

Avtal om finansiering och medfinansiering utbyggnad av tunnelbanan samt ökat bostadsbyggande Stockholms län

Reservation i ärende 29 vid kommunfullmäktiges sammanträde den 3 februari 2014

Gudrun Hubendick reserverade sig, med instämmande av Kerstin Nöre Söderbaum mot beslutet, och ingav följande.

Vi reserverar oss emot att det fattas beslut om en så gigantisk investering i en fråga som har största vikt för den framtida kollektivtrafiken i Nacka Värmdö liksom för möjligheten att uppfylla klimatmålen, utan att det finns ett alternativ att jämföra med vad gäller kostnadseffektivitet och miljö.

Vi tänker särskilt på att det några hundra meter från det planerade tunnelbanespåret redan finns en järnväg. En gren från t.ex Järln till Forum samt ytterligare dubbelspår på väg in till Slussen skulle varit en självklar jämförelse innan det byggs nya spår alldeles intill. Enligt grova beräkningar skulle ett sådant tåg kunna gå var 5:e minut, ha en högre sittplatskapacitet samt ge kortare restid till en lägre investerings- och driftskostnad än tunnelbana. Vidare borde man ha studerat möjligheten att ansluta spåret till den befintliga tunneln mellan Slussen och Södra station. Det skulle ge en saknad direktanslutning mellan Slussen och pendeltåget vid Södra station och också kunna minska belastningen mellan Slussen och Mariatorget.

Ett beslut om tunnelbana till Nacka Forum innebär indirekt att vi begränsar möjligheterna att välja de mest kostnadseffektiva och klimatsmarta lösningarna för kollektivtrafiken i resten av Nacka Värmdö. Nu skall det göras en idéstudie om bara T-bana till Orminge. Trots att tunnelbana är både dyrare, mindre bekväm och ger längre restid än tåg. I resten av ostsektorn blir det fortsatt bussberoende. Kanske det hade kunnat gå att få en tågförbindelse ända ut till Mölnvik för samma kostnad som Tunnelbana till Nacka eller Orminge? Det vet vi inte. Men det är inte otänkbart att det ligger till så.

I idéstudien Kapacitetsstark kollektivtrafik i ostsektorn tittade man aldrig på alternativet pendeltåg med en gren från Saltsjöbanan. Det var inte aktuellt eftersom studien gjordes med förutsättningarna att Saltsjöbanan skulle konverteras till spårväg och tvärbanan skulle gå till Slussen.



Pendeltågsalternativet i studien innebar att det drogs nya spår till stor del i tunnel och att det skulle anslutas till Citybanans nya tunnel. I studien bedömdes pendeltågsalternativet ge högre kapacitet och billigare driftskostnader än tunnelbana. Till tunnelbanans fördel talade att station Kungsträdgården redan var förberedd för planerad förlängning. Till pendeltågets nackdel bedömdes det ”preliminärt vara alltför tekniskt komplicerat och dyrt att ansluta in i Citybanan”. Det är dock ”en fråga som kan behöva studeras utförligare innan beslut fattas” står det i studien. Det är alltså värt att notera att trots att det skulle behöva dras en helt ny järnväg till största delen i tunnel så var tågalternativet av högsta intresse.

Dessbättre har planerna för nedgradering av Saltsjöbanan till spårväg skrotats. Kostnaden torde därför vara betydligt lägre att utöka Saltsjöbanan med ytterligare dubbelspår och en gren till Forum. Eftersom tåg är billigare än tunnelbana att anlägga och driva torde förutsättningarna att tåget skulle kunna gå vidare till Orminge, Gustavsberg och kanske Mölnvik vara betydligt bättre än för Tunnelbanans fortsatta utbyggnad. Detta är av största vikt för att ge en klimatsmart och kostnadseffektiv kollektivtrafik i hela Nacka Värmdö samt en bekväm och snabb kollektivtrafik som gör att man väljer att lämna bilen. Vi anser att det är oansvarigt att inte ha det alternativet att jämföra med inför detta beslut. Därför röstar vi nej till avtalet.

Allvarligt är också att vi binder upp enorma resurser som gör investeringsutrymmet mindre för andra viktiga investeringar som kan gälla både kollektivtrafik och annat.

Således anser vi oss inte kunna fatta beslut om en så stor investering i en så viktig framtidsfråga utan att ha tågalternativet att jämföra med.