

2023-10-27

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr: KFKS-2023-00909

Medborgarförslag – Låt Saltsjöbanan sluta i Järla

Inkom den 28 september 2023

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen avslår medborgarförslaget då de genomförda, pågående och beslutade åtgärderna på Saltsjöbanan är önskvärda och utgör en viktig del av ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem.

Sammanfattning av ärendet

Ett medborgarförslag har lämnats där förslagsställaren inte anser att det är samhällsekonomiskt försvarbart att bygga ut Saltsjöbanan för miljarder till Slussen, då alla som reser med banan lätt kan byta till tunnelbanan redan i Järla. Förslagsställaren vill att Nacka och SL redovisar fördelarna och nackdelarna med detta förslag, och hur mycket pengar det går att spara.

Förslagsställarens invändningar avser i hög utsträckning åtgärder som redan är genomförda. Det finns ingen möjlighet eller önskan att avbryta det som pågår vare sig från SL:s eller från Nacka kommuns sida. Det som planeras inom ramen för modernisering av Saltsjöbanan ger ökad bekvämlighet, turtäthet och kapacitet som gör att den kan fungera i ytterligare minst 50 år.

Saltsjöbanan har en viktig roll i kollektivtrafiksystemet även efter tunnelbanans planerade trafikstart 2030 och då den nya bussterminalen i Slussen öppnar. Hela kollektivtrafikens struktur förändras i Nacka och Värmdö. Tunnelbanan kommer att erbjuda resor mot City och nordvästra Stockholm medan Saltsjöbanans uppgift blir att erbjuda resor från Fisksätra, Saltsjöbaden och centrala Nacka till Slussen och Södermalm. Den yteffektiva resursen som Saltsjöbanan utgör är värdefull i ett växande storstadsområde och är i linje med Nacka kommuns målsättning om att fler invånare ska åka kollektivt för att minska belastningen på vägnätet och miljön.

Enheten för strategisk stadsutveckling bedömer mot bakgrund av ovanstående att de redan genomförda, pågående och beslutade åtgärderna på Saltsjöbanan är önskvärda och utgör en viktig del av ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem. Därmed föreslås medborgarförslaget avslås.

Förslagen i medborgarförslaget

Förslagsställaren anser inte att det är samhällsekonomiskt försvarbart att bygga ut Saltsjöbanan för miljarder till Slussen, då alla som reser med banan lätt kan byta till tunnelbanan redan i Järla. All mark som upptas av Saltsjöbanan mellan Järla och Slussen kan då frigöras och användas till annat. Den barriär som Saltsjöbanan utgör försvinner och någon upphöjning av banan vid Sickla kommer då inte behövas. Vidare anser förslagsställaren att Danvikstullsbron inte behöver anpassas för Saltsjöbanan, inga stationer för Saltsjöbanan behöver byggas i Sickla, Henriksdal eller Slussen. Bussarna till Slussen kommer kunna åka in i bussterminalen i berget i gatuplanet och behöver inte köra ner under Saltsjöbanans spår. Då finns det utrymme för att låta Tvärbanan fortsätta på Värmdövägen till Finntorp, Järla och Nacka Forum. Slutligen vill förslagsställaren att Nacka och SL redovisar fördelarna och nackdelarna med detta förslag, och hur mycket pengar det går att spara.

Enheten för strategisk stadsutvecklings utredning och bedömning

Dagens Saltsjöbana

Saltsjöbanan är en lokal järnväg som ägs av kollektivtrafikhuvudmannen SL (Region Stockholm). I snitt reser ca 19 000 personer med Saltsjöbanan varje dygn och den har under 125 år varit en del av Nacka. Banans uppgift i kollektivtrafiksystemet är att vara matarbanan till Slussen och med koppling till övriga kollektivtrafiksystem. SL har bedrivit trafik på banan i 50 år och för varje år som går ökar antalet resenärer. Banan är till största delen enkelspårig i dagsläget. Normalt går trafiken i regelbunden 20-minuterstrafik både dag- och kvällstid, men i rusningstrafik är några tåg uppsnabbade och går som snabbtåg med färre uppehåll mellan Fisksätra och Slussen.

Kulturmiljö

I kommunens kulturmiljöprogram (2011) finns ett förhållningssätt till Saltsjöbanan som pekar ut dess funktion som spårförbindelse mellan Stockholm-Saltsjöbaden/Solsidan ska respekteras och utvecklas. Alla förändringar ska föregås av omsorgsfull och kvalificerad projektering så att kulturvärden beaktas när det gäller stationsmiljöer, enskilda byggnader och anslutande kulturmiljöer.

Tidigare genomförda åtgärder

Sedan 2015 har ett antal åtgärder genomförts för att framtidssäkra Saltsjöbanan. Några av dessa är tillgänglighetsanpassning av stationsplattformar, bullerskyddsåtgärder, upprustning av banan, el-, signal- och telesystemet samt nya likriktarstationer. Utöver detta har ett nytt säkerhetssystem (Automatic Train Control) installerats på alla tåg som övervakar bland annat att den tillåtna hastigheten inte överskrids och att tåget inte passerar stoppsignal. Tågen stannar automatiskt vid rött ljus och kan endast köra vidare när det blir grönt. Även depån i Neglinge är upprustad för att effektivt kunna underhålla

och reparera alla tåg som ska gå på banan. Detta ger högre säkerhet, bättre tillgänglighet och minskade bullernivåer.

Fortsatt upprustning och modernisering

Framtidssäkring av Saltsjöbanan fortsätter då SL har påbörjat en upprustning för att den ska hålla i minst 50 år till. Banan behöver moderniseras och anpassas så att den på ett säkert sätt kan transportera fler resenärer i ett växande Nacka hela vägen in till Slussen. I denna upprustning ingår att stationerna i Tattby och Fisksätra just nu byggs om till mötesstationer (klart 2024). Det är också beslutat att SL ska köpa in nya och moderna tåg som medför att Saltsjöbanan kan trafikeras med 12-minuterstrafik, vilket ger cirka 800 extra sittplatser per timme jämfört med i dag. 2027 beräknas Norra Danviksbron och järnvägssträckan Henriksdal - Slussen vara återuppbyggda. Saltsjöbanan börjar då återigen köra hela vägen till slutstationen i Slussen och de nya tågen kan då som tidigast gå på banan.

Norra Danviksbron

Norra Danviksbron är 100 år gammal och den har därmed nått sin tekniska livslängd. Nu pågår en totalrenovering av bron för att säkerställa ett tryggt och hållbart resande med Saltsjöbanan och bussar i minst hundra år till.

Arbeten i Slussen rörande Saltsjöbanan

I och med Saltsjöbanans återläggning till Slussen har ny 70 meter lång betongbro byggts intill Stadsgårdsleden. Arbetet med att återlägga Saltsjöbanan till sin tidigare plats påbörjas 2027. Anslutningar inomhus gör det enkelt att ta sig därifrån till både bussterminalen och tunnelbanan.

Slutsats

Förslagsställarens invändningar avser i hög utsträckning åtgärder som redan är genomförda. Det finns ingen möjlighet eller önskan att avbryta det som pågår vare sig från SL:s eller från Nacka kommuns sida. Det som planeras inom ramen för modernisering av Saltsjöbanan ger ökad bekvämlighet, turtäthet och kapacitet som gör att den kan fungera i ytterligare minst 50 år.

Saltsjöbanan har en viktig roll i kollektivtrafiksystemet även efter tunnelbanans planerade trafikstart 2030 och då den nya bussterminalen i Slussen öppnar. Hela kollektivtrafikens struktur förändras i Nacka och Värmdö. Tunnelbanan kommer att erbjuda resor mot City och nordvästra Stockholm medan Saltsjöbanans uppgift blir att erbjuda resor från Fisksätra, Saltsjöbaden och centrala Nacka till Slussen och Södermalm. Tvärbanans uppgift blir resor från Nacka till Gullmarsplan och söderort. Bussterminalen i Slussen kommer att till stor del fyllas upp av Värmdös busstrafik medan Nackas busstrafik i hög utsträckning kommer matas till ovan beskrivna spårtrafik.

Saltsjöbanan är en kapacitetsstark strategisk resurs för kollektivtrafiken i Nacka som i ett första skede planeras få 12-minuterstrafik jämfört med dagens 20-minuterstrafik. Längre fram kan banan eventuellt utvecklas med ännu tätare avgångar. Den yteffektiva resursen som Saltsjöbanan utgör är värdefull i ett växande storstadsområde och är i linje med Nacka kommuns målsättning om att fler invånare ska åka kollektivt för att minska belastningen på vägnätet och miljön.

Enheten för strategisk stadsutveckling bedömer mot bakgrund av ovanstående att de redan genomförda, pågående och beslutade åtgärderna på Saltsjöbanan är önskvärda och utgör en viktig del av ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem. Därmed föreslås medborgarförslaget avslås.

Ekonomiska konsekvenser

Förslag till beslut har inga ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för barn

Förslag till beslut har inga konsekvenser för barn.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse daterad den 25 oktober 2023

Bilaga Medborgarförslag, Låt Saltsjöbanan sluta i Järlna

Ann-Christin Rudström

Enhetschef

Enheten för strategisk stadsutveckling

Henrik Svensson

Översiktsplanerare

Enheten för strategisk stadsutveckling