

2009-03-25

LS 0709-0936

Landstingsstyrelsen

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

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Just nu pågår arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2010. Visionen är att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion. För att säkerställa ett brett beslutsunderlag har Regionplane- och trafikkontoret genomfört ett samråd med ett stort antal remissinstanser, däribland SL. Detta för att undersöka behoven och möjligheterna i kommande infrastruktur-satsningar. Nu arbetar Regionplane- och trafikkontoret med att sammanställa alla remissvar och synpunkter som kommit in.

Att i detta skede uppdra åt regionplane- och trafiknämnden 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 pågår i och med den regionala utvecklingsplanen för 2010.

Catharina Elmsäter-Svärd

Christer Wennerholm

Per-Inge Buskas

Bilagor

- 1 Motion
- 2 Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande 2008-01-21
- 3 SL-förvaltningens tjänsteutlåtande 2008-01-29

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 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, *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 - tvärspårväg till Solna
- Järnvägsplan - Saltsjöbanans konvertering till snabbspårväg

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 komma 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.

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.

2009-03-25

LS 0709-0936

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 kollektiv-trafiken 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.”

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 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

2009-03-25

LS 0709-0936

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 tvärspårbanan 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 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 ifrågasättas.”

Ärendet har tidigare behandlats av landstingsrådsberedningen den 23 oktober och landstingsstyrelsen den 4 november och av landstingsfullmäktige den 25-26 november 2008.

Landstingsfullmäktige återremitterade ärendet.

Landstingsrådsberedningen behandlade på nytt ärendet den 25 mars 2009.