

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2011:35 av Erika Ullberg och Helene Hellmark Knutsson (S) om en strategi för utbyggd tunnelbana

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendebeskrivning

Motionärerna föreslår att en strategi för en utbyggd tunnelbana tas fram.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Landstingsstyrelsens motivering

När Socialdemokraterna hade ansvaret för SL under åren 2003 till 2006 minskade antalet resor med SL tre av fyra år, kundnöjdheten sjönk till rekordlåga nivåer, resenärerna drabbades av stora förseningar och dålig punktlighet. Det var ett SL i kaos. Under fyra år byggdes inte en enda meter ny kollektivtrafik.

Alliansen har nu vänt utvecklingen. SL har rekordmånga resenärer, bättre punktlighet och betydligt nöjdare resenärer samtidigt som vi göra rekordsatsningar på att bygga ut och modernisera kollektivtrafiken.

Vi har sedan 2006 gjort historiska investeringar i kollektivtrafiken. Länets resenärer har fått både ny och upprustad kollektivtrafik. Gröna linjens Farsta- och Hagsätragen har rustats upp och planeringen för Hässelbyggen fortsätter. På så sätt kommer tunnelbanans trotjänare att vara såväl modern, effektiv som kapacitetsstark i flera årtionden framåt. Tunnelbanans Röda linje kommer att få både nya vagnar och ett nytt signalsystem som kommer att ge en tätare, punktligare och effektivare trafik inom en snar framtid.

Trafiknämnden har också slutit en överenskommelse med Stockholms stad samt Nacka och Värmdö kommun om att inleda en förstudie om en förlängning av tunnelbanans Blå linje till Nacka. Landstinget har beslutat att investera cirka 14 miljarder kronor på tunnelbanan eftersom den är en viktig del av kollektivtrafiksystemet i länet.

Trafiknämnden har också initierat arbetet med Spår- och stamnätsstrategierna etapp 1 och 2 som syftar till att undersöka behovet av kollektivtrafik i hela länet. Det ska vara rätt trafikslag, till rätt pris på rätt plats. Förslag om ofinansierade tunnelbanelinjer som lösningen på varenda utbyggnad i länet är oansvariga. Noggranna prognoser behöver göras om bland annat resbehov, res-tidsvinster och trafikantnytta. Spår- och stamnätsstrategierna undersöker just detta.

I Spår- och stamnätsstrategin etapp 2 som fokuserar på hela länet är det således helt naturligt att studera samtliga trafikslag för att se hur de olika trafikslagen i stamnätet kan samverka för att skapa ett bra resande i hela länet.

Trafiknämnden kommer också att under 2012 utarbeta en trafikslagsstrategi för tunnelbanan. Avsikten är att belysa hur det befintliga tunnelbanesystemet skulle kunna utvecklas.

Varje dag åker 170 000 resenärer med tunnelbanans Gröna linje mellan Odenplan och Hässelby. Redan i dag är det trångt på Gröna linjen i rusnings-tid. Socialdemokraterna vill ta bort vart tredje tunnelbanetåg för att köra dessa till Hagastaden, då skulle det bli ännu trängre och sämre på Gröna linjen. Vi vill i stället bygga ut kollektivtrafiken – inte försämra den. Därför studerar vi olika alternativa lösningar till att trafikförsörja Hagastaden där buss, spårväg respektive en ny tunnelbanegren är tre alternativ.

Det absolut viktigaste är att kollektivtrafiksystemet tillåts växa i takt med att Stockholms län växer. Det är en förutsättning för att länets invånare även i fortsättningen ska ha ett bekvämt, effektivt och miljövänligt alternativ till bilen. Det är också nödvändigt om Stockholms län ska bibehålla positionen som Sveriges tillväxtmotor.

Beslutsunderlag

1. Landstingsstyrelsens ojusterade protokollsutdrag från sammanträde den 28 augusti 2012 § 140, med S-ledamöternas reservation och muntlig reservation anfördes av tjänstgörande V-ersättaren. Protokollet justeras den 11 september 2012
2. Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 24 maj 2012

3. Motion 2011:35
4. Trafiknämndens protokollsutdrag den 24 april 2012, med S- och V-ledamöternas reservation
5. Trafiknämndens förvaltnings tjänsteutlåtande den 16 mars 2012

Datum för justering: 2012-09-11
Datum för anslag: 2012-09-12

§ 140

Motion 201:35 av Erika Ullberg och Helene Hellmark Knutsson (S) om en strategi för utbyggd tunnelbana
LS 1111-1505

Landstingsrådsberedningens skrivelse den 20 juni 2012 med trafiknämndens yttrande den 24 april och landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 24 maj 2012.

S-ledamöternas skrivelse den 23 augusti 2012 med förslag att landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta *att* bifalla motionen (bilaga).

Följande yrkanden framfördes

dels bifall till landstingsrådsberedningens förslag
dels bifall till S-ledamöternas förslag
dels av tjänstgörande V-ersättaren om bifall till motionen.

Ordföranden ställde propositioner om bifall till dessa yrkanden och fann att styrelsen antagit landstingsrådsberedningens förslag.

Landstingsstyrelsen beslutade således föreslå landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad enligt landstingsrådsberedningens förslag.

Reservationer mot landstingsstyrelsens beslut anfördes

dels av S-ledamöterna till förmån för S-förslaget
dels av tjänstgörande V-ersättaren för V-förslaget.

Vid protokollet

Anna-Britt Weiss

Exp till:
Landstingsfullmäktige
Trafiknämnden
Landstingsdirektören

2012-08-28

LS 1111-1505

Landstingsstyrelsen, ärende 23

Motion 2011:35 av Erika Ullberg och Helene Hellmark Knutsson (S) om en strategi för utbyggd tunnelbana

Socialdemokraterna föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige att besluta

att bifalla motionen.

Det är glädjande att SL:s tjänstemän i sitt utlåtande över motionen ser behovet av en strategi för tunnelbanan. Den trafikslagstrategi som tjänstemännen föreslår ska tas fram ligger i linje med Socialdemokraternas motion. Det bör i det sammanhanget påpekas att något ensidigt uppdrag om att bara studera sträckningar inte föreslås i motionen utan att denna syftar till att utveckla en strategi för tunnelbanan vad gäller såväl utbyggnader som förstärkningar och utveckling av befintligt system.

Tråkigt nog är den moderatledda majoritetens utlåtande över motionen klart negativt till nya linjer. Vi Socialdemokrater välkomnar givetvis att majoriteten äntligen öppnat upp för en förstudie av tunnelbana till Nacka. Hanteringen av idéstudien, byggstoppet för tunnelbana till Hagastaden och utlåtandet över denna motion ger dock anledning att tro att någon större omsvängning i tunnelbanefrågan inte har skett. Det är oroväckande och ett hot mot vår regions utveckling. Tunnelbanan är den kollektiva grundbulten i Storstockholms trafiksystem. Utan en strategi för hur tunnelbanan kan byggas ut och ges en ökad kapacitet riskeras både tillväxt och jobb samtidigt som bostadsbyggandet riskerar att avta ytterligare.

Landstingsstyrelsens förvaltning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2012-05-24

LS 1111-1505

Landstingsstyrelsen

Ankom Stockholms läns landsting
2012-05-24
Dnr. LS 1111-1505

Rotel II

Yttrande över motion 2011:35 av Erika Ullberg (S) och Helene Hellmark Knutsson (S) om en strategi för utbyggd tunnelbana

Ärendebeskrivning

I motionen föreslås landstingsfullmäktige besluta att ge trafiknämnden i uppdrag att omgående ta fram en strategi för hur tunnelbanan kan utvecklas och byggas ut.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 24 maj 2012
Motion 2011:35
Trafiknämndens protokollsutdrag den 24 april 2012
S-ledamöternas yttrande i trafiknämnden den 24 april 2012
Trafiknämndens förvaltnings tjänsteutlåtande den 16 mars 2012

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta
att anse motionen besvarad.

Förvaltningens förslag och motivering

I motionen föreslås landstingsfullmäktige besluta att ge trafiknämnden i uppdrag att omgående ta fram en strategi för hur tunnelbanan kan utvecklas och byggas ut. Motionärerna menar att det krävs finansiering och planering för att utbyggnaderna ska kunna realiseras och att det från start till mål tar många år.

Trafiknämndens förvaltning anger i sitt yttrande att Storstockholms lokaltrafik (SL) delar uppfattningen om att tunnelbanan är viktig för stockholmsregionens utveckling. Det är emellertid förenat med höga kostnader att bygga tunnelbana, liksom spår i övrigt. SL arbetar just nu med en stomnätstrategi, utredningsetapp 2, för hela länet. Ett syfte med den är att se vilka stråk i länet som enligt prognoserna får ett resande som

motiverar tunnelbana, spårväg, buss eller annat kollektivtrafikslag. Denna studie utförs förutsättningslöst vad gäller val av trafikslag och baseras på resbehov, restidsvinster och trafikantnytta.


SL avser att under 2012 utarbeta en trafikslagsstrategi för tunnelbanan. I denna trafikslagsstrategi är avsikten att belysa hur det befintliga tunnelbanesystemet bör utvecklas. SL:s uppfattning är därmed att det inte bör ges ett uppdrag som är inriktat specifikt på att studera tunnelbanesträckningar. Det väsentliga bör inte vara om kollektivtrafiken sker med tunnelbana, spårvagn eller annat, utan att kollektivtrafikslag väljs efter vad som är lämpligt för behovet i varje enskilt fall, med hänsyn taget till kostnaderna.

Enligt yttrandet är viktiga faktorer, förutom att bedöma de framtida investeringsbehoven i kollektivtrafiken, att dels planera för den ökade befolkningstillväxten och dels att ta höjd för att uppnå målen om en ökad andel kollektivtrafiksresande. Dessa faktorer kommer att studeras i stornätsstrategin och därmed ges tydligare bild av vilka stråk som i framtiden skulle behöva trafikeras av tunnelbana respektive andra trafikslag.

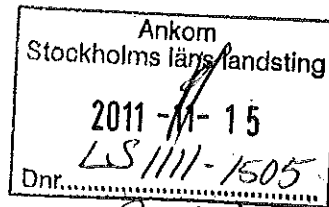
Med hänvisning till det yttrande som trafiknämndens förvaltning har lämnat anser förvaltningen att motionen ska anses besvarad.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program Miljöutmaning 2016 har hänsyn till miljön beaktats och bedömningen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbeskrivning i detta ärende.



Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör



MOTION
2011-11-10

Robert *[Signature]*
2011:35

Motion från Erika Ullberg och Helene Hellmark Knutsson (S) om en strategi för utbyggd tunnelbana

Tunnelbanan har haft en nyckelroll i Stockholmsregionens utveckling. Med tunnelbanan kan man snabbt och lätt ta sig dit jobben finns. Med tunnelbanan har de som inte haft råd med bil haft tillgång till en större arbetsmarknad och ett större utbildningsutbud. Med tunnelbanan har alla Stockholmare kunnat få effektiva, miljövänliga och pålitliga transporter. Tunnelbanan har varit och är en förutsättning för Stockholmsregionens roll som tillväxtmotor.

Nästan hälften av alla resor med kollektivtrafiken i Stockholms län görs med tunnelbanan. Det är inte så konstigt. Tunnelbanan har en kapacitet som inte buss och spårväg har. Ett fullsatt tunnelbanetåg rymmer 1200 resenärer och kan ha en turtäthet på ned mot varannan minut. En buss eller spårväg går mer sällan och rymmer inte ens en fjärdedel så många resenärer som ett tunnelbanetåg. En nyligen genomförd opinionsmätning av Dagens Nyheter visar dessutom att Stockholmare vill se utbyggd tunnelbana framför andra satsningar på väg eller spårväg.

Trots tunnelbanans många fördelar så har bara två utbyggnader skett de senaste trettio åren. De senaste sju åren har inga utbyggnader skett överhuvudtaget. Efter att den borgerliga majoriteten beslutat stoppa den redan planerade utbyggnaden av tunnelbanan till Hagastaden och Nya Karolinska finns i dagsläget inga planerade utbyggnader under innevarande planperiod, d.v.s. fram till 2020.

Landstingets politiska majoritet saknar uppenbarligen vilja att bygga ut och förbättra tunnelbanan. Det saknas en övergripande samlad strategi för hur tunnelbanan ska utvecklas. Inköp av signalsystem, fordon och utbyggnader av depåer går inte i takt och sker inte samordnat. Vi Socialdemokrater vill därför se en strategiskt tunnelbaneutredning. Kapacitetsbrister måste analyseras, målsättningar sättas upp och investeringar samordnas utifrån en tydlig inriktning.

Utan strategiska utredningar som kan mynna ut i tydliga inriktningsbeslut så riskerar vi att göra felaktiga investeringar. Hanteringen av Spårväg city förskräcker i det



avseendet. Vare sig den första etappen av spårvägs- och stornätstrategin som nu är ute på remiss, eller andra etappen som nu påbörjats är tillräckliga. Tunnelbanan har en sådan unik roll och kapacitet att det behövs en helt egen strategisk utredning för hur den kan utvecklas och byggas ut.

Tunnelbanan byggs inte ut i en handvändning. Det krävs finansiering och planering för att utbyggnaderna ska kunna realiseras. Från start till mål tar det många långa år. Utan en utpekad riktning riskerar vi att omöjliggöra framtida utbyggnader. Med en tydlig politisk viljeyttring och en strategisk plan för utbyggnad kan mark reserveras och möjligheter till framgångsrik exploatering till såväl bostäder som arbetsplatser öppnar sig.

En strategi för utbyggd tunnelbana måste framförallt analysera följande områden: kapacitetshöjande åtgärder i nuvarande system, utbyggnad av befintliga linjer, bättre bytsemöjligheter mellan system och nya linjer, framförallt tvärförbindelser.

Kapacitetshöjande åtgärder

Kombinationen av befolkningsökningen, tunnelbanans popularitet och bristen på utbyggnader har lett till ökad trängsel. På vissa sträckningar är nu trängseln mycket besvärande. Det finns en risk att det blir direkt farligt om trängseln på dessa perronger ökar ytterligare. Det enda kapacitetsförstärkande projekt för tunnelbanan som prioriterats, ett nytt signalsystem och nya vagnar på röd linje, har försenats efter att upphandlingen av nya fordon havererat.

För att öka kapaciteten behöver därför flera frågor utredas snarast såsom trimmade signalsystem, nya trafikupplägg samt nya fordon med flexibel möblering som har plats för fler. Genom att ytterligare förbättra regulariteten i systemet kan trängseln minska ytterligare.

Depåfrågorna är i detta sammanhang centrala och måste samordnas med inköp av nya vagnar.

Utbyggnader av befintliga linjer

Viktigast i närtid är att dra tunnelbanan vidare från Odenplan till Nya Karolinska Sjukhuset och Hagastaden nu när man bygger i hela området.

En annan mycket viktig utbyggnad för att trafikförsörja den snabbt växande ostsektorn och avlasta tunnelbanan vid Slussen är att bygga tunnelbana till Nacka.



Blå linje från Kungsträdgården är redan förberedd för en förlängning och kan dras via östra Södermalm och Sickla till Nacka.

Bättre bytesmöjligheter

Vår vision är ett tunnelbanenät som förkortar restiderna. Vi vill skapa fler bytesmöjligheter mellan tunnelbana och pendeltåg, tvärbana, spårväg och bussar. Då behöver vi bygga ut tunnelbanan på strategiska platser för att knyta ihop tunnelbanan med annan kollektivtrafik, men också genom att skapa bättre bytesmöjligheter vid de stationer som redan finns. Intressant att titta på är därför förlängd tunnelbana till Barkarby, en sekundäruppgång vid Farsta strand och en förlängning av grön linje till Älvsjö.

Nya linjer

Utbyggnader kan inte bara ske som förlängningar av befintliga linjer. Istället måste vi utveckla dagens "stjärnät" med tvärförbindelser med högre kapacitet än Tvärbanan vars välkomna utbyggnad fyller en annan trafikfunktion. Två nya linjer står i främsta fokus att undersöka vidare.

Stockholms Handelskammare har gjort en intressant studie¹ om att bygga ut tunnelbana till Nya Karolinska till Danderyd och vidare via Täby till det planerade nya resecentrat i Ärninge.

För att avlasta innerstadssnittet ytterligare bör även en tvärlinje mellan Liljeholmen och Fridhemsplan utredas. Det skulle knyta samman blå, röd och grön linje vid ytterligare en station vilket skulle vara välkommet samt avlasta delar av det hårt belastade nätet i innerstaden.

Övrigt

Det finns även andra intressanta frågor att belysa i en strategisk utredning som att öppna Kymlinge station, utreda ytterligare tvärförbindelser och nya trafikeringssupplägg som t.ex. på blå linje med direkt trafik mellan Tensta, Rinkeby och Kista.

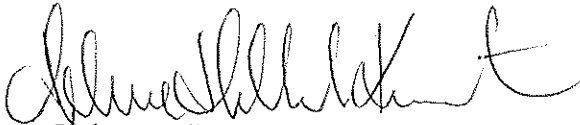
Med anledning av ovanstående föreslår vi landstingsfullmäktige besluta

¹ Bygg ut tunnelbanan till Norrort, Stockholms Handelskammare, Rapport 2011:1



att ge trafiknämnden i uppdrag att omgående ta fram en strategi för hur tunnelbanan kan utvecklas och byggas ut.

Stockholm den 10 november 2011



Helene Hellmark Knutsson



Erika Ullberg

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 5/2012

 Sammanträdesdatum
 2012-04-24

Datum för justering 2012-04-24

Datum för anslag:

Ankom Stockholms läns landsting 2012 -04- 27 Dnr. LS 1111-1505

 § 61

Yttrande över motion 2011:35 om en strategi för utbyggd tunnelbana
(TN 1204-0093)

I ärendet förelåg skrivelse 2012-03-16 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Erika Ullberg (S) samt Gunilla Roxby Cromwall (V).

YRKANDEN

- 1) bifall till förvaltningschefens förslag till beslut;
- 2) bifall till S-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, vilket V-ledamoten stödjer bilaga 1.

Ordförande fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut, bilaga 1, samt avslagit förslaget till tilläggsbeslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att uppdra åt SL

att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå förslaget till tilläggsbeslut.

 Vid protokollet

Sara Catoni

 Utdragsbestyrkande
 Ingela Svanberg Ohlsson

BILAGA 1

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT

1 (1)

2012-04-24

TN XXXX-XX
TN/204-0093

Trafiknämnden, ärende 14

Yttrande över motion 2011:35 om en strategi för utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden föreslås besluta

- att rekommendera landstingsfullmäktige att bifalla motionen, samt
- att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning samt att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att SL också ser behovet av en strategi för tunnelbanan. Den trafikslagsstrategi som föreslås tas fram ligger i linje med Socialdemokraternas motion men bör utökas. Någon ensidigt uppdrag om att bara studera sträckningar förelås inte i motionen utan tunnelbanan behöver en strategi vad gäller såväl utbyggnader som förstärkningar och utveckling av befintligt system.

Spårvägs- och stamnätstrategin etapp 1 har fått kritik för sitt fokus på spårvägar i innerstaden. I yttrandet uttrycks dock en viss förvåning över att strategin har uppfattats som en spårvägstrategi och att den istället borde uppfattas som trafikslagsövergripande. Om ambitionen var att strategin skulle uppfattas som trafikslagsövergripande borde både ett annat namn och sakinhåll ha övervägts.

Trafiknämnden

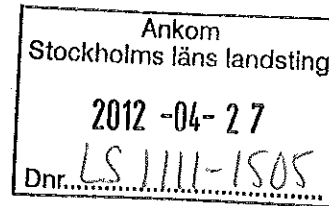
TJÄNSTEUTLÅTANDE

1 (3)

Datum
2012-03-16Identitet
TN xxxx-xxx

1204-0093

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651



Yttrande över motion 2011:35 om en strategi för utbyggd tunnelbana

Bakgrund

Erika Ullberg och Helene Hellmark Knutsson (S) har den 22 november 2011 inkommit till Trafiknämnden med rubricerad motion. I motionen föreslås att landstingsfullmäktige ska ge trafiknämnden i uppdrag att ta fram en strategi för hur tunnelbanan kan utvecklas och byggas ut. Nedan följer SL:s svar på de frågor som ställs i motionen.

SL:s huvudsakliga ståndpunkter

SL delar uppfattningen om att tunnelbanan är viktig för stockholmsregionens utveckling. Tunnelbanan har hög kapacitet och en jämförelsevis hög driftsäkerhet. För många människor underlättar tunnelbanan möjligheten att hitta "rätt" jobb, och för många företag underlättar den att kunna hitta personer med "rätt" kompetens.

Det är emellertid förenat med höga kostnader att bygga tunnelbana, liksom spår i övrigt. Inte minst därför är det viktigt att eventuella nya tunnelbanesträckningar sker där detta verkligen är motiverat. Kostnaden kan även medföra att det är ibland motiverat att först bygga ut t.ex. buss- eller spårvägssystem, för att senare bygga ut till tunnelbana.

SL arbetar just nu med en stamnätsstrategi, utredningsetapp 2, för hela länet. Ett syfte med den är att se vilka stråk i länet som enligt prognoserna får ett resande som motiverar tunnelbana, spårväg, buss eller annat kollektivtrafikslag. Denna studie utförs förutsättningslöst vad gäller val av trafikslag och baseras på resbehov, restidvinster och trafikantnytta.

Stamnätsstrategins utgångspunkt är att valet av kollektivtrafikslag skall baseras på styrande principer enligt ovan. Här kan nämnas den kritik stamnätsstrategin fått från flera håll eftersom många på felaktiga grunder missuppfattat, den som en ren spårvagnsstrategi. Stamnätsstrategin studerar alla kollektivtrafikslag utifrån vilken efterfråga som ges utifrån de prognoser och planer som föreligger. Detta är en förutsättning som behöver vara ännu tydligare i det vidare arbetet med utredningsetapp 2.

Med den stora tillväxt som sker i hela Stockholms län, ökar behovet av alla typer av resor – korta, medellånga och längre. Olika trafikslag är olika lämpade för olika trafikuppgifter och ska inte ses som konkurrerande utan kompletterande. Eftersom etapp 2 av stamnätsstrategin fokuserar på hela länets resande är det även naturligt att de trafikslag, exempelvis tunnelbanan, som är viktiga för det regionala resandet får ett större utrymme. Målet med en strategisk stamnätsutredning är att se hur de olika trafikslagen i stamnätet (pendeltåg, tunnelbana, lokalbana, spårväg och stombussar) kan samverka för att skapa ett bra resande i hela länet.

Utöver stamnätsstrategin avser SL att under 2012 utarbeta en trafikslagsstrategi för tunnelbanan. I denna trafikslagsstrategi är avsikten att belysa hur det befintliga tunnelbanesystemet bör utvecklas.

SL:s uppfattning är därmed att det inte bör ges ett uppdrag som är inriktat specifikt på att studera tunnelbanesträckningar. Det väsentliga bör inte vara om kollektivtrafiken sker med just tunnelbana, spårvagn eller annat, utan att kollektivtrafikslag väljs efter vad som är lämpligt för behovet i varje enskilt fall, med hänsyn taget till kostnaderna.

SL föreslår därför att arbetet istället fortsätter med stamnätsstrategin och med trafikslagsstrategin, och att länets behov av kollektivtrafik analyseras trafikslagsövergripande. I arbetet med stamnätsstrategin tas särskild hänsyn till kapacitetssituationen i det befintliga kollektivtrafiksystemet och behovet av förstärkningar och avlastningar i de mest belastade snitten. I det har tunnelbanan en mycket viktig funktion. Analyserna visar också på stora behov av förstärkningar och förbättringar av kollektivresandet i det halvcentrala bandet med exempelvis tydligare tvärförbindelser. Dessutom behövs en förbättrad och strukturerande kollektivtrafik till och mellan de i RUFSS utpekade regionala stadskärnorna. Detta är sammantaget utmaningar som behöver belysas och hanteras med samtliga trafikslag gemensamt.

Viktiga faktorer, förutom att bedöma de framtida investeringsbehoven i kollektivtrafiken är, dels att planera för den ökade befolkningstillväxt som vi nu ser, dels ta höjd för att uppnå målen om en ökad andel kollektivresande. Dessa faktorer kommer att studeras i stamnätsstrategin och därmed ges en tydligare bild av vilka stråk som i framtiden skulle behöva trafikeras av tunnelbana respektive av andra trafikslag.

Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning

Inga konsekvenser har identifierats för personer med funktionsnedsättning.

Konsekvenser för miljön

Inga konsekvenser har identifierats för miljön.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

- att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Bilaga

Motion 2011:35 av Erika Ullberg och Helene Hellemark Knutsson (S) om en strategi för utbyggd tunnelbana