



Stockholms läns landsting,  
Traikförvaltningen  
105 73 Stockholm

**Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Stockholms Naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Nacka, Saltsjöbadens Naturskyddsförening och Värmdö Naturskyddsförening angående samråd om Förstudie Tunnelbana till Nacka**

**Sammanfattning**

- Stora satsningar på kollektivtrafik är nödvändiga om vi ska klara regionens miljömål
- Tunnelbana till Nacka löser inte, åtminstone inte ensam, Nacka och Värmdös behov av snabbare och bättre kollektivtrafik
- Tunnelbanan kan vara på plats om ca 20 år, åtgärder behöver sättas in nu
- En långsiktig spårlösning för Nacka och Värmdö skulle kunna vara att dra ut en gren av Saltsjöbanan till Mölnvik. En sådan lösning borde också utredas i detta sammanhang
- Samlokalisering med en östlig vägförbindelse är helt oacceptabel och skulle ge ett försämrat reseunderlag för tunnelbanan
- Tunnelbanan bör inte dras via Djurgården eftersom reseunderlaget blir för litet
- För att tunnelbanan ska upplevas som bekväm och tillgänglig är det viktigt att stationerna ligger så ytligt som möjligt
- En utveckling av trängselskattesystemet, så att beslutanderätt förs över till regional nivå, är nödvändig för att klara regionens trängselproblem. Detta är också avgörande för framkomligheten för bussarna

**Inledning**

Trafiken ligger bakom de flesta av regionens allvarligaste miljöproblem – höga halter av luftföroreningar, intrång i värdefulla natur- och kulturområden, buller m.m. Att lösa trafikproblemen i regionen är nyckeln till en hållbar utveckling. Vi vet att trafikproblemen inte kan lösas med en utbyggnad av vägnätet. Ökad vägkapacitet ger istället bara ökade trafikvolymer.

Det är därför glädjande att olika förslag om nya satsningar på spårtrafik förts fram under senare tid. I en politisk överenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad samt Nacka och Värmdö kommuner beslutades 2012 att en förstudie för tunnelbana till Nacka ska genomföras.

Nacka och Värmdö är två snabbt växande kommuner med en befolkningstillväxt på 3-4% per år. Redan idag råder ett akut läge vad gäller busstrafiken till Slussen. Samtidigt planeras Slussen att byggas om, vilket beräknas ta ca 10 år. Nacka och Värmdö behöver verkligen kapacitetsstark spårtrafik. Men är tunnelbana det bästa alternativet? Det kan lösa en del problem i kollektivtrafiken, men vi är inte säkra på att det är en bra helhetslösning för ostsektorn. Vi tror att nyckeln till en klimatsmart lösning, d.v.s. ett minskat bil- och bussberoende för både Nacka och Värmdö, är möjligheten att kunna välja snabb spårtrafik längre ut än vid Nacka Forum.

En tunnelbana kan vara på plats först om ca 20 år och man måste ha en plan för hur kollektivtrafiken ska lösas under den tiden. Problemen är akuta redan idag och åtgärder måste vidtas nu. Den enda möjliga förstärkningen på kort sikt är att utöka busstrafiken med direktbussar till olika delar av Stockholmsregionen. Om fler bussar ska sättas in måste framkomligheten öka på vägarna. Att se över trängselskatten och se till att den beslutas på regional nivå, så att justeringar kan göras utan att gå via riksdag och regering, är en förutsättning för att klara trängselproblemen.

Vad gäller tunnelbanans sträckning, är föreningarnas uppfattning att tunnelbanan måste gå via östra Södermalm och inte via Djurgården. Av de föreslagna sträckningarna är alltså alternativ 2 och 4 att föredra. Då får man också en inte fullt så djupt belägen station på östra Södermalm.

### **Östlig vägförbindelse**

Förslag finns om att kombinera en förlängning av tunnelbanans blå linje med en Östlig vägförbindelse, tidigare kallad Österleden. En sådan lösning skulle kraftigt motverka syftena med tunnelbanan. En östlig vägförbindelse skulle innebära att biltrafiken gynnas och att andelen kollektivresor minskar. Detta lyfts också fram i idéstudien *Kapacitetsstark kollektivtrafik i ostsektorn*. Där sägs att ”Österleden dock blir ett så attraktivt alternativ för bilisterna att köerna ökar på delar av Värmdöleden” samt ”Österleden innebär att restiden med bil för en stor mängd resrelationer blir avsevärt kortare. Det innebär att bilens attraktivitet relativt kollektivtrafiken blir större i dessa relationer. Därmed sker en överflyttning från kollektivtrafik till bil.”

Vidare konstateras att ”Förutom att bilresorna blir fler så omfördelas bilresor från rutter genom innerstaden till Österleden. Sammantaget gör detta att trafikmängderna blir så stora att framkomlighetsnedsättningar uppstår på vissa vägar.”

Eftersom ett av målen med tunnelbanan till Nacka är att öka kollektivresandet kommer en Östlig vägförbindelse att motverka hela syftet med tunnelbanan.

### **Åtgärdsvalstudien**

Vi anser att utredningen och planeringen av kollektivtrafiken i ostsektorn har hoppat över flera led och därmed skett felaktigt. 2008 tog kommunerna i Stockholm, Nacka och Värmdö tillsammans med SL och landstinget fram en idéstudie, *Kapacitetsstark kollektivtrafik i ostsektorn*, som ligger till grund för nuvarande tunnelbaneförslag. Studien fokuserar på att bygga nytt och jämför sex olika trafikslag utifrån ett kapacitetsperspektiv. Man har dock hoppat över att följa fyrstegsprincipen. Enligt den ska man i ett första skede effektivisera och förbättra befintligt kollektivtrafik för att sedan utreda behovet av nyinvesteringar. Förutom en för snäv utgångspunkt, är underlaget också bristfälligt. Miljö- och klimataspekten har inte utretts och fördjupade undersökningar av resmönster och restid har inte gjorts.

Ett alternativ som inte fanns med i studien var utbyggnad av dubbelspår på Saltsjöbanan samt en förgrening mot Orminge och Gustavsberg. En anledning till det kan vara att man då hade planer på att konvertera Saltsjöbanan till spårväg. Dessa planer tycks nu dessbättre vara nedlagda. Att förlänga Saltsjöbanan mot Värmdö är ett rimligt alternativ som bör övervägas och utredas.

Vi är inte säkra på att tunnelbanan är tillräckligt attraktiv för att locka över bilister. Den går helt under jord och i en medelfärdshastighet på 48 km/h enligt idéstudien. Räknat med gång- och väntetid landar hastigheten på 21 km/h. Den kommer också att innebära ett fortsatt bussberoende för Värmdös del och att många Nackabussar får sin slutstation vid Nacka Forum med en troligtvis försämrad turtäthet.

### **Huvudkritik av utredningen:**

Målen med en tunnelbana till Nacka är, enligt förstudien, att:

- *Förbättra kollektivtrafikförsörjningen i Ostsektorn som helhet och i områden längs sträckningen med förutsättningar för stort kollektivtrafikresande.*
- *Minska flaskhalsproblematiken vid Slussen och i övriga tunnelbanenätet genom en ny tunnelbaneförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet som ger Ostsektorn en effektiv anslutning till T-centralen.*
- *Förbättra förutsättningarna för arbetsmarknaden i Stockholmsregionen genom bättre bostadsförsörjning och effektiva, hållbara resor.*

- *Förbättra möjligheterna till bostadsbyggande i främst Nacka kommun med målsättningen att bygga nya bostäder för minst 40 000 personer.*
- *Öka det kollektiva resandet till och från Ostsektorn och därigenom underlätta ett bättre fungerande trafiksystem i hela Stockholmsregionen.*
- *Ge möjligheter till framtida avgreningar och förlängningar som visar sig intressanta*

Vi tror inte att en tunnelbanelösning, åtminstone inte ensam, uppfyller alla de ovanstående målen. Framförallt kan vi inte se hur tunnelbana till Nacka förbättrar kollektivtrafikförsörjningen i ostsektorn som helhet eftersom den bara kommer gå till Nacka Forum. Det är inte heller säkert att det kollektiva resandet i ostsektorn kommer att öka. Med tanke på att tunnelbanan kommer att ligga relativt djupt och ha stora stationsdjup, finns risken att det blir tidsödande omstigningar för resenärerna.

Att minska flaskhalsproblematiken vid Slussen och i övriga tunnelbanenätet är förstås oerhört viktigt. Men vi tror att det kan göras på andra sätt än bara genom att öka kapaciteten i det centrala snittet. Förbättrade tvärförbindelser över hela Storstockholm är i detta sammanhang oerhört viktigt för att minska belastningen på de centrala knutpunkterna. Genom att t.ex. ersätta delar av stombusslinjerna med spårväg förstärks den totala transportkapaciteten på delar av innerstadens hårdast belastade sträckningar och innebär en betydande standardhöjning både kvantitativt och kvalitativt jämfört med dagens busstrafik. Därigenom läggs även grunden till ett fast och tillförlitligt linjesystem som fördelar resandet mellan en rad viktiga innerstadsterminaler och minskar trängseln vid nuvarande överhettade bytespunkter som Slussen och T-centralen.

Här är våra viktigaste invändningar/frågor angående tunnelbana till Nacka Forum.

1. Om man tittar på en karta över Nacka kommun och Värmdö kommun, tycks det mycket märkligt att man investerar ca 16 miljarder för att anlägga ett spår som ska gå till Nacka Forum, dit det redan finns spår så när som på några hundra meter. Det borde rimligen vara mycket enklare och billigare att dra en gren av Saltsjöbanan till Nacka Forum samt att anlägga ytterligare mötesspår istället för att upprätta en helt ny linje.

2. Tunnelbana till Nacka Forum ger varken en klimatsmart, bekväm eller snabb kollektivtrafik för många Nacka-Värmdöbor. För Nackaborna kommer det innebära ett fortsatt bussberoende. När man nästan är framme i Stockholm tvingas man till ett extra byte till tunnelbana belägen 30 meter under marknivån med en medelfärdhastighet på 48 km/h. Det tycks varken bekvämt, snabbt eller klimatsmart. För Värmdöborna innebär det fortsatt busstrafik. Det är inte klimatsmart. Det blir knappast bekvämt och snabbt på längre sikt med en ökande befolkning och bussköer, även om antalet bussar till Slussen minskar med en tunnelbana till Nacka.

Under samrådet saknades underlag vad gäller restid, miljö och climateffekter. Inte heller fanns något annat alternativ att jämföra med såsom en avgrening av Saltsjöbanan till Forum, Orminge och Mölnvik.

3. Av de enkätsvar som visades under samrådet, framkom att Nackaborna är mycket positiva till en tunnelbana till Nacka. Vi anser att det beror på hur frågan är ställd och vilken information man har tillgång till. Om man inte är insatt och någon frågar om man vill ha tunnelbana till Nacka, är det väl rimligast att man svarar ja. Om man istället hade frågat t.ex. skulle du föredra att åka tåg till Forum, Björknäs, Orminge, Mölnvik (med bussar eller spårtaxi vid stationerna för vidare färd alt. bra cykelvägar), vilket innebär en resa på 17 minuter mellan Slussen och Mölnvik ovan jord *ELLER* vill du åka buss från Värmdö till Slussen som tar xx antal minuter alternativt buss till Nacka Forum för byte till tunnelbana 30 meter under markytan och efter färd genom en djup tunnel komma fram till Kungsträdgården/T-centralen. Då hade enkätsvaren troligen sett annorlunda ut. Om det dessutom skulle finnas jämförelser mellan hur lång tid byggprocessen tar samt kostnader och därutöver effekter på miljö och klimat skulle antagligen enkätsvaren stämma bättre överens med vad folk egentligen tycker.

4. I detta samråd är det mycket svårt att ta ställning till de alternativa sträckningar som presenterats p.g.a. det bristande underlaget vad gäller t.ex. restider och miljö. Det står dock att det skall utgöra grund för sträckningarna.

Vi anser i alla fall att alternativ 3, att dra tunnelbanan med en Österled, är det klart sämsta alternativet med tanke på ett försämrat resandeunderlag och negativa effekter på miljö, klimat och hälsa p.g.a. ökad bilism. Med reservation för bristande underlag enligt ovan, är kanske alternativ 4 att föredra.

5. Utbyggnad av tunnelbana är ett mycket tidsödande projekt och redan idag finns ett stort behov av förbättringar av kollektivtrafiken i Nacka/Värmdö-sektorn. Det finns inte tid till att vänta i uppemot 20 år på något som får en förhållandevis liten effekt. Åtgärder behöver sättas in nu.

6. Många tunnelbanestationer verkar hamna på relativt stora djup, ca 30 meter, och östra Södermalm kan få en station på 90-100 meters djup. Den sistnämnda stationen ska då försörjas med endast 5 hissar, som tar 30 personer vardera. Detta är inte vad vi vill kalla bekväm och tillgänglig kollektivtrafik.

### **Utred en utveckling av Saltsjöbanan**

Vi vill att man utreder andra alternativ som har en större spridning över hela ostsektorn, parallellt med tunnelbanan. Vi tycker att man ska ta ett samlat grepp över kollektivtrafiken i ostsektorn och se över planeringen av tunnelbanan och andra kollektivtrafikslag, Skurubron och den nya bussterminalen i Slussen samtidigt och prioritera resenärerna, klimatet och samhällsekonomin.

Utred därför också ett jämförelsealternativ med en avgrening av Saltsjöbanan mot Nacka Forum och vidare till Orminge och Mölnvik. Utred samtidigt en förlängning av Saltsjöbanan från Slussen till Södra station genom befintlig tunnel (gamla stambanan). 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 en galleria.

Genom att erbjuda Nacka- och Värmdöresenärerna flera omstigningspunkter med busstationer och infartsparkeringar, istället för att alla ska trängas vid Nacka Forum där det kommer råda akut platsbrist, tror vi att man kan locka över fler bilister. En hög hastighet, ungefär samma som på motorvägen, kan uppnås då spårreservatet följer motorvägen och ingen bulleranpassning till någon närliggande bebyggelse behöver göras. Om även Gustavsberg och Värmdö ska kunna knytas ihop med regionens spårssystem är detta troligen den enda lösningen. Gustavsberg ligger för långt ut för att kunna ha en tunnelbana, restiden till city skulle bli för lång.

En viktig aspekt för att kunna genomföra detta är att den nya Skurubron förbereds för spårtrafik.

### **Utveckla trängselskatten**

En tunnelbaneutbyggnad till Nacka kommer ta mycket lång tid, förmodligen ca 20 år. Det är alltså ingen lösning på de akuta problemen med överfulla bussar och bussköer till Slussen. Den enda snabba lösningen är, trots allt, att sätta in fler bussar och inte minst direktbussar till olika delar av Stockholm så att inte alla resenärer måste passera Slussen. För att det ska vara möjligt måste trängseln på vägarna minska så att bussarna kommer fram. För att komma tillrätta med detta krävs en utveckling av trängselskatten. Trängselskatten behöver vara flexibel och för att den ska fungera effektivt och med hög acceptans krävs att den är en integrerad del av den lokala trafikplaneringen (och bl.a. löpande justeras både upp och ner i takt med att trafikflödena förändras).

Ansvar för trängselskatten bör läggas lokalt. Det nuvarande systemet, där regeringen och riksdagen måste blandas in vid minsta justering, är helt orimligt och förhindrar ett effektivt utnyttjande av systemen.

Samspelet mellan trängselskatterna och kollektivtrafiken är centralt. Busstrafikens effektivitet och attraktivitet är beroende av att trängselproblemen i vägnätet minimeras. Detta kräver effektiva och flexibla trängselskatter som beslutas på regional nivå, t.ex. av landstinget.

Mårten Wallberg  
Ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Ronny Fors  
Ordförande Naturskyddsföreningen i Nacka

Gudrun Hubendick  
Ordförande Saltsjöbadens Naturskyddsförening

Beatrice Sundberg  
Ordförande Stockholms Naturskyddsförening

Pella Thiel  
Ordförande Naturskyddsföreningen i Värmdö