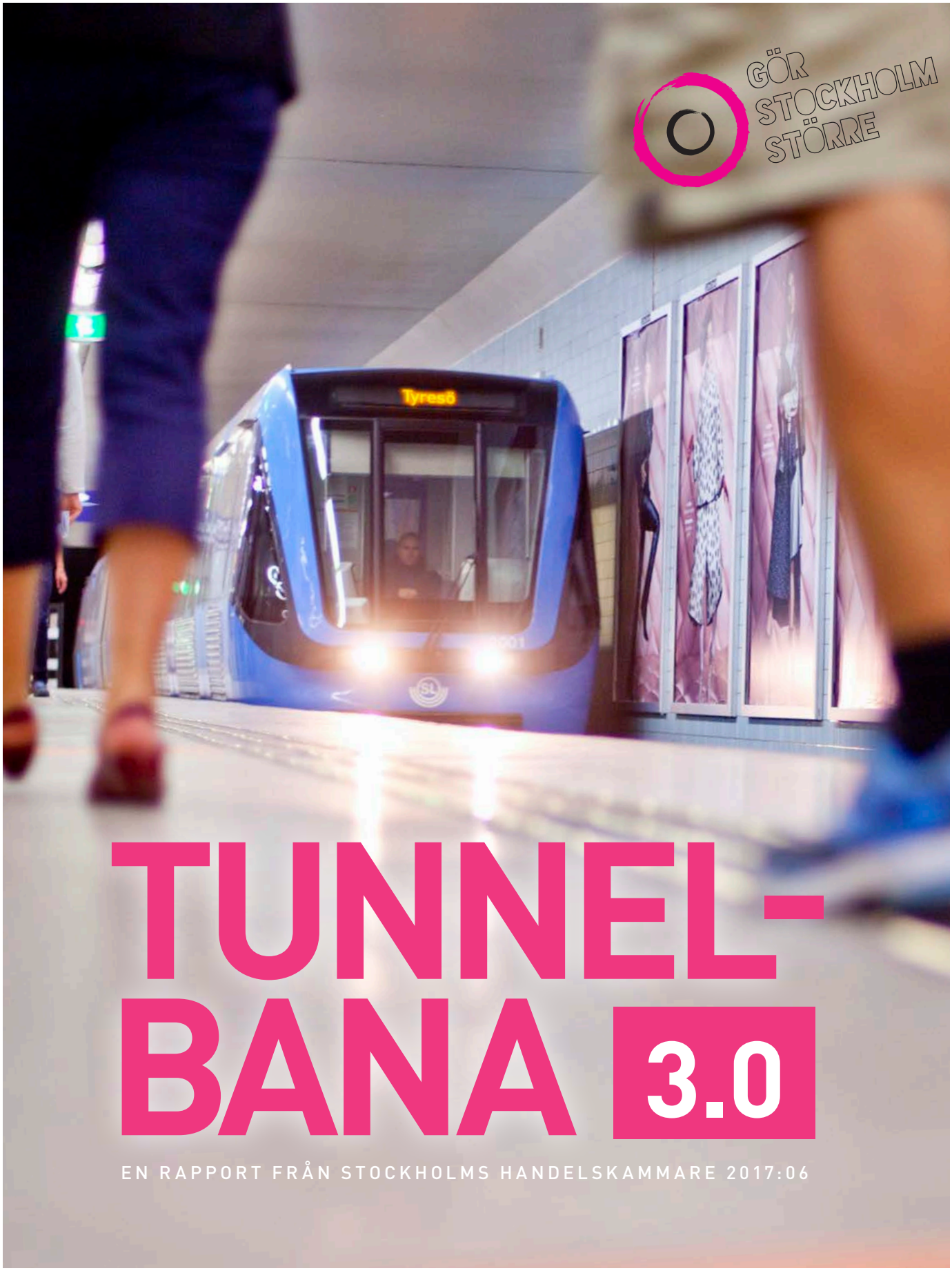


GÖR STOCKHOLM STÖRRE

TUNNEL-BANA 3.0

EN RAPPORT FRÅN STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE 2017:06

INNEHÅLL

Från huvudstad till huvudstadsregion – gör Stockholm större..... 4

FÖRORD
Vi går ett steg längre.....7

SUMMARY AND CONCLUSIONS
Stockholm Metro 3.0..... 8

Handelskammarens vision för ett större Stockholm.....10
Tunnelbanan är unik 11
Det är bråttom..... 12
Fler tvärförbindelser 13
Stockholms tunnelbanenät i dag 14
Effektivare med rutnät 16
Nya tunnelbanelinjer –mindre trängsel 18
Stockholmsförhandlingen konkretiseras..... 19
Förlängning av Roslagsbanan..... 21
Byte vid Odenplan 21
Handelskammarens plan för utbyggd tunnelbana 22
Bygg vidare på linjen mellan Älvsjö och Fridhemsplan 23
Områden..... 26
Brist på billiga bostäder..... 33
Hur vill vi egentligen bo? 35
Blandad stadsbebyggelse 36
Allt sämre pendlingsmöjligheter 36
Staten ska vara med och betala..... 37

SLUTORD
En huvudstadsregion på framväxt..... 39

AVSLUTNING
Handelskammaren föreslår 40

GÖR STOCKHOLM STÖRRE

Från huvudstad till huvudstadsregion – gör Stockholm större

Så få som 600 städer beräknas generera hela 60 procent av den globala tillväxten fram till år 2025. Stadsregioner i mellanviktsklassen såsom Stockholm–Uppsala driver en stor del av den här utvecklingen.

Stockholm är den snabbast växande huvudstaden i Europa. Av världens 2 000 ledande företag har 23 sina huvudkontor i huvudstadsregionen. Många utländska företags nordiska eller nordeuropeiska verksamheter är också placerade här. Här finns dessutom en av världens starkaste start up-scener som på bara några år har gjort att produkter och tjänster skapade här blivit en del av människors vardag, världen över. Trots framgångarna har vi ett antal seriösa utmaningar. Konkurrensen med andra regioner är knivskarp.

Vid sidan av globaliseringen och digitaliseringen är den tydligaste kraften bakom förändringarna i världsekonomin tveklöst urbaniseringen. För tio år sedan nåddes en brytpunkt då mer än hälften av alla människor i världen bodde i städer.

De största utmaningarna med tillväxten i vår region är infrastruktur och bostäder. Priset för två decennier av lågt bostadsbyggande som först nu vänt uppåt och de eftersatta investeringarna i infrastruktur betalar vi i form av förlorade arbetstillfällen, social exkludering, köer och framkomlighetsproblem. Men Stockholm lider också brist på kontorslokaler, förskolor, skolor, sjukvård, sporthallar och kapacitet i de tekniska systemen.

Stockholm är helt enkelt för litet. För att Stockholm ska kunna växa på ett smart och, i vid bemärkelse, hållbart sätt behövs en vision som inte stannar vid kommun- eller mandatperiodsgränser.

GLOBAL STAD

Stockholms Handelskammare vill bidra till ett samtal om huvudstadsregionens långsiktiga utveckling. Vi kommer under de kommande åren att presentera en serie rapporter för att visa hur Stockholm ska kunna bli en storlek större. Först ut var en rapport som handlade om hur en mer tillåtande strandskyddslagstiftning kan ge 95 000 nya bostäder i hela Stockholms län. I nästa rapport presenterade vi 15 nya båtpendlingslinjer i regionen. I den här rapporten skissar vi upp en vision för hur Stockholms tunnelbanenät skulle kunna byggas ut för att skapa fler bytespunkter och öppna upp för nya bostadsområden. Vår vision är tydlig. Vi ser en huvudstadsregion som åtminstone sträcker sig från Uppsala till Södertälje och från Norrtälje till Nynäshamn med Stockholm som ett starkt centrum.

Här har det till år 2040 byggts ytterligare ett tjugotal samhällen av Sundbybergs storlek med goda stadskvaliteter. Stora markreformer har möjliggjort för förorter att växa samman på ett sätt som minskat segregationen. Digitaliseringen har medfört att vi använder kontorslokaler, bostäder, skolor och sjukhus på ett mer resurseffektivt sätt.

På infrastrukturområdet är Raoul Wallenberg International Airport, tidigare Arlanda Airport, en av Europas starkaste flyghubbar och arbetspendlingen inom regionen har trots längre fysiska avstånd med hjälp av teknik, elektrifiering och ekonomiska incitament blivit snabbare, mer hållbar och jämnfördelad över dygnets alla timmar.

Regionens utgångsläge är bra. Men det behövs en strategi för hur den ska rustas för framtiden. Det kräver ett tydligt politiskt ledarskap, en förmåga att fatta både snabba och långsiktiga beslut och att resurser satsas där de gör mest nytta.

Lyckas inte tillväxtmotorn Stockholm anpassa sina system efter den växande befolkningens behov, men också efter det efterfrågetryck som skapas i en globaliserad värld, går det ut över hela den svenska ekonomin. Det minskar också regionens relativa betydelse i världen.

En sammanhängande huvudstadsregion av ansenlig storlek är ingen mirakelkur för tillväxt. Det är däremot en grundläggande byggsten för att Stockholm ska kunna utvecklas till en global stad att räkna med.

Gör Stockholm en storlek större.

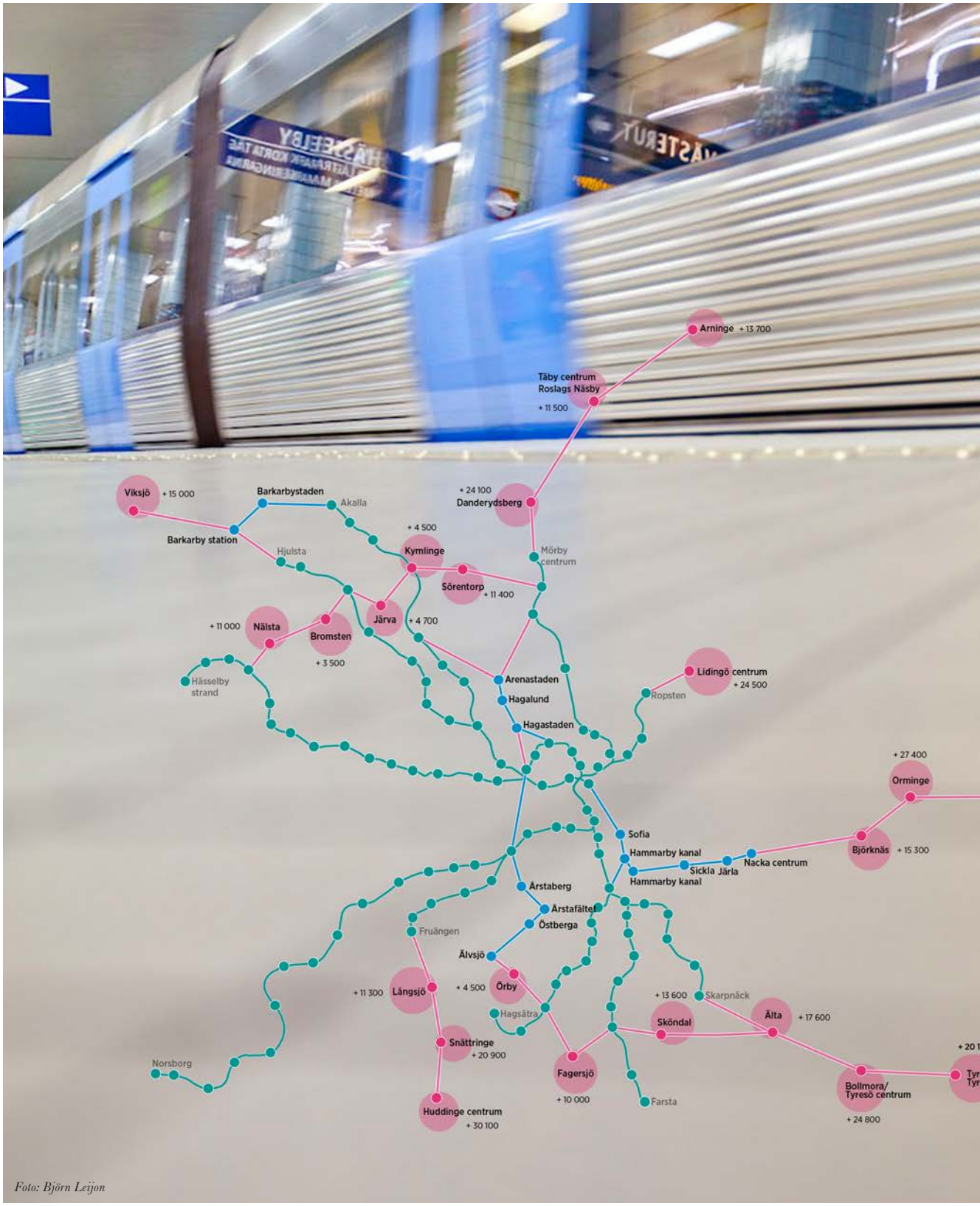
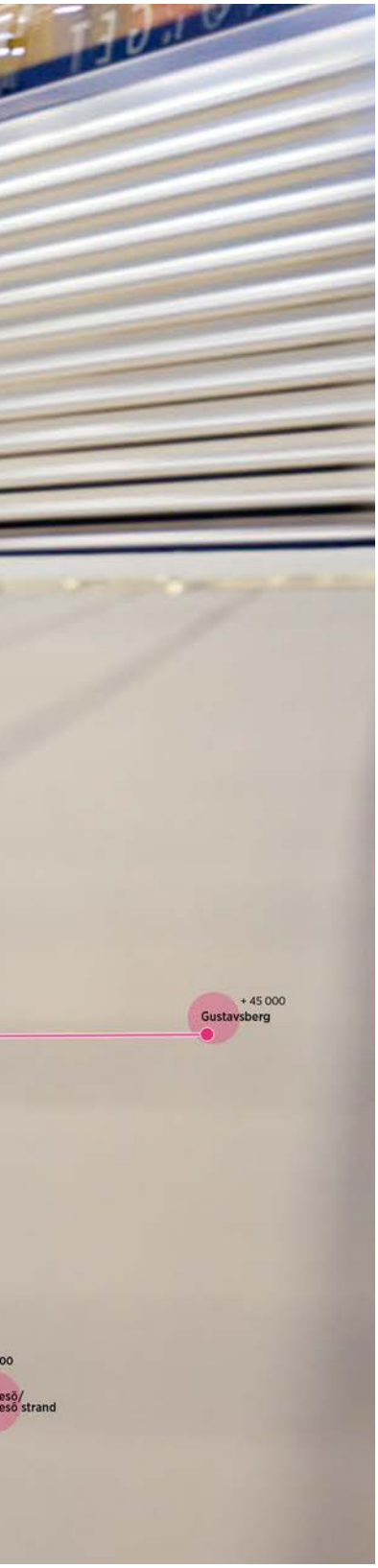


Foto: Björn Leijon



Vi går ett steg längre

Huvudstadsregionens framtida utveckling hänger på att rätt strategiska val görs när det gäller investeringar i ny kollektivtrafik. Det som byggs ska inte bara möta dagens behov. Det ska kunna utvecklas vidare och lägga grunden för framtida expansion och bra stadsmiljö.

Ingen annan kollektivtrafik i Sverige har så stora resandeströmmar som tunnelbanan i Stockholm. Där görs 1,2 miljoner resor varje dygn. Stora delar av systemet är kraftigt överbelastat i rusningstid. Men även andra tider på dygnet är nyttjandegraden hög.

Att bygga ut tunnelbanenätet för högre kapacitet och för att nå nya bostads- och arbetsplatsområden torde det vara den mest välmotiverade spårutbyggnaden i hela Sverige.

Handelskammaren har länge varit pådrivande för den tunnelbaneutbyggnad som nu pågår i Stockholm – den kanske största hållbarhetsinvesteringen i huvudstadsregionen sedan 1970-talet, när de större etapperna i tunnelbanenätet färdigställdes. Regionens befolkningstillväxt kräver dock att politiken redan nu blickar ännu längre fram för att Stockholm ska kunna fortsätta växa på ett attraktivt sätt.

Vi har därför tagit planeringen för utbyggnad av Stockholms tunnelbana ett steg längre än vad politikerna hittills har gjort. Vi har tittat på hur de bästa förutsättningarna för en ändamålsenlig trafikering skulle se ut och eftersträvat att få till ett smartare system.

Vår plan skulle ge 22 nya stationer, 13 nya bytespunkter, mindre tryck i de centrala delarna och möjligheter att bygga drygt 200 000 nya bostäder utöver de 250 000 som redan ligger i kommunernas långsiktiga planer. Till vår hjälp har vi haft konsultföretaget Tyréns som har gjort en modell för att beräkna exploateringsmöjligheterna i nya lägen.

Huvudstadsregionen behöver en långsiktig och genomtänkt strategi för tunnelbanans utbyggnad. Det krävs också att politikerna funderar på vilka behov framtidens stockholmare kan tänkas ha och vilka markområden som kan bli intressanta för framtida bebyggelse. Det här är vårt inlägg i den debatten.

Stockholm, oktober 2017
MARIA RANKKA
vd, Stockholms Handelskammare

STOCKHOLM METRO 3.0

THE STOCKHOLM CHAMBER OF COMMERCE PROPOSES:

- That the Swedish government and Stockholm County Council produce a long-term plan for the future extension of the Stockholm metro.
- That the plan allows for new housing construction, creates more cross-links and more interchanges.
- To increase the pressure on municipalities to release affordable land for housing construction.
- To urge legislatory changes that facilitate and speed up planning process and the construction of housing, office space and infrastructure.

SUMMARY AND CONCLUSIONS

Population growth in the region requires local government policy to take a more long-term view for Stockholm to continue to grow optimally. An extension of the Stockholm metro is the most sustainable approach to developing the region. As a contribution to the ongoing debate, the Chamber has produced a vision for extending the Stockholm metro. A vision that creates more interchanges and increases residential development.

The Chamber has taken the extension of the Stockholm metro system one step further. We've reviewed the optimal conditions for ensuring expedient public transport and sought to produce a smarter system.

The new metro routes we propose span the region from Tyresö to Arninge and all the way out to Gustavsberg in the northeast of Stockholm, from Huddinge centrum in the south and Viksjö in the northwest. This creates crosslinks that offload the central Stockholm metro network and generates 13 new interchanges. This provides a total of 22 new metro stations, in addition to the 14 included in the Stockholm Agreement and the National Negotiation on Housing and Infrastructure.

Our proposal also creates the conditions for building more than 200,000 new housing units in addition to the 250,000 already at the municipal planning stage. This represents the overall construction potential for stations where a decision has already been made and the additional 22 stations included in our vision. We've examined the potential for housing construction, including multi-occupancy housing units, terraced housing and single-family homes–although the construction of office space could also be part of the picture.

In addition to proposing new routes, stations and land for development, we also want to emphasise the importance of timing. Simply put, these measures need to be introduced sooner rather than later. Many of the proposals in this report ought already to be in place. Each part of the process–from initial dialogue to final agreement, planning, development and construction of infrastructure and residential areas, can likely be shortened significantly by rationalising existing systems and looking outside Sweden for inspiration.

Foto: Björn Leijon

Foto: Björn Leijon

Handelskammarens vision för ett större Stockholm

Handelskammaren har tagit fram en vision för hur Stockholms tunnelbanenät skulle kunna byggas ut för att skapa fler bytespunkter och öppna upp för nya bostadsområden. Våra nya tunnelbanelinjer sträcker sig tvärs över regionen från Tyresö till Arninge ända ut till Gustavsberg i nordost, Huddinge centrum i söder och Viksjö i nordväst.

Vår tunnelbanekarta skapar tvärförbindelser som avlastar de inre delarna av tunnelbanenätet och ger 13 nya bytespunkter. Det blir 22 nya tunnelbanestationer förutom de 14 som är med i Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen.

Men vårt förslag öppnar också möjligheter att bygga drygt 200 000 nya bostäder utöver de 250 000 som redan finns i olika stadier av kommunal planering. Det här är en samlad bebyggelsepotential för stationer som man redan har fattat beslut om att bygga och för de ytterligare 22 stationer som finns med i vår vision.

”

Tunnelbanans attraktivitet avspeglas också i företagens lokaliseringsbeslut.

”

Tunnelbanan är unik

Vad är det då som gör tunnelbanan så populär? Jo snabbhet, tillgänglighet och pålitlighet. Tunnelbanan är ett helt eget trafiksystem utan konflikter med annan trafik. Inga korsningar med andra trafikslag eller övergångsställen för gående. Alla fordon håller samma hastighet och har samma uppehållsmönster, vilket gör att det går att packa tågen tätt utan att de behöver vänta på varandra. Biljetterna är betalda och kontrollerade innan resenärerna kliver på. Många breda dörrar utan nivåskillnad till plattformen gör att av- och påstigning går snabbt, även för barnvagnar och rullstolar och när det är många som reser. Att stora delar av systemet går under jord gör också att störningarna från snö, is och lövhalka blir mindre. Väl inne i tunnelbanesystemet är det lätt att byta till andra linjer utan att passera några spärrar.

Att den ligger under jord har också andra fördelar. Det gör det till exempel lättare att åstadkomma trevliga stadsmiljöer i anslutning till tung och kapacitetsstark kollektivtrafik. Trafikanläggningarna skapar inga barriärer och orsakar varken buller eller utsläpp. Underjordiska stationer med flera uppgångar gör också att en enda station kan försörja ett större geografiskt område. Med färre stationer där tåget måste stanna blir restiderna kortare och kollektivtrafiken mer attraktiv. Därför kan tunnelbanan som inget annat trafikslag bidra till att bygga framtidens stadsmiljöer såsom vill vi ha dem.

Tunnelbanan är unik. De fördelar som den har kan inte uppnås med något annat trafikslag. Pendeltågen delar spår med andra typer av tåg med andra trafikeringsmönster. Spårvagnar delar utrymme, åtminstone delvis, med annan trafik och förortstågen har många plankorsningar. För att inte tala om de hinder som drabbar den icke spårbundna trafiken i form av köer, korsningar och trafikljus.

Tunnelbanans attraktivitet avspeglas på många ställen i länet i priserna på bostadsmarknaden, men också i företagens lokaliseringsbeslut. Att finnas nära en tunnelbanestation blir alltmer värdefullt. Eftersom tunnelbanan är så snabb och tillförlitlig är den ett attraktivt alternativ till bil. Nya tunnelbanelinjer kan också bidra till att minska busstrafiken. Ett utbyggt tunnelbanenät kan således på ett påtagligt sätt minska trafiktrycket på gatunätet och bidra till en renare och trevligare stadsmiljö. Med mer tunnelbana lägger vi därmed grunden till en hållbar utveckling i huvudstadsregionen där det klimatsmarta resandet utgör själva stommen.

Det är bråttom

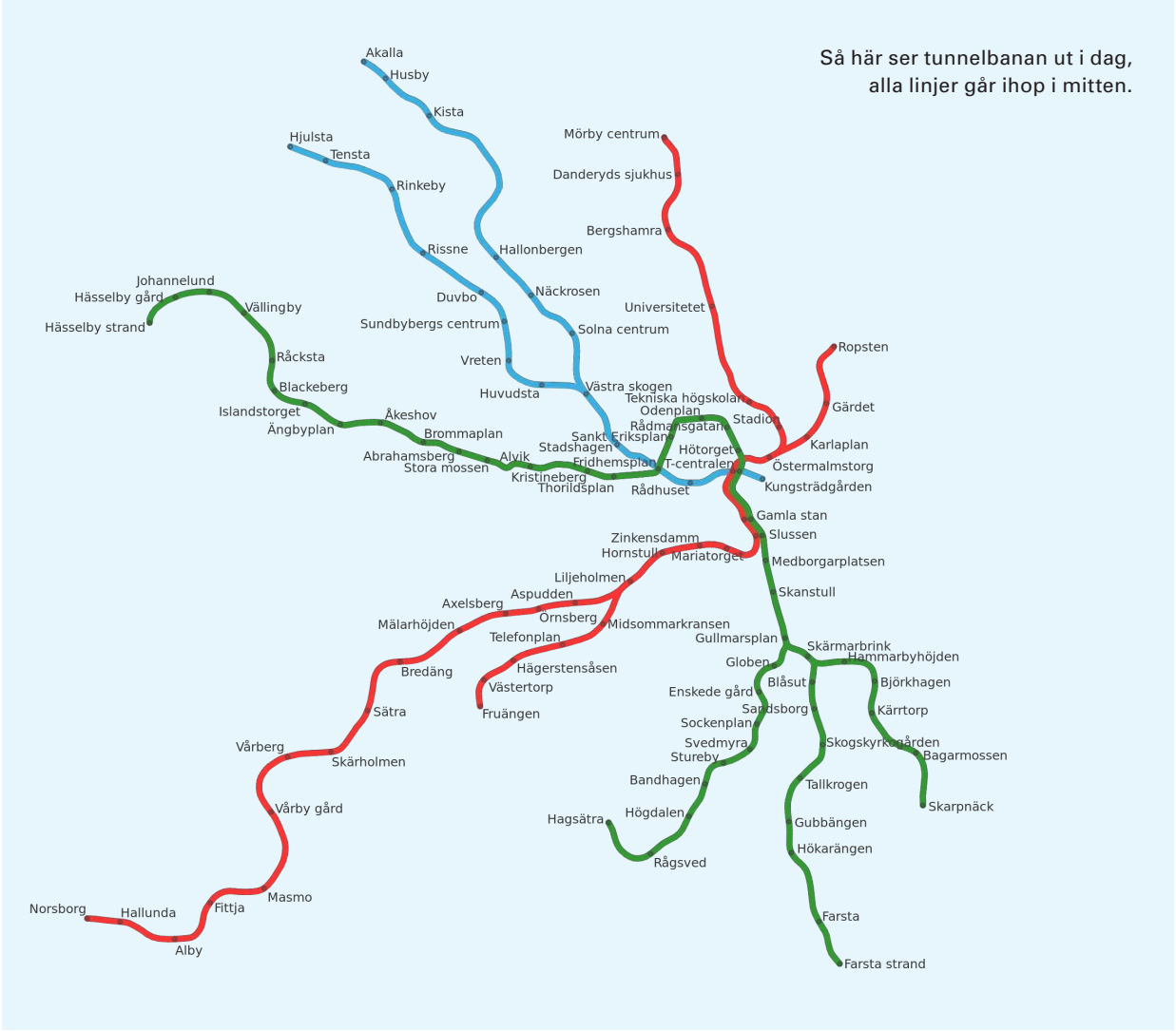
Tunnelbanan är blodomloppet i Stockholmsregionens trafiksystem. Att bygga ut den är det mest hållbara sättet att utveckla Stockholm. Men det är bråttom. Kapaciteten är otillräcklig redan i dag, samtidigt som länet växer med närmare 40 000 människor varje år. Det krävs snabba beslut och det krävs finansiering och planering.

Men tunnelbaneutbyggnad lämpar sig inte att göra i snuttar, tunnelbanelinjer måste hänga ihop. Trafikeringen måste kunna ske på ett ändamålsenligt sätt. Nya linjer får inte innebära störningar i andra delar av tunnelbanenätet. Därför måste det finnas en vision för hur tunnelbanan ska byggas ut på sikt, så att investeringar i dag blir delar av en ändamålsenlig helhet i framtiden.

Den utbyggnad som lades fast i Stockholmsförhandlingen år 2013 kommer att stå klar tidigast år 2025. Sverigeförhandlingen som slöts nyligen räknar med att den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö ska börja projekteras år 2022 och sträckan öppnas för trafik år 2035. Det senare är en lång ledtid för ett projekt som egentligen redan borde vara genomfört för länge sedan.

Det är nödvändigt att korta ner tiden kraftigt från överenskommelser till dess att infrastrukturen är färdig att tas i drift. Därför krävs kraftfulla åtgärder från alla inblandade, inklusive regeringen med makt över regelsystemet, att snabba på processerna. Det krävs flera lagändringar, såsom enklare planprocesser, inskränkningar i överklagandemöjligheter och lättnader i markrestriktioner. Men det krävs också effektivare hantering när det gäller beslut i kommuner och landsting. Och det krävs tydliga besked när det gäller finansiering. Det åligger också myndigheter och byggföretag att göra allt för att snabba på själva byggprocessen.

Investeringar i dag måste bli delar av en helhet i framtiden.



Fler tvärförbindelser

Handelskammaren vill se en utbyggnad av tunnelbanenätet som öppnar upp för nya bostads- och arbetsplatsområden. Även om många bostadsprojekt redan är på gång, måste de kollektivtrafikförsörjas på ett bättre sätt. Det är också viktigt att nya tunnelbanelinjer avlastar de inre delarna av tunnelbanenätet. Stockholms radiella trafiksystem skapar stora kapacitetsbrister i mitten. Det gör också att förorterna har alltför dåliga förbindelser med varandra. Tvärbanan var tänkt att lösa en del av de problemen men den dåliga kapaciteten och de många och långa driftstörningarna gör att det ofta går fortare att ta tunnelbanan till Slussen eller T-centralen och byta till en annan linje om man ska ta sig mellan två förorter.

Genom att skapa fler tvärförbindelser kan befintliga linjer avlastas, vilket gör att de går att förlänga. Något som knappast är möjligt i dag på grund av kapacitetsproblemen i de centrala delarna.Nya tunnelbanelinjer måste vara genomgående och möjliga att bygga vidare på. Vårt förslag till utbyggnad av Stockholms tunnelbana uppfyller alla dessa kriterier.

Stockholms tunnelbanenät i dag

Stockholms tunnelbana byggdes ut i etapper mellan åren 1950 och 1985. En liten förlängning av linje 17 från Bagarmossen till Skarpnäck färdigställdes år 1994. Därefter har inte mycket hänt annat än byte av en del vagnar och signalsystem.

Stockholms tunnelbana är sammanlagt 109 km lång vilket gör den till den 28:e längsta i världen. Med sina 100 stationer har Stockholm väldigt mycket tunnelbana per invånare jämfört med andra storstäder. Ändå har vi större trängsel i tunnelbanan är många andra städer.

Det beror dels på att stockholmarna använder sin tunnelbana i väldigt stor utsträckning, dels på att alla linjer går ihop i mitten. Det saknas tvärförbindelser och det är endast på fyra av de 100 stationerna som det går att byta till en annan linje. Det gör att trafiken blir störningskänslig och överbelastad i de centrala delarna. Det är inte bara på spåren det är trångt. Även själva stationerna i de centrala delarna har hård belastning, både på perronger och i rulltrappor.

PÅSTIGANDE ETT VINTER-VARDAGSDYGN ÅR 2015

T-centralen	184 000
Slussen	86 000
Fridhemsplan	59 000
Gullmarsplan	40 000
Östermalmstorg	37 000
Mörby C	9 000
Hökarängen	6 600
Akalla	5 500

Foto: Björn Leijon

Den ojämna belastningen i systemet blir tydlig i SL:s statistik över antal påstigande på olika stationer. På T-centralen kliver 184 000 personer på tunnelbanan under ett dygn, på slutstationen Akalla är det bara 5 500 påstigningar. Fler knutpunkter skulle minska trängseln på de stationer som i dag är mest belastade.

STOCKHOLM:
2 MILJONER INVÅNARE
109 KM SPÅR
100 STATIONER

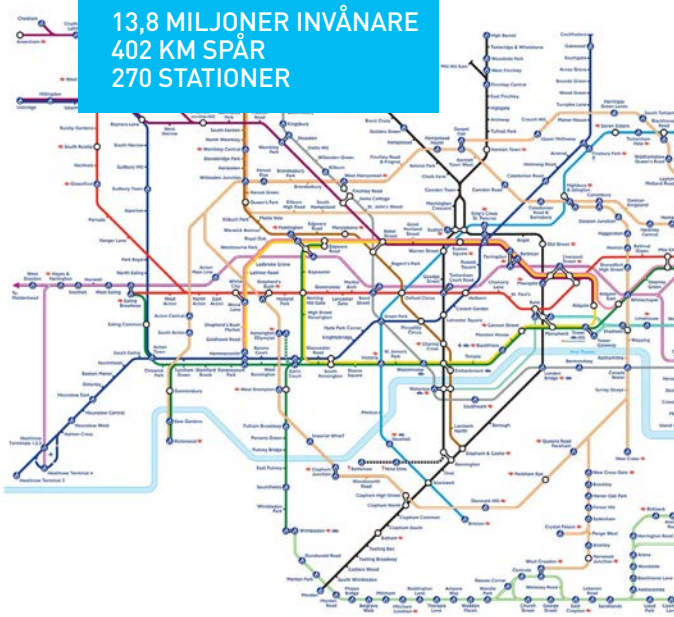
> *”Det är endast på fyra av de 100 stationerna som det går att byta till annan linje.”*

Effektivare med rutnät

Stockholm skulle behöva fler tvärförbindelser och fler bytespunkter för att avlasta de mest belastade delarna av systemet. Det skulle också göra trafiken mindre störningskänslig. Även om tunnelbanan har hög pålitlighet drabbas den ändå ibland av driftsstörningar. Då kan händelser i de mer centrala delarna slå ut hela eller stora delar av tunnelbanetrafiken samtidigt som resenärerna inte har några andra alternativ.

I de flesta andra städer med ett tunnelbanesystem av Stockholms storlek eller större ser tunnelbanenäten helt annorlunda ut. Det vanliga är att tunnelbanan går i ett rutnät med många olika bytespunkter. Det ger betydligt effektivare trafikering och mindre trängsel såväl i vagnar och på plattformar som på spåren.

LONDON:
13,8 MILJONER INVÅNARE
402 KM SPÅR
270 STATIONER



BERLIN:
4 MILJONER INVÅNARE
147 KM SPÅR
173 STATIONER

BARCELONA:
5 MILJONER INVÅNARE
140 KM SPÅR
178 STATIONER

PARIS:
11 MILJONER INVÅNARE
214 KM SPÅR
303 STATIONER

Nya tunnelbanelinjer – mindre trängsel

Det är bara vid fyra stationer av alla de etthundra i Stockholms tunnelbanenät som det går att byta till en annan linje. Det är Slussen, Gamla stan, T-centralen och Fridhemsplan. Därutöver finns det ytterligare fem stationer där en linje grenar sig: Skärmarbrink, Gullmarsplan, Liljeholmen, Östermalmstorg och Västra skogen.

Jämfört med de flesta andra städer med ett så stort tunnelbanenät är det ytterst få bytespunkter i Stockholm. I Barcelona, med 140 km spår och 178 stationer, finns det 34 bytespunkter. Berlin har dubbelt så många invånare som Stockholm men bara 50 procent mer tunnelbana. Där finns mer än 30 bytespunkter i det rutnätsformade tunnelbanesystemet. Trängsel i tunnelbanan existerar knappt. Det är tillåtet att ta med cyklar på tunnelbanans första och sista vagn, även i rusningstid. Det är svårt att föreställa sig att en person med cykel skulle försöka tränga sig in i första vagnen Stockholms tunnelbana i rusningstid.

Även tunnelbanorna i London, Paris, Madrid och Moskva har ett mycket stort antal bytespunkter. I Oslo och Köpenhamn, städer med betydligt mindre tunnelbana än Stockholm, har nyligen byggts ringlinjer runt de centrala delarna av tunnelbanenätet för att skapa fler bytespunkter. Med vårt förslag får Stockholms tunnelbanenät 13 nya bytespunkter.

Foto: Björn Leijon

Stockholmsförhandlingen konkretiseras

Hösten 2013 presenterade den så kallade Stockholmsförhandlingen en överenskommelse där fyra kommuner i Stockholms län förband sig att bygga totalt 78 000 bostäder mot att de skulle få nya tunnelbanelinjer. De två förhandlarna, HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman, hade som strategi att enbart prata med de kommuner som var intresserade av en överenskommelse som också innebar ett bostadsbyggnadsåtagande. Lidingö och Täby är två exempel på kommuner som inte var intresserade av att vara med i överenskommelsen. De kommuner som skrev under avtalet var Stockholms stad, Nacka, Solna och Järfälla.

De nya tunnelbanelinjerna är den nya gula linjen från Odenplan till Arenastaden, en förlängning av blå linje från Akalla till Barkarby och från Kungsträdgården till Nacka. Dessutom görs en avgrening från blå linje vid Hammarby sjöstad till Gullmarsplan. Därifrån konverteras Hagsätragrenen till en del av det blå systemet. En ny dragning av den linjen under Slakthusområdet med en ny station där ersätter Globens och Enskede gårds stationer.

Projekten som fanns med i Stockholmsförhandlingen börjar nu konkretiseras. För alla tunnelbaneprojekten beräknas byggstart år 2018. Alla fyra linjerna beräknas stå klara år 2025, tolv år efter att överenskommelsen slöts, vilket ändå är snabbt jämfört med andra infrastrukturprojekt i Stockholm.

Nackdelen med Stockholmsförhandlingen är att den bygger på kommunernas önskelistor och inte på en långsiktig strategi för tunnelbanenätets utbyggnad. En konsekvens av detta blev den olyckliga lösning som valdes för att ansluta gul linje vid Odenplan. Täbys ointresse av tunnelbana bidrog i hög grad till det. Mer om detta nedan.

Stärkta av framgångarna med Stockholmsförhandlingen gav regeringen de två förhandlingspersonerna i uppdrag att fortsätta med samma upplägg i den så kallade Sverigeförhandlingen. Den går ut på att få till stånd ny kollektivtrafik i hela landet i kombination med bostadsbyggande. Nu blev det uppenbart att finns stora nackdelar med att låta kommunernas önskelistor styra resultatet. Det största misstaget är planerna på att bygga höghastighetsjärnväg från Stockholm till Malmö och Göteborg. Etappvis utbyggnad blir dyrare. Trots att man nu har beslutat om en sänkt hastighet för tågen blir projektet mycket kostsamt och nyttorna för de få resenärerna kommer inte förrän om flera årtionden.

För Stockholms del innebär Sverigeförhandlingen en ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Det är en angelägen utbyggnad som avlastar röd linje och den hårt belastade busslinje 4. Men det blir en ganska kort linje.

Roslagsbanan

Foto: Björn Leijon

Förlängning av Roslagsbanan

Övriga delar av Sverigeförhandlingen som rör Stockholmsregionen är kostsamma projekt utan ordentlig analys av nyttorna. Det handlar om att förlänga Roslagsbanan till Odenplan och Centralen och att bygga Spårväg syd.

Det största misstaget gäller Roslagsbanan. Det är en mer än hundra år gammal smalspårig järnväg, en spårvidd som den är ganska ensam om i världen. Det innebär att vagnar, signalsystem, räls och inte minst konsulttjänster, kräver speciallösningar.

Därför blir allt som görs på Roslagsbanan dyrt. Pågående upprustning och utbyggnad av dubbelspår till Österskär och Vallentuna kommer att kosta cirka tio miljarder kronor.

Att dra Roslagsbanan till Centralen skulle kosta ytterligare drygt 8 miljarder kronor. Den ska också ansluta till Centralen som redan har fjärrtåg, Arlanda Express, Citybanan och tre tunnelbanelinjer i olika nivåer och med komplicerade tunnlar och underjordiska stationer. Det är svårt att se hur Roslagsbanan ska kunna anslutas på ett sätt som fungerar för resenärerna i denna komplicerade miljö. Man kan ifrågasätta nyttan med detta projekt. De som reser med Roslagsbanan byter lätt till tunnelbana vid Östra station i dag. Och med utbyggd tunnelbana till Täby kommer de att kunna byta ännu enklare vid Roslags Näsby i framtiden.

Byte vid Odenplan

Stockholmsöverenskommelsen innebar från början att den nya gula linjen mellan Odenplan och Arenastaden skulle byggas som en skyttel, där tågen går fram och tillbaka bara denna sträcka. Stationen skulle byggas i form av en ny plattform bredvid den nuvarande. Alla resenärer skulle då behöva byta vid Odenplan för att ta sig mot Arenastaden.

Eftersom detta omöjliggjorde en dragning vidare söderut gjorde Handelskammaren stora ansträngningar för att få till stånd en lösning med gul linje i ett djupare läge under gröna linjens och Citybanans plattformar. Den hade kunnat dras vidare söderut och bli en del av den nya linje som nu beslutats mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Därmed hade den också haft trafikmässiga förutsättningar att dras vidare norrut mot Danderyd och Täby. Den hade också kunnat byggas som ett separat system med modern teknik och förarlösa tåg.

När det sedan visade sig omöjligt att få plats med en ny plattform bredvid den gamla valde man i stället att bygga den nya linjen som en avgrening från den gröna linjen. Det är samma typ av lösning som finns vid Östermalmstorg, där tågen mot Mörby och Ropsten delar på samma perrong. Det innebär att en del av trafiken västerut i stället kommer att gå till Arenastaden. Det minskar kapaciteten på den gröna linjen och begränsar möjligheterna till tätare trafik.

Problemet med den lösning man nu valt är inte bara att den är omöjlig att dra vidare söderut och även därmed förmodligen svår trafikeringsmässigt att förlänga norrut. Den blir också en del av den gröna linjen och dess signalsystem. Den kommer därför inte att kunna byggas som ett modernt system med förarlösa tåg och därmed högre turtäthet och lägre driftskostnader.

Denna lösning begränsar möjligheterna för hur det framtida tunnelbanenätet kan byggas ut. Det är ett viktigt skäl till att Handelskammaren gör denna rapport. Man måste i de planer som fastställs och de beslut som fattas i dag möjliggöra för att nästa steg också ska kunna tas imorgon.

Handelskammarens plan för utbyggd tunnelbana

I denna rapport har vi gjort en plan för hur Stockholms tunnelbanenät skulle kunna byggas ut. Den grundas inte i någon analys av de tekniska förutsättningarna för en sådan utbyggnad, utan ska ses som ett av flera tänkbara scenarier. Vi har tittat på hur de bästa förutsättningarna för en ändamålsenlig trafikering skulle se ut och eftersträvat så många nya bytespunkter som möjligt. Vi har valt att dra våra tunnelbanelinjer genom områden med stora möjligheter till exploatering och således tittat på vilka nya möjligheter till byggande av bostäder och arbetsplatser som skulle kunna öppnas med nya tunnelbaneförbindelser.

För vissa av dessa, till exempel Galoppfältet i Täby, Sörentorp i Solna och Drevviken och Östberga i södra Stockholm, finns redan beslut om mer eller mindre omfattande bostadsbyggande. Men tunnelbana skulle möjliggöra fler och attraktivare bostäder.

MARK MED FÖLJANDE RESTRIKTIONER ÄR EJ MEDRÄKNAD:

- Kulturreservat
- Nationalpark
- Natura 2000
- Naturreservat
- Riksintresse flygplats
- Riksintresse friluftsliv
- Riksintresse industriell produktion
- Riksintresse nationalstadspark
- Riksintresse naturvård
- Riksintresse vindkraft
- Strandskydd
- Världsarv

EXPLOATERINGSMODELLEN

Vår utgångspunkt har varit att uppskatta hur tunnelbanan bidrar till att göra mark attraktiv för bebyggelse och beräkna potentiellt antal tillkommande bostäder på den marken. Till vår hjälp har vi haft konsultföretaget Tyréns som har gjort en modell för att beräkna exploateringsmöjligheterna i nya lägen. Modellen är en matematisk beräkning av exploateringsgraden. Den tar alltså inte hänsyn till politisk vilja, lokal opinion, topografi eller omställningskostnader från nuvarande användning när det gäller möjligheten till bebyggelse. Den bygger på hur exploateringen i Stockholms län generellt ser ut. Därför blir exploateringsmöjligheterna större i centrala lägen och lägre längre ut. Modellen räknar ut exploateringsmöjligheter på ytor som i dag inte är bebyggda. Vattenområden och områden med markrestriktioner (se särskild ruta) är undantagna.

Marken har indelats i 250-metersrutor, där exploateringsmöjligheterna är störst närmast en tunnelbanestation och avtagande ut till ett avstånd på två km från tunnelbanestationen. Avstånd till annan spårtrafik visade inte någon påverkan på exploateringsmöjligheterna och uteslöts därför ur modellen. Redan planerade byggprojekt har inte kunnat urskiljas ur modellen. Det samlade resultatet innehåller sålunda en del bostäder som kommer att byggas även utan utbyggd tunnelbana, men med sämre kollektivtrafik och i många fall lägre attraktivitet.

Resultatet ger både underskattningar och överskattningar av de verkliga exploateringsmöjligheterna. För Barkarbyfältet ger modellen till exempel betydligt lägre exploateringsgrad än vad Järfälla kommun planerar för området. Vi har tittat på potentialen för bostadsbebyggelse, både flerbostadshus, radhus och småhus, men det kan självfallet lika gärna handla om kontorsarbetsplatser.

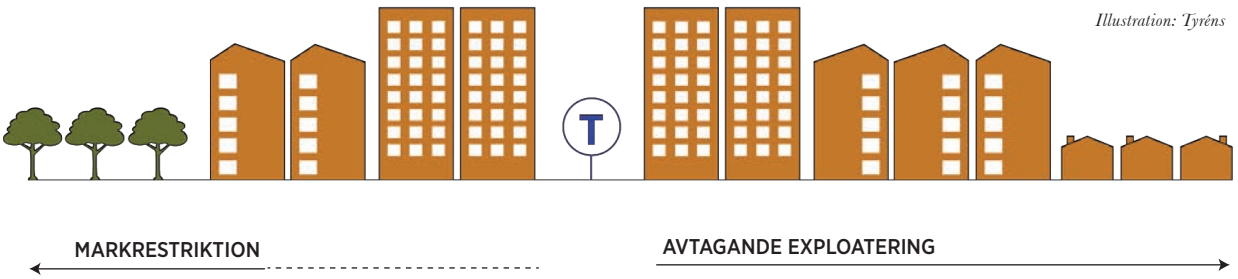


Illustration: Tyréns

Bygg vidare på linjen mellan Älvsjö och Fridhemsplan

Eftersom Fridhemsplan blir slutstation på den nya linjen mellan Älvsjö och Fridhemsplan måste alla resenärer stiga av där för att byta eller ta sig vidare på annat sätt. Det ökar belastningen på en redan hårt belastad tunnelbanestation. Handelskammaren anser att den nya linjen från Älvsjö till Fridhemsplan måste dras vidare norrut. En del av skadan med den olyckliga utformningen vid Odenplan skulle då kunna rättas till genom att koppla ihop den med den gula linjen vid Hagastaden. Vid Arenastaden bör tunnelbanan grena sig för att erbjuda en bytespunkt för trafikanter från olika delar av Norrort. En gren går vidare mot Bergshamra och ansluter till röda linjen, den andra ansluter till blå linjen vid Hallonbergen. Genom att sedan förlänga tunnelbanan från Mörby centrum till Arninge får nordostsektorn en mycket bra förbindelse med de stora arbetsplatsområdena i Solna, Sundbyberg och Kista.

Analyser som Handelskammaren gjort tidigare av en sådan förbindelse visar på mycket goda effekter (”Bygg tunnelbana till Norrort”, 2011:1). Rapporten visade då en tillgänglighetsförbättring med över

25 000 arbetsplatser i Täby och 15 000 arbetsplatser i delar av Solna. Det är reserelationer som till stor del sker med bil i dag. Men rapporten visade också vilken ökad tillgång till arbetskraft som företagen i Täby och Solna skulle få.

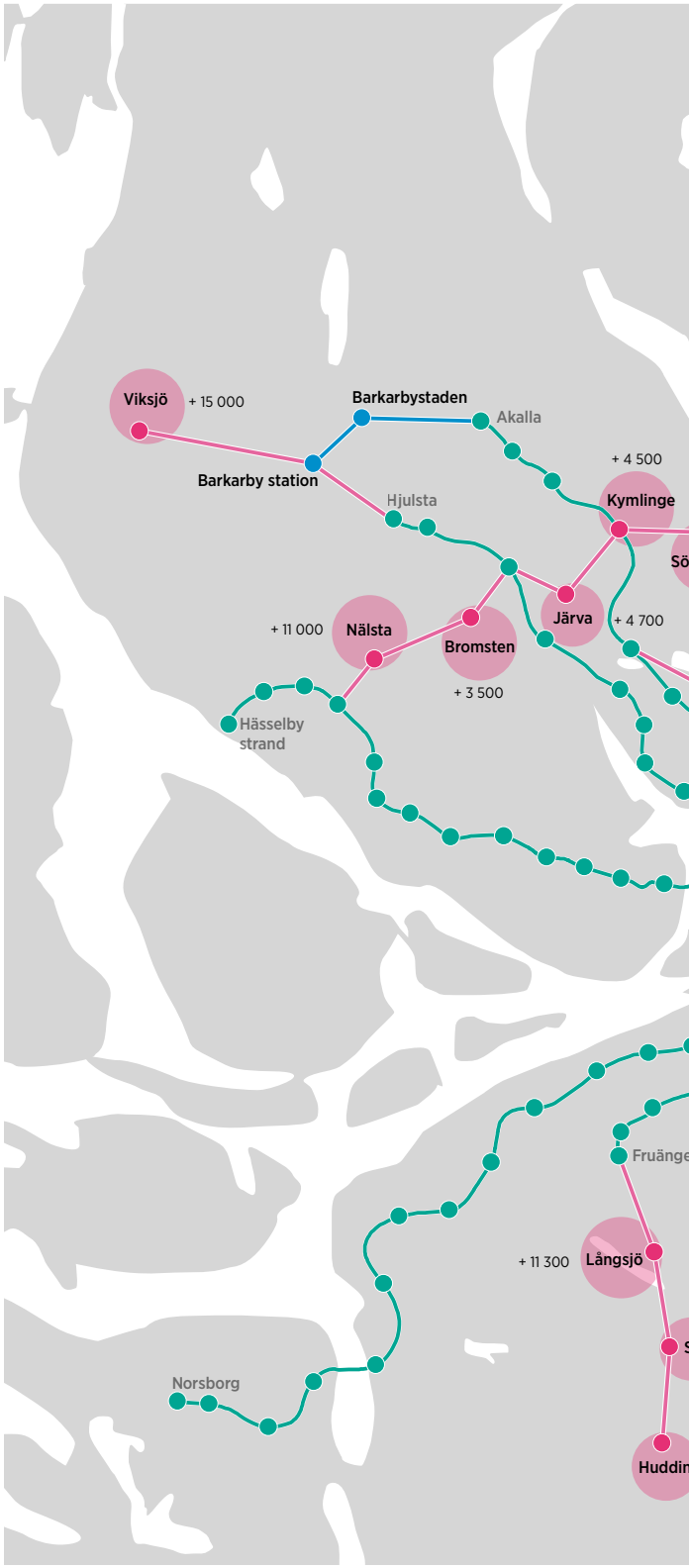
Den nya linjen bör även fortsätta i andra änden, från Älvsjö och mot sydost. De många förorterna utefter den gröna linjens tre grenar söderut har mycket dåliga förbindelser med varandra i dag. Trots att de ofta tillhör samma stadsdelsförvaltning, med allt vad det innebär av tillhörighet till skolor, idrottsanläggningar, vårdcentraler och kommunal service, kan det vara besvärligt att ta sig till olika målpunkter med kollektivtrafik.

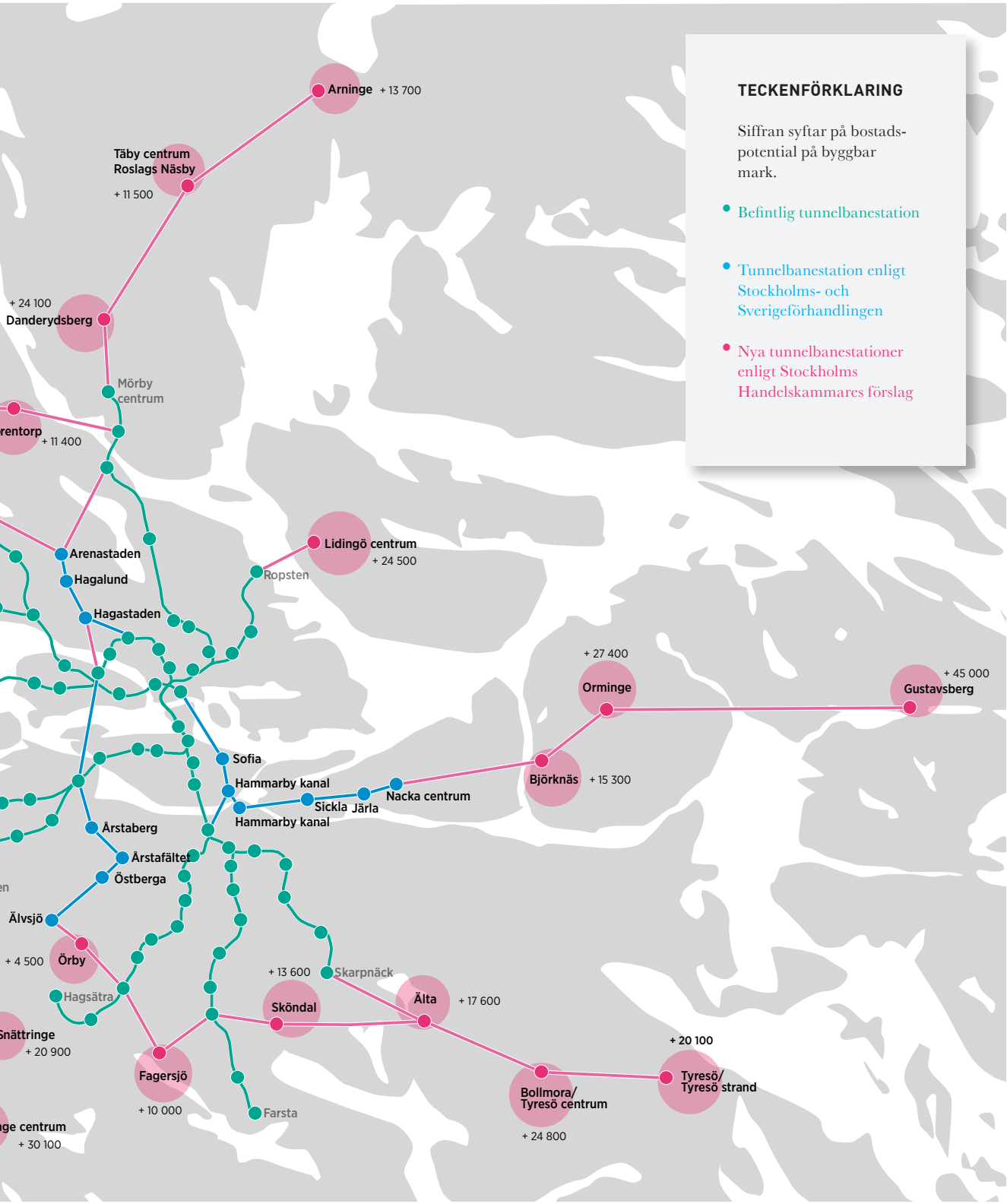
Vi anser att den linjen bör fortsätta i en tvärförbindelse som binder ihop söderort tillräckligt långt ut för att det ska vara ett bättre alternativ att byta längre ut än att åka in till Gullmarsplan och byta där. Den linjen kan också fånga upp flera tänkbara nya bostadsområden. Genom de nya tvärförbindelserna blir det också möjligt att förlänga befintliga linjer.

Även på den norra sidan behövs en tvärförbindelse lite längre ut. Även den har vi lagt så att den öppnar upp för nya bostadsområden och ger flera nya bytespunkter, både med tunnelbana och med pendeltåg.

> ”
>
> ***Genom de nya tvärförbindelserna blir det också möjligt att förlänga befintliga linjer***
>
> ”

Med våra tunnelbanedragningar skulle det vara möjligt att köra samma tåg hela vägen från Skarpnäck till Bergshamra eller kanske från Tyresö till Arninge beroende på hur man väljer att trafikera nya och gamla linjer.




TECKENFÖRKLARING
Siffran syftar på bostadspotential på byggbar mark.
Befintlig tunnelbanestation
Tunnelbanestation enligt Stockholms- och Sverigeförhandlingen
Nya tunnelbanestationer enligt Stockholms Handelskammares förslag
Arninge + 13 700
Täby centrum
Roslags Näsby
+ 11 500
+ 24 100
Danderydsberg
Mörby centrum
rentorp
+ 11 400
Arenastaden
Hagalund
Hagastaden
Lidingö centrum
+ 24 500
Ropsten
+ 27 400
Orminge
+ 45 000
Gustavsberg
Sofia
Hammarby kanal
Sickla
Järla
Nacka centrum
Hammarby kanal
Björknäs
+ 15 300
Årstaberg
Årstafältet
Östberga
Älvsjö
+ 4 500
Örby
Hagsätra
+ 13 600
Skarpnäck
Sköndal
Älta
+ 17 600
Snättringe
+ 20 900
Fagersjö
+ 10 000
Farsta
+ 20 100
Tyresö/
Tyresö strand
Bollmora/
Tyresö centrum
+ 24 800
ge centrum
+ 30 100

Områden

TYRESÖ

Tyresös läge mellan havet och Drevviken gör att kommunen borde vara mycket attraktiv för bostadsbebyggelse. I östra Tyresö vid Erstaviken pågår en omfattande omvandling av fritidsbebyggelse till permanentboende. Utan att förbättra kommunikationerna dit finns stor risk för ökat bilberoende. Utbyggnadsmöjligheterna är stora men har hittills hindrats av alltför dåliga förbindelser. Tyresö trafikförsörjs i dag helt och hållet med buss. Enligt SL:s reseplanerare tar det 1,05 timme att ta sig från Tyresö Strand till Stureplan, om allt klaffar.

Vid Bollmora, som är kommunens centrum, planeras en del kompletteringsbebyggelse, men det skulle kunna finnas möjlighet att bygga mer. Det vore naturligt att dra tunnelbanan vidare dit från Skarpnäck och då också bygga en ny station vid Älta. Vår modell visar en bostadsbyggnadspotential i Tyresö på sammanlagt 45 000 bostäder. I Älta, som ligger i Nacka kommun, finns möjlighet att bygga 17 600 bostäder.

Vi drar vår nya tvärförbindelse från Skarpnäck bort mot Älvsjö. Drevviken är en vacker sjö med fina bad på sommaren och plogad skridskobana på vintern. Där skulle ett av Stockholmsområdets mest attraktiva bostadsområden kunna skapas. Mellan Drevviken och Sköndal pågår planering för cirka 1 900 bostäder som skulle vara betjänta av bättre kollektivtrafik. Även i Sköndal planeras nya bostäder. Vår modell visar på möjlighet att bygga 13 600 bostäder i området.

Foto: Björn Leijon

FARSTA

Vi låter vår nya tunnelbanelinje korsa Farstagrenen vid Hökarängen. Även i Hökarängen finns stor förtätningspotential. Det är en av de tidigaste tunnelbaneförorterna, byggd huvudsakligen på 1940- och 50-talen. Bebyggelsen är gles med huvudsakligen lamellhus och det fina 50-talsradhusområdet Skönstaholm. Delar av Hökarängen är trafikstört av Örbyleden och Nynäsvägen. Ny bebyggelse i form av arbetsplatser som bullerskärmar mot trafiklederna skulle möjliggöra ny bostadsbebyggelse. Med Hökarängen som en knutpunkt där två tunnelbanelinjer korsar varandra finns stora utvecklingsmöjligheter.

Nästa anhalt, Fagersjö, är en bortglömd del av Stockholm. Den byggdes som en tunnelbaneförort på 1960-talet, men utan tunnelbana. Utefter Magelungens strand ligger villor. Men Fagersjö centrum hade så dålig lönsamhet att Svenska Bostäder helt enkelt la ner det och rev hela centrumet för ett antal år sedan. En del nya bostäder kom till på den marken men området har stor bebyggelsepotential. Vår modell ger ytterligare 10 000 bostäder där. Närheten till Farsta, med stort centrum, simhall och sportanläggningar ger ett stort serviceutbud.

Vår tunnelbana korsar Hagsätragrenen vid Högdalen som ursprungligen planerades som en större förort med Vällingby som förebild. Som i alla områden från denna tid finns goda möjligheter till kompletteringsbebyggelse. Men här finns också ett företagsområde som skulle kunna utvecklas med fler arbetsplatser.

ÄLVSJÖ

Innan vår nya tunnelbanelinje når Älvsjö föreslår vi en station i Örby. Det är ett fint villaområde med attraktiv bebyggelse men med så dåliga kommunikationer att det drar ner bostadspriserna. Det finns goda möjligheter till förtätning, även om den fina bebyggelsen kräver stor varsamhet. Modellen möjliggör 4 500 bostäder.

Vid Älvsjö kan tunnelbaneresenärerna byta till pendeltåg. Något som blir ett attraktivt alternativ när Citybanan ger högre turtäthet och bättre pålitlighet i pendeltågstrafiken.

Nu kopplas vår tunnelbanelinje ihop med den linje som finns med i Sverigeförhandlingen. Från Älvsjö fortsätter den norrut med en ny station i Östberga, som är ett område byggt på 1960-talet. Det här är nog Stockholms sista någorlunda centralt belägna område där det fortfarande går att göra fynd på bostadsmarknaden. Ett ingenmansland mitt i Stockholms heta bostadsmarknad. Som i alla bostadsområden från denna tid finns goda möjligheter till kompletteringsbebyggelse. Det är också ett sätt att lätta upp den grå betongen med modernare hus och öppnare bottenvåningar. Östberga skulle kunna inrymma ytterligare 5 300 bostäder.

ÅRSTA

Norr om Östberga ligger Årstafältet. Ett ödsligt fält där politikerna i årtionden lovat en aktivitetspark utan att komma till skott. Handelskammaren har drivit på för att fältet ska bebyggas och nu planeras 6 000 bostäder och en aktivitetspark där. Vår modell möjliggör ytterligare 2 000 bostäder. Området behöver en tunnelbanestation för en vettig trafikförsörjning, en uppgift som Tvärbanan i områdets norra del inte klarar av att fylla.

Vid Årstaberg får den nya tunnelbanan ytterligare en koppling till pendeltåget och vid Liljeholmen kommer det att gå att byta till röd linje. Därefter går den nya linjen vidare till Fridhemsplan och ska enligt Sverigeförhandlingen stanna där. Vi anser att den bör fortsätta norrut och ansluta till den nya gula linjen vid Hagastaden. Därmed kan det misstag som gjordes vid Odenplan i viss mån rättas till.

NORDOST

Nordostkommunerna i Stockholms län beräknas fram till år 2045 växa med drygt 70 000 invånare, alltså ett helt nytt Täby. Detta innebär att det kommer att finnas stora behov av investeringar i kapacitetsstark kollektivtrafik för hela området. Inte minst eftersom boende i nordostsektorn i dag till stora delar har ett alldeles för starkt beroende av bil som färdmedel. Den stora befolkningsökningen och de goda exploateringsmöjligheterna i området indikerar att endast Roslags-

Foto: Björn Leijon

banan på lång sikt inte kommer att kunna kollektivtrafikförsörja området. Nordost är därför i stort behov av utbyggd tunnelbana.

Vår nya linje går mellan Hagalund och Arenastaden på samma spår som den gula linjen. Vid Arenastaden delar den sig i två grenar. Den ena ansluter till blå linjen vid Hallonbergen. Den andra ansluter till röd linje vid Bergshamra.

Genom den avlastning som röd linje får söder om Bergshamra, där många resenärer kommer att byta till den nya linjen för att ta sig till de stora arbetsplatserna i Solna och Sundbyberg, blir det också möjligt att förlänga röd linje från Mörby centrum till Arninge.

Norr om Mörby centrum ligger Danderydsberg. Ett stort markområde som länge var tänkt som bostadsområde vid en utbyggnad av tunnelbanan. Danderyds kommun har beslutat göra stora delar av området till naturreservat för att slippa diskussionen om bostadsbebyggelse. Vår modell möjliggör ändå 24 100 bostäder i Danderydsberg, utan att det byggs på naturskyddad mark.

Roslags Näsby och Täby centrum ligger nära varandra geografiskt och borde kunna förses med en gemensam underjordisk station med uppgångar åt flera håll. Här blir det möjligt att byta till två av Roslagsbanans grenar som når stora delar av nordostsektorns bebyggelseområden. Därmed kan också de inre delarna av Roslagsbanan avlastas. Kompletteringsbebyggelse görs redan i dag i Roslags Näsby, men det finns plats för mer.

Täby centrum är ett av Nordens största köpcentrum men har trots det ingen tunnelbana. Det planeras 6 000 bostäder på det intilliggande Galoppfältet. Det kommer att krävas bättre och mer kapacitetsstark kollektivtrafik för att försörja befintlig och tillkommande bebyggelse. Vår modell ger 11 500 bostäder sammanlagt vid Täby centrum och Roslags Näsby.

Tunnelbanan bör dras vidare till Arninge. I området planeras 2 500 nya bostäder. Men här finns gott om mark. Vår modell visar på en potential på 13 700 bostäder. I dag ligger området avsides och känns långt borta ifrån allt. Men Arninge är, trots att det knappt bor några människor där, ett stort detaljhandelsområde. På helgerna är det fullt på de stora ytparkeringsplatserna, på vardagarna däremot ganska tomt. Med tunnelbana till Arninge skulle bussterminalen kunna flyttas dit från Danderyds sjukhus.

Hela nordostsektorns busstrafik, utom förstås den som berör Danderyd och de södra delarna av Täby, skulle kunna flyttas till Arninge. Det skulle avlasta E18 och minska infartsköerna. De många boende i Norrtälje och övriga nordostsektorn som är beroende av bil skulle kunna infartsparkera i Arninge. Då kunde handelns många parkeringsplatser utnyttjas för detta ändamål på vardagar. Vid Arninge kommer det också att vara möjligt att byta till Roslagsbanans Österskärsgren. Och marken vid Danderyds sjukhus där bussterminalen ligger i dag skulle kunna utnyttjas till annat, t.ex. bostadsbebyggelse.

Arninge

Om naturreservatet begränsades skulle Järvafältet kunna utvecklas till en attraktiv och innehållsrik park precis som Central Park i New York.

Den långa linjen från Tyresö till Arninge kommer att fylla en viktig funktion i att avlasta tunnelbanenätets centrala delar, då den varken passerar Slussen, Gullmarsplan eller T-centralen.

JÄRFÄLLA

I Stockholmsförhandlingen finns en förlängning av blå linje från Akalla till Barkarby via Barkarbyfältet. Här, på det gamla flygfältet, planerar Järfälla kommun ett stort nytt bostadsområde. När vi applicerar vår modell på Barkarbyfältet får vi färre bostäder där än vad Järfälla kommun faktiskt tänker bygga. Det visar att vår modell inte ger några glädjekalkyler utan är fullt realistisk.

Vi vill förlänga tunnelbanan från Hjulsta via Barkarby station till Viksjö, där 15 000 bostäder kan byggas. Det ger också en ny koppling mellan de två grenarna av blå linje samt en möjlighet att byta mellan Hjulstagrenen och pendeltåg vid Barkarby.

VÄSTERORT

Vår tvärförbindelse på norra sidan sträcker sig från Vällingby via Spånga och Rinkeby till Danderyds sjukhus, alternativt Mörby centrum.

Mellan Vällingby och Spånga station ligger Nälsta, Solhem och Bromsten. Bostadsområden med huvudsakligen villor och radhus, men även en del flerbostadshus. Stora delar av området har dåliga kommunikationer. En ny tunnelbanestation skulle ge goda möjligheter till förtätning, närmare bestämt 14 500 bostäder enligt modellen. Den nya linjen knyter an till pendeltåget vid Spånga station. Där planeras ett nytt bostadsområde på Bromstens industriområde, vilket på detta sätt får utmärkta kommunikationer åt alla håll.

JÄRVA

Vid Rinkeby korsar den nya tunnelbanan Hjulstagrenen och fortsätter mot Järvafältet. Det är i dag naturreservat med begränsade möjligheter till bebyggelse. Vår modell ger ändå en potential på 4 700 bostäder.

Handelskammaren anser dock att det skulle tillföra platsen stort värde om den del av Järvafältets naturreservat som inte har fornminnen eller särskilt värdefull natur kunde bebyggas och området kunde utvecklas till ett mer attraktivt friluftsområde med attraktioner och aktiviteter för de boende i stadsdelarna ikring. I vår rapport ”Tunnelbana möjliggör 350 000 nya bostäder” (2013:4); presenterar vi idén om Järvafältet som ”Stockholms Central Park”. Om naturreservatet begränsades skulle Järvafältet kunna utvecklas till en attraktiv och innehållsrik park samtidigt som 20 000 nya bostäder skulle kunna byggas runt den.

På Akallagrenen mellan Hallonbergen och Kista ligger ”spökstationen” Kymlinge. Det är en tunnelbanestation som byggts men aldrig tagits i bruk. Här

Orminge

Foto: Björn Leijon

anser Handelskammaren att den nya linjen bör ansluta och stationen öppnas. I Kymlinge finns möjlighet att bygga 4 500 bostäder.

Mellan Kymlinge och Danderyds sjukhus ligger Sörentorp. Här finns stora markområden, bland annat det som utnyttjats för polishögskolan. Det finns omfattande markrestriktioner, både i form av naturreservat och den nordligaste delen av Nationalstadsparken. Modellen möjliggör trots det 11 400 bostäder.

27 400 bostäder skulle kunna byggas här.

NACKA–VÄRMDÖ

Den nya tunnelbanan till Nacka som finns med i Stockholmsförhandlingen och som börjar byggas år 2018 bör förlängas. I första hand till Orminge, ett område som består både av villor och av ett typiskt miljonprogramsområde. Här, som i de flesta sådana områden, är förtätning inte bara möjligt utan önskvärt för att förbättra stadsmiljön. Modellen ger 27 400 bostäder.

Mellan Nacka Forum och Orminge har vi lagt in en station i Björknäs. Där ger modellen ett tillskott på 15 300 bostäder.

Ännu hellre skulle den nya linjen dras hela vägen till Gustavsberg. Avståndet är långt men fördelarna skulle vara mycket stora. Hela 45 000 bostäder skulle kunna byggas där. Huruvida det finns någon möjlighet till en station med bebyggelsepotential mellan Orminge och Gustavsberg har vi inte med i vår analys. Men självfallet skulle ett nytt bostadsområde vid Baggensfjärden kunna bli mycket attraktivt.

Värmdö har utomordentligt stora trafikproblem. Vägarna är smala och krokiga samtidigt som trafiken är intensiv, framför allt sommartid. Hela Nacka-Värmdösektorn kollektivtrafikförsörjs i dag med buss.

”Även bussarna fastnar i köerna”

Även bussarna fastnar i köerna vilket gör kollektivtrafik till ett mindre attraktivt alternativ och biltrafiken allt intensivare. Med tunnelbana till Gustavsberg och en ny bussterminal där som skulle trafikförsörja hela Värmdölandet skulle kollektivtrafiken förbättras avsevärt. Fler skulle välja att åka kollektivt och vägnätet skulle avlastas.

HUDDINGE

Vi vill också se en förlängning av tunnelbanan från Fruängen via Långsjö och Snättringe till Huddinge centrum. Även här finns bostadsområden med dåliga kommunikationer och stor bostadsbyggnadspotential, 11 300 i Långsjö, 20 900 i Snättringe och hela 30 100 i Huddinge centrum. Där skapas ytterligare en bytesmöjlighet till pendeltåg.

LIDINGÖ

Handelskammaren har vid flera tillfällen lyft fram värdet av en förlängning av tunnelbanan från Ropsten till Lidingö centrum. Men Lidingö stad har nu beslutat att bygga en ny bro till Ropsten för Lidingöbanan, och därmed valt en annan väg.

Vi har, trots att möjligheterna till en tunnelbaneutbyggnad nu försvårats, valt att illustrera den stora stadsutvecklingspotentialen med hjälp av vår modell. I anslutning till en tunnelbanestation i Lidingö centrum skulle 24 000 nya bostäder kunna byggas. Genom en bussterminal vid Lidingö centrum med bytesmöjlighet till tunnelbana hade också övriga Lidingö fått betydligt bättre kollektivtrafik. Det skulle ge stora utbyggnadsmöjligheter på den norra delen av ön, något som vår modell dock inte fångar upp.

Lidingöbroarna

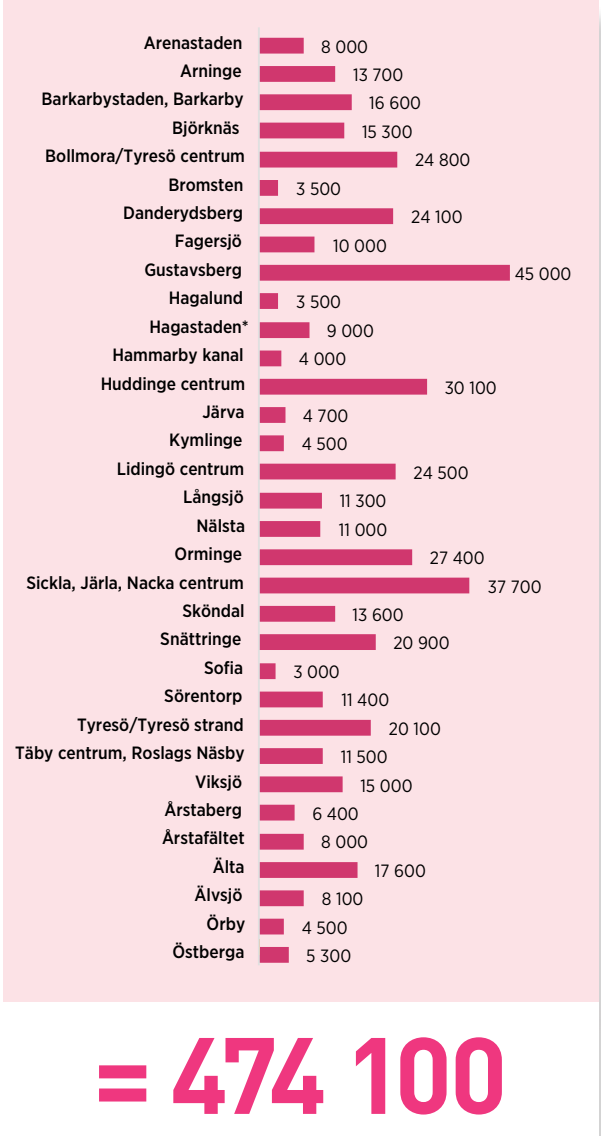
Unga människor som ska flytta hemifrån har svårt att etablera sig på Stockholms bostadsmarknad i dag.

Brist på billiga bostäder

Vi har endast beräknat hur många bostäder som skulle kunna byggas i anslutning till nya tunnelbanestationer. Sådana som skulle kunna komma till om befintliga stationer får anslutning till nya linjer och därmed bättre förbindelser finns inte med. Vår analys skulle ändå möjliggöra 474 100 nya bostäder. En del av dessa finns redan i existerande planer. Det är svårt att kvantifiera hur många bostäder totalt som befinner sig i olika skeden av de kommunala processerna. Enligt länsstyrelsens bedömning planerar kommunerna i Stockholms län för cirka 250 000 nya bostäder fram till år 2030. Vår modell ger alltså ett tillskott på drygt 200 000 bostäder. Vi vet också att kommunernas bostadsbyggnadsambitioner sällan når upp till målen. Förutom att många projekt överklagas och därmed skjuts på framtiden eller bantas, så finns det lägen som ingen byggherre eller bostadsköpare är intresserad av på grund av alltför dåliga kommunikationer.

Behövs det verkligen så här många nya bostäder i Stockholm? Ja, det är ingen tvekan om att det kommer att behöva byggas väldigt mycket för att möta behovet de kommande decennierna. Den unikt höga befolkningsökningen visar inga tecken på att mattas av. Däremot så kommer det att behöva byggas mycket mer varierat.

Unga människor som ska flytta hemifrån, yrkesgrupper med lägre lönelägen och nyanlända har svårt att etablera sig på bostadsmarknaden i dag. Dagens nyproduktion riktas inte till de här grupperna. De måste framför allt in i det äldre beståndet, som oftast är billigare. Det kan bara möjliggöras genom ökad rörlighet på bostadsmarknaden. En omreglering av hyresmarknaden med riktade insatser till de hushåll som behöver stöd vid successivt höjda hyror och en reformering av reavinstbeskattningen skulle få



= 474 100

* För Hagastaden överskattar modellen exploateringen jämfört med vad som är planerat. Anledningen är att det redan planeras många verksamheter här samt att modellen förelår förtätning i sjukhusområdet, vilket inte är lämpligt.

ut bostäder på marknaden. Det skulle också frigöra kapital, öka efterfrågan på nyproducerade bostäder och därmed bidra till en ökad nyproduktion vilket i sin tur leder till ökad konkurrens och pressade priser.

Men det är också helt nödvändigt att hitta former för nyproduktion som vänder sig till hushåll med en mer begränsad ekonomi. Det finns i dag ett flertal koncept på marknaden där stora delar av de bostäder som byggs prefabriceras industriellt. Designen är enkel, kvaliteten god men slutpriset på bostaden är lägre. En grundläggande förutsättning för att dessa bostäder ska kunna byggas är dock att det finns ett stort utbud av mark till låga kostnader i många olika typer av lägen.

MARK TILL RIMLIGT PRIS – EN FÖRUTSÄTTNING

Utan ett större och mer varierat utbud av mark till rimligare priser i samtliga kommuner kommer det inte att bli möjligt att åstadkomma billigare former av nyproduktion i större skala. Det hjälper inte hur mycket de som bygger rationaliserar och standardiserar sina processer så länge inte markpolitiken kan möta ambitionerna att bygga billigare.

Med en utbyggd tunnelbana ser vi stora möjligheter att öka utbudet av mark och därmed sänka priset. För att få ner byggkostnaderna är det viktigt att kunna upplåta mark som inte tidigare använts till annat. Den markpolitik som Stockholms stad tidigare har bedrivit under lång tid, där man bara byggt på redan använd mark, har medfört stora kostnader. När den mark som finns tillgänglig består av gammal industrimark krävs ofta stora åtgärder i form av rivning och sanering innan marken kan bebyggas. Det blir inga billiga bostäder.

I en tid där Stockholmskonjunkturen går bra och nyproduktionsnivåerna är skyhöga är det viktigt att komma ihåg att bostadsmarknaden en känslig del av det ekonomiska ekosystemet. Högre räntor och sämre villkor kan snabbt förändra efterfrågan på bostadsmarknaden, trots att behoven kvarstår. Vi såg det hända i början av 1990-talet när fastighetsmarknaden kraschade och bostadspriserna sjönk efter ett årtionde av ökande efterfrågan och kraftigt stigande priser. Resultatet blev lägre bostadsbyggande och ett ännu mer uppdämt behov av nya bostäder.

Foto: Björn Leijon

Hur vill vi egentligen bo?

Det går mode i stadsbyggnad. På 1970-talet byggdes punkthus och radhus för att alla skulle ha nära till naturen och till sin parkeringsplats. I dag ska det byggas stad. Vi ska bo tätt, stadsmässigt, nära till allt och utan bil. Men frågan är om alla verkligen vill bo så. Marknaden för småhus och radhus i Stockholmsområdet är glödhet. Just nu ökar priserna på villor snabbare än på bostadsrätter. Många vill inte bara bo på marken utan också ha plats för både studsmatta och grönsaksland. Och det är bostadstyper som knappast finns med i nyproduktionssortimentet i dag.

Ideologin bygger på att om vi inte bor tätt blir vi bilberoende. Men det är inte säkert. Att vara beroende av bil för sina dagliga transporter är inget dagens stockholmare eftersträvar. Vi ser det på hur företagen agerar när de upptäcker att deras anställda vill kunna cykla eller åka kollektivt till jobbet. En bilberoende kontorslokalisering är inget företagen vill ha i dag om de ska kunna attrahera rätt kompetens. Både Siemens och SEB lämnar sina stora och bilanpassade kontor i Upplands Väsby respektive Rissne för att flytta nära pendeltåget och den nya tunnelbanan i Arenastaden, på cykelavstånd till innerstaden.

Att kunna åka kollektivt till jobbet behöver inte betyda att vi nödvändigtvis bor i flerfamiljshus. De områden där prisökningen varit snabbast under senare år är de där det finns både småhus och tunnelbana. Exempelvis har Enskede blivit mer attraktivt än Täby för villaköparna.

Radhus är en boendeform som är mycket efterfrågad i dag. Det är också ett yteffektivt sätt att bygga. Med ett mer varierat utbud av mark i bra kollektivtrafiklägen ökar möjligheten att möta den efterfrågan som finns på olika typer av bostäder.

Eftersom vår modell bygger på hur bebyggelsen ser ut i dag innebär det att den också kan omfatta radhus och småhus i de mer perifera lägena, där exploateringsgraden är lägre.

Blandad stads-bebyggelse

Vi kan naturligtvis inte bara bo, det måste också finnas arbetsplatser och utrymme för kommersiell verksamhet och service. Vi får allt fler signaler från våra medlemsföretag om att kontorsbristen håller på att bli den nya bostadsbristen. Vakansgraden i Stor-stockholm ligger på sju procent och i City är vakansgraden två procent. Det är rekordlågt och gör det svårt för nya aktörer som vill etablera sig här att hitta lämpliga kontorslokaler. De höga innerstads-hyrorna och den låga vakansgraden gör att många företag försöker hitta välbelägna platser lite utanför innerstaden. Här spelar kollektivtrafik en allt viktigare roll. Vi har till exempel sett hur många arbetsplatser har vuxit upp i Solna och Sundbyberg under senare år, platser med mycket goda kollektivtrafikförbindelser.

Stockholm har ett stort problem med obalansen i regionen med de flesta bostäderna söder om stan och de flesta arbetsplatserna på norra sidan. Med vårt förslag skulle flera nya platser på södra sidan bli intressanta för kontorsetableringar, såsom Hökarängen, Högdalen och Älvsjö. Men även Bergshamra och Kymlinge på norra sidan skulle lämpa sig för nya kontor.

Allt sämre pendlingsmöjligheter

Det har blivit allt svårare att pendla till jobbet. Nyproducerade bostäder och bostäder i det äldre beståndet i sämre kollektivtrafikförsörjda lägen är ofta mindre attraktiva. Men även de som har nära till en tunnelbanestation lider alltmer av trängsel och överfulla tåg i rusningstid. Att ta sig till jobbet har blivit alltmer tids- och energikrävande för många stockholmare.

Därför håller också de höga priserna på bostäder i innerstaden i sig. Inte bara på bostadsrätter utan också på svarta hyreskontrakt och hyror för andrahandslägenheter. Många väljer det boendet för att kunna gå eller cykla till jobbet.

Ta sig till jobbet har blivit alltmer tids- och energi-krävande.

Bättre pendlingsmöjligheter och ett tunnelbanenät som avlastas av fler bytespunkter kan minska trycket på innerstaden och skapa en bostadsmarknad med betydligt större och mer varierat utbud.

> *”Trafikproblemen gör att företagen upplever allt större svårigheter att rekrytera.”*

Staten ska vara med och betala

Det är kostsamt att bygga tunnelbana men ännu dyrare att inte göra investeringar i hållbara transportlösningar i en så snabbväxande region.

Det finns många sätt att räkna på spårutbyggnader. Det kan dock bli ofullständigt eller missvisande när det presenteras. Det såg vi inte minst i Sverigeförhandlingens beräkningar av höghastighetsjärnvägen som då planerades köras med en hastighet av 320 kilometer i timmen. I prislappen på 250 miljarder kronor saknades stationer, depåer, anslutningsspår och tåg. På samma sätt, fast på nivåer om tiotals miljarder kronor är det med Roslagsbanan. Varken trafiknytta, bostadspotential eller kostnader tillåts påverka den höga investeringsnivån. Det betyder inte att vi anser att miljardbelopp ska läggas på tunnelbaneprojekt som saknar trafiknytta. Men det borde finnas en bättre analys och tydligare prioriteringar när det gäller satsningar på olika spårprojekt.

Handelskammaren anser att det är rimligt att staten är med och betalar för en utbyggnad av Stockholms tunnelbana. Som inget annat trafikslag har tunnelbanan en stor strukturell påverkan på hur huvudstadsregionen med omnejd utvecklas. De stora kapacitetsbristerna i Stockholms trafiksystem i kombination med den allvarliga bostadsbristen hämmar utvecklingen i denna för hela Sveriges ekonomi så viktiga region. Vi ser det redan genom att företag inte kan verka i hela regionen på grund av trafikproblemen och att företagen upplever allt större svårigheter att rekrytera personal.

Under den stora utbyggnaden av tunnelbanenätet var staten också med och betalade på olika sätt. Det var en stor del i miljonprogramssatsningen att med statlig hjälp bygga stora nya bostadsområden i kombination med tunnelbaneutbyggnad. Att resultatet sedan delvis blev enformiga områden som till del i dag präglas av sociala problem har mer med arkitektur och bostadsmarknadens dysfunktionalitet att göra, än med själva grundtanken.

Men det är också rimligt att regionen själv är med och betalar för sin kollektivtrafik och gör en vettig prioritering av sina investeringar. Då finns ett antal projekt i olika stadier av planering som ger liten trafiknytta till höga kostnader. Dit hör förlängning av Roslagsbanan till Centralen, Spårväg syd och förlängning av Spårväg City till Ropsten.

Viktigast av allt är att göra en korrekt bedömning av trafiknytta i förhållande till kostnaderna, och då måste alla kostnader räknas med. Handelskammaren gjorde för ett antal år sedan en jämförelse av olika alternativa kollektivtrafiklösningar för Nacka. Dåvarande konsultföretaget Transek hjälpte oss att räkna på totalkostnaden per resenär för buss, spårvagn och tunnelbana. Räknat på 40 års tid och ett underlag på minst 40 000 resor per dygn blir tunnelbanan billigast av alla trafikslag. Det förutsätter att alla kostnader

räknas med: investering, drift, underhåll och reinvestering i både infrastruktur och fordon. Att tunnelbanan ger så låga kostnader på sikt beror bland annat på att driftskostnaderna per resenär blir låga och att varje fordon tar många resenärer och håller länge.

Att bygga tunnelbana där resandeströmmarna är stora är samhällsekonomiskt lönsamt. Och det har varit det hela tiden, ända sedan Stockholms tunnelbana började byggas. Något som visades i en ESO-rapport 2012 (”Samhällsekonomin på spåret – en ESO-rapport om att räkna på tunnelbana”, Maria Börjesson, m.fl.).

Även om det vore rimligt att finansiera en utbyggnad av tunnelbanan med skattemedel så finns det andra sätt. I Hongkong bygger MTR tunnelbana som finansieras helt och hållet med markanvisningar som bolaget får för att bygga bostäder, kontor och butiker i anslutning till de nya tunnelbanestationerna. Även om vi inte vill att Stockholm ska se ut som Hongkong så borde den här modellen kunna användas, åtminstone delvis, för en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm.

I Hongkong bygger MTR tunnelbana som finansieras med markanvisningar som bolaget får för att bygga bostäder, kontor och butiker i anslutning till de nya tunnelbanestationerna

SLUTORD

En huvudstadsregion på framväxt

De linjer vi har skissat på ger 22 nya stationer och 13 nya bytespunkter, möjliggör ytterligare 200 000 bostäder utöver de 250 000 som redan finns i olika kommunala planer och binder på så sätt samman regionens olika delar på ett hållbart sätt.

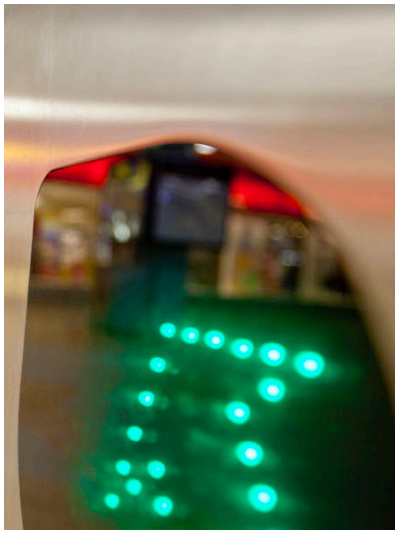
Vår plan för hur Stockholmsregionen kan utvecklas ska betraktas som ett av flera möjliga scenarier. Vi vill visa på de möjligheter som förbättrade förbindelser som en strategisk och genomtänkt utbyggnad av tunnelbanan skulle ge, och illustrera var potentialen finns.

Utöver att vi pekar ut nya sträckningar, stationer och markområden vill vi också understryka vikten av att tiden som faktor behöver värderas upp. Det måste helt enkelt gå snabbare. Mycket av det som föreslås i den här rapporten skulle egentligen behöva vara på plats redan i dag. I varje del av processen – från dialog till överenskommelse, planering, projektering och byggnation av både infrastruktur och kringliggande bebyggelse – kan sannolikt stora tidsvinster göras genom att de egna systemen stramas upp och genom att vi blickar utanför Sveriges gränser för inspiration.

HANDELSKAMMAREN FÖRESLÅR

- att staten och Stockholms läns landsting tillsammans gör en långsiktig plan för den framtida utbyggnaden av Stockholms tunnelbana
  - att planen möjliggör ny bebyggelse, ger fler tvärförbindelser och skapar fler bytespunkter i tunnelbanenätet
- att trycket ökar på kommuner när det gäller att frigöra billigare mark för bostadsbyggande
- att lagändringar som underlättar och snabbar på planering och byggande av bostäder, arbetsplatser och infrastruktur prioriteras.

Foto: Björn Leijon



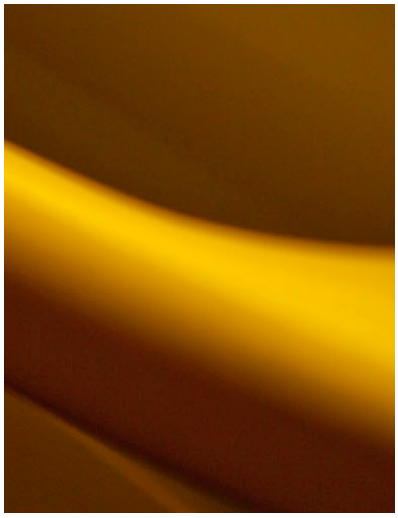


Foto: Björn Leijon

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE, Box 160 50, 103 21 Stockholm
Tel: 08-555 100 00 // www.chamber.se
Ansvarig analys: **Daniella Waldfogel**, daniella.waldfogel@chamber.se
Ansvarig kommunikation: **Andreas Åström**, andreas.astrom@chamber.se

Stockholms Handelskammare