



Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

tbanannacka@sl.se

YTTRANDE
Tunnelbana till Nacka
Dnr: SL – 2012 - 03562
2013-04-24

Tunnelbana till Nacka, yttrande över förstudie

Samfundet S:t Erik noterar att förstudien samt eventuell tillåtlighetsprövning av regeringen i tiden och i praktiken är nära sammanknutet med 2013 års Stockholmsförhandling. Det tolkar vi som att ställningstaganden till utformning, finansiering och annat av grundläggande betydelse för genomförandet kommer att läggas fast i detta skede. Desto viktigare då att beslutsunderlaget håller måttet. Det tycker inte vi att det gör. Utgångspunkterna är alltför snäva.

Vi saknar en belysning av flera viktiga systempåverkande aspekter inklusive möjligheterna att avlasta gröna och röda linjen mellan T-centralen och Södermalm, möjligheterna att lägga om busstrafikens linjenät och omstigningspunkter i Ostsektorn som kommer att få långtgående konsekvenser och påverka förutsättningarna att bygga om Slussen.

Vi saknar också en belysning av den föreslagna tunnelbanans effekter för möjligheterna att öka attraktivitet och tillgänglighet i landets största besöksmål, inklusive Gamla Stan och stråket ut till Djurgården.

Samfundet S:t Erik förordar sträckningsalternativ via Slussen med stationer i tätbefolkade stadsdelar på östra Södermalm, Hammarby sjöstad och på Sicklaön i enlighet med principerna bakom TunnelbanepLANEN från 1965.

Ett strategiskt beslutstillfälle

Visserligen befinner sig utredningsarbetet för ny tunnelbana till Nacka i ett inledande utredningsarbete, men förstudien samt eventuell tillåtlighetsprövning av regeringen är i tiden och i praktiken nära sammanknutet med 2013 års Stockholmsförhandling. Det innebär att ställningstaganden till principiell utformning, finansiering och annat av grundläggande betydelse för genomförandet kommer att läggas fast redan i detta skede.

När förstudiearbetet är färdigt kommer dock Trafiknämnden inom Landstinget fatta beslut om vilket alternativ som ska vara utgångspunkten i den fortsatta planeringen. Enligt redovisad tidplan väntas detta ske i december 2013.

Desto viktigare då att beslutsunderlaget håller måttet. Det tycker inte vi att det gör. Vi finner att utgångspunkterna för tidigare åtgärdsvalsstudie och den nu aktuella förstudien är alltför snäva. Vi utvecklar vårt synsätt i det följande.

Målbilden

Enligt SLs informationsfolder är samhällsekonomisk effektivitet och miljöhänsyn viktiga utgångspunkter vid valet av sträckning. Det är också viktigt att sträckningen medger framtida eventuella avgreningar och förlängningar. Övriga mål är att...

- Förbättra kollektivtrafiken i Nacka och Värmdö som helhet och i områden längs sträckningen med förutsättningar för stort resande.
- Förbättra möjligheterna till bostadsbyggande.
- Förbättra förutsättningarna för arbetsmarknaden i Stockholmsregionen.
- Öka kapaciteten över Saltsjön–Mälaren samt ge Nacka och Värmdö en effektiv anslutning till T-Centralen.
- Öka det kollektiva resandet till och från Nacka och Värmdö.

Samfundet S:t Erik ställer sig självklart bakom dessa mål. Men vi finner dem väl allmänt hållna och skulle vilja se några viktiga tillägg till listan över mål med förstudien:

1. Långsiktigt säkra kapacitet och tillgänglighet för resande med kollektivtrafik mellan de norra och södra delarna av centrala regionkärnan
2. Anvisa långsiktiga kollektivtrafiklösningar som ökar attraktiviteten och tillgängligheten i Stockholms och landets största besöksmål.

Kopplingar till övrig kollektivtrafik

Erfarenhetsmässigt vet vi att tunnelbaneutbyggnad är en mycket stor investering. Passager under vatten och genom förkastningsbranter innebär med all sannolikhet att den nu aktuella tunnelbanan blir betydligt dyrare än i "normalfallet". Det reser extra starka förväntningar på att den lösning som väljs är långsiktigt klok och hållbar.

Arbetet med tunnelbana till Nacka kommer enligt informationsfoldern att koordineras med eventuell, upprustning av Saltsjöbanan, förlängning av Tvärbanan och den planerade ombyggnaden av Slussen.

Samfundet S:t Erik har i tidigare yttranden över förslag till förändringar vid Slussen samt det planerade garaget för Nacka-/Värmdöbussarna i Katarinaberget påtalat att en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka påtagligt skulle förändra förutsättningarna för kollektivtrafiklösningarna i och intill Slussen¹. Vi bifogar våra tidigare yttranden för kännedom.

Nu väcker förstudien av tunnelbana till Nacka samma reaktion. En kapacitetsstark och attraktiv tunnelbanelinje mellan City och Nacka kommer att få en mycket stor systeminverkan på trafikförhållandena i Stockholms känsligaste, mest attraktiva och centrala delar. Detta skapar unika möjligheter att kunna hantera flera stora utmaningar på ett samlat sätt. Förstudien kommenterar dock inte dessa möjligheter.

Långsiktig kapacitet och tillgänglighet för resande med kollektivtrafik mellan de norra och södra delarna av centrala regionkärnan

Tunnelbanan vid Gamla Stan och Slussen kan förnyas

När tunnelbanan till Nacka finns på plats, liksom Citytunneln med utbyggd pendeltågstrafik, kan man avlasta stora trafikantflöden från gröna och röda linjen mellan T-centralen och Södermalm. Det ger nya förutsättningar för upprustning och ombyggnad av de befintliga banorna.

¹ Samfundets tidigare yttranden biläggs för kännedom.

Stockholm har alltför länge levt med en ofullgånngen kompromisslösning för tunnelbanan vid Gamla Stan och Slussen². När tunnelbanan skulle byggas ut bestämde man sig för att utnyttja den befintliga spårvagnstunneln med de befintliga stationerna Södra Bantorget (Medborgarplatsen) och Skanstull av rena kostnadsskäl. Yngve Larsson redogör i sin bok ”Mitt liv i Stadshuset” för ansträngningarna att förlägga tunnelbanan under Söderström med en gemensam station för Gamla Stan och Slussen. Det var kostnaden 30 miljoner kronor och tidsutdräkten med två år för tunnelbanetraffiken till söderort som, enligt honom, låg bakom beslutet om tunnelbanebron. Senare försök att förlägga spåren under vatten gavs upp inför nivåskillnaden mellan Medborgarplatsen och den tänkta stationen under Söderström, 24 m, vilket dåtidens tåg inte klarade.³

I andra sammanhang har *Samfundet S:t Erik*, och många andra, påtalat problem med översvämningsrisker, behov av omfattande reinvesteringar och den olyckliga utformningen, som gett genomgripande återverkningar på stadsmiljö och landskapsbild i såväl Gamla Stan och Riddarholmen som Slussen. Det finns också genomarbetade förslag till andra lösningar än de som staden presenterat, som redovisar ekonomiskt, tidsmässigt och tekniskt effektiva sätt att förnya och påtagligt förbättra tunnelbanelösningarna som förbinder T-centralen med Gamla Stan, Slussen och Medborgarplatsen.⁴

- De viktiga sambanden mellan utbyggnad av tunnelbanans blå linje till Nacka och behovet av att avlasta, bygga om och förbättra röda och gröna linjen på sträckan mellan T-centralen och Södermalm behöver belysas!

Det behövs inte någon stor bussterminal vid Slussen

När tunnelbanan till Nacka finns på plats kommer även busstrafikens linjenät och omstigningspunkter i Ostsektorn att förändras. Slussens roll som omstigningspunkt för Nacka-Värmdöresenärer kommer att minska i betydelse och därmed också de långsiktiga behoven av en stor bussterminal vid Slussen.

- Den nya tunnelbanans effekter för busstrafiken i Nacka-Värmdö, samt möjligheterna att erbjuda en bra kollektivtrafik i sektorn utan stor terminal bergrum under Katarinaberget, behöver belysas!

Utveckla långsiktiga kollektivtrafiklösningar som ökar attraktiviteten och tillgängligheten i Stockholms och landets största besöksmål

När tunnelbanan till Nacka finns på plats öppnas även möjligheter att prioritera och förbättra för gående, cyklande och kollektivtrafik i stora delar av Stockholms och hela landets mest centrala och besöksintensiva delar, inklusive Strandvägen, Norrmalmstorg, Blasieholmen, Gamla Stan, Slussen och Stadsgården samt Djurgården. Tillgång till kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik möjliggör en nedprioritering av biltraffiken i dessa attraktiva delar av centrala Stockholm. Detta ligger också i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi.

Traditionellt har kollektivtraffiken huvudsakligen syftat till att underlätta dagligt resande mellan bostad, arbete och skola. *Samfundet S:t Erik* menar att det är dags att tydligare inkludera besöksresenärernas perspektiv i planeringen av trafiklösningar som påverkar tillgängligheten i viktiga besöksmål. Långsiktiga kollektivtrafiklösningar, som svarar mot Djurgårdsresenärernas behov, inklusive möjligheterna att ta sig hem efter större evenemang, behöver utvecklas.

- Möjligheterna att förbättra för gående och cyklister i Gamla Stan och andra delar av centrala Stockholm i samband med utbyggnad av tunnelbanan till Nacka behöver belysas.

² Yngve Larsson Mitt liv i Stadshuset Andra delen Almqvist och Wicksell 1977

³ Göran Sidenbladh; Planering för Stockholm 1923-1958 Libr Förlag Almqvist och Wicksell Stockholm 1981

⁴ ”Ny syn på Slussen” 2008, ytterligare material redovisat våren 2012

<http://www.brunnbergoforshed.se/stadsbyggnad/slussen/Ny%20syn%20på%20slussen%20130306.pdf>

- Möjligheterna att stärka attraktivitet och tillgänglighet med kollektivtrafik till de stora besöksmålen på Djurgården i samband med utbyggnad av tunnelbana till Nacka behöver belysas!

Dra tunnelbanan via Slussen och östra Södermalm

Ett antal alternativa sträckningar redovisas i informationsfoldern som bedöms kunna uppfylla målen med en tunnelbana till Nacka. Även kombinationer av alternativen kan vara aktuella, samt nya förslag som kommer in under samrådtiden.

Principerna bakom tunnelbaneplanen gäller fortfarande

Samfundet S:t Erik erinrar sig Tunnelbaneplanen för Stockholm, som utgavs av Generalplaneberedningens tunnelbanekommitté i Stockholm 1965, och som i allt väsentligt har varit ett utmärkt underlag för tunnelbanenätets utbyggnad. Planen illustrerades med en karta där befintliga och föreslagna sträckningar för Stockholms tunnelbana var inritade. (se inkopierad karta nedan) Sju sektorer skulle försörjas med tunnelbanor via nybyggnad eller förlängningar av befintliga banor. I sydöst skulle linjen till Kungsträdgården dras vidare till Slussen och stationerna Katarina (vid Åsögatan/Nytorrgsgatan) samt Sofia (vid Vita Bergen) där linjen delades. Den västra banan skulle gå i en slinga via Hammarby industriområde (nuvarande Hammarby sjöstad/Mårtensdal) till Skärmarbrink och där ansluta till Hagsätragrenen vid Istadion (nuvarande tunnelbanestation Globen). Den östra delen gick vidare till stationerna Lugnet vid Värmdövägen (nuvarande Hammarby sjöstad/Lugnet) och Sickla till Nacka centrum. Kopplingen till Slussen förefaller att ha varit en given utgångspunkt. Det är just utbyggnad av denna sydostliga gren som är aktuell nu.

Samfundet S:t Erik förordar alternativet med sänktunnel och station vid Slussen

Samfundet S:t Erik kan inte annat än instämma i principerna bakom den tidigare tunnelbanekommitténs förslag.

- Det största trafikantunderlaget finns i de folkrika områdena på östra Södermalm, i Hammarby sjöstad och på Sicklaön i Nacka, där nu flera tusen nya bostäder planeras.
- Omstigningspunkten vid Slussen är strategisk för att hela systemet ska fungera väl.
- Omkoppling av delar av gröna linjen skulle bidra till att avlasta en av de hårdast trafikerade sträckorna i hela systemet, mellan Slussen och Gullmarsplan.

Vi är medvetna om de svårigheter som ligger i att skapa attraktiva stationer i djupa lägen men menar att modern teknik bör kunna möjliggöra såväl snabba förbindelser till gatuplan som trygghet för människor som vistas i och intill stationerna.

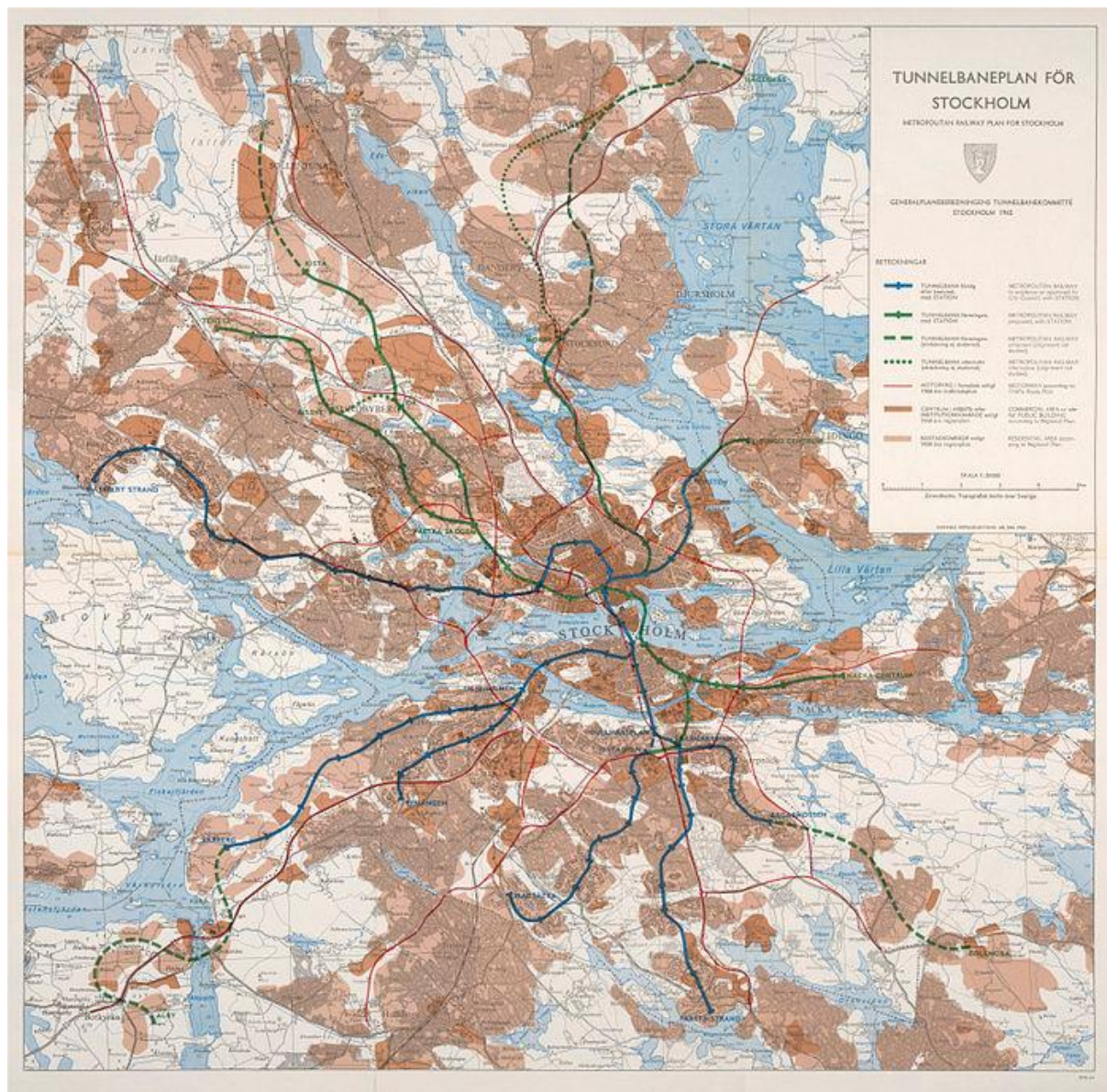
Monica Andersson
Ordförande

Susanne Ingo
Styrelsesuppleant

Per Björkman
Styrelseledamot

Tunnelbaneplan för Stockholm

Generalplaneberedningens tunnelbanekommitté i Stockholm 1965



Bilagor:

1. [Slussen yttrande Dpl 110615](#)
2. [Slussen yttrande bussterminal ang förslag till Dpl 120224](#)