

**Utlåtande 2008:116 RII (Dnr 314-4782/2007)**

**Ny bytesstation för Citybanan - bygg en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station**

**Motion av Eie Herlitz och Mats Lindqvist (båda mp) (2007:38)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion (2007:38) av Eie Herlitz och Mats Lindqvist (båda mp) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

**Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund** anför följande.

*Ärendet*

Eie Herlitz och Mats Lindqvist (båda mp) har avgivit en motion (2007:38) om att anlägga en snabb och turtät skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station för att därigenom avlasta kommande Citybanans Station City och T-centralen samt att skapa tidsvinster för resenärer söder om Stockholms ström. Förslaget innebär att skyttelförbindelsen inryms i en befintlig järnvägstunnel från 1800-talet som sträcker sig mellan Slussens kajplan och Södra station. Motionärerna yrkar att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station.

*Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt stadsdelsnämnderna Södermalm och Norrmalm.

*Stadsledningskontoret* anser att förslaget med att anlägga en skyttelförbindelse i den gamla järnvägstunneln är förenad med såväl praktiska svårigheter som stora kostnader. Dessutom är det SL:s ansvarsområde att anordna persontransporter.

*Trafik- och renhållningsnämnden* och *exploateringsnämnden* anser utifrån ett gemensamt tjänsteutlåtande att idén om skyttelförbindelse är intressant, den är dock förenad med såväl många praktiska svårigheter som stora kostnader. Nämnderna vill också poängtera att det är SL:s ansvarsområde att anordna persontransporter.

*Stadsbyggnadsnämnden* anser att de utredda alternativen vare sig är samhällsekonomiskt motiverade eller någon attraktiv lösning för användarna.

*Södermalms stadsdelsnämnd* anser att förslaget skulle innebära mer trafik på Söder. Trafikströmmen vid Slussen har nått sitt tak och kan endast minskas genom att en tunnelbana byggs till Nacka. Den tänkta ombyggnaden av Slussen kommer att ta många år, vilket kommer att kräva stora både ekonomiska och tekniska insatser. Nämnden vill också poängtera att det är SL:s ansvarsområde att anordna persontransporter.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* ser positivt på alla förändringar som medför förbättringar för kollektivresenären. Det gäller såväl minskad trängsel, ökad bekvämlighet och tidsvinster. Nämnden anser därför att förslaget om en skyttelbana mellan Slussen och Södra Station är intressant och borde utredas vidare. Huruvida detta är tekniskt möjligt har nämnden ingen kunskap om och kan därför inte ha någon åsikt om möjligheterna att genomföra förslaget.

### *Mina synpunkter*

Jag delar motionärernas uppfattning att kollektivtrafiken i stockholmsregionen måste utvecklas. Det är dock tveksamt om ännu en bytesmöjlighet söder om Stockholms ström bör prioriteras då Tvärbanan effektivt kopplar ihop bytespunkter söder om Södermalm och stombusslinje 4 knyter samman Södra station med tunnelbanans gröna och röda linjer.

I motionen föreslås att den gamla järnvägstunneln mellan Slussen och Södra station ska användas för någon typ av skytteltrafik mellan stationerna. SL genomförde en utredning 2006 där de studerade olika tunnelalternativ. Inget av alternativen har visat sig vara samhällsekonomiskt motiverade. Det minst dåliga alternativet, det vill säga ett rullband genom tunneln, förefaller dessutom inte vara någon attraktiv lösning för brukarna då en halv kilometer lång tunnel upplevs som obehaglig och otrygg för resenärerna, trots estetiska insatser och teknisk övervakning. Otryggheten för resenärerna samt att förflyttningen mel-

lan Slussen och Södra station beräknas ta ca 8 minuter, under förutsättning att man går på rullbandet, kommer med stor sannolikhet att resultera i att resenärerna kommer att välja andra alternativ.

På grund av storskalig renovering samt nybyggnation av infrastruktur i området är det dessutom inte aktuellt att ta tunneln i anspråk för persontransporter. Tunneln används idag bland annat av Stadsmuseet som arkiv och till någon del för fjärrvärme och gasledningar. En del av tunneln är tänkt att nyttjas vid renoveringen av Söderledstunneln. Banverket har studerat möjligheten att använda tunneln för att förflytta schaktmassor i samband med byggandet av Citybanan. Det är också möjligt att tunneln kan komma att behöva användas som en nödutgång när Citybanan tas i drift.

### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2007:38) om ny bytesstation för Citybanan - bygg en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. bifalla motionen
2. därutöver anföra:

Syftet med en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra Station är att koppla ihop pendeltåg, t-bana och bussar från Värmdö. Sådana lösningar finns redan i andra städer och de kan göra göras estetiskt tilltalande och trygga. Skyttelförbindelsen skulle förenkla byten och därmed uppmuntra många som idag tar bilen att åka kollektivt. SL har visat intresse för denna lösning men vill ha tydliga signaler från staden för att kunna genomföra projektet. SL kan även bidra med finansiering och därmed behöver inte kostnaderna bli stora. Det är synd att majoriteten inte visar framsynthet som behövs krävs för att projektet ska bli verklighet då tunneln redan finns där. Det går att kombinera skyttelbana med nödutgång och den nämnda förflyttningen av schaktmassor är inget problem då skyttelförbindelsen byggs efter att schaktmassorna från Citybanan har flyttats.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Att bifalla motionen
2. Att staden samarbetar med SL i frågan
3. Att därefter anföras följande

Som framförs i ärendet så ligger det i SL's ansvarsområde att anordna persontransporter. Staden bör således inleda ett samarbete med SL och utreda hur befintlig tunnel kan användas samt hur bästa förbindelse mellan Slussen och Södra station kan ordnas. Rullband finns på flera andra större tunnelbanestationer, vid T-centralen i Stockholm samt i andra större städer i Europa. Många stora flygplatser använder också rullband för snabb förflyttning över längre avstånd. Självklart kan långa gångar med rullband utformas så att de ger ett mörkt och obehagligt intryck men målsättningen med en eventuell skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station måste självklart vara att den ska användas och upplevas som trygg, snabb och funktionell av resenärerna. I dagsläget är det många resenärer som går mellan Medborgarplatsen och Södra station och mellan Mariatorget och Södra station, vilket tydligt visar att det finns ett behov av tvärförbindelser. Att påstå att tvärbanan skulle kunna avhjälpa det behovet och att det räcker med en tvärgående förbindelse söder om strömmen visar verkligen på ett begränsat tänkande för kollektivtrafikens möjligheter och behov.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2007:38) av Eie Herlitz och Mats Lindqvist (båda mp) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 28 maj 2008

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Mikael Söderlund

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

Eie Herlitz och Mats Lindqvist (båda mp) har avgivit en motion (2007:38) om att anlägga en snabb och turtät skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station för att därigenom avlasta kommande Citybanans Station City och T-centralen samt att skapa tidsvinster för resenärer söder om Stockholms ström. Förslaget innebär att skyttelförbindelsen inryms i en befintlig järnvägstunnel från 1800-talet som sträcker sig mellan Slussens kajplan och Södra station. Motionärerna yrkar att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt stadsdelsnämnderna Södermalm och Norrmalm.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Bakgrund*

Eie Herlitz och Mats Lindqvist (båda miljöpartiet) har skrivit en motion om att anlägga en snabb och turtät skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station för att därigenom avlasta kommande Citybanans Station City och T-centralen samt att skapa tidsvinster för resenärer söder om Stockholms ström. Förslaget innebär att skyttelförbindelsen inryms i en befintlig järnvägstunnel från 1800-talet som sträcker sig mellan Slussens kajplan och Södra station. Motionärerna yrkar att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station.

#### *Ärendet*

Detta ärende har beretts inom stadsdirektörens stab.

#### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Tunneln ägs av staden och ingår i trafikkontorets ansvarsområde. Om användningsområdet ska ändras kommer tunneln att behöva förstärkas.

Enligt trafikkontoret finns det för närvarande ingen uttalad långsiktig strategi för tunnelns framtida användning. I samband med nästa års renovering av Nordsydaxeln kommer en sedimenteringsdamm för rening av trafikdagvatten att anläggas i en del av tunneln. Projekterad lösning är en ytvattensbassäng, som tar ca halva tunnelbredden i

anspråk. Vidare studerar Banverket möjligheten att använda tunneln för att förflytta schaktmassor i samband med byggandet av Citybanan. Det är också planerat att en del av tunneln ska användas som service- och räddningstunnel när Citybanan tas i drift. Om tunneln ska tas i anspråk för persontrafik måste dessa funktioner flyttas.

Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget med att anlägga en skyttelförbindelse i den gamla järnvägstunneln är förenad med såväl praktiska svårigheter som stora kostnader. Dessutom är det SLs ansvarsområde att anordna persontransporter.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 mars 2008 att godkänna kontorens redovisning angående remiss från kommunstyrelsen om motion av Eie Herlitz (mp) och Mats Lindqvist (mp).

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v), *bilaga 1*.

### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 13 mars 2008 att godkänna kontorens redovisning angående remiss från kommunstyrelsen om motion av Eie Herlitz (mp) och Mats Lindqvist (mp).

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets och exploateringskontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 18 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

Eie Herlitz och Mats Lindqvist (båda miljöpartiet) har skrivit en motion om att anlägga en snabb och turtät skyttelförbindelse mellan pendeltåget vid Södra station och Slussen, för att skapa bra bytesmöjligheter mellan pendeltåg och tunnelbanan när Citybanan tas i bruk.

Kontoren tycker att idén är intressant men anser att det ligger inom SLs ansvarsområde att anordna persontransporter.

### *Remissen*

Eie Herlitz och Mats Lindqvist (båda miljöpartiet) har skrivit en motion om att anlägga en snabb och turtät skyttelförbindelse mellan pendeltåget vid Södra station och tunnelbanan, Saltsjöbanan och bussar vid Slussen, för att därigenom avlasta kommande Citybanans Station City och T-centralen samt att skapa tidsvinster för resenärer söder om Stockholms ström. Remissen har skickats till trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden samt Norrmalms och Södermalms stadsdelsnämnder.

#### **Bakgrund**

Den gamla SJ-tunneln löper mellan Fatbursparken och Slussen, se bilaga 1. Totalt är den ca 550 meter lång, varav ca 400 meter är utsprängd i berg och ca 150 meter är gjord i betong/sten/tegel. Tunneln är ca 8 meter bred och 6 meter hög (anfanget vid Fatbursparken är ca 4m).

Tunnelmynningen i Fatbursparken ligger på södra sidan av stambanan, ca 350 meter från entrén till Södra station. Citybanan kommer att gå norr om stambanan. Vid Slussen ligger tunnelmynningen i västra änden av Nacka-Värmdöbussarnas terminal. Tunneln används idag bl.a. av Stadsmuseet som arkiv och till någon del för fjärrvärme och gasledning.

Tunneln ägs av staden och ingår i trafikkontorets ansvarsområde. Besiktningar har visat att tunneln har relativt god status. Det är viss sprickbildning och risk för nedfallande block vilket gör att den inte tål tyngre transporter, men den fungerar väl för nuvarande nyttjande. Om användningsområdet ska ändras kommer tunneln att behöva förstärkas.

Under hösten 2006 studerade SL på uppdrag av landstingsfullmäktige olika möjligheter att utnyttja den gamla SL-tunneln för att förbättra resmöjligheterna mellan Slussen och Södra station. De alternativ som undersöktes var rullband, automatbana (vilket kan likställas med skyttelförbindelse) samt spårväg. Slutsatsen från utredningen var att dubbelriktat rullband genom tunneln visade sig vara den mest effektiva åtgärden av de jämförda. Rullband genererar flest resenärer samt ger minst total restid till lägsta kostnad. Ändå gav rullbandet en nytto/kostnadskvot på bara 0,15, dvs. en satsad krona ger 15 öre tillbaka.

Styrelsen för SL fattade i december 2006 beslut om att godkänna rapporten men fattade inget beslut i frågan.

#### **Trafikkontorets och exploateringskontorets synpunkter**

Det finns idag ingen uttalad långsiktig strategi för tunnelns framtida användning. I samband med nästa års renovering av Nordsydaxeln kommer en sedimenteringsdamm för rening av trafikdagvatten att anläggas i en del av tunneln. Projekterad lösning är en ytvattensbassäng, som tar ca halva tunnelbredden i anspråk. Vidare studerar Banverket möjligheten att använda tunneln för att förflytta schaktmassor i samband med byggandet av Citybanan. Det är också planerat att en del av tunneln ska användas som service- och räddningstunnel när Citybanan tas i drift. Om tunneln ska tas i anspråk för persontrafik måste dessa funktioner flyttas.

Kontoren tycker att idén om skyttelförbindelse är intressant, den är dock förenad med såväl många praktiska svårigheter som stora kostnader. Kontoren vill också

poängtera att det är SLs ansvarsområde att anordna persontransporter.

*Trafikkontorets och exploateringskontorets förslag*

Kontoren föreslår att trafik- och renhållningsnämnden respektive exploateringsnämnden godkänner kontorens redovisning samt överlämnar tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Slut

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 21 februari 2008 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Maria Hannäs (v), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 1 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### **ÄRENDET**

I en motion hemställer Eie Herlitz (mp) och Mats Lindqvist (mp) att kommunfullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station.

### **UTLÅTANDE**

#### **Motionen i sammandrag**

I motionen anförts att det behövs ytterligare bra bytesmöjligheter mellan pendeltåg och tunnelbana när Citybanan tas i bruk. Om resenärer söder om Stockholms ström vill byta till pendeltåg måste de först resa till city med påföljande promenad till Stockholms central.

I motionen föreslås att den gamla järnvägstunneln mellan Slussen och Södra station ska användas för någon typ av skytteltrafik mellan stationerna. Det skulle kunna vara en skyttelbana eller liknande av den typ man kan påträffa på flygplatser runt om i världen. Det skulle avsevärt förkorta restiden mellan stationerna Slussen och Södra station och få fler att vilja välja kollektivtrafiken.

#### **Kontorets synpunkter**

S.k vinkelresor är vanliga i kollektivtrafiken i Stockholm, dvs. man reser mot Stockholms city för att vid lämplig bytespunkt byta riktning på sin resa ut från city och mot avsedd målpunkt. Skälet till detta är den starka radiella strukturen i befintligt kollektivtrafiksystem med hög turtäthet mot city. Vinkelresandet till och från södergående pendeltågstrafik är dock begränsat, dels beroende på stombusslinje 4 som trafikerar Södra station, dels att Tvärbanan effektivt kopplar ihop bytespunkter söder om Södermalm. Behovet av en utvecklad bytesmöjlighet söder om Stockholms ström är därför begränsat. En utvecklad bytesmöjlighet mellan Slussen och Södra station skulle fram-



förallt ge en nytta för kollektivtrafikresenärer från Nacka och Värmdö, som idag inte når pendeltågsnätet söderut på ett effektivt vis. En effektiv bytespunkt till pendeltåg skulle för denna resenärgrupp också kunna ge snabba resor norrut till arbetsområden i t.ex. Solna och Helenelund (Kista).

Det finns idag ingen uttalad långsiktig strategi för tunnelns framtida användning. Tunneln används idag bl.a. av Stadsmuseet som arkiv och till någon del för fjärrvärme och gasledning. En del av tunneln är tänkt att nyttjas vid renoveringen av Söderledstunneln. Banverket har studerat möjligheten att använda tunneln för att förflytta schaktmassor i samband med byggandet av Citybanan. Det är också möjligt att tunneln kan komma att behöva användas som en nödutgång när Citybanan tas i drift.

SL har i en utredning från 2006 studerat olika tunnelalternativ; ett rullband i tunneln (liknande de på flygplatser, färjeterminaler etc.), en automatbana som förarlöst kör en eller fler kabiner i skytteltrafik genom tunneln, samt en förlängd Tvärbana. Inget av alternativen har visat sig vara samhällsekonomiskt motiverade. Ett dubbelriketat rullband genom tunneln visade sig dock vara den mest effektiva åtgärden av de jämförda, som genererar mest resenärer, ger minsta totala restiderna till lägsta kostnad. Ändå gav rullbandet en nytto/kostnadskvot på bara 0,15, dvs. en satsad krona ger 15 öre tillbaka. En automatbana ger höga anläggningskostnader och genererar mer väntetid och färre resenärer än ett rullband. Att förlänga Tvärbanan från Slussen genom den befintliga tunneln visade sig inte vara tekniskt möjligt. En Tvärbanelöslängning kräver att en ny tunnel byggs under Södermalm till betydande kostnad.

Stadsbyggnadskontoret delar i allt väsentligt SLs uppfattning avseende de utredda alternativen. Den effektivaste lösningen, dvs. rullband genom tunneln, förefaller inte vara någon attraktiv lösning för användarna. Transportkorridorer av detta slag är sällan lyckade eller uppskattade av användarna. Att det i det här fallet också rör sig om en bergtunnel som är så pass lång som en halv kilometer komplicerar saken ytterligare. Även med estetiska insatser och teknisk övervakning är risken uppenbar att tunneln skulle upplevas obehaglig och otrygg och därmed inte komma att användas. Förflyttningen mellan Slussen och Södra station beräknas ta ca 8 minuter, under förutsättning att man går på rullbandet.

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 14 februari 2008 att avstyrka motionen samt därutöver anföra följande:

Citybanans planering har skett under många år, då miljöpartiet hade haft möjlighet att även ta in denna idé i planeringen.

Förslaget skulle också innebära mera trafik på Söder, vilket kanske inte motionärerna ifrågasatt. Trafikströmmen på Slussen har nått sitt tak och kan

endastminskas genom att en tunnelbana byggs till Nacka. Den tänkta ombyggnaden av Slussen kommer att ta många år, vilket också kommer att kräva stora både ekonomiska och tekniska insatser.

Motionärerna torde också vara väl medvetna om att kollektivtrafiken och dess utbyggnad är en fråga för landstinget.

*Ersätтарыtrande* gjordes av Pia Toremar (c), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamöterna Elsemarie Bjellqvist m.fl. (s), Birger Jeansson (mp) och Heinz Spira (v) till förmån för förvaltningens förslag.

**Södermalms stadsdelförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 23 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

Kommunstyrelsen har remitterat en motion av Eie Herlitz (mp) och Mats Lindqvist (mp)

till bl.a. Södermalms stadsdelsnämnd. Motionen tar upp att den nya Citybanan ger en ny bytespunkt endast vid Odenplan, vilket innebär att resenärer som behöver byta mellan pendeltåg och T-banelinjer söder om Stockholms ström måste åka ända in till City för omstigning. Därför föreslår motionärerna att en utredning görs om en skyttelförbindelse kan anläggas i en äldre oanvänd järnvägstunnel mellan Slussens kajplan och Södra station. På så vis skulle resenärer med snabba och täta turer kunna transporteras mellan pendeltåg och Slussens T-bana, vilket skulle innebära tidsbesparingar för de resande och avlasta Centralstationen och T-centralen. Vid Slussen utgår också flera andra kollektivtrafiklinjer som snabbt skulle nås från pendeltågen med hjälp av skytteln. Förvaltningen anser att det, förutsatt att det är tekniskt genomförbart, är ett bra förslag som är väl värt att utredas vidare. Om det går att genomföra skulle det ge möjligheter till lättare och snabbare byten mellan kollektivtrafiklinjer och stimulera till ett ökat kollektivtrafikutnyttjande.

#### *Ärendets beredning*

Ärendet har handlagts och beretts av ekonomiavdelningen. De lokala handikapp- och pensionärsråden har beretts tillfälle att lämna synpunkter på remissen.

#### *Remissbehandling*

Kommunstyrelsen har för yttrande senast den 7 mars 2008 remitterat en motion av Eie Herlitz (mp) och Mats Lindqvist (mp) om ny bytesstation för Citybanan – bygg en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station. Motionen har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden samt stadsdelsnämnderna Södermalm och Norrmalm.

### *Motionen*

Den beslutade utbyggnaden av Citybanan innebär att en ny ca sex kilometer lång tvåspårig järnvägstunnel för pendeltåg kommer att byggas under Stockholms innerstad från Tomtebodavägen till pendeltågsstationen Stockholms södra. Två nya stationer byggs, station City och station Odenplan.

I motionen konstateras att Citybanan kommer att kosta nästan 20 miljarder att bygga och att det trots det stora ingreppet endast blir en enda ny bytespunkt - Odenplan - mellan pendeltåget och T-banan. Motionärerna påpekar att det tidigare fanns ett utbyggnadsalternativ där Citybanan drogs närmare Slussen vilket hade givit ytterligare en bytesstation mellan pendeltåg och T-bana, men att detta alternativ utgick p.g.a. höga kostnader. Resenärer som behöver byta mellan pendeltåget och T-banelinjer söder om Stockholms ström måste således åka in till City och där gå av och gå i gångtunnlar mellan Centralstationen och T-centralen vid bytet. Detta ger tidsförluster vilket tillsammans med trängsel på pendeltåg och T-bana medför en minskning av kollektivtrafikens attraktivitet för resenärer.

Med detta som bakgrund tar motionen upp att det mellan Slussens kajplan och Södra station finns en oanvänd järnvägstunnel från slutet av 1800-talet. I denna tunnel menar motionärerna att en skyttelbana med små automatiska fordon skulle kunna anläggas som snabbt och med täta turer kunde transportera resenärer mellan pendeltåg och Slussens T-bana. Från Slussen utgår också flera andra kollektivtrafiklinjer som snabbt skulle kunna nås från pendeltågen med hjälp av skytteln, t.ex. Nacka/Värmdöbussarna, Saltsjöbanan och flera innerstadsbusslinjer. Centralstationen och T-centralen skulle därmed avlastas och många resenärer vinna tid.

Motionärerna framhåller att många städer i världen har denna typ av skyttelbanor som transporterar mellan två punkter, i både enklare och mera sofistikerade system. Avståndet mellan Slussen och Södra station anges i motionen vara ca 1 km, vilket skulle ge en restid på ca 1 minut med skyttelbanan om ett av de modernaste systemen byggs. En skyttelförbindelse mellan Södra station och Slussen uppges i motionen vara kostnadsberäknad av SL till 200-300 miljoner kronor, vilket är en betydligt mindre summa än det ovan nämnda alternativet med omdragen pendeltågssträckning som hade kostat ca 1,5 miljarder kronor.

Motionärerna yrkar mot denna bakgrund att fullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station.

### *Förvaltningens synpunkter*

Förvaltningen anser att det förslag som framförs i motionen är intressant och väl värt att utreda vidare. Om förslaget gick att genomföra skulle det innebära nya möjligheter till lättare och snabbare byten mellan olika kollektivtrafiklinjer vilket Storstockholms invånare, inklusive boende på Södermalm, skulle dra stor nytta av. Åtgärder av detta slag som knyter ihop olika linjer, ökar flexibiliteten och innebär tidsbesparingar är en förutsättning för att invånarna i Stockholmsregionen ska kunna och vilja öka sitt utnyttjande av kollektivtrafiken, vilket är ett viktigt planeringsmål ur trafik- och miljösynpunkt. Samhällsekonomiskt förefaller således en investering av denna typ vara väl motiverad.

Förvaltningen har dock inte tillgång till teknisk information och kompetens för att kunna bedöma förslaget genomförbarhet ur teknisk synvinkel eller om det finns hinder av planeringsmässig art.

Vid ett eventuellt utredande av den föreslagna skyttelförbindelsen vill förvaltningen påpeka vikten av att beakta tillgängligheten för personer med funktionshinder.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 14 februari 2008 i enlighet med stadsdelsförvaltningens förslag.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 4 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från bl.a Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av en motion från Eie Herlitz (mp) och Mats Lindqvist (mp) om en ny bytesstation för Citybanan – bygg en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra Station. Motionärerna önskar att en ny bytesstation skapas för Citybanan genom att en skyttelbana byggs mellan Slussen och Södra Station i en befintlig järnvägstunnel från 1800-talet. Förvaltningen ser positivt på alla förändringar som medför förbättringar för resenären vad gäller minskad trängsel, ökad bekvämlighet och tidsvinster. Därför föreslår förvaltningen att förslaget om en skyttelbana utreds vidare.

### *Ärendets beredning*

Ärendet har beretts inom Parkmiljögruppen Norra Innerstaden.

### *Bakgrund*

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från bl.a Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av en motion från Eie Herlitz (mp) och Mats Lindqvist (mp) om en ny bytesstation för Citybanan – bygg en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra Station. Yttrandet ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 7 mars 2008. Remisshandlingarna bifogas.

### *Sammanfattning av motionen*

Citybanan kommer endast att ha Odenplan och City som bytespunkter mellan T-bana och pendeltåg. Ett alternativ med spårdragning närmre Slussen utgick på grund av att kostnaderna skulle bli för höga. Resenärer som behöver byta mellan pendeltågstationer och T-banelinjer söder om Stockholms Ström kommer därför att tvingas resa in till City för att byta linje, vilket innebär tidsförluster för resenären.

Mellan Slussens kajplan och Södra Station finns en oanvänd järnvägstunnel från 1800-talet. Genom att anlägga en snabb och turtät skyttelbana med små automatiska fordon i denna tunnel skulle resenärer kunna ta sig mellan pendeltåg och tunnelbana på någon minut. Därmed skulle Centralstationen och T-centralen avlastas och resenärer

vinna tid. Vid Slussen finns annan kollektivtrafik som bussar både inom innerstaden och till grannkommuner, Saltsjöbanan och Djurgårdsfärjan.

Förebilder till denna typ av skyttelbanor som transporterar mellan två punkter finns i många städer i världen, t.ex. vid flygplatser och knutpunkter för kollektivtrafik. Avståndet mellan Slussen och Södra Station är ca 1 kilometer. En skyttelförbindelse är kostnadsberäknad av SL till 200 – 300 miljoner kronor. En omdragning av pendeltågssträckan skulle ha kostat ca 1,5 miljarder kronor.

#### *Förvaltningens synpunkter och förslag*

Förvaltningen ser positivt på alla förändringar som medför förbättringar för kollektivresenären. Det gäller såväl minskad trängsel, ökad bekvämlighet och tidsvinster. Förvaltningen anser därför att förslaget om en skyttelbana mellan Slussen och Södra Station är intressant och borde utredas vidare.

Huruvida detta är tekniskt möjligt har förvaltningen ingen kunskap om och kan därför inte ha någon åsikt om möjligheterna att genomföra förslaget.

RESERVATIONER M.M.

**Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) enligt följande

**Förslag till beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

- att kontoret ges i uppdrag att ta in skyttelförbindelseförslaget i arbetet med Slussens utformning,
- att aktivt söka samarbete med SL i frågan,
- att inte bygga något i den aktuella tunneln som längre fram kan vara ett hinder för SL att låta bygga någon form av förbindelse här.

Det är helt riktigt som kontoret skriver att det ligger inom SLs ansvarsområde att anordna persontransporter.

Därför har ifrågavarande förslag även tagits upp med SL vid flera tillfällen.

SL har förklarat sig mycket intresserat och har även som kontoret riktigt framhåller även utrett frågan. Men SL har uttryckt osäkerhet om vad staden egentligen vill göra med tunneln.

För att denna fråga, som samtliga inblandade hittills förklarat sig tycka vara en intressant idé, inte fortsättningsvis ska ramla mellan stolarna, så är det av vikt att SL får en tydlig signal rörande stadens avsikter med tunneln i fråga.

Det är då bra om kontoret inte bygger in saker i tunneln, som omöjliggör att tunneln kan användas så som redovisats i förslaget.

Det är därför önskvärt att kontoret lyfter in frågan i ett större närbeläget sammanhang, dvs Slussens utformning.

Att kunna skapa ett nytt Slussen med tillgänglighet även till pendeltågen bör rimligtvis i alla läger betraktas som en så pass intressant idé att den bör förverkligas.

**Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg med instämmande av ersättaren Torkel Tigerschiöld (båda mp) enligt följande

**Förslag till beslut**

Exploateringsnämnden beslutar

- att tillstyrka motionen,
- att därutöver anföra:

Exploateringskontoret har uttryckt sig positiv till möjligheten till att nyttja tunneln för persontransporter, vilket är glädjande. Det är dock otillfredsställande att enbart hänvisa till att det är SL:s ansvarsområde. Staden kan vara pådrivande för att en skyttelförbindelse ska bli verklighet.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Maria Hannäs (v) enligt följande

Förslagen som motionärerna tar upp är intressanta. Det vore bra att utreda hur ett rullband skulle fungera mellan Slussen och Södra station. Gångtiden skulle minska avsevärt, det kan omöjligen ta 8 minuter på ett rullband, när man idag går på 10 minuter. Vid en snabb frågerunda bland arbetskamrater i Södra stations huvudbyggand, framkom att detta skulle vara intressant och inte ett dugg obehagligt eller otryggt.

Vid den stora knutpunkten Châtelet i Paris korsas många RER pendeltåg och Metro-linjer. Där finns många och extremt långa gångar. Flera av de långa gångarna är just dubbelriktade rullband som ger effektiva transportsträckor för trafikanterna, som spar tid.

Vinkelresandet till och från södergående pendeltrafik kan knappast vara begränsat. Det ser man på den ström av gående som varje dag passerar mellan Medborgarplatsen och Södra station, resp. Mariatorget och Södra station.

### **Södermalms stadsdelsnämnd**

*Ersättaryttrande* gjordes av Pia Toremar (c) enligt följande

Om jag hade haft yrkanderätt, hade jag röstat enligt majoritetens förslag.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2007:38

2007:38

**Motion av Eie Herlitz och Mats Lindqvist (båda mp) om  
ny bytesstation för Citybanan - bygg en skyttelförbin-  
delse mellan Slussen och Södra station**

*Dnr 314-4782/2007*

Citybanan kommer att kosta uppåt 20 miljarder kr att bygga. Trots det stora ingreppet blir det endast en enda ny bytespunkt - Odenplan - mellan pendeltåget och T-banan. Tidigare fanns ett alternativ där Citybanan skulle dras närmare Slussen vilket hade givet ytterligare en bytesstation mellan pendeltåg och T-banesystemet. Detta alternativ utgick p.g.a. höga kostnader.

Om resenärerna behöver byta mellan pendeltågsstationer och T-banelinjer söder om Stockholms ström tvingas de att resa ända in till City för att där stiga av och därefter gå i långa gångtunnlar mellan Centralstationen och T-centralen vid bytet. Tidsförluster som dessa och trängsel i pendeltågs- och tunnelbanevagnar på grund av för liten kapacitet gör att många stockholmare avstår från att resa kollektivt och tar bilen i stället.

Mellan Slussens kajplan och Södra Station finns en oanvänd järnvägstunnel från slutet av 1800-talet. Genom att anlägga en snabb och turtät skyttelbana med små automatiska fordon i denna tunnel skulle resenärer här kunna ta sig mellan pendeltåg och T-banan på någon minut.

Vid Slussen finns även annan kollektivtrafik som snabbt skulle kunna nås från pendeltågen. Ett flertal innestadsbusslinjer samt Nacka/Värmdöbussarna, Saltsjöbanan och Djurgårdsfärjan passerar eller utgår från Slussen. Därmed kan Centralstationen och T-centralen avlastas kraftigt och massor av resenärer vinna tid.

I många städer i världen finns denna typ av skyttelbanor som transporterar mellan två punkter, t ex på stora flygplatser och vid knutpunkter för kollektivtrafik. De kan bestå av små vagnar som dras av en lina. Samma teknik används av linbanor men här rullar vagnarna istället på gummihjul på marken. Det



finns även mer sofistikerade system där vagnarna har egna elmotorer, rullar på en egen bana och styrs av datorer.

Avståndet mellan Slussen och Södra station är ca 1 km. Byggs ett av de modernaste systemen blir restiden c:a 1 minut, dvs. ungefär samma tidsåtgång som det tar att åka i några av SL:s längre rulltrappor.

Anläggningen av en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station resulterar i - funktionellt sett - en ny sydlig bytesstation mellan pendeltåg och T-banor vid Slussen/Södra Station. En skyttelförbindelse mellan Södra station och Slussen är kostnadsberäknad av SL till 200 - 300 miljoner kr. Det är betydligt mindre pengar än alternativet med omdragen pendeltågssträckning som hade kostat ca 1,5 miljarder kr.

Mot denna bakgrund yrkar vi

att fullmäktige beslutar att Stockholms stad ska utreda en skyttelförbindelse mellan Slussen och Södra station.

Stockholm den 26 november 2007

*Eie Herlitz*

*Mats Lindqvist*