

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

## Bilaga 7

Landstingsrådsberedningens skrivelse den 23 oktober 2008

### **Motion 2007:39 av Lars Dahlberg och Anna Kettner (s) om kapacitetsstarka tvärförbindelser**

Föredragande landstingsråd: Christer Wennerholm

#### Ärendet

Motionärerna föreslår kapacitetsstarka tvärförbindelser för att möta framtida behov.

#### Förslag till beslut

**Landstingsstyrelsen** föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att* besvara motionen

Regionplane- och trafikkontoret har redan påbörjat det mycket omfattande arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsplan. För att säkerställa ett brett beslutsunderlag har Regionplane- och trafikkontoret den 13 juni skickat ut ett samrådsförslag till ett stort antal remissinstanser, däribland SL. Detta är ett första steg för att undersöka behoven och möjligheterna i kommande infrastruktursatsningar.

Vissa utredningar av Stockholms framtida behov pågår därför redan och andra utredningar kommer att startas under 2008. Att i detta skede uppdra åt regionplane- och trafikinämnden att ta fram specifika beslutsunderlag fokuserade på särskilda inriktningar när det gäller kapacitetshöjande åtgärder riskerar att ta både tid och resurser från det mer övergripande arbetet som nu inleds i och med den regionala utvecklingsplanen för 2010.

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

## Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 23 oktober 2008.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 4 november 2008.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till s-ledamöternas förslag, dels till v-ledamotens förslag, dels till mp-ledamotens förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

*S-ledamöterna reserverade sig:*

**”Socialdemokraterna** föreslår landstingsstyrelsen besluta *att* bifalla motionen

Idag brister på tvärförbindelserna i kollektivtrafiken i vårt län, vilket leder till att många tvingas resa genom centrala Stockholm trots att de inte har något ärende dit.

Handelskammaren har med anledning av detta tagit fram en rapport 'Framtidens kollektivtrafik'. Fokus i rapporten ligger på en tunnelbanering runt hela Stockholm, men även andra infrastrukturutbyggnader av kollektivtrafiken finns med.

Regionplane- och trafikkontoret har sedan en tid påbörjat arbetet med en ny regionplan. I arbetet bedöms bland annat behovet av ny spårinfrastruktur med utgångspunkt i hur länet förväntas utvecklas i framtiden. Behovet av, och nyttan med, en tunnelbanering borde prövas i detta arbete.

För närvarande driver SL flera utredningar om ny spårinfrastruktur och motionärernas bedömning är att dessa planerade utbyggnader behövs för att möta framtida behov. Som landstingsdirektörens tjänsteutlåtande påpekar står inte en tunnelbanering i motsats till utbyggnad av spårtrafik även på andra sträckor. Därför borde SL, i enlighet med motionen, delta tillsammans med Regionplane- och trafikkontoret i en utredning av kapacitetsstarka tvärförbindelser.”

*V-ledamoten reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motionen.*

## FÖRSLAG 2008:81

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

*Mp-ledamoten reserverade sig:*

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta *att* anse motionen besvarad,

Det är bra att socialdemokraterna lyfter fram frågan om tvärförbindelser, eftersom det finns ett stort behov av nya tvärförbindelser. Dock är det tveksamt om det är tunnelbana som är det bästa valet.

En modern kollektivtrafik ställer helt andra krav, vilket bör avspeglas i förslag och beslut då nya förbindelser ska upprättas. Kostnaderna för tunnelbyggen har rusat i höjden och de säkerhetsaspekter som är förknippade med underjordiska system, gör att all utbyggnad av kollektivtrafiken behöver flera alternativa noggranna analyser innan ett system kan väljas. Bland annat finns SIKAs tre studier (2008:4-6) med en helt ny pendeltågslinje kombinerat med en spårbilsring som enligt rapporterna visar på stor samhällsekonomisk lönsamhet och dessutom bidrar till att uppfylla riksdagens samtliga transportpolitiska mål.

För att både klara klimatmålen och ekonomin krävs ett system som är både investerings- och driftmässigt billigare än de befintliga och dessutom mindre miljöstörande. Kollektivtrafiken ska vara så tilltalande att de som idag kör bil förändrar sitt beteende och byter färd sätt. Den bör också planeras på ett sätt som tillgodoser ett kvinnligt resmönster för att underlätta människors vardagsresor.

Motionärerna väljer att nämna Älvsjö som knutpunkt, men den tänkta tvärsårbana Syd med hållplats vid Älvsjö station skulle kunna utföras i form av en spårbilsbana, som en del av en spårbilsring. Det skulle ge en smidigare resa och dessutom till lägre kostnad än tunnelbanan förutom att den skulle gå väsentligt snabbare att bygga eftersom banan är förlagd ovan jord. Genom spårbilsringen skapas ett stort antal knutpunkter som binder samman de regionala kärnorna även på Södertörn, vilket stärker södra delen av Stockholms län. Planerna på Förbifart Stockholm existens kan därmed i ännu högre grad ifrågasättas.”

## Ärendet och dess beredning

**Lars Dahlberg och Anna Kettner (s)** har i en motion (bilaga), väckt den 11 september 2007, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik och region-

**FÖRSLAG 2008:81**

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

plane- och trafikkontoret att utreda behov, möjlig utformning, kostnader och tidsplaner för en framtida utbyggnad av kapacitetsstarka tvärförbindelser i länet – särskilt med fokus på en tunnelbanering, *att* i dessa analyser belysa konsekvenserna för miljö, tillväxt och minskade klyftor.

Yttranden har inhämtats från landstingsdirektören, regionplane- och trafiknämnden och AB Storstockholms Lokaltrafik.

**Landstingsdirektören** har i tjänsteutlåtande den 7 juli 2008 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* anse motionen besvarad.

Regionen har ett mycket hårt belastat transportnät och en snabb befolkningstillväxt vilket gör att behovet av ny infrastruktur är stort.

AB Storstockholms Lokaltrafik konstaterar i sitt svar att det idag finns vissa brister på tvärförbindelser i Stockholms kollektivtrafik vilket leder till att många tvingas resa genom centrala Stockholm trots att det inte har något ärende dit.

Handelskammaren har med anledning av detta tagit fram en rapport ”Framtidens kollektivtrafik”. Fokus i rapporten ligger på en tunnelbanering runt hela Stockholm, men även andra infrastrukturutbyggnader för kollektivtrafiken finns med.

För närvarande driver SL flera utredningar om ny spårinfrastruktur och bedömningen är att dessa planerade utbyggnader också behövs för att möta framtida behov. En tunnelbanering står därför inte i motsats till utbyggnad av spårtrafik även på andra sträckor.

För närvarande arbetar SL framför allt med följande projekt gällande ny respektive förstärkt spårinfrastruktur:

- Förstudie – snabbspårväg till Kista
- Förstudie - kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn
- Förstudie - tunnelbana till Karolinska
- Förstudie - partiell dubbelspårsutbyggnad på Roslagsbanan
- Förstudie och järnvägsplan - Djurgårdslinjen
- Järnvägsplan - tvärsårväg till Solna
- Järnvägsplan - Saltsjöbanans konvertering till snabbspårväg

**FÖRSLAG 2008:81**

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

I arbetet med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen studeras hur regionens bebyggelse och transportsystem långsiktigt ska utvecklas för att regionen ska bli en allt attraktivare storstadsregion. Kollektivtrafiken har här en viktig roll. Kollektivtrafiken måste erbjuda en hög tillgänglighet och ge fler invånare möjlighet att resa kollektivt om klimatmålen ska kunna nås. Kapacitetsstarka lösningar, såväl radiella som på tvären, kommer därför att prövas översiktligt inom ramen för arbetet med utvecklingsplanen.

Det framtagna samrådsförslaget för en ny regional utvecklingsplan, kan ses som ett första steg för att bedöma behovet av nya tunnelbanelinjer och andra infrastruktursatsningar. I förslaget finns alternativ som tar upp nya tunnelbanelösningar och också spårvägsalternativ. Remissvaren kommer att användas som grund för fortsatt planering av infrastrukturens utbyggnad i Stockholms län. Den fortsatta hanteringen av den regionala utvecklingsplanen kommer därigenom att hantera den frågeställning som motionären tagit upp. Vilka kompletterande utredningsuppdrag som behöver kommer att hanteras i detta sammanhang.

*Miljökonsekvenser av beslutet*

Beslutet medför oförändrade konsekvenser för miljön.

**Regionplane- och trafiknämnden** har den 6 februari 2008, enligt kontorets förslag, anfört att regionen har ett mycket hårt belastat transportnät och en snabb befolkningstillväxt vilket gör att behovet av ny infrastruktur är stort.

I arbetet med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen studeras hur regionens bebyggelse och transportsystem långsiktigt ska utvecklas för att regionen ska bli en allt attraktivare storstadsregion. Kollektivtrafiken har här en viktig roll. Kollektivtrafiken måste erbjuda en hög tillgänglighet och ge fler invånare möjlighet att resa kollektivt om klimatmålen ska kunna nås. Kapacitetsstarka lösningar, såväl radiella som på tvären, kommer därför att prövas översiktligt inom ramen för arbetet med utvecklingsplanen. En utbyggnad av erforderliga tvärförbindelser kommer att redovisas i underlaget.

Det pågående arbetet med framtagande av en samrådshandling för en ny regional utvecklingsplan kan ses som ett första steg för att bedöma behovet av nya tunnelbanelinjer och andra infrastruktursatsningar. Efterföljande mer detaljerade studier kan tidigast ske med början hösten 2008. Ett sådant eventuellt utredningsuppdrag bör ges såväl till Regionplane- och trafiknämnden som AB Storstockholms Lokaltrafik.

**FÖRSLAG 2008:81**

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

*S- och v-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motionen.*

*Mp-ersättaren lät anteckna följande särskilda uttalande.*

”Det är bra att socialdemokraterna lyfter fram frågan om tvärförbindelser, jag delar uppfattningen att det är ett stort behov av dem. Behovet kommer att bli ännu större i framtiden för att begränsa klimatutsläppen om de väginvesteringar som socialdemokraterna själva med allianspartierna är överens om att bygga genomförs.

Förutom tvärförbindelserna behöver särskilt fokus läggas på energisnåla transportlösningar för de mer glesbebyggda delarna av länet.

Dock ställer sig miljöpartiet tveksamt till om det är tunnelbana som är det bästa valet och att använda London som exempel känns oerhört förlegat då systemet byggdes för mycket länge sedan.

2000-talets kollektivtrafik ställer helt andra krav, vilket bör avspeglas i förslag och beslut då nya förbindelser ska upprättas. Kostnaderna för tunnelbyggen har rusat i höjden och de säkerhetsaspekter som är förknippade med underjordiska system, gör att all utbyggnad av kollektivtrafiken behöver flera alternativa noggranna analyser innan ett system kan väljas.

Det är av vikt att beakta utbyggnaden av tvärsparbanorna till ett helt sammanhängande system för att skapa synergieffekter i resandet.

Motionärerna väljer att nämna Älvsjö som knutpunkt, en synpunkt vi delar men där miljöpartiets uppfattning är att den tänkta tvärsparbana Syd med hållplats vid Älvsjö station snabbt kommer till stånd och får fler förlängningar än vad som är planerat idag. Detta för att försörja områden som idag inte är spårförsörjda, koppla ihop med Tvärbanan och T-banestationer med mera. Dessa sydliga spår kan också med fördel utföras i form av spårbilsbana, som en del av den av oss föreslagna yttre spårbilsringen runt Stockholms län. Det skulle ge en smidigare resa och dessutom till lägre kostnad än tunnelbanan förutom att den skulle gå snabbare att genomföra i byggskedet eftersom banan är förlagd ovan jord. Genom spårbilsringen skapar vi ett stort antal knutpunkter som binder samman de regionala kärnorna även på Södertörn, vilket stärker södra delen av Stockholms län. Förbifartens existens kan därmed i ännu högre grad i frågasättas.”

**FÖRSLAG 2008:81**

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande den 21 januari 2008 bifogas (bilaga).

**AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse** har den 29 januari 2008 beslutat att överlämna förvaltningens förslag som yttrande (bilaga).

*Mp-ledamoten antecknade följande särskilda uttalande.*

”Det är bra att socialdemokraterna lyfter fram frågan om tvärförbindelser, jag delar uppfattningen att det är ett stort behov av dem. Dock ställer sig miljöpartiet tveksamt till om det är tunnelbana som är det bästa valet och att använda London som exempel känns oerhört förlegat då systemet byggdes för mycket länge sedan.

2000-talets kollektivtrafik ställer helt andra krav, vilket bör avspglas i förslag och beslut då nya förbindelser ska upprättas. Kostnaderna för tunnelbyggen har rusat i höjden och de säkerhetsaspekter som är förknippade med underjordiska system, gör att all utbyggnad av kollektivtrafiken behöver flera alternativa noggranna analyser innan ett system kan väljas.

Motionärerna väljer att nämna Älvsjö som knutpunkt, en synpunkt vi delar men där miljöpartiets uppfattning är att den tänkta tvärsårbana Syd med hpl vid Älvsjö stn kan utföras i form av spårbilsbana, som en del av vår spårbilsring. Det skulle ge en smidigare resa och dessutom till lägre kostnad än tunnelbanan förutom att den skulle ge snabbare att genomföra i byggskedet eftersom banan är förlagd ovan jord. Genom spårbilsringen skapar vi ett stort antal knutpunkter som binder samman de regionala kärnorna även på Södertörn, vilket stärker södra delen av Stockholms län. Förbifartens existens kan därmed i ännu högre grad i frågasättas.”

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

### *Bilaga 7:1*

#### **Motion 2007:39**

Ett stort problem i Stockholms kollektivtrafik är bristen på tvärförbindelser. Det leder till att fler än nödvändigt tvingas åka igenom centrala Stockholm för att nå sin slutdestination. Den satsning på tvärbana som inletts och som förhoppningvis kommer att fortsätta är därför helt nödvändig.

Samtidigt måste planeringen fortgå för hur man i framtiden ska kunna utveckla kollektivtrafiken ytterligare. Stockholm kommer att fortsätta att växa. Både invånare och näringsliv har behov av en fungerande kollektivtrafik. Om inte kollektivtrafiken byggs ut kraftigt kommer allt fler att tvingas ta bilen – och det är en helt ohållbar utveckling. Med tanke på klimathotet får inte en dag gå förlorad i arbetet med att få allt fler att åka kollektivt istället för att ta bilen. Alla miljöskäl talar för framtida utbyggnader av kollektivtrafiken ska ske i form av spårlösningar och inte genom att belasta vägnätet ytterligare med busstrafik.

Även rättviseskäl talar för kollektivtrafiken. När vår regions framtid planeras måste vi alltid söka de lösningar som kombinerar tillväxt med uthållig ekologisk och social miljö. Konsekvensanalyser ska alltid göras för att belysa hur de stora investeringarna i praktiken påverkar vår vardag och hur vi bäst använder resurser för ett grönt, rättvist och starkt län.

Stockholms handelskammare presenterade med anledning av ovanstående nyligen en rapport ”Framtidens kollektivtrafik”. Rapporten visar på ett förtjänstfullt sätt på både de stora behoven men också på intressanta lösningar såsom tunnelbana till Nacka, Barkarby och eventuellt även till Täby/Arninge.

Fokus i rapporten ligger dock på att det i framtiden kommer att behövas kollektiva tvärförbindelser i Stockholm som är minst lika kapacitetsstarka som tunnelbanan. Viktigast av de satsningar som efterfrågas av Handelskammaren är därför en tunnelbanering runt hela Stockholm.

Det är en intressant tanke. En ring skulle minska genomfartsresorna genom centrala Stockholm och skulle kunna skapa nya knytpunkter vid t ex Älvsjö och därmed möjliggöra snabba byten mellan olika trafikslag med kortare restider som följd.

Tyvärr ser Handelskammaren en motsättning mellan dagens tvärbaneutbyggnad och framtida mer kapacitetsstarka spårförbindelser. Så är givetvis inte fallet. Tvärbanan behöver byggas ut för att möta dagens behov och det



**FÖRSLAG 2008:81**

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

finns ingen motsättning mellan detta och att man parallellt planerar för än mer kapacitetsstarka tvärförbindelser för att möta framtida behov.

Stockholm växer allt fortare och en tunnelbanering är ett mycket omfattande projekt. Framtidens kollektivtrafiklösningar behöver därför utredas och planeras redan idag. Det ställer höga krav på dagens politiker att inte bara se en eller två mandatperioder framåt utan att också orka ta ansvar för hur stockholmarnas behov ser ut om tio, tjugo och trettio år.

Vi vet idag att en väl fungerande infrastruktur är av helt avgörande betydelse för tillväxt. Ska Stockholm kunna hävda sig i internationell konkurrens samtidigt som vi värnar en miljömässigt hållbar utveckling säger det sig självt att kollektivtrafiken måste prioriteras av politiker på alla beslutsnivåer.

Med anledning av ovanstående föreslår vi landstingsfullmäktige besluta

*att* uppdra åt SL och regionplane- och trafikkontoret att utreda behov, möjlig utformning, kostnader och tidsplaner för en framtida utbyggnad av kapacitetsstarka tvärförbindelser i länet – särskilt med fokus på en tunnelbanering, samt

*att* i dessa analyser belysa konsekvenserna för miljö, tillväxt och minskade klyftor.

Stockholm den 6 september 2007

Lars Dahlberg

Anna Kettner

**FÖRSLAG 2008:81**

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

***Bilaga 7:2*****Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande****Kontorets kommentar**

Arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsplan pågår. Ett samrådsunderlag kommer att tas fram under våren som bland annat innefattar förslag till utformning av transportsystemet. Utbyggnader av erforderliga tvärförbindelser kommer att redovisas i underlaget. Samrådet pågår till slutet av november 2008.

LS 0805-0479, LS 0709-0936  
LS 0802-0153, LS 0802-0155  
LS 0803-0258, LS 0803-0261  
LS 0803-0266

### *Bilaga 7:3*

#### **SL-förvaltningens tjänsteutlåtande**

#### **SLs synpunkter**

Idag finns vissa brister på tvärförbindelser i Stockholms kollektivtrafik vilket leder till att många tvingas resa genom centrala Stockholm trots att de inte har något ärende dit.

Handelskammaren har med anledning av detta tagit fram en rapport "Framtidens kollektivtrafik". Fokus i rapporten ligger på en tunnelbanering runt hela Stockholm, men även andra infrastrukturutbyggnader för kollektivtrafiken finns med.

För närvarande driver SL flera utredningar om ny spårinfrastruktur och motionärernas bedömning är att dessa planerade utbyggnader också behövs för att möta framtida behov. En tunnelbanering står därför inte i motsats till utbyggnad av spårtrafik även på andra sträckor.

För närvarande arbetar SL framför allt med följande projekt gällande ny respektive förstärkt spårinfrastruktur:

- Förstudie – snabbspårväg till Kista
- Förstudie - kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn
- Förstudie - tunnelbana till Karolinska
- Förstudie - partiell dubbelspårsutbyggnad på Roslagsbanan
- Förstudie och järnvägsplan - Djurgårdslinjen
- Järnvägsplan - tvärspårväg till Solna
- Järnvägsplan - Saltsjöbanans konvertering till snabbspårväg

Regionplane- och trafikkontoret har sedan en tid påbörjat arbetet med en ny regionplan. I arbetet bedöms bl a behovet av nya spårinfrastrukturer med utgångspunkt i hur länet förväntas och bör utvecklas i framtiden.

SL anser att behovet av, och nyttan med, en tunnelbanering i första hand bör prövas i detta arbete.