

*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 stamnässtrategi, 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.

Stamnässtrategins utgångspunkt är att valet av kollektivtrafikslag skall baseras på styrande principer enligt ovan. Här kan nämnas den kritik stamnässtrategin fått från flera håll eftersom många på felaktiga grunder missuppfattat, den som en ren spårvagnsstrategi. Stamnässtrategin 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

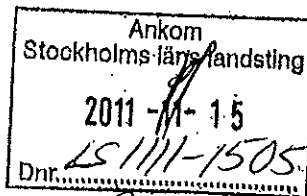
- att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad

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



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 Stockholmarna 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 tunnelbancutredning. 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 stamnätstrategin 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 bytesmöjligheter 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 studie<sup>1</sup> om att bygga ut tunnelbana till Nya Karolinska till Danderyd och vidare via Täby till det planerade nya resecentrat i Arninge.

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 trafikeringsupplägg som t.ex. på blå linje med direkt trafik mellan Tensta, Rinkeby och Kista.

Med anledning av ovanstående föreslår vi landstingsfullmäktige besluta

---

<sup>1</sup> 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