

2013-04-29

Synpunkter i samband med samråd T-bana Nacka från Saltsjöbadens Naturskyddsförening

Huvudkritik av utredningen:

1. Om man tittar på en karta över Nacka kommun, och ännu mera så om man inkluderar Värmdö, tycks det märkligt att man investerar i ett spår som går till Forum Nacka dit det redan finns spår så när som på några hundra meter. Det tycks som det varit betydligt enklare att dra en gren till Forum från Saltsjöbanan samt anlägga ytterligare mötesspår för att upprätta en ny linje mellan Forum och Slussen?

2. T-bana till Forum Nacka ger ingen snabb, bekväm och klimatsmart, kollektivtrafik för de flesta Nacka Värmdö-borna. För Nackaborna kommer det att innebära ett fortsatt bussberoende. När man är nästan framme i Stockholm måste man byta till T-bana genom omstigning till tunnelbana 30 meter under marknivån. Det är varken snabbt, bekvämt, eller klimatsmart.

För Värmdöborna innebär det fortsatt busstrafik. Det är inte klimatsmart. Och knappast snabbt och bekvämt på längre sikt med ökad befolkning och bussköer, även om bussarna till Slussen minskar med T-banan till Nacka.

Det saknades underlag på samrådet vad gäller restid, miljö och climateffekter. Inte heller finns andra alternativ att jämföra med såsom en gren av Saltsjöbanan, som skulle kunna gå till Forum och kanske vidare till Orminge och Mölnvik.

3. Av enkäter att döma som visades på samrådet är Nackaborna mycket positiva till T-bana till Nacka. Men det beror ju på hur frågan är ställd. Om man inte är insatt och någon frågar: ”Skulle du vilja ha T-bana till Nacka?” Så är det ju rimligast att man svarar ja, *allt annat lika*. Men om man istället hade frågat t.ex. ”Skulle du föredra tåg (till Forum, Björknäs, Orminge, Mölnvik med bussar eller spårtaxi vid stationerna för vidare färd). där du på 17 minuter bekvämt kan ta dig till Slussen från Mölnvik i stort ovan jord ELLER vill du åka buss från Värmdö till Slussen som tar xx antal minuter, respektive buss till Forum med byte till T-bana 30 meter under markytan och i tunnel komma till Kungsträdgården/ T-centralen.” Då skulle svaren naturligtvis bli annorlunda. Ännu mera så om det också skulle finnas jämförelser på hur lång tid byggprocessen tar samt kostnad och vad man skulle kunna få i stället samt därutöver effekter på klimat och miljö.

4. I detta samråd är det svårt att ta ställning vad gäller alternativa sträckningar som presenterats p.g.a. det bristande underlaget vad gäller t.ex. restid, miljö och klimat. Trots att det står att det skall utgöra grund för sträckningarna.

Vi anser ändå att alternativ 3 att dra T-banan med en Österled är det klart sämsta med tanke på resandeunderlag och negativa effekter på miljö och klimat eftersom det samtidigt innebär ökad satsning på bilism. Med reservation för bristande underlag enligt ovan är kanske alternativ 4 att föredra.

5. Förslag:

- a) Utred ett jämförelsealternativ enligt ovan med en gren av Saltsjöbanan mot Nacka forum och vidare till Orminge och kanske Mölnvik.
- b) I samband därmed utred en förlängning av Saltsjöbanan från Slussen genom befintlig (gamla stambanan) tunnel till Södra station. (Stationen vid Slussen skulle då behöva ligga en nivå lägre för att komma in i tunneln Det skulle i sin tur kunna möjliggöra större yta för galleria)
- c) Kräv att Skurubron byggs för att möjliggöra spårtrafik.

Saltsjöbadens Naturskyddsförening

Gudrun Hubendick
Ordförande