett av Stockholms vackra femtiotalsområden, så innebär det också en handfast möjlighet att påbörja ett arbete för att kommunikativt knyta ihop de södra stadsdelarna.



Med stöd av ovan yrkar jag att fullmäktige uppdrar åt berörda nämnder  
att ånyo granska de konkreta förutsättningarna för en förlängning  
av tunnelbanans gröna linje från Hagsätra till Älvsjö.

Stockholm den 24 september 2012

*Roger Mogert*