

## **Samråd om Tunnelbana till Nacka, april 2013 – inkomna synpunkter och Trafikförvaltningens svar**



**VAD  
TYCKER  
DU?**

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Samråd om Tunnelbana till Nacka, april 2013 – inkomna synpunkter och Trafikförvaltningens svar**

Det här dokumentet är en sammanställning av synpunkter som inkom till Trafikförvaltningen i samband med samråd i april 2013 om tunnelbana till Nacka. Trafikförvaltningens bemötande av synpunkterna redovisas tillsammans med synpunkterna. Dokumentet kommer att bli en del av den samrådsredogörelse som ska ingå i den färdiga förstudien för Tunnelbana till Nacka. Förstudien beräknas vara klar vid årsskiftet 2013/2014 och gå ut på remiss under våren 2014. Förstudien kommer att tas upp som ett beslutsärende i Trafiknämnden efter remissen.

Det inkom 1015 synpunkter via den digitala enkät som fanns tillgänglig under samrådstiden 1-30 april 2013. Vidare inkom 12 skriftliga synpunkter via brev till Trafikförvaltningen samt 97 synpunkter via mejl. De flesta synpunkter kom från privatpersoner, men även myndigheter och organisationer yttrade sig under samrådstiden.

Synpunkterna är indelade i kategorier.

### **Kategorier**

1. Nya sträckningar och stationslägen
2. Förlängning till Orminge/Värmdö
3. Djurgården
4. Avgrening Grön linje
5. Saltsjöbanan/Tvärbanan
6. Miljörelaterade synpunkter
7. Finnboda/Finnberget/Kvarnholmen
8. Övrigt
9. Förordat visst alternativ

Trafikförvaltningen har läst alla synpunkter. Många av synpunkterna besvaras i den sammanfattning som inleder respektive kategori och för dessa är svarskolumnen, till höger om synpunkten, tom. I annat fall är respektive synpunkt besvarad/kommenterad i svarskolumnen. Vissa synpunkter passar in under fler än en kategori. Det kan därför vara nödvändigt att titta i flera sammanfattningar för att få ett komplett svar.

Trafikförvaltningen har sammanfattat långa synpunkter (framför allt inkomna e-postmeddelanden och brev) i sammanställningen. Korta synpunkter återges

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

så som de inkom till Trafikförvaltningen frånsatt att uppenbara stavfel har korrigerats för att öka läsbarheten. I de fall där namn/organisation inte anges i sammanställningarna har synpunktslämnaren varit anonym (främst enkätsvar).

## Innehållsförteckning

1	Kategori 1 - Nya sträckningar och stationslägen.....	6
2	Kategori 2 - Förlängning till Orminge/Värmdö.....	46
3	Kategori 3 - Djurgården .....	57
4	Kategori 4 - Avgrening Grön linje .....	89
5	Kategori 5 - Saltsjöbanan/Tvärbanan .....	101
6	Kategori 6 - Miljörelaterade synpunkter.....	128
7	Kategori 7 - Finnboda/Finnberget/Kvarnholmen .....	141
8	Kategori 8 - Övrigt.....	145
9	Kategori 9 - Förordat visst alternativ .....	174

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## 1 Kategori 1 – Nya sträckningar och stationslägen

### Sammanfattning

Flera av synpunkterna innehåller förslag på varianter av de föreslagna sträckningarna, något justerade/ förändrade stationslägen och ibland också förslag på helt nya sträckningar till andra platser i länet.

En tunnelbanesträckning i Nacka kommun i ett nordligare stråk har tagits upp i ett antal samrådssynpunkter. Motiven till att planeringen nu utgår från stråket Sickla-Saltsjö-Järsla-Nacka Forum är följande:

- Utifrån Nacka kommuns bebyggelseplanering bedöms det största resandeunderlaget och den bästa kopplingen till framtida förtätningar finnas längs stråket Sickla-Nacka Forum.
- Sickla bedöms bli en bra bytespunkt mellan Tunnelbanan, Saltsjöbanan och Tvärbanan. Den bytesmöjligheten är inte möjlig vid en tunnelbanesträckning via Kvarnholmen.

Möjligheten till en gemensam tunnel för tunnelbana och biltrafik (Östlig förbindelse) under Saltsjön har studerats tillsammans med Trafikverket. Resultatet av studierna, som är en sammanvägning av nyttor och kostnader för Tunnelbanan och olika lägen för Östlig förbindelse, presenteras i ett PM under hösten 2013. I PM:et redovisas studier av samförläggning i flera olika lägen, inte enbart i det läge som redovisas i Alternativ 3. Det som har konstaterats hittills är att en samförläggning ger besparingar i investeringskostnad, men minskade resenärsnyttor. De västligare sträckningarna ger mindre resenärsnytta för bilresenärerna på Östlig förbindelse och den östliga sträckningen ger mindre resenärsnytta för resenärerna på tunnelbanan.

Det finns ännu ingen samlad plan över hur tunnelbanenätet ska se ut i framtiden. Det har dock utarbetats en Stomnätsstrategi, som beslutas om hösten 2013. Den har skickats ut till samtliga kommuner i länet samt till regionala samarbetspartners och finns publicerad på sll.se. Stomnätsstrategin redovisar förslag på ett utbyggt stomnät med stombussar och spårtrafik. Här redovisas också slutsatser om vilka kollektivtrafikslag som lämpar sig bäst på olika sträckor.

Många samrådsförslag förordar en ringlinje exempelvis genom en bytespunkt med Grön eller Röd linje längre söderut så som Gullmarsplan, Skanstull eller Zinkensdamm med en sträckning vidare mot Fridhemsplan utan att passera T-Centralen. Detta för att den nya sträckningen ska skapa nya resmönster som inte går via Stockholms mest centrala delar. Dagens resmönster och framtida

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

resmönster (2030) visar dock att de som reser från Nacka, till stor del har sina målpunkter i Stockholms centrala delar (kring T-Centralen och på Norrmalm). De som reser till Nacka har en större spridning på varifrån de börjar resan. Analyserna som visar resmönster bygger på de markanvändnings- och bebyggelseplaner som finns i RUFSS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) 2010.

Flera förslag tar fasta på att det bör finnas en station vid Slussen. Enligt de analyser som gjorts avseende resande från Nacka, är det cirka 5 % som har målpunkt i området kring Slussen, knappt 70 % ska vidare norrut och knappt 30 % ska sydväst/söderut. En eventuell station i Slussen skulle därmed i första hand fungera som en bytespunkt. De resenärer som skulle ha nytta av/dra fördel av en station i Slussen är främst de som ska vidare sydväst/söderut och därmed inte behöver resa via T-Centralen för att byta. I förslaget till Stomnässtrategi finns det även andra åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet mellan ostsektorn och söderort, exempelvis en stombusslinje mellan Nacka och Kungens kurva via bl.a. Slakthusområdet, Fruängen, Älvsjö och Skärholmen. Vidare har beslutats att Tvärbanan ska förlängas till Sickla. Parallellt med den här förstudien genomförs en idéstudie avseende en koppling mot Grön linje vid Gullmarsplan.

Ett av de inkomna förslagen innebär att Nackalinjen kopplas samman med befintlig Röd linje från Slussen och vidare mot Ropsten och Mörby. Därmed blir Nackalinjen en del av den Röda linjen. Samtidigt föreslås Blå linje från Kungsträdgården byggas ut under Saltsjön och kopplas ihop med befintlig Röd linje mot Fruängen och Norsborg. Förslaget har fördelen att det skapas fler bytespunkter på Södermalm. Men det innebär även att resenärer från Röd linje söderifrån kommer att få förlängd restid till T-Centralen på grund av längre sträcka och fler stationsstopp. Utbyggnaden innebär också stora investeringskostnader i och med att det omfattar byggande av två tunnelbanelinjer och fler stationer jämfört med de övriga alternativen.

Förslag på sträckningar som inte innefattar Nacka, ingår inte att studera vidare inom den här förstudien.

Förstudieprojektet går nu vidare med de sträckningar och ungefärliga stationslägen som presenterades under samrådtiden. Det kan också bli varianter eller kombinationer av dessa beroende på vilka som är mest fördelaktiga. Mer precisa stationslägen kommer också att utarbetas inom förstudien. Uppgångarnas placering kommer dock inte att klargöras i detalj. Det blir en fråga för den fortsatta planläggningen inom järnvägsplan och kommunernas detaljplaner.



Synpunkt	Svar
<p>Förslaget innebär att Nackalinjen kopplas samman med befintlig Röd linje från Slussen och vidare mot Ropsten och Mörby. Därmed blir Nackalinjen en del av den Röda linjen. Blå linje från Kungsträdgården byggs ut under Saltsjön och kopplas ihop med befintlig Röd linje mot Fruängen och Norsborg.</p> <p>Nackagrenen avgränsas dessutom till Gullmarsplan, Globen och Hagsätra.</p> <p>Förslaget innebär även åtgärder i vägsystemet. Östlig förbindelse ges på den norra sidan två förgreningar, en mot Norra länken och en direkt upp mot E4:an strax norr om Norrtull.</p> <p>På den södra sidan breddas nedfarten på Nynäsvägen (väg 73) och även en del av Södra länkens tunnelrör breddas.</p> <p>Med de föreslagna justeringarna av Östlig förbindelse blir den både förbifart (från väg 73 till E4) och kringfartsled runt staden.</p> <p>Förslaget innebär sammanfattningsvis följande fördelar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nackalinjen direkt till Slussen och stationslägen på rätt djup</li> <li>- Sammanflätning av Röd och Blå linje – ger fler omstigningspunkter.</li> <li>- T-banan klar på fem år beroende på effektiv produktion då tunnelarbeten för tunnelbanan och Östlig förbindelse genomförs samtidigt.</li> <li>- Östra länken blir både ringled och förbifart mellan väg 73 och E4:an.</li> </ul>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Förslaget ligger i linje med de uppsatta målen för Tunnelbana till Nacka. En förlängning av Röd linje till Nacka ger en effektiv koppling från ostsektorn till T-Centralen och ger en ökad kapacitet över Saltsjön-Mälaren.</p> <p>Förslaget har fördelen att det tillkommer ett antal bytespunkter i goda lägen på Södermalm</p> <p>Förslaget har följande nackdelar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Resenärer från Röd linje söderifrån kommer att få förlängd restid till T-Centralen pga. längre sträcka och fler stationsstopp. Dessa resenärer får visserligen möjlighet att byta till Grön linje vid Medborgarplatsen eller Röd linje vid Ersta, men då uppnås inte samma avlastande effekt på tunnelbanans mest belastade sträcka Slussen–T-Centralen.</li> <li>- Förslaget bedöms innebära omfattande trafikstörningar under byggtiden för pågående tunnelbanetrafik.</li> <li>- I de riktlinjer som</li> </ul>

Synpunkt	Svar
 <p data-bbox="225 992 794 1025">/Veidekke (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p data-bbox="922 416 1278 488">Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p data-bbox="1018 497 1315 920">gäller för nyanläggning av tunnelbana är minsta tillåtna spårradie 450 meter. Det går inte att åstadkomma på sträckan mellan Kungsträdgården och Ersta om sträckningen sedan ska fortsätta mot Medborgarplatsen och Mariatorget.</p> <ul data-bbox="970 925 1315 1682" style="list-style-type: none"> <li>- Investeringskostnaden blir hög då det handlar om utbyggnad av två tunnelbanelinjer. Trafikförvaltningen har översiktligt beräknat kostnaden till ca 13 miljarder kr för anläggning och stationer. Med ett antagande om kostnad för fordon och depå enligt de övriga alternativen skulle det innebära en totalkostnad på 16 till 17 miljarder kr. Förslaget är därmed dyrare än alla andra alternativ förutom alternativ 4 via Slussen.</li> </ul> <p data-bbox="922 1697 1018 1731">Övrigt:</p> <ul data-bbox="970 1749 1315 1868" style="list-style-type: none"> <li>- Genom förslaget undviks en djup station på Nackagrenen men det</li> </ul>

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

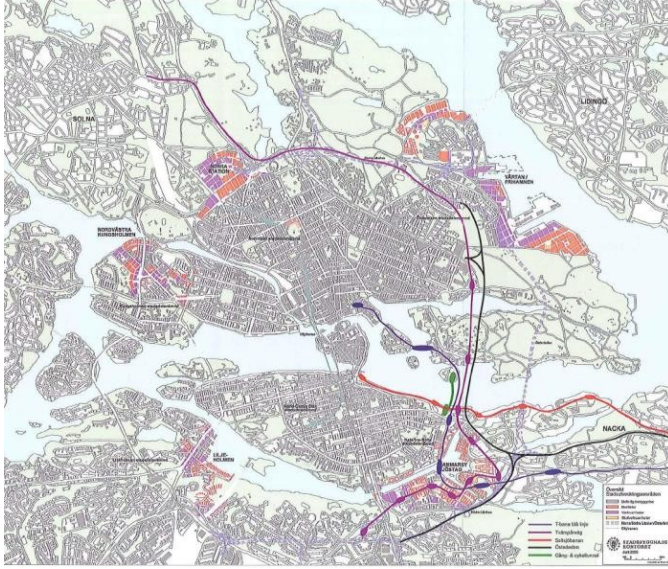
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>tillkommer en vid Ersta för linjen Norsborg/Fruängen mot Kungsträdgården. Djupa stationer bedöms enligt Trafikförvaltningens senaste studier inte vara en avgörande fråga för valet av sträckningsalternativ. Anledningen är att djupa stationer går att utforma med hjälp av hissar så att de uppfyller höga säkerhetskrav och transporttiden mellan plattform och biljetthall blir kort.</p> <p>Sammantaget bedömer Trafikförvaltningen att nackdelarna gör att förslaget inte kommer att utredas vidare.</p>
<p>Trafikförvaltningen, Varför har ni inte med förslaget som presenterades i Metro som ett av era alternativ till dragning av tunnelbana till Nacka? Det är ju uppenbart, i alla fall till det yttre, det mest attraktiva förslaget som tagits fram. Studera kartan, och bemöt det i alla fall. <b>/Jimmie Eliasson</b></p>	<p>Förslaget har kommit in under samrådet och bemöts i denna samrådsredogörelse. Se förslag från Veidekke och Trafikförvaltningens svar.</p>
<p>T-bana till Nacka Forum ska komplettera befintlig Saltsjöbana och får inte medföra nedläggning av Saltsjöbanan. Sickla-Nacka-Saltsjö-Järla trafikeras redan av Saltsjöbanan.</p>	<p>En tunnelbanesträckning i Nacka kommun i ett nordligare stråk har tagits upp i ett antal</p>

Synpunkt	Svar
<p>Förslag: Sänktunnel under Hammarbykanalen, via Henriksdal, Danviken, Finnboda, Kvarnholmen (via landsvägsbron), över Svindersviken, via Vikdalen, Nacka Strand, via Jarlaberg, Nacka Forum, Finntorp, Fartygsgatan, Hammarbyhamnen och tillbaka till sin räls på östra Östermalm, Kungsträdgården, T-Centralen.</p>  <p>/ <b>Besökare vid samrådsmöte</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>samrådssynpunkter.</p> <p>Motiven till att planeringen från Sickla och österut nu utgår från stråket Sickla-Saltsjö-Järsla-Nacka Forum är följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utifrån Nacka kommuns bebyggelseplanering bedöms det största resandeunderlaget och den bästa kopplingen till framtida förtätningar finnas längs stråket Sickla-Nacka Forum. Resandeunderlaget bedöms bli mindre vid en dragning via Kvarnholmen.</li> <li>- Sickla bedöms av Trafikförvaltningen bli en bra bytespunkt mellan Tunnelbanan, Saltsjöbanan och Tvärbanan. Den bytespunkten kommer inte att vara möjlig vid en tunnelbanesträckning via Kvarnholmen om inte spåren ges en mycket lång och kurvig sträckning.</li> </ul>
<p>Förslag om samordnad passage (tunnelbygge) för alla trafikslag under Saltsjön (T-bana, Tvärbana, Saltsjöbana, Österled &amp; Gång och cykelväg väg; Södermalm – Djurgården).</p> <p>T-Banans blå linje utgår från Kungsträdgården och går i berget under Skeppsholmen till Djurgården, vidare under Beckholmen under och över förkastningsbranten i Saltsjön till Masthamnen. Där kan T-banan dela sig i en sydlig länk mot Södermalm och Hammarby sjöstad och en östlig länk mot Henriksdal, Sickla, Nacka centrum. Alternativt går den en bøj och fångar upp östra Södermalm, Hammarby sjöstad mot Sickla.</p>	<p>Trafikförvaltningen har, tillsammans med Trafikverket, utrett möjligheten att samförlägga tunnelbana och en vägförbindelse under Saltsjön. Se sammanfattningen för kategori 1. Tunnelbanans sträckning som den beskrivs i förslaget är ett möjligt alternativ både vid samförläggning och i egen</p>

Synpunkt	Svar
<p>Stationen placeras så att den har uppgångar på varje sida av ett sund. Därmed får de ett större upptagningsområde och kan tjäna som säkra övergångsställen i stället för rörliga broar eller färjor som är dyra i drift. Första station blir Skeppsholmen -Allmänna gränd, nästa blir Masthamnen- Danvikstull, Norra Hammarbyhamnen - Luma.</p> <p>Tvärbanan - runt hela staden!</p> <p>Saltsjöbanan- vackert utmed havet!</p> <p>Österleden- Flyttas lite mer västerut.</p> <p>Gång och cykelväg- mellan Södermalm och Djurgården!</p> <p>Danvikstull/Masthamnen – Omstigningspunkt, bostäder och kulturcentrum!</p> 	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>tunnel. Exakta stationslägen ska studeras i kommande skeden av projektet.</p> <p>Tvärbanan, Saltsjöbanan, gång- och cykelstråk och vägförbindelser (med busstrafik) är viktiga att studera i ett sammanhang. Det finns beslut om upprustning av Saltsjöbanan och en förlängning av Tvärbanan till Sickla. Ytterligare studier för övriga trafikslag genomförs inom andra projekt på Trafikförvaltningen respektive Trafikverket.</p>



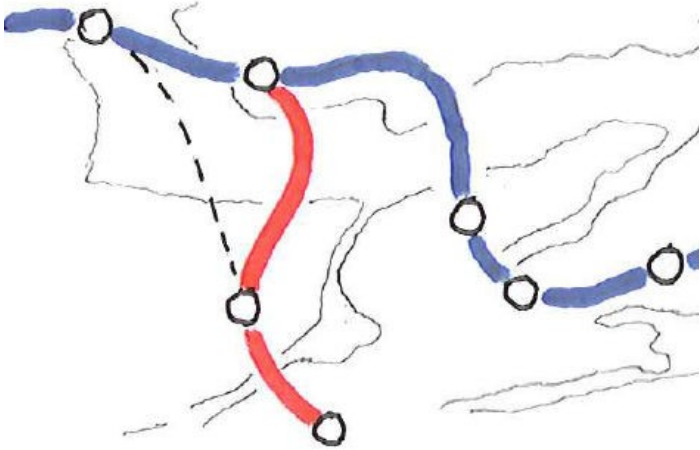
Synpunkt	Svar
 <p>/ <b>Bengt Rönnhedh</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Är ingen vän av något av alternativen. Utgå från Slussen och bygg t-bana till Nacka parallellt med Saltjöbanan i samband med ombyggnad av Slussen (uppgång Katarinav. och Folkungag.). Saltjöbanan fortsätter som nu till Saltjöbaden och t-banan till Sickla Udde, där byte till Tvärbanan finns. Gemensam station med Saltjöbaden är t.ex. Saltsjö Järta. Därefter fortsätter t-banan till Nacka Forum.</p> <p>Alt. 2 och 4 ligger närmast mina alternativ. Jag ogillar utgångspunkt från Kungsträdgården. Alt. 1 och 3 är förkastliga!</p> <p>Förlängning till Orminge verkar bra. Däremot inte avgrening till Gullmarsplan.</p> <p>/ <b>Gunilla Dahlberg</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Ett av målen med en tunnelbana till Nacka är att avlasta sträckan mellan T-Centralen och Slussen. Om tunnelbanan utgår från Slussen så uteblir den effekten. Det behövs ytterligare spårkapacitet förbi Saltsjön.</p>
<p>Se t-banan till Nacka ur ett helhetsperspektiv och utnyttja Saltjöbanan effektivare.</p>	<p>En bussterminal i Henriksdal är inte studerad, men kan komma att studeras om</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

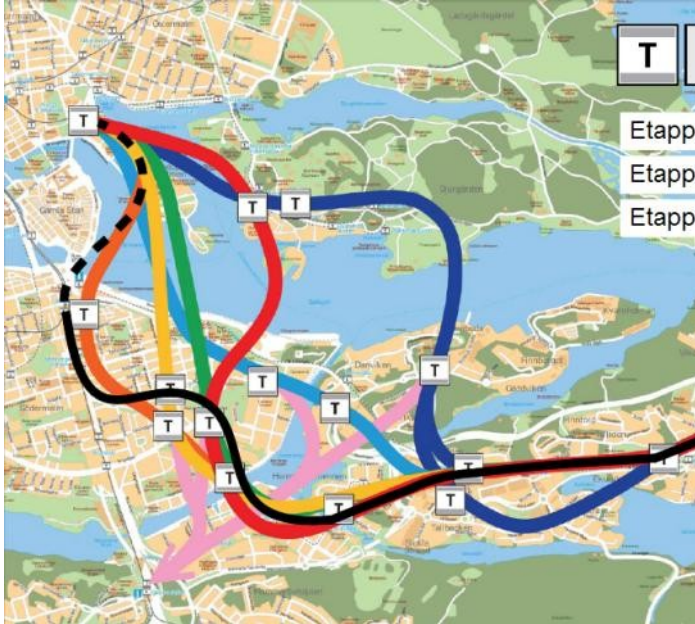
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Slussen-Henriksdal: Slå ihop buss och tågtrafik till en enda spårbunden trafik. Ny bussterminal på Slussen kommer därmed inte att behövas.</p> <p>Henriksdal görs till Nackas transitpunkt för buss och spårtrafik. T-banestation i berget. Koppla ihop banan norrut med linje 10/11 vid Kungsträdgården/Arsenalsgatan. Mellanstationer Gröna Lund/Skansen och Skeppsholmen.</p> <p>T-banan från Henriksdal fortsätter söderut till Hammarby Sjöstad med direkt anknytning till Tvärbanan. Anknytning till Gullmarsplan och T-Liljeholmen skapas, vilket ytterligare avlastar Slussen som transitstation.</p> <p>Den andra delen är Henriksdal - Saltsjö Duvnäs (5 tåg/tim).</p> <p>Den tredje delen är Saltsjö Duvnäs - Saltsjöbaden. Den blir oförändrad vad avser spår och investeringar.</p> <p>Nacka forum' får ingen spårbunden kommunikation till sig, förutom Lillängens station, vilken ligger på promenadavstånd. Jag föreslår extra bussar till och från centret.</p> <p><b>/Erik Tofft</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Alternativ 5 väljs.          Det går att få tätare trafik på Saltsjöbanan, men inte tillräckligt för att klara av framtida resandebehov.          Ytterligare förtätning av trafiken genom tillägg av spår är inte önskvärt från Nacka kommuns sida då Saltsjöbanan redan idag upplevs som en stor barriär.          Fler tåg och dubbelspår gör att barriären blir ännu större.</p>
<p>Synpunktslämnaren förordar en snabbspårväg/pendeltåg som utgår från Sickla och går vidare ut på Värmdö. Saltsjöbanans sträckning behålls.</p> <p><b>/Lars Fryxell</b> (synpunkten är mycket sammanfattad)</p>	<p>Pendeltåg eller snabbspårväg som går i ytan via Nacka och vidare ut på Värmdö skulle utgöra en kraftig barriär. Det krävs stort utrymme för dubbelspårigt pendeltåg och det skulle bli problem med buller och vibrationer.          Saltsjöbanan utgör idag en barriär, men ett stråk med pendeltåg skulle utgöra en ännu större sådan.</p> <p>Ett av målen med en tunnelbana till Nacka är att</p>

Synpunkt	Svar
	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>avlasta sträckan mellan T-Centralen och Slussen. Om en snabbspårväg eller pendeltåg utgår från Sickla så uteblir den effekten. Det behövs ytterligare spårkapacitet förbi Saltsjön.</p> <p>I synpunkten finns även en rad förslag på utbyggnader på en mer detaljerad nivå. Gemensamt för dessa är att de inte uppfyller målet om ökad kapacitet över Saltsjön-Mälaren.</p>
<p>Föreslår en förgrening efter Kungsträdgården eller Djurgården. Linjens ena gren går mot östra Södermalm och vidare till Hammarby Sjöstad. Den andra grenen går från Djurgården till Finnboda och vidare mot Nacka Forum.</p>  <p>/Leif Sandahl (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>I dagsläget utreds en sträckning till Nacka med en eventuell avgrening söderut. Avgreningen planeras dock att göras efter passagen av Saltsjön.</p> <p>Förslaget innebär att de som kommer från Nacka inte får en naturlig koppling till Södermalm, då krävs ett byte på Djurgården alternativt Kungsträdgården.</p>



Synpunkt	Svar
<p>Vi kallar vårt förslag, '<b>Effektiva "Samma-plattform-övergångar" till och från befintliga och nya tunnelbanelinjer i båda färdriktningarna</b>'. Det avser att optimera resandet avseende tidsåtgång och bekvämlighet för flertalet resenärer som behöver byta mellan det planerade och utbyggda tunnelbanesystemet på Blå linjen, genom att avsevärt förenkla och effektivisera övergångar mellan dessa linjer.</p> <p>Stockholms tunnelbana innehåller i dag såväl mycket bekväma/effektiva övergångar, som obekväma/ineffektiva övergångar i sitt nuvarande system:</p> <p>Mycket bekväma/effektiva övergångar skapades då de Röda linjerna byggdes och anslöts till de existerande Gröna linjerna. Den kombinerade utformningen av stationerna T-Centralen, Gamla Stan och Slussen är ett mästerverk avseende effektiva övergångar i alla riktningar, där t.ex. en resenär från Ropsten på Röda linjen T13 har en "<b>Samma-plattform-övergång</b>" vid T-Centralen för färd mot Hässelby Strand och en annan "<b>Samma-plattform-övergång</b>" vid Gamla Stan för färd mot t.ex. Hagsätra.</p> <p>Förslaget följer delvis sträckningen av Alternativ 4, men delar upp projektet i Etapper så att den viktigaste delen, tunnelbanan mellan Södermalm och Nacka, kan göras kortare och byggas först.</p> <p><b>Etapp 1:</b>        Ny tunnelbanelinje mellan befintligt tunnelbanenät och Nacka, med anslutning till befintliga linjer under Götgatan, vid Medborgarplatsen. Härigenom skapas en Nacka-anslutning liknande den kombinerade utformningen av stationerna T-Centralen, Gamla Stan och Slussen, med snabba och bekväma övergångar.</p> <p><b>Etapp 2:</b>        Förlängning av ovanstående tunnelbanenät till Orminge (och eventuellt vidare till</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Vid anläggning av stationer kommer stor vikt att läggas vid att få tillgängligheten så god som möjligt. En eventuell station i anslutning till befintlig station i Slussen ska i möjligaste mån ligga i direkt anslutning till både framtida bussterminal och befintliga plattformar för att byten ska bli så effektiva som möjligt. Det gäller även andra eventuella korsande linjer. Det finns dock många försvårande omständigheter som gör att det ibland inte är möjligt att få riktigt bra möjligheter till byten. Exempelvis beror det på vilken nivå spåret kan komma in på.</p> <p>Funderingar på etapputbyggnader kan säkert bli aktuella i kommande faser av projektet.</p>

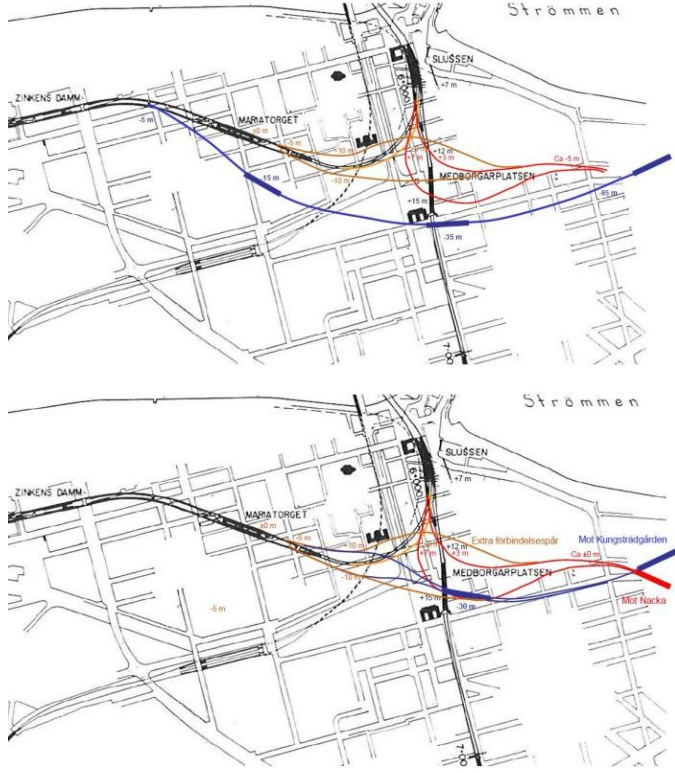
Synpunkt	Svar
<p>Gustavsberg/Mölnvik/Infartsparkeringar) i samband med byggandet av Skurubron.</p> <p>Etapp 3:</p> <p>Fysisk sammanlänkning av hela tunnelbanesystemet genom en ny länk i sänktunnel mellan Slussen och Kungsträdgården. Möjliggör att förlänga dagens Blå linjer till Nacka och att skapa bekvämare övergångar i hela tunnelbanesystemet.</p> <p>Befintliga SL-alternativ 1-6 inleds med byggande av komplicerade/kostsamma sänktunnel-alternativ från Kungsträdgårdens station. I vårt förslag ligger denna investering först i Etapp 3, och genomförs endast om faktiska resmönster och behovsstudier visar att denna investering är motiverad.</p>  <p>/Leif Näslund (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Mina synpunkter på hur tunnelbana ska dras till Nacka sammanfaller till stor del, men långt ifrån helt, med företaget Veidekkes "Projekt Östra länken och T-bana blå Veidekkes 'Röd-Blå'</p>	<p>Se sammanfattat förslag från Veidekke och Trafikförvaltningens svar. Förslaget innebär omfattande</p>

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>Reviderat förslag med nya möjligheter". Jag hänvisar därför till kartskissen på näst sista sidan i deras dokument, med rubriken: Veidekkes "Röd-Blå" ger fler omstigningspunkter och högre kapacitet i t-banan.</p> <p>Låt blå linjen från djupläge i bergtunnel under Strömmen gå västerut och hinna ta höjd till stationer under Katarina och Medborgarplatsen och vid Mariatorget närmare Södra station än dagens, för att sedan ta över röda linjens nuvarande spår mot sydost.</p> <p>Jag är emot att Östra länken byggs ihop med tunnelbanans förlängning under Strömmen. Östra länken för bilarna bör byggas rakaste vägen mellan Sickla och Frihamnen.</p> <p>Bygg tre dubbelspår – för röda, gröna och blå tunnelbanorna – från Kungsträdgården till Östra Södermalm.</p> <p>Den blå och gröna linjen grenas av under Sveavägen och går mot en gemensam station Kungsträdgården. Denna gröna linjen passerar under Hammarbykanalen, dela sig och anslutas till respektive gröna linjens gren – efter att Hagsätragrenen bytt stam och färg – innan de norrut förenas vid Skärmarbrink.</p> <p>Röda linjen grenas av vid Tekniska högskolan, går under Engelbrektsgatan och Humlegården mot en Kungsträdgårdens trelinjestation och vidare under vattnet mot Södermalm. Där korsas gröna linjen under station Skanstull som viktig bytespunkt. Nästa stopp under Södra station. Röda fortsätter under Tanto direkt till Liljeholmen och tar över Fruängs-grenen som kan förlängas mot Älvsjö station och/eller nya stadsdelar. Norsborgsgrenen kan därmed kraftigt öka sin trafik genom att ta över Fruängsgrenens avgångar. Norrut från Tekniska högskolan kan nya röda ge Hagastaden en längsgående station, för att sedan runda Brunnsviken via byten med blå linje vid Solna</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>ombyggnad av Grön, Röd och Blå linje.        Investeringskostnaderna för detta bedöms inte väga upp nyttorna i förslaget.</p> <p>Föreslagna plattformsförlängningar innebär stora störningar i tunnelbanetraffiken.</p>

Synpunkt	Svar
<p>centrum och Solna station, och grenar vidare åt både nordväst och Danderyds sjukhus.</p> <p>I en kapacitetsökning av gamla gröna och röda linjerna bör plattformarna förlängas till 180 meter. Detta kan ge något färre tätt belägna stationer och det skulle gå snabbare att åka tunnelbana genom staden.</p> <p>Veidekkes reviderade förslag: <a href="http://www.veidekke.se/incoming/article84780.ec/e/BINARY/Veidekkes+\" röd-blå\""="">http://www.veidekke.se/incoming/article84780.ec/e/BINARY/Veidekkes+\"Röd-Blå\"</a></p> <p><b>/Bengt Colling</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Spiralalternativet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gör kostnaderna låga genom draging i bergtunnel under Strömmen, samtidigt som störningarna under byggandet blir lägre,</li> <li>• Få synergieffekter med ett samtidigt byggande av vägförbindelse Östra Länken,</li> <li>• stationerna på Södermalm hamnar inte så djupt</li> <li>• T-banan till Nacka passerar även Slussen. Därmed avlastas T-Centralen som annars riskerar att bli enda centrala bytespunkten,</li> <li>• Gör det möjligt att koppla ihop/om en av gröna linjerna direkt till den blå linjen, dvs utan att man behöver byta vid Gullmarsplan,</li> </ul> <p>Veidekkes förslag, där man byter plats på röd och blå linje söder om sta'n är mycket intressant. Det ger samma fördelar enligt punkterna ovan. Jag tror att det är nödvändigt att göra lite extra tunnlar för att uppnå hög resandenyttan och de fördelar det skulle innebära att genomgående ha bergtunnlar. Besparingen med en bergtunnel under Strömmen jämfört med en sänktunnel har tidigare uppskattats till 5 miljarder kr.</p> <p>Behovet av vissa framtida investeringar mer eller mindre försvinner med mitt och Veidekkes förslag</p>	<p>Förslaget jämförs med Veidekkes förslag. Se Trafikförvaltningens svar på detta. De modifieringar som föreslås av Veidekkes förslag av förslagslämnaren, uppväger inte de nackdelar som Trafikförvaltningen redovisar i sitt svar.</p> <p>De längre tunnlar som blir resultatet av att göra en spiral enligt förslaget ger en merkostnad som inte bedöms uppväga fördelarna. För djupa stationer bedömer Trafikförvaltningen att det finns bra hisslösningar som kommer att göra det smidigt att snabbt transportera sig upp och ner från plattformarna.</p>

Synpunkt	Svar
<p>(Tvärbanan behöver inte byggas ut till Slussen, Saltsjöbanan behöver inte byggas ut till dubbelspår, Danvikslösenprojektet kan omprövas, den resterande busstrafiken till Slussen kan reduceras betydligt (ingen bussterminal i Katarinaberget)).</p> <p>Att utreda ytterligare i Veidekkes förslag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Möjligheten att ha kvar dagens förbindelse mellan Slussen och Mariatorget, så att några t-banetåg kan gå kvar längs nuvarande röd linje.</li> <li>- En hopkoppling av Nacka-linjen med röda linjen mot Liljeholmen för den framtida flexibiliteten.</li> </ul> <p>Kan vara lämpligt att låta någon linje från Nacka gå mot sydväst, om en av gröna linjerna läggs om mot den nordliga blå eller röda linjen, för att undvika trängsel på spåren norr om Slussen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Möjligheten att ha kvar station Mariatorget i nuvarande läge, för att inte åstadkomma onödig kapitalförstöring.</li> </ul>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>




Synpunkt	Svar
 <p><b>/Thomas Josefsson</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Tunnelbana Kungsträdgården – Djurgården - Henriksdal - Lugnet – Järla – Nacka Forum <u>samt</u> en avgrening mot Gullmarsplan (via Hammarby Sjöstad) ger många fördelar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Av de 80 000 Nacka- och Värmdöbor som skall pendla in till Stockholm behöver inte alla åka buss in till Slussen – man byter till tunnelbana i Henriksdal. I Henriksdal byggs den nya bussterminalen för Nacka/Värmdö.</li> <li>• Slussens tunnelbanestation belastas betydligt mindre när Nacka-Värmdöresenärerna tar andra vägar.</li> <li>• När övervägande delen Nacka-Värmdö</li> </ul>	<p>Förslaget är en kombination av ett par alternativ. En station på Djurgården och sedan vidare enligt Alternativ 5 via Henriksdal. Trafikförvaltningen arbetar vidare med att utvärdera vilka stationslägen som är bäst lämpade.</p> <p>Tunnelbanan kommer inte att kunna försörja hela ostsektorn. Busstrafiken kommer fortfarande att vara mycket viktig för både</p>

Synpunkt	Svar
<p>bussar vänder i Henriksdal minskar behovet av att spränga i Katarinaberget.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det skapas förutsättningar att bygga tunnel (under Saltsjön) för bl a snabb kollektivtrafik med buss mot city och norra förorterna.</li> </ul> <p>De flesta av gällande förslag verkar ha syftet att främst tillgodose Sofia (26 000 i församlingen) med tunnelbana. Var inte det främsta skälet med Tunnelbaneprojektet att skapa bättre förutsättningar för Nacka och Värmdö? Om Sofia är högt prioriterat, varför inte en avgrening av grön linje under Södermalm?</p>  <p><b>— TUNNELBANA</b> <b>- - - Buss</b></p> <p>/Anders Rörby (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Nackabor och Värmdöbor. I de analyser som görs inom förstudien så finns all busstrafik från Värmdö och viss trafik från Nacka kvar.</p> <p>En bussterminal i Henriksdal är inte studerad, men kan komma att studeras om Alternativ 5 väljs.</p> <p>En idéstudie avseende en avgrening till Grön linje är genomförd som visar att det är möjligt.</p>
<p>Det viktigaste är att det finns flera färdmedel som är <b>tillräckligt attraktiva</b> för att locka över bilisterna. Tunnelbana är enbart för att kunna bygga ut Nacka Stad (Forum) samt möjligheten att få österleden på köpet som gör att politikerna och de dyra konsulterna (Veidekkes) driver tunnelbanealternativet.</p> <p><b>Helhetsgreppet för hela östra Stockholm</b></p>	<p>Trafikförvaltningen bedömer att Sickla kan bli en viktig bytespunkt mellan Saltsjöbanan, Tunnelbanan och Tvärbanan. Mycket av busstrafiken kommer också att finnas kvar.</p> <p>Trafikering i framtiden med</p>

Synpunkt	Svar
<p><b>saknas.</b></p> <p>En ostlig T-bana bör utgå från Kungsträdgården. Undvik sträckan Centralen-Slussen-Skanstull som är alldeles för <b>hårt belastad</b> redan idag, därför anser många resenärer att tunnelbanan är knölig, skitig, otrygg och ovärdigt att resa med till sina arbeten. Ger ökad stress.</p> <p>Varför tar tvärbanan stopp i Sickla? Förläng tvärbanan, knyt ihop med Saltsjöbanan som kan förgrenas med övriga Nacka. – Slussen - och ut till Orminge. Att åka ovan jord är positivt för våra sinnen. Kanske fler väljer bort bilen istället för att ta bilen!</p> <p>Det saknas en "cirkel line" runt Stockholms ytterstad, en linje från väst till öst och en från nord till syd, med smarta och korta omstigningar (inte massa trappor).</p> <p><b>/Bruno Guilotte</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>enbart buss och Saltsjöbanan bedöms inte vara tillräckligt för att klara den mängd resenärer som ska resa från ostsektorn. Därför behövs en tunnelbana.</p> <p>Stockholms tunnelbana är planerad och byggd för att ta stora mängder resenärer in till centrum. Tvärförbindelser planeras och byggs bland annat via Tvärbanan och busstrafik.</p> <p>Tvärbanan ska förlängas från Hammarby Sjöstad till Sickla station.</p>
<p>Viktigt att det finns många alternativa spår. Idag finns Fridhemsplan och T-centralen.</p> <p>Med alternativ A tillkommer Slussen och Gullmarsplan:</p> <p>Från Kungsträdgården (kan även vara en station Moderna Museet, men det tar nog för mycket tid från yrkesresenärerna, eller att stationen ligger lite bredvid så att inte varje tåg stannar där), därefter sänktunnel till Slussen.</p> <p><b>Station Slussen.</b> Alternativ 4.</p> <p>Böjd som Fridhemsplan, så nära den rödgröna linjen som möjligt.</p> <p><b>Stadsgårdsleden.</b> Alternativ A.</p> <p>Spåren svängs upp till en bro över Stadsgårdsleden, höjd så att även dubbel-däckade bussar kan gå under utan problem. Utsikten blir underbar och billigare än tunnel.</p>	<p>Med en sänktunnel under Saltsjön så kommer spåren inte till ytan så att de kan gå över Stadsgårdsleden.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan"</p> <p>En avgrening till Grön linje kommer att ha en station vid Gullmarsplan som antingen ansluter direkt via perrongerna eller som ansluter via en gångväg.</p>



Synpunkt	Svar
<p>Innan berget slutar åker spåret in i berget, ansluter till station alternativ 5 och fortsätter under Danvikskanalen.</p> <p>Stort frågetecken: ang att Nacka har så stort behov av skyddsrum. Det blir billigare att spåren mestadels går på marken istället för att gå under, det är för dyrt!!!</p> <p><b>Station Gullmarsplan.</b> Alternativ framtida avgrening.</p> <p>Det kommer väl bli gångväg mellan perrongerna?</p> <p><b>Slussen skall vara ett stort internationellt MÄRKE för framtiden.</b></p> 	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>

Synpunkt	Svar
 <p data-bbox="225 1003 906 1048">/ <b>Akke Lindqvist</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p data-bbox="912 421 1315 488">Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p data-bbox="225 1077 906 1339">Kommunikationerna kring Norra Hammarby Sjöstad har inte hängt med i utbyggnaden av området. Utbyggnaden i Saltsjöqvarn, Finnboda är i full gång. Bussar står i kö för att angöra Henriksdals hållplats. Saltsjöbanan är uttjänt och borde frigöra utrymme åt moderna lösningar. Södra Länken är full i rusning och infarterna från öster stängs ständigt.</p> <p data-bbox="225 1357 906 1720">Lösning: Tunnelbana som serverar västra Nacka/Danvikstull, (Norra) Hammarby sjöstad, Sickla, Nacka och förlängning i två grenar; mot Saltsjöbaden och mot Värmdö. Biltrafiken behöver Österleden för att avlasta Södra Länken, Essingeleden och trafiken genom Stockholm. Bussterminal skapas vid Nacka alt. Henriksdal, eller båda för att slippa ha bussar till Slussen. Den nya tunnelbanelinjen ska i en fortsättning kunna vara en del i en ringlinje för att avlasta Slussen, Gamla Stan och T-centralen.</p> <p data-bbox="225 1738 906 1771">/ <b>Åke Raushagen</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p data-bbox="912 1077 1315 1435">Förslaget är en kombination av ett par alternativ. För att föreslagen sträckning via Danvikstull, vidare via Norra Hammarby sjöstad och vidare till Nacka via Sickla ska fungera med de spårradier som krävs för nybyggnad av tunnelbana, så måste spåret gå i en båge via Djurgården.</p> <p data-bbox="912 1447 1315 1637">Trafikförvaltningen arbetar vidare med att utvärdera vilka stationslägen som är bäst lämpade och det kan resultera i en kombination av flera alternativ.</p> <p data-bbox="912 1659 1315 1845">En förlängning till Orminge kommer att studeras i en idéstudie under hösten. Studier av ytterligare förlängningar är inte aktuella nu med tanke på</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen. resandeunderlaget.
<p>Är alt. 1 bergtunnel eller sänktunnel under Saltsjön och med station Gröna Lund med uppgång vid Djurgårdsbron och hissar vid Skansens huvudingång? Station Ersta med uppgång vid Vikinga-terminalen och hissar Bondegatan. Station Hammarby kanal med uppgång vid Vintertullstorget och Luma. Även station Sickla, Saltsjö Järsla, Nacka Forum, samt framtida förlängning till Gustavsberg.</p> <p>Förlängning av Tvärbanan med station Henriksdal, Finnboda, Finnberget, Kvarnholmen, Nacka Strand.</p> <p>Förslag på framtida förlängningar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gröna Lund – Karlaplan – Tekniska Högskolan.</li> <li>• Ersta – Gullmarsplan – Årstafältet – Östberga – Älvsjö Stockholmsmässan.</li> <li>• Hjulsta – Järfälla stad – Barkarby - Jakobsberg.</li> <li>• Akalla – Hansta – Häggvik.</li> <li>• Mörby C – Danderyds gymnasium – Enebyberg – Roslags Näsby – Täby C.</li> <li>• Skarpnäck – Flaten – Älta C – Tyresö C.</li> <li>• Odenplan – Norra Station – Hagalund – Solna Station – Friends Arena – Ulriksdal.</li> </ul> <p>/ <b>Lennart Fredholm</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Exakta placeringen av stationer och uppgångar arbetas det vidare med under den fortsatta planeringen.</p> <p>Flera av de föreslagna förlängningarna arbetas med i parallella projekt.</p>
<p>Bra idé, men inte bra för Nacka. Nacka har redan kommunikationer med Stockholm, bara SL underhåller dessa. Ombyggnad av Slussen ej bra! Vill i första hand inte ha någon tunnelbana.</p> <p>OM den måste byggas: utgå från Gullmarsplan –</p>	<p>Möjligheten att lägga tunnelbanespår i anslutning till Skurubron ska undersökas i en idéstudie hösten 2013.</p>

Synpunkt	Svar
<p>Hammarby Sjöstad – Sickla – Nacka Forum – Ektorp – Skuru – Orminge. Vissa delar under jord, andra ovan jord. Nya Skurubron bör anpassas!</p> <p>Miljömässigt är en tunnelbana bra.</p> <p>Depot mellan Skuru och Orminge bussgarage anpassas.</p> <p><b>/Nacka-bo G.N.</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Placering av en eventuell depå i Nacka är under utredning.</p>
<p>Jag tycker absolut att en kombination av alternativ 4 och 5 skulle vara bäst.</p> <p>Dvs en dragning från T-Centralen via hållplatserna Slussen, Östra söder och Henriksdal samt vidare bort mot Nacka.</p> <p>På så sätt knyts både östra Södermalm och Henriksdal ihop med tunnelbanenätet och kan nå Slussen i nordväst och Nacka i sydöst.</p> <p><b>/Lottie Carlquist</b></p>	<p>Det kan komma att bli kombinationer av olika alternativ.</p>
<p>Hej</p> <p>Jag tror det finns ett feltänkande i planeringen som har med station Kungsträdgården att göra. Den stationen var en dålig idé redan från början, men den låstes fast av planerarnas och politikernas prestige. När sedan almbåren fick ett sådant medialt genomslag ledde diverse kompromisser till den halvmesyr vi har i dag; en t-banestation för bankfolket på Blasieholmen. Visst kan man dra den linjen till en ny slutstation vid Allmänna gränd, men det blir nog billigare att skaffa bättre spårvagnar. Att hela tiden utgå från Kungsträdgården när man diskuterar t-banan till Nacka verkar vara ett försök att i efterhand rättfärdiga ett dåligt beslut med nya dåliga, och dyra, beslut.</p> <p>Det rimligaste vore naturligtvis att utgå från Saltsjöbanans sträckning. Från Slussen längs vattnet med en första hållplats som kunde kallas Åsöberget. Den skulle ha en uppgång mot</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för ”Tvärbanan/Saltsjöbanan”</p> <p>Förslaget innebär ingen ny kapacitet för kollektivtrafiken över Saltsjön-Mälaren vilket är tunnelbanans idag mest belastade avsnitt.</p>

Synpunkt	Svar
<p>Bondegatan/Barnängsgatan och en med långa rulltrappor upp mot Åsögatans slut. Nästa station skulle kunna heta Hammarby sjö och ligga under vattnet (om det går) och ha ena utgången på Södermalm och den andra i Sjöstaden. Sedan kan man fortsätta sträckningen enligt Alternativ 1. Stationen vid Saltsjö Järta byggs då ihop med en ny tågstation där Saltsjöbanan har sin nya startpunkt. T-banan Nacka (gula linjen?) bör dock inte ha sin ändhållplats vid Slussen, utan vid Odenplan så att den anknyter maximalt till övriga t-banelinjer och nya citybanan. I mitt förslag har jag utgått från att det går att utnyttja spårkapaciteten mellan Slussen och Odenplan.</p> <p><b>/Staffan Castegren</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Sjöstaden behöver en förlängning av tvärbanan till Henriksdal som alternativ 5 eller hela vägen till slussen.</p> <p>Skruva bort några säten i bussarna (för barnvagnar) och sätta in ledbussar på linje 74:an, samt göra linjen till en ring-linje (sjöstaden-skanstull-S.station-Mariatorget-Medborgarplatsen-Danvikstull-Sickla Allé-Sjöstaden). Då får Sjöstaden bättre än om det får EN tunnelbane-uppgång.</p> <p>Östra Södermalm är övergödda av kommunikationer. En T-bana känns lite överdrivet, trots att Söderhallen kommer att innebära fler bostäder.</p> <p>Finns bara alternativ 3&amp;5 kvar.        Alternativ 5 skulle reducera trycket på bussarna 2, 3 &amp; 76 i rusning. Men till vilket pris? Ska vagnarna gå halvtomma? Var det inte huvudsakligen tänkt för Nackaborna?</p> <p>Alternativ 3 känns okej, men kanske lite överdrivet med en uppgång på Djurgården.</p> <p>Koncentrera ist resurserna på Nacka/Värmdöborna och dra bussarna över Hammarby fabriksväg</p>	<p>Den åtgärdsvalsstudie som är gjord, "Åtgärdsvalsstudie Kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn", visar att tunnelbana behövs till Nacka.</p> <p>Exakta stationslägen och uppgångar studeras i det fortsatta arbetet. Det genomförs trafikanalyser för att placeringarna ska bli optimala ur resenärssynpunkt.</p>

Synpunkt	Svar
<p>och sedan en busstation på Olaus Magnus väg med rullbanor/trappor i en båge över Nynäsvägen, så att folk kommer till Gullmarsplan. Sedan kör bussarna ner i Söderledstunneln där utrymme i tunneln för en busstation i jämnhöjd med Södra station/Medborgarplatsen sprängs. Borra ett hål från stationen till S.station med rullbanor för fotgängare.</p> <p>Bussarna kör sedan ned till mynningen av Söderledstunneln där en ramp ut över vattnet leder bussarna över all trafik och ned på dagens Slussterminal. Sedan går bussarna rakt ut mot Nacka igen.</p> <p>Jag förespråkar tre saker; sansade satsningar, användande av befintlig väg/räls, samt transport ovan jord.</p> <p><b>/Sten Ursing</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Här kommer ett lösningsförslag som inte utgår från den blåa T-bana stationen Kungsträdgården. Att bara utgå från denna utgångspunkt skulle bli en onödig dyr kostnad för Stockholms skattebetalare. Tänk på bygget av undervattentunneln vid Riddarfjärden.</p> <p>Att <b>decentralisera</b>, att avlasta, Slussen och Centralstationen genom en <b>rälstriangel</b> som skulle omfördela trafikantströmmen vid rusningstid på Södermalm och vid Centralstationen. Mitt förslag är ett tunnelbygge i form av en bandyklubba i östra Södermalms granitberg.</p> <p>Slutstation för Nacka-tunnelbanan vid Mariatorgets röda T-bana. Nästa hållplats under Södra stations pendeltågpererrong. Sedan Medborgarplatsens gröna T-banestation. Efter denna långa kurva följer ett rakt spår till två nya hållplatser vid Renstiernas gata och vid Åsöberget (gångavstånd till Finlandsbåtar och till Norra Hammarby hamnen). Vid Hammarby Sjöstad T-</p>	<p>Förslaget innebär god tillgänglighet till många viktiga målpunkter på Södermalm. Det innebär dock ingen ny kapacitet för kollektivtrafiken över Saltsjön-Mälaren vilket är tunnelbanans idag mest belastade avsnitt.</p>

Synpunkt	Svar
<p>banestation skulle byte till den befintliga tvärbanan vara möjligt. Nacka T-bana fortsätter till slutstationen Nacka Forum (senare eventuellt till Orminge) med dess nya bussterminal, resp. byte till befintliga Saltsjöbanans slutstation.</p> <p>Detta tror jag skulle minska trafiken vid Slussen, ta bort alla Nacka-bussar (minskade avgaser och buller), spara investeringskostnader jmf. med att bygga under Saltsjön och göra Slussen-Mariatorget- Medborgarplatsen till en smidig trafikmötesplats. Sprängningar för ny busstation vid Katarinaberget undviks och tunneln för Saltsjöbanan kan ist. användas för skridsko- och skidåkning.</p> <p><b>/Albert Fichter</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Bra med ny tunnelbana från Gullmarsplan till Sickla kaj och som fortsätter utåt Nacka enligt alternativ 1.</p> <p>Fördelar:        Det går fort att komma dit och vi slipper trängas i långa omänskliga underjordiska tunnlar vid Kungsträdgården.</p> <p>Vi slipper förstöra Stockholms sjöfart med tunnelbygge under vatten i flera år med framtida dyrbara säkerhetskontroller och underhåll.</p> <p>Stockholms Stad förlorar inte miljarder i onödan.</p> <p>Att belasta City med alla Nacka resenärer som ska byta för att fara till Huddinge eller Solna är vansinnigt.</p> <p>Att bygga tunnlar under Stockholms vatten är farligt, dyrt och förstör sjötrafiken och är otroligt kostsamt. Utöka istället sjötrafiken mera så att vi kan fara med SL-båtar kors och tvärs över vattnet.</p> <p>Det handlar inte bara om att vinna minuter utan också om livskvalité under resans gång.</p> <p><b>/Lillemor Henrikson</b> (synpunkten är</p>	<p>Angående sjötrafik på Stockholms inre vatten pågår ett utredningsarbete inom Trafikförvaltningen. Bedömningen är att sjötrafikens kapacitet inte räcker för att ersätta den spårburna kollektivtrafiken längs de stora resenärstråken in mot City. Sjötrafiken kan dock vara ett viktigt komplement.</p>



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
sammanfattad)	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Önskar följande sträckning</p> <p>Orminge centrum            Nacka forum            Saltsjö Järta            Sickla Bro (omstigning till tvärsparbana)            Danvikscenter            Londonviadukten            Djurgården            Kungsträdgården</p> <p><b>/Pia Helgodt</b></p>	<p>Den föreslagna sträckningen är en kombination av alternativ 1 och 5. Kombinationer av alternativen kan komma att bli aktuella i det fortsatta utredningsarbetet.</p> <p>Angående en förlängning till Orminge: se det sammanfattande svaret för kategorin Förlängning till Orminge/Värmdö.</p>
<p>Hej jag heter Rikard 11 år,</p> <p>jag tycker att det är bra att ni förlänger blåa linjen men jag tycker att ni inte ska ha en station på Djurgården för det förstör den fina miljön.</p> <p>Jag har funderat på att ni kanske ska förlänga röda linjen från Fruängen till Segeltorp och sedan till Kungens Kurva.</p> <p>Det skulle innebära att man slipper ta bussar denna sträcka och det är bra för miljön.</p> <p>Min storasyrra tycker att ni ska göra utsmyckande stationer och tåg för stationerna är så grå och tråkiga.</p> <p>Min syrra säger också att ni borde göra det mer upplyst på stationerna när det är mörkt för vi barn tycker att det är läskigt för jag pendlar till skolan när jag är hos min pappa.</p> <p>Hon/Syrran tycker också att det gör ont när man</p>	<p>En utbyggnad av spårtrafik mellan Fruängen och Kungens kurva studeras i en annan utredning – Spårväg syd.</p> <p>Utsmyckning av stationer och belysning kommer att vara viktiga frågor i den fortsatta planeringen av tunnelbanan till Nacka men det arbetet påbörjas efter förstudien.</p>



Synpunkt	Svar
<p>kläms i spärren.</p> <p>Med vänliga hälsningar Rikard 11 år och Therese 13 år, men det är Rikard som skriver.</p> <p><b>/Rikard Björkman</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Hej!</p> <p>Det fattas ett alternativ med en pendeltågsgren till Nacka.</p> <p>Där nya citybanan landar på Södermalm kan en avgrening göras mot Nacka. Hela tunnelbanetunneln under saltsjön kan då utgå, sträckan i övrigt kan göras lika tunnelbanealternativet.</p> <p>Det blir inte bara billigare utan är även det enda sättet för att bygga spårbunden kollektivtrafik som går längre än till Orminge.</p> <p>Pendeltåg till Nacka/Värmdö kan avslutas i Karolinska genom en avgrening efter Odenplan.</p> <p><b>/Mikael Carlsson</b></p>	<p>I rapporten "Åtgärdsvalsstudie för kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn" dras slutsatsen att en pendeltågsgren som ansluter till befintliga spår vid Södra station inte skapar någon ökad kapacitet över Saltsjön-Mälaren. Tvärtom tar en ny pendeltågslinje kapacitet från övriga pendeltågslinjer.</p> <p>En anslutning av nya pendeltågsspår till befintliga bedöms dessutom vara tekniskt mycket svår att genomföra, samt skapa stora störningar för den befintliga pendeltågstrafiken under lång tid.</p>
<p>Jag tycker att den nya sträckan ska gå Kungsträdgården - Slussen - Nytorget - Färjargårdsplan - Hammarby Sjöstad - Sickla - Finntorp - Nacka Forum. Vid Nacka Forum bör en anslutande bussterminal ligga för Nacka &amp; Värmdöbussarna (istället för vid dagens Slussen). Det är av största vikt att nya linjen går via Slussen då det redan är extrem trängsel på nuvarande linjer mellan T-Centralen och Slussen samt att många som pendlar från Nacka ska till Slussen och södra delen av Stockholm.</p>	<p>De sträckningar vi studerar kan komma att bli kombinationer av olika sträckningar.</p> <p>Enligt de analyser som gjorts avseende resande från Nacka, så är det ca 5% som har målpunkt i området kring Slussen, knappt 70% ska vidare norrut och knappt 30% ska söderut.</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.  Hittills har Nacka kommun prioriterat ett stationsläge i anslutning till Saltsjöbanans station Saltsjö-Järsla. Stationsläget vid Saltsjö-Järsla kan komma att justeras norrut och då bättre fånga upp området runt Finntorp. Fortsatt planering sker i samråd med Nacka kommun.
<p>Eftersom T är ett masstransporterings-medel måste sträckningen göras så att den är max användbar för att transportera mycket människor i rusningstid. Hela definitionen av rusningstid är att många är på väg till jobbet och därmed bör ju också sträckningen vara sådan att den passerar (inkl. station) de ställen där det finns arbetstillfällen och/eller vidare anslutning till övriga T-banesystemet på ett så effektivt sätt som möjligt. Det betyder att det inte bör ligga stationer på t.ex. Djurgården/Skansan om det utesluter någon av de viktigare ur denna argumentations synpunkt:</p> <p>T-Centralen (eller om bara Kungsträdgården finns som alternativ), Slussen, Medborgarplatsen, Östra Södermalm, Hammarby Sjöstad, Sickla, Finntorp, Saltsjö-Järsla, Nacka Forum.</p> <p>Jämfört med de uppräknade stationerna i utskickad broschyr har T-Centralen och Finntorp lagts till, men de övriga bör också finnas med. Som jag ser det är Saltsjö-Järsla minst viktig om någon måste tas bort.</p>	Hittills har Nacka kommun prioriterat ett stationsläge i anslutning till Saltsjöbanans station Saltsjö-Järsla. Stationsläget vid Saltsjö-Järsla kan komma att justeras och då bättre fånga upp området runt Finntorp. Fortsatt planering sker i samråd med Nacka kommun.
Blåa linjen har ett dåligt rykte för att vara osäkert så att göra den ännu längre kommer kanske göra att folk inte vill åka med den, samtidigt kanske ryktet förbättras eftersom fler kommer åka med blåa linjen. Oavsett tycker jag att det ska bli en ny egen linje till Nacka som knyts an i T-Centralen.	Förlängningen av Blå linje till Nacka kommer att gå till T-Centralen – dock via Kungsträdgården. En av fördelarna med att förlänga Blå linje är att många som reser från Nacka ska vidare

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Undvik dra via Slussen. Bättre skapa ny knutpunkt vid Mariatorg/Södra station. Gul sträckning bäst.	Inget av de alternativ som utreds nu går så långt västerut på Södermalm som Mariatorget/Södra station.
Jag tror på en tunnelbanalösning i Nacka som går via Älta och sluts ihop med Gullmarsplan.	Förstudien syftar till att studera en förlängning av Blå linje till Nacka. En linje som går via Gullmarsplan och Älta bedöms bli lång omväg för de som kommer från Norra delarna av Nacka och där kommunen planerar att bygga fler bostäder.
Borde inte Nackalinjen gå från Nacka via Hammarby Sjöstad över till Södermalm och följa Ringvägen med byte till Grön linje i Skanstull och Röd linje i Zinkensdamm. Ny station tillkommer med uppgångar till bl.a. SÖS och Södra station. Nackdelen är givetvis att de flesta får byta till Frön linje för att nå Stockholm City. Kapacitet är dock stor genom Södermalm med tre linjer. Blir det stopp på Gröna linjen kan man fortsätta för byte på Röda. En av fördelarna är att man slipper den dyra lösningen över Saltsjön. I framtiden kan man fortsätta den linje över till Kungsholmen och skapa en ny led över Mälarsnittet.	Ett viktigt mål med förlängningen av Blå linje till Nacka är att avlasta den mycket belastade sträckan mellan T-Centralen och Slussen. Med en anslutning längre söderut kommer den sträckan att belastas ytterligare istället för att avlastas.
Det förslag som Veidekke föreslår är det bästa. Effektivt och med många fördelar.	Veidekkes förslag är kommenterat i Trafikförvaltningens bemötande av deras förslag.
En hopslagning av alternativ 1 & 5 tycker jag skulle vara det bästa alternativet.	De sträckningar vi studerar kan komma att bli kombinationer av olika

Synpunkt	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Förslag på sträckning:</p> <p>Enligt alternativ 1 mellan Nacka Forum och Sickla udde. Från Sickla udde vidare till Henriksdal för att sedan gå i en gemensam tunnel med bilar under vattnet till Djurgården och sedan till Kungsträdgården. Kanske kan man ha en gemensam tunnel lite längre åt väster än där den nu är föreslagen?</p> <p>Stationerna blir då:</p> <p>Nacka Forum - Järla - Sickla - Sickla Udde - Henriksdal - Djurgården – Kungsträdgården</p> <p>Ett alternativ (om det blir för många stationer) är att skippa antingen Sickla udde eller Henriksdal och bara ha en av dessa stationer. Man kan också ha en station under vattnet mellan dessa stationer med uppgångar på båda sidor av vattnet (då skulle man även kunna ha en uppgång mot östra Södermalm).</p> <p>I övrigt är det olämpligt att dra sträckningen under Kyrkviken och Ekudden som ett av alternativen visar. Då är det mycket bättre att ha sträckningen som alternativ 1 visar (längs med Saltsjöbanan fast under marken). Det blir en kortare sträckning och man slipper gå under vattnet och bostäderna på Ekudden.</p>	<p>Det är inte längre aktuellt att gå under Kyrkviken och Ekudden. Det är ytterligare studerat och inte en lämplig väg att gå.</p> <p>I det PM som Trafikverket tagit fram i samarbete med SL, finns studier på hur en samförläggning skulle kunna fungera i en tunnel längre västerut än den som redovisats i samrådet. Generellt kan sägas att en tunnel långt österut är bra för biltrafikanter, en tunnel mer åt väster är bra för tunnelbaneresenärer.</p>
<p>I samband med att Nacka binds ihop med t-banenätet bör man se över möjligheterna att inkludera också nya stadsdelen Älta/Hedvigslund och Tyresö Centrum, ev också Trollbäckens Centrum.</p> <p>Detta förefaller geografiskt lämpligast genom att förlänga bansträckan från Skarpnäck.</p>	<p>Den här förstudien syftar till att studera en förlängning av Blå linje till Nacka. Det finns i dagsläget inga planer på att studera en framtida tunnelbanesträckning från Skarpnäck via Älta och Trollbäcken till Tyresö Centrum.</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Jag anser att Veidekkes förslag är det absolut bästa! Den kombinerar ostlänken med en tunnelbana till Slussen och fördelar linjerna bättre söder om stan! Hoppas verkligen att det blir av! Detta alternativ skulle bli billigare och snabbare...</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Veidekkes förslag är kommenterat i Trafikförvaltningens bemötande av deras förslag.</p>
<p>Jag tycker att det är jätte viktigt att ni tar hänsyn till det och att ni nu börjar fixa T-bana till Nacka. Men för oss som är nog "viktigare" bor i Södertälje och älskar att åka T-bana precis så som alla andra. Till Nacka finns ju många flera möjligheter att tas sig dit, från t ex Slussen.</p> <p>Men frågan är varför kan man inte fixa T-bana till Södertälje! Det är jätte många som vill ha det. Det behövs verkligen. Ingenting är svårt så länge viljan finns! Så hoppas på att det ska nog bli verklighet, att åka T-bana till Södertälje.</p>	<p>Den här förstudien syftar till att studera en förlängning av Blå linje till Nacka. Det finns i dagsläget inga planer på att studera en framtida tunnelbanesträckning till Södertälje. Bedömningen är att pendeltåget till Södertälje är en tillräckligt kapacitetsstark spårförbindelse.</p>
<p>Jag tycker att man bör kunna kombinera alternativ 5 med alternativ 1 där man först använder den blå sträckan och sedan fortsätter den med hjälp av alternativ 1, den röda. Jag vet inte om det är det som är tanken på kartan men en sådan bana hade kunnat ersätta mycket av busstrafiken som sker från Slussen ut till Sickla m.m. fram till Skurubron. Därigenom bör man kunna ha mindre plats för busstrafiken i Slussen och då främst satsa på motorvägsbussar ut till bl.a. Värmdö. Om en tunnelbana ska byggas ut till Nacka måste Nacka Forum ingå som station då det är en av huvudpunkterna. (Jag själv är född och uppvuxen i Nacka och har enbart bott utanför Nacka i ca 2-3 år).</p>	<p>Alternativ 5 går, liksom samtliga föreslagna alternativ, via Sickla, Saltsjö-Järla och vidare till Nacka Forum.</p> <p>Busstrafiken i Nacka kommer till stor del att ansluta till Nacka Forum i en bussterminal medan planerna för Värmdöbussarna är att de ska fortsätta in till Slussen.</p>

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>Stockholms tunnelbanenät byggdes då de stora trafikströmmarna var mellan City och förort, på den tid då man bodde i förort och jobbade i City. Idag bor man i förort eller kranskommun och jobbar i annan förort eller kranskommun. Trafikflödet genom City är idag stort och det beror på att det inte finns några andra bra alternativ att ta sig från t ex Mörby till Kista eller från Vällingby till Skärholmen eller från Lidingö till Nacka än via T-Centralen.</p> <p>Vi behöver därför inte fler linjer av spårbunden kollektivtrafik genom City för att ta sig från norra delen till södra eller tvärtom, vi behöver fler alternativ till getingmidjan, helst i form av ringlinjer som ger möjlighet inte bara till nord/sydlig resa utan även öst/västlig. T ex en yttre ring av tunnelbana med sträckning Mörby-Lidingö-Nacka-Skarpnäck-Huddinge-Kungens Kurva-Ekerö-Vällingby-Kista-Mörby och en inre ring, spårväg eller tunnelbana med sträckning Brommaplan- Bromma Flygplats-Friends Arena- Universitetet- Djurgården-Sickla-Björhagen- Enskede-Västberga-Hägersten-Brommaplan.</p> <p>Det är viktigt att dessa ringlinjer inte störs av biltrafik, såsom spårvagnar till allt för stor del är, utan att en hög snitthastighet kan nås, för att ge den tidsbesparing de måste ge för att bli ett attraktivt alternativ till bilen. Trafikunderlaget idag kanske är dåligt men hur ser det ut om eller när de är färdigbyggda? Stockholm har vuxit tills dess. Tvärbanan mellan Alvik och Liljeholmen skapade nya resmöjligheter från norr till söder och ifrågasätts inte av någon idag, Buss 177 började som en rusningstrafiklinje på försök på 90-talet och är idag en del av Stombussnätet och uppfyller en öst-västlig resfunktion men är tyvärr väldigt trafikkänslig.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Ett av målen med förlängd Blå linje till Nacka är att avlasta Saltsjö-Mälarsnittet. Det åstadkoms i samtliga alternativ eftersom en ny spårtunnel anläggs under Saltsjön. Ett annat mål är att ge ostsektorn en snabb resväg till Stockholms centrala delar. Med ringlinjer uppfylls inte det målet.</p>

Synpunkt	Svar
<p>Synpunkter till SL 13-04-25</p> <p>Alternativ 3 eller 1 med kombinerad tunnel för T-bana och Österleden/Östra länken är de bästa alternativen och samordningsvinsterna måste vara ekonomiskt fördelaktiga. Därför bör samordnad projektering och byggande beaktas redan i förstudien.</p> <p>Dessa lösningar medför snabba resor för Nackaresenärerna.</p> <p>I all kollektivtrafik måste få byten eftersträvas och därför bör de busslinjer som blir kvar mot city gärna få olika sluthållplatser och vara genomgående på reserverade körfält även inom innerstan.</p> <p>Tunnelbanesystemet behöver förses med en strategisk plan för succesiv utbyggnad under de närmaste 20-30 åren på samma sätt som när tunnelbanan byggdes ut under 40-, 50, 60 och 70-talen.</p> <p>I denna framtidsplan bör ytterligare en nord-sydlig sträckning mellan Södermalm och Kungsholmen ingå.</p> <p>Jag har med mina små kunskaper grovt ritat in mina synpunkter på Eniro-kartor enligt nedan (Jag klarade inte av få dem på samma karta)</p> <p>Ert Alternativ 3 T-bana till Nacka samprojekterad med Östra länken.</p> <p><a href="http://kartor.eniro.se/m/nsIpp">http://kartor.eniro.se/m/nsIpp</a></p> <p>T-banegren från blå banans Nackalinje avgrenad vid ~ Finnboda via Södermalm (för att fånga upp efterfrågad T-bana på östra Södermalm), Årsta östra, Tel2arena för att ansluta på lämpligt ställe till linje 18 eller alternativt till linje 17</p> <p><a href="http://kartor.eniro.se/m/nsImk">http://kartor.eniro.se/m/nsImk</a></p> <p>Framtida T-banegren Södermalm - Kungsholmen - Karolinska - Solna C</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Det senaste som finns skrivet angående tunnelbana till NKS, Nya Karolinska Sjukhuset är den underhandsrapport som finns på <a href="http://sll.se">sll.se</a>. Sök på Kollektivtrafik i Nordostsektorn.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p><a href="http://kartor.eniro.se/m/nsIUu">http://kartor.eniro.se/m/nsIUu</a></p> <p>I samtliga anslutningspunkter till befintliga banor bör anslutning i båda riktningar eftersträvas vilket ger framtida möjlighet till många linjealternativ. Jag vill gärna passa på att tycka till om Slussenprojektet:</p> <p>Om Österleden byggs före ombyggnaden kan Slussenprojektet bantas rejält eftersom dagens Österled dvs Skeppsbron inte längre behövs som genomfartsled för bilar. Man kan göra Gamla stan till en "återvändsväg" och riva det fula provisoriet Strömbro. Vasabron och Norrbro behålls för kollektivtrafik (ej Taxi) samt gång- och cykeltrafik. Denna besparing kan användas för utbyggd T-bana.</p> <p>Med vänlig hälsning Kaj Vesterholm</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>T-bana nätet är för centrerad. Att inte åka till T-Centralen skulle öppna för nya möjligheter. Att dra Nacka linjen genom Södermalm till Fridhemsplan skulle hjälpa också dem som kommer med röda linjen att åka vidare norrut. Och avlasta Centralen.</p>	
<p>Tror på utbyggd t-bana till Nacka men menar att det finns oerhört mkt pengar att spara på att låta den nya linjen börja vid Medborgarplatsen istället för i Kungsträdgården. Djurgårdsalternativet kan tillfredsställas på andra sätt.</p> <p>Mvh Per Elerud</p>	<p>Ett viktigt mål med förlängningen av Blå linje till Nacka är att avlasta den mycket belastade sträckan mellan T-Centralen och Slussen. Med en anslutning längre söderut kommer den sträckan att belastas ytterligare istället för att avlastas.</p>
<p>Via Lidingö är ett effektivare och mer ekonomiskt alternativ :)</p>	<p>Den här förstudien syftar till att studera en förlängning av Blå linje från Kungsträdgården till Nacka. Det finns i dagsläget inga</p>



Synpunkt	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<a href="http://kartor.eniro.se/m/nT5Wx">http://kartor.eniro.se/m/nT5Wx</a>	Den här förstudien syftar till att studera en förlängning av Blå linje till Nacka. Det finns i dagsläget inga planer på att studera en framtida tunnelbanesträckning till Tyresö Centrum och till Jordbro. Till Jordbro finns redan kapacitetsstark spårtrafik i form av pendeltåg.
Man kan väl dela banan efter Kungsträdgården och ha ett spår mot Nacka och ett spår mot Värtan där det ska byggas många bostäder?	Trafikförvaltningens (SL:s) planer är att anlägga spårväg till Ropsten via Värtan och därmed uppfylla kollektivtrafikbehovet där.
<p>"Alternativ röd samt det rosa till globen. Bygga i hop Globen, via skärmabrink, Luma, Sofia/Katarina med Djurgården, till Kungsan. Att samtidigt göra en arbetstunnel på Djurgården som skulle kunna användas vid en framtida utbyggnad (om så där 100 år typ). Tänk att ha en uppgång nere vid Stadsgården en utvändig hiss till Fjällgatan, turist linje. Globen-Fjällgatan-Vasamuseet-Stadshuset utan att byta T-banelinje. För min del så skulle de få bygga Tunnelbana till Gustavsberg."</p>	<p>I den idéstudie som nu genomförs studeras främst en avgrening mot Hagsätra, vilket inte inkluderar Skärmarbrink. Det resandeunderlag som bedöms finnas inom rimlig framtid motiverar inte en tunnelbana till Gustavsberg.</p>

Synpunkt	Svar
<p>"Antingen Alternativ 1, då kapaciteten till och från Skansen/Gröna Lund mm inte räcker till vid olika evenemang.</p> <p>"Ringlinjen" - Ett annat alternativ vore att dra sträckningen från Nacka, via Sickla, Sjöstaden, Gullmarsplan, Årsta samhälle, Årstaberget, vidare som ringlinje åt lämpligt håll.</p> <p>"4:ans buss" - Ett tredje alternativ är Nacka, Sickla, Sjöstaden, Skanstull, Södra Station, Zinkensdamm, Fridhemsplan, Odenplan, Hagastaden, Karolinska, Solna Station, Frösundavik, Bergshamra och vidare på röda linjens förlängning till Täby."</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Ett viktigt mål med förlängningen av Blå linje till Nacka är att avlasta den mycket belastade sträckan mellan T-Centralen och Slussen. Med ringlinjer uppfylls inte det målet. Med en koppling till Grön linje längre söderut, så som Gullmarsplan eller Skanstull, kommer sträckan Slussen – T-Centralen att belastas ytterligare istället för att avlastas.</p>
<p>"Jag tycker att en viktig funktion för den nya tunnelbanelinjen är att knyta ihop Solna, Sundbyberg och Kungsholmen med Södermalm och Hammarby Sjöstad. Vidare tycker jag det är viktigt att utnyttja möjligheten att sprida ut uppgångarna strategiskt i respektive plattformsbåda ändar för att täcka viktiga målpunkter.</p> <p>Mitt förslag till linjesträckning finns på <a href="http://www.solisten.se/linjestrackning_tbana.pdf">http://www.solisten.se/linjestrackning_tbana.pdf</a></p>  <p>Djurgården är ett viktigt besöksmål sommartid, men mindre viktigt för dagligt resande. Ett spårtaxinät i stråket Globen-Hammarby Sjöstad-</p>	<p>Under den fortsatta planeringen kommer ytterligare studier avseende placering av uppgångar att genomföras för att viktiga målpunkter ska kunna nås på bästa sätt.</p> <p>Frågan om spårtaxi får studeras inom andra projekt.</p> <p>Stationsutformningen är viktig för att åstadkomma säkra och trygga stationsutrymmen. Där är ljus och ytmaterial viktiga parametrar som arbetas vidare med i det fortsatta arbetet.</p>

Synpunkt	Svar
<p>Frihamnen-Norra Djurgårdsstaden skulle kunna vara ett bättre alternativ för utvecklade kommunikationer till Djurgården.</p> <p>När det gäller stationerna längs den blå linjen önskar jag att de görs mer trivsamma än de är nu - med mer ljus och mindre bergrumskänsla.</p> <p>/David Larsson</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker inte att Tunnelbanan mellan Kungsträdgården och Nacka ska gå via Hammarby sjöstad eller Södermalm. Hammarbysjöstad har redan en jättefin tvärbana och Södermalm har redan tunnelbana samt bussar. Det är bättre att dra den nya tunnelbanan via Djurgården och Henriksdal/Danvikstull (där det finns knytpunkter till Saltsjöbanan och Tvärbanan)</p>	<p>De sträckningar vi studerar kan komma att bli kombinationer av olika sträckningar.</p>
<p>Slussen, Londonviadukten, Henriksdal, Hammarby Sjöstad, Sickla, Saltsjö-Järla, Nacka Forum, Ektorp, Orminge</p>	<p>De sträckningar vi studerar kan komma att bli kombinationer av olika sträckningar.</p> <p>En förlängning vidare till Orminge kommer att studeras i en idéstudie under hösten.</p>
<p>"Sträckning via Slussen-Östra Södermalm är att föredra framför Djurgården. Alla alternativ som går via Djurgården missar möjligheten att ge Östra Södermalm, som idag helt saknar station för spårtrafik, en förbindelse med resten av staden.</p> <p>En sträckning som borde utredas är en avgrening av Tunnelbana 3 redan vid Fridhemsplan, för att sedan gå via Zinkensdamm-Södra Station-Medborgarplatsen-???-Nacka. En sådan utformning, om den nu är möjlig med hänsyn till övriga installationer i Södermalms berg, skulle inte bara ge Tunnelbana 3 högre kapacitet totalt, den skulle även ge möjligheter till helt nya resmönster med tunnelbanan i staden, inklusive en direkt</p>	<p>Ett viktigt mål med förlängningen av Blå linje till Nacka är att avlasta den mycket belastade sträckan mellan T-Centralen och Slussen. Med en koppling till Grön linje längre söderut, så som Zinkensdamm, kommer sträckan Slussen – T-Centralen att belastas ytterligare istället för att avlastas.</p> <p>I den stomnässtrategi som är på remiss (finns på sll.se)</p>

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>spårförbindelse mellan Kungsholmen och Södermalm som har saknats sedan Linje 4 lades ner nån gång på 60-talets mitt. En sådan utformning skulle även möjliggöra en framtida förlängning av tunnelbanan ut mot Djurgården samt möjlighet till innovativa sammankopplingar med tex Tunnelbana 1 och 2. Dessutom skulle det bara innebära en drygt kilometer mer att bygga men till betydande nytta jämfört med alla dagens alternativ. Många av de som idag åker till T-Centralen för att byta till pendeltåg kommer att kunna åka direkt till Södra Station och byta i stället.</p> <p>I övrigt tycker jag det är på tiden att man sätter igång med utveckling av både spårväg och tunnelbana, de kompletterar varandra på ett bra sätt och är inte varandras motsatser, trots att vissa intressen försöker att ställa dom mot varandra."</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>redovisas förslag på vilka kollektivtrafikslag som lämpar sig bäst på olika sträckor för att de ska komplettera varandra och inte konkurrera.</p>
<p>"En dragning av tunnelbanan till Nacka bör innebära att endast nya stationer tillkommer och att man ej använder sig av en sträckning där redan existerande stationer används.</p> <p>Alternativ 5 tycker jag ser mest intressant ut, men även till viss del alternativ 1. Kanske skulle en kombination av dessa två kunna vara ännu bättre, där dragningen över Djurgården (alt 1) sedan fortsätter som alternativ 5."</p>	<p>De sträckningar vi studerar kan komma att bli kombinationer av olika sträckningar.</p>
<p>Jag har under många år rest med både sl och med bil från S-Boo till KTH. Önskemål har hela tiden funnits om en östlig tvärförbindelse för bil och T-bana. Därför är alternativ nr 3 det som föreslagits det bättre av alternativen. Mitt förslag är lite annorlunda. T-bane-sträckningen enligt alt. 3 med komplettering med av delar av fler av alternativen. Exempelvis alt 3 + del av alt 4 som skall börja vid Slussen och via Nacka för eventuell fortsättning till Saltsjöbaden. Då kan man täcka behovet av T-banestation på östra Södermalm och Hammarby Sjöstad. Prioriteringen blir Alt 3 med fortsättning</p>	<p>Möjligheten till en gemensam tunnel med tunnelbana och biltrafik under Saltsjön är studerad tillsammans med Trafikverket. Resultatet av studierna presenteras i ett PM.</p> <p>De sträckningar vi studerar kan komma att bli kombinationer av olika sträckningar.</p>

Synpunkt	Svar
kanske med kombination av andra alternativ.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Ska man ändå dela blå linje och dra en gren österut och en söderut tycker jag man kan förbereda det på en gång. Dela linjen vid Sofi, dra Nackagrenen med en station vid Henriksdalshamnen och sen vidare mot Sicka osv., och en linje med slutstation under kanalen vid Luma. Denna andra linje skulle sen (direkt eller i framtiden) kunna förlängas upp mot Gullmarsplan/Globen - kanske med ändrad linjedragning förbi nya Ikea istället för Enskede gård och sen ansluta vid Sockenplan igen.	Tidplanen för en eventuell avgrening söderut är inte diskuterad ännu. Inom förstudien studeras dock vilka eventuella försvarsarbeten som kan tänkas behövas för att möjliggöra en avgrening i framtiden om den inte genomförs i samband med Blå linjes förlängning till Nacka.
"Missa inte stationen på Djurgården. Stockholms viktigaste rekreativområde behöver en T-bana. Sträckning 1 till östra Södermalm för att sedan följa sträckning 5 vidare ut i Nacka känns klokast."	De sträckningar vi studerar kan komma att bli kombinationer av olika sträckningar.
Kan ni inte dra den i berget under östra Gamla stan och sedan en station vid Slussen och en nere vid Sofia och sedan vidare mot Henkan och Sickla? Typ alternativ 5 men via Slussen. /Dina	De sträckningar vi studerar kan komma att bli kombinationer av olika sträckningar.
Alternativ 1 (bergtunnel via Djurgården) bör byggas. Vid val av annat alternativ kan man med fördel bygga T-banestation under Skeppsholmen, då linjen går där och stationsavstånden blir densamma som på blå linje i innerstaden. Skeppsholmen lär utvecklas med fler besöksmål och arbetsplatser i framtiden.	En station under Skeppsholmen skulle kunna vara ett möjligt stationsläge. Ytterligare studier av de exakta stationslägena kommer att göras i fortsatta utredningar.
Har sett på förslaget att det inte kommer att bli en tunnelbanestation i Finntorp. Det går av och på flest folk på bussen vid denna station och bor mycket folk i Finntorp därför tycker jag att det behövs en tunnelbanestation här och inte i Järila station och vid Nacka station som redan har spårbunden trafik i form av Saltsjöbanan.	Hittills har Nacka kommun prioriterat ett stationsläge i anslutning till Saltsjöbanans station Saltsjö-Järila. Stationsläget vid Saltsjö-Järila kan komma att justeras norrut och då bättre fånga upp området runt Finntorp.

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Ny station i Finntorp för t-banan.	Fortsatt planering sker i samråd med Nacka kommun.  Hittills har Nacka kommun prioriterat ett stationsläge i anslutning till Saltsjöbanans station Saltsjö-Järsla. Stationsläget vid Saltsjö-Järsla kan komma att justeras norrut och då bättre fånga upp området runt Finntorp. Fortsatt planering sker i samråd med Nacka kommun.
Stationsläge: Finntorp bör prioriteras pga. sin storlek. Är i dagsläget bortglömt mellan Saltsjöbanans stationer Nacka Station och Järsla	Hittills har Nacka kommun prioriterat ett stationsläge i anslutning till Saltsjöbanans station Saltsjö-Järsla. Stationsläget vid Saltsjö-Järsla kan komma att justeras norrut och då bättre fånga upp området runt Finntorp. Fortsatt planering sker i samråd med Nacka kommun.

## 2 Kategori 2 - Förlängning till Orminge/Värmdö

### Sammanfattning

Det har kommit in ett relativt stort antal synpunkter om en förlängning av tunnelbanan vidare ut mot Orminge och Värmdö.

Under hösten kommer Trafikförvaltningen och Nacka kommun att genomföra en idéstudie för att utreda möjligheten att förlänga Tunnelbana från Nacka Forum vidare till Orminge. Sträckningen till Orminge kommer att studeras avseende resandeströmmar, kostnader, linjesträckning både i plan och i profil samt stationslägen.

En förlängning av tunnelbanan till Gustavsberg bedöms inte vara motiverad. Bebyggelsen är relativt gles och de bebyggelseplaner som finns i kommunen motiverar inte heller, enligt tidigare studier, tunnelbana inom en rimlig framtid (Kapacitetsstark kollektivtrafik i Ostsektorn”, SL 2008)

Många, bland annat flera av de som vill se en framtida förlängning mot Orminge och Värmdö, har också påpekat vikten av en bra bytespunkt i anslutning till Nacka Forum. Vid Nacka Forum kommer en bussterminal att behöva anläggas. Flera av de bussar som går från olika platser i Nacka kommer att ha sin ändhållplats i Nacka Forum, med anslutning till tunnelbanan. Möjligheten att inrymma en infartsparkering i anslutning till Nacka Forum kommer att studeras.



Synpunkt	Svar
<p>Önskar t-bana till Gustavsberg och vidare till Värmdö. Avgrening längs Ormingeleden, till Mensättra, Skarpnäs och vidare mot Arlanda.</p>  <p>/Maria Strandberg (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Under hösten kommer Trafikförvaltningen att genomföra en idéstudie för att utreda möjligheten att förlänga Tunnelbana från Nacka Forum vidare till Orminge. Några ytterligare studier av förlängningar kommer inte att genomföras i nuläget då resandeunderlaget inte motiverar det.</p>
<p>Hyresgästföreningen gläder sig åt förslaget om T-bana till Nacka. Sträckan Kungsträdgården – Slussen - östra Södermalm - Hammarby Sjöstad – Sickla - Nacka Forum/Nacka Strand - Nacka sjukhus – Björknäs – Orminge - Gustavsberg bör eftersträvas.</p> <p>Mycket folk bor på östra Södermalm och får god kollektivtrafikförsörjning. Centrumanläggningarna i Sickla och Nacka Forum, samt arbetsområdet i Nacka Strand blir lättillgängliga. Vi avstyrker därmed alt. 3.</p>	

Synpunkt	Svar
/Hyresgästföreningen Södermalm genom Anders Loosme (synpunkten är sammanfattad)	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Önskar linje Kungsträdgården - Djurgården - Hammarby sjöstad - Henriksdal/Sickla, Nacka Forum - Skuru - Orminge.	
Tunnelbanan kan gå till Nacka Forum och där förgrenar den sig åt två håll. En mot Orminge och en mot Fisksätra/Saltsjöbaden. Det bor många människor i Fisksätra, och kommunikationen är inte jättebra. Alternativt skulle vara att göra dubbelspår på Saltsjöbanan så den kan gå oftare, och minska förseningar.	Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bygg t-bana till Orminge direkt - då kan Orminge C byggas om till pendlarcentrum för Värmdö som växer snabbast i Sverige</li> <li>2. Välj sträckning nr 1 (röd) som ger ett stort trafikunderlag</li> <li>3. Dra om Saltsjöbanan upp till Nacka Forum underjordiskt från Storängens station och lägg ned resten in till staden - den sträckningen kan bebyggas med bostäder som får god T-banestationstäthet och får betala avslutningen upp till T-banan i Nacka Forum.</li> <li>4. Nacka Forum blir nya Slussen dit alla Värmdöbussar går. Pendlarparkering även här.</li> <li>5. Tvärbanan ska följa Österleden till Ropsten.</li> <li>6. Nya T-banestationer öster om Nacka Forum bör vara Ektorps C - Orminge.</li> <li>7. Tillväxttakten Storstockholm är högst i världen och både T-bana, tvärbana och Österleden måste forceras, medan Slussens järnvägsepok som säckstation upphör helt.</li> </ol>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p> <p>Trafikförvaltningens (SL:s) planer är att anlägga spårväg (Spårväg City) till Ropsten via Värtan. Hur kollektivtrafiken ska tas om hand på bästa sätt i en eventuell Österleden, kommer att studeras inom Trafikverkets projekt Östlig förbindelse.</p>
Alla alternativ är vettiga, se bara till att det blir av. Slutstation Orminge C är vettigt, så att	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
Slussenterminalen kan avlastas och bussar mot Värmdö kan ta vid där!	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Jag skulle uppskatta en dragning till Orminge detta skulle få mig att ställa bilen. För mig skulle det vara viktigast att komma in till Slussen eller T-Centralen. Viktigt för Nacka och Värmdö bor är att erbjuda ett vettigt alternativ till att slippa flaskhalsen dels som miljöhinder eller logistiskt problem. Att miljön påverkas när man bygger ut tunnelbanan är oundviklig med land och naturområden som den tar i anspråk men vinsten på sikt med större andel kommunala trafikanter jämfört med bilister är större. Nacka och Värmdö växer så att det knakar så en effektiv förbindelse kommer att krävas, bussar kommer inte kunna lösa hela problemet.</p> <p>Mvh</p> <p><b>Torbjörn Häggmark</b></p>	<p>Alla sträckningsalternativ är planerade att gå under jord. Befintliga miljöer ovan jord kommer inte att påverkas i någon större utsträckning när tunnelbanan väl är byggd. Under byggskedet kommer det dock att förekomma till exempel bullerstörningar från tunnelbygget och tillfälliga arbetsområden ovan jord vid stationsuppgångar eller dylikt.</p>
Blålinje till och med Orminge	
<p>Alternativ 5 är det bästa alternativet. Krångla inte till bygget; bygg enkelt och funktionellt. Det är en djup besvikelse att de som redan har spårbunden kollektivtrafik (väster om Nacka Forum) även kommer att "få" en tunnelbana medan alla öster därom kommer att få vänta 35-40 år innan en tunnelbana kommer att byggas. Så alla som bor öster om Nacka Forum kommer att behöva ta buss och sedan byta till tunnelbana och därmed förmodligen inte kommer att tjäna någon restid överhuvudtaget! Detta kommer att hemma hela regionen. Få kommer att vilja flytta till östra delarna av Nacka och få företag kommer att vilja etablera sig pga. den undermåliga kapaciteten i kollektivtrafiken. En tunnelbana till minst Orminge centrum är ett måste redan i den första etappen! Sedan bör den snarast förlängas till Gustavsberg.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Jag tycker att Tunnelbanan ska byggas ut till Orminge på en gång för att avlasta Slussen, det är från Nacka/Värmdö som trafiken är som störst, T-banestationer vid Henriksdal, Sickla, Nacka Forum, Ektorp, Björknäs. Förläng Tvärbanan över Henriksdal till Finnboda. Då kan Älta-bussarna stanna vid Sickla, matningsbussar från Kvarnholmen till Finnboda, borde lätta på trycket vid Slussen betydligt.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se sammanfattande svar för kategorin</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>
<p>En självklarhet att dra tunnelbana hela vägen till Orminge Centrum är vad jag anser. Framtiden är framför oss så varför tänka bakåt.</p>	
<p>Ingen mening med Tunnelbana till Nacka om man inte kan komma/åka från Orminge. Här ute är så mycket bilar nu och fler lär det bli. Så att få bort en del av trafiken här vore fint. Och satsa på fler bussar från Värmdö till Orminge/Nacka i stället.</p>	
<p>Jag förordar förlängning av blå linjen till Nacka Forum och senare till Orminge C i Saltsjö-Boo. För Nacka- och Värmdöbussarnas ändhållplats och bilisters infartsparkering vid Nacka Forum överdäckas motorvägen mellan köpcentrum och Jarlaberg.</p>	
<p>Jag tycker att det ska vara t-bana i Boo</p>	
<p>Jag tycker att t-banan måste gå till Orminge</p>	
<p>Jag tycker att tunnelbanan ska dras fram till Ektorps Centrum eftersom många bor där jämfört med Forum Nacka.</p>	
<p>Jag vill gärna ha tunnelbana till Ektorp. Linjesträckningen bör vara så rak som möjligt så att restiden till befintlig blålinje blir så kort som möjligt.</p>	
<p>Jag vill ha anslutning till Pendeltåget norrut (till</p>	<p>Det finns inga planer på en</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
Solna). Vill att banan förlängs åtminstone till Ektorp men gärna till Orminge.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen. koppling mellan Blå linje och pendeltåget vid Solna.
Jag är mycket tacksam för att frågan äntligen tas upp och hoppas att ni driver på detta projekt så att väntetiden innan detta kan ske på allvar minimeras. Snälla sätt igång. Och dra gärna en linje till Gustavsberg när ni ändå håller på.	
Man bör redan nu ta med Orminge samt hela Värmdö landet i denna förstudie. Även den tänkta "bro" som måste till. Jag tror inte Forum Nacka är en bra slutstation. Litet kundunderlag, ingen dagparkering mm.	
Många bor i Ektorp och det är många som åker kollektivt. Fler bostäder kommer, även studentbostäder. Därför anser jag det är värt att slutstationen borde vara Ektorp.	
Prioritera/planera T bana till Orminge redan från början. Problemet med Skurubron kommer att vara kvar även vid en ny bro. Smidigt kollektivt resande = få byten. Att ta buss från Orminge, över trafikkänsliga Skurubron och byta till T-bana i Nacka Forum känns inte attraktivt.	
Slussen känns som en förlegad knutpunkt, ingen vill dit. Sträckning till Värmdö på en gång.	
Snabbt in till city. Få stationer. Ex Nacka C och vidare ut mot Värmdö för att avlasta Danvikstullsbron och Skurubron.	
Tunnelbana till Nacka är väldigt nödvändig! det finns idag bra kommunikation men det räcker inte till den växande efterfrågan som finns för att åka kommunalt. Bäst borde vara om ni bygger tunnelbanan hela vägen till Orminge direkt.	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Tunnelbana ut till Orminge är en önskan. Tunnelbanan öppnar upp nya bostadsområde. Jag är bostadssökande, jobbar i Saltsjö-Boo och hoppas hitta bostad runt den nya tunnelbanan.</p>	
<p>Vill att T-banan fortsätter mot Orminge med en station i Ektorp där jag kan byta till buss 409 till Skuru Utskog/Kungshamn. Den bussen behöver då inte gå in till Slussen utan bara gå i en ringlinje runt i Skuru.</p>	
<p>Önskemål om att förlänga t-banan till Orminge på en gång.</p>	
<p>Jag skulle vilja ha en tunnelbana som går via Ektorps Centrum, och sedan via ett par stopp till T-Centralen. Alternativ 1 anser jag är bäst, men då med förlängning till Ektorps Centrum. Det är nödvändigt för att sedan kunna förlänga tunnelbanan på andra sidan Skurubron, dvs mot Orminge och Värmdö.</p>	
<p>Satsa på den Röda linjen i förslaget och ta den till Orminge redan från början, det kommer ändå att sluta m att den behöver gå dit, så SPARA Pengar på år av onödig byråkrati för att ändå komma till den slutsatsen!! :-)</p>	
<p>Jag och min man förordar alternativ 3 över Djurgården.</p> <p>Med anledning av dagens höga belastning i busstrafiken från Orminge skulle det betyda mycket att få sträckningen ända till Orminge Centrum så snart det bara går.</p> <p>Tack för att ni lyssnar på våra synpunkter!</p>	
<p>1) Sträckning enligt alternativ 3</p> <p>2) Tunnelbanan måste fortsätta till Orminge, kanske även till Värmdö (även fast jag råkar bo i</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Nacka, tycker jag den borde gå längre!)	
Alt 3 på vägsträckning o t-bana till Orminge C	
Alternativ 3. och t-bana till Orminge	
Alternativ 3. Orminge måste t-banan gå till	
Alternativ 3. Orminge slutstation	
Alternativ 3. T-bana till Orminge	
Alternativ 3 och slutstationen bör minst vara Orminge men helst Gustavsberg.	
Alternativ 3 och t-bana till Orminge	
Alternativ 3. och sista station borde vara Orminge	
Alternativ 3. och t-banan borde gå till Orminge och kanske till Gustavsberg.	
Alternativ 3. T-bana till Orminge	
Tunnelbanan borde gå till Orminge! Enligt alternativ 3	
Att tunnelbanan till Nacka överhuvudtaget blir av är det viktigaste. Ännu bättre vore om den på lång sikt kunde förlängas till Orminge. För oss som bor där blir det annars otympligt att behöva ta buss eller bil till starten av tunnelbanan, då är man i princip redan framme i Stockholm. Av de olika sträckningsalternativen tycker jag att det via Södermalm med stopp i Slussen är bäst. Här arbetar många fler än på tex Djurgården vilket skulle göra att den sträckningen var till nytta för fler. Med tanke på den debatt det kan bli gällande att vissa inte vill ha tunnelbana alls på Djurgården så kan det vara bättre att inte föreslå en linje som	Se sammanfattande svar för kategorin.  Se även sammanfattningen för "Djurgården".



RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppet)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
går dit eftersom det skulle kunna innebära överklaganden som gör att tunnelbanan till Nacka drar ut på tiden.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 4 är bäst med station vid Slussen och på Södermalm, samt vid Kungsträdgården. Banan ska absolut förlängas till Ektorp, Björknäs och Orminge. Slutligen förlängning till Gustavsberg.	
Jag brukade pendlade med buss/t-banan dagligen m byten/Slussen etc. gör det inte möjligt. åker t Kista. Viktigast är stationer långt ut mot Nacka/Värmdö, bra med parkering undvika en sträckning som skall samla upp alla stadsdelar utan en rak sträckning mot T-Centralen.	
Alt 5 bäst, T-bana till Orminge behöver planeras och förverkligas i närtid	
<p>Hej,</p> <p>Jag bor i Duvnäs Utskog sedan 13 år (i Skuru), men har också bott i 13 år på Östra Södermalm. Förutom att en tunnelbana bör byggas, helst till Orminge direkt, så anser jag att den nuvarande hållplatsen vid Henriksdal måste förstärkas för att avlasta Slussen och ta hand om ökad inflyttning på Kvarnholmen och norra delen av sjöstaden (resten av sjöstaden har ju Tvärbanan). Det är också viktigt att Sofia får en T-banestation, men också viktigt att inte göra intrång eller förstöra miljön i Vitabergsparken som är en viktig lunga i området. Tycker inte att man ska göra mer ingång i miljön på Djurgården än vad som redan görs. Om det funnits fler bofasta på Djurgården hade det kanske varit motiverat. Men det är mer motiverat att</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Placering av uppgångar och andra ovanjordsanläggningar är inte klarlagd. Vid placering och projektering av sådana anläggningar kommer frågan om intrång beaktas och hänsyn till värdefulla områden såsom grönområden och kulturmiljöer att tas.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>underlätta dagpendling från Orminge. Jag skulle också ha nytta av en koppling mellan Tvärbanan och bussar eller T-bana mot Nacka.</p> <p>Vänligen,  <b>Maria Lidzell</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>"Ska Nacka/Värmdö växa som hittills, måste av miljöskäl tunnelbanan omgående förlängas till Orminge. Helt naturligt från Kungsträdgården via Djurgården (Skansen/Gröna Lund) och Kvarnholmen/            Danviken/Finnberget/Henriksdal/Finnboda, som trots kraftig utbyggnad, inte har någon miljövänlig spårtrafik! Sedan kan det bli en svår avvägning var nästa station ska ligga. Det beror på var spårvägen från Gullmarsplan via Hammarby Sjöstad kommer att sluta - kanske i närheten av Sickla Köp kvarter. Idealet vore att man där kan byta till både Saltsjöbanan och Tunnelbanan. Någonstans på sträckan nuvarande Sickla station och Saltsjö-Järla station ska Tunnelbanan ha anknytning till Saltsjöbadståget. Jag föreslår Tunnelbanestationer vid Tallbacken och Saltsjö-Järla. Sedan Nacka Forum, Ektorp, Björknäs och Orminge.</p> <p>Att jag inte prioriterat tunneldragning via Södermalm och Hammarby Sjöstad, beror på att dom redan har spårtrafik. Om nuvarande spårväg dras till Sickla eller Kvarnholmen, får Hammarby Sjöstad anknytning till tunnelbanan/och eller Saltsjöbadståget. Saltsjöbadståget tar jag för givet, att det fortsätter gå till Slussen. Om någon ömmar för Hammarby Sjöstad, så kan dom ju redan nu åka spårtrafik via Gullmarsplan. Men, som sagt</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Det planeras för en bytespunkt mellan tunnelbanan och Saltsjöbanan (och Tvärbanan) vid Sickla.</p> <p>Området vid Tallbacken bedöms kunna få närhet till någon av uppgångarna vid station Sickla.</p> <p>För att kunna ha en station vid Kvarnholmen kommer stationer vid Sickla och Saltsjö-Järla behöva utgå. Nacka kommun har hittills prioriterat tunnelbanestationer på den södra delen av Sicklahalvön.</p>

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>var- GLÖM inte Kvarnholmsområdet!</p> <p>För övrigt behöver man inte vrålpanik-utbygga Nacka, t.ex. Sickla med omnejd. Det har sagts att det ska byggas för 30-40 tusen själar. Alltså ett innerstadsbetongavgasköstinkandebullerinferno! Vad har man då vunnit med utbyggnad av tunnelbana? För ni naiva småbarn till beslutsfattare - tror väl inte på fullt allvar att alla nya innevånare bara kommer att åka kollektivt. Minst hälften, kanske 2/3 av varje familj kommer att ha minst 1 bil. Vägar och hus kommer att utplåna Nackas själ - våra grönskande mellanrumsbackar. Halva Sverige kan inte bo i Storstockholm. Och Norrland bli ödemark. Hälften kommer inte hit för att dom vill. Utan för att det inte finns arbete i landsorten. Politiker och röstberättigade måste våga satsa på landsbygden och utlokalisera mera dit. Så att folk slipper komma hit och trängas. I hundra år har man försökt BYGGA bort bostadsköer och bilköer. Istället har köerna blivit än längre! Helt enkelt ett inferno av trängsel, buller och avgaser. Alltså var rädd om Nackas själ - orsaken till att vi en gång valde att bosätta oss här. Nacka bygger redan så att det "knakar". Snart nog kommer tunnelbanan att löna sej. Inte minst för att Slussen inte behöver så många bussförbindelser!"</p>	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.

### 3 Kategori 3 - Djurgården

#### Sammanfattning

Frågan om en station på Djurgården eller inte har engagerat många. Djurgården ingår i Kungliga nationalstadsparken samt är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården. Djurgården är därmed skyddad enligt lag. Nya byggnader eller andra ingrepp är bara möjliga under stränga restriktioner. Djurgården är också, med alla sina attraktioner och vackra natur, en eftertraktad målpunkt att nå för Stockholms alla invånare och besökare.

Förslaget om ett stationsläge under Djurgården tillkom då ett av alternativen i den tidigare, av SL genomförda, idéstudien Kollektivtrafiklösning för Ostsektorn (2012), lades i en bergtunnel istället för en bergtunnel. Utifrån den kunskap om bergnivåer som fanns bedömdes att en bergtunnel sannolikt behövde gå via Djurgården för att få tillräcklig bergtäckning. Förstudiens undersökningar av bergnivån under våren 2013 visar dock att en bergtunnel under Saltsjön inte behöver gå via Djurgården för att nå ner till rätt bergdjup. En bergtunnel kan, precis som sträckningsalternativen med en sänktunnel i Saltsjön, dras direkt över till Södermalm.

I de resandeanalyser som gjorts för de olika sträckningarna har arbetsresor varit i fokus. Djurgården har ett annat resmönster än övriga stationer – merparten av resorna till/från Djurgården är fritids- och besöksresor och sker på andra tider än då arbetsresandet är som störst. Fördjupade studier görs nu i det fortsatta arbetet med förstudien för att kunna beräkna resandeunderlaget även för en station på Djurgården.

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Hej!</p> <p>Vi tycker att alternativ 2 är bäst. Vi tycker inte att T-banan skall beröra Djurgården eller Vitabergsparken.</p> <p><b>/Vibeke Olsson Falk</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Hej! Jag har tittat på era förslag till dragnings av tunnelbanelinjen till Nacka. Det viktiga är att snabbt få in Nackaborna till en station där de kan få lämpliga anknäytningar. I förslaget utgår man från station Kungsträdgården. Den måste alltså byggas om så att man där kan hitta anslutningar vidare. Jag förordar de förslag som är de kortaste och är negativ till sträckningarna som går över Djurgården. Gult och grönt alternativ verkar de vettigaste. Svårt dock att ta ställning utan att ha kännedom om kostnader och befolkningens mängd utefter linjen. Målet måste vara att åstadkomma så lite skada på innerstaden som möjligt.</p> <p><b>/Helena Dahlgren</b></p>	
<p>Jag gillar alternativ 3 bäst.</p> <p>Försök att åka kommunalt till djurgården nu på våren. Redan nu är det trångt. Ännu värre på sommaren. Svenska och utländska turister bestulna i trängseln. Placera utgången för t bana djurgården så att det blir ungefär lika lång gångavstånd till alla sevärdheter buss spårvagn och båtanslutning.</p> <p>De andra alternativ följer redan befintlig kollektiv trafik och konkurrerar med varandra i onödan. Alternativ 3 - mörk blå linjen går dit andra inte går.</p> <p><b>/Jacek Jankowicz</b></p>	
<p>Hej,</p> <p>Jag anser att T-banestationer ska ligga där mycket folk bor som pendlar dagligen till sina arbeten, dvs underlätta pendlandet.</p> <p>Alternativ 1 och 3 är värdelösa då det knappt bor några</p>	

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>pendlare på Djurgården och få arbetsplatser finns där.</p> <p>De få gånger jag vill besöka Djurgården kan jag åka buss, båt eller spårvagn.</p> <p>Jag röstar på alternativ 4.</p> <p><b>/Torbjörn Carlsson</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att sträckning nr 2 känns bäst eftersom Djurgården bör få vara oförstörd. Det finns väl inte tillräckligt med underlag för att ha en sträckning över Djurgården utan låt den vara den oas den är idag.</p> <p>Färgen på linjen bör vara blå eftersom det är en fortsättning på blå linjen.</p> <p>Eftersom linjen till Nacka skall byggas så kan ni planera bort alla bussar som idag går till Slussen och styra dem till Gullmarsplan i stället.</p> <p><b>/Åsa Nyberg</b></p>	<p>Trafikförvaltningen genomför studier för att speciellt undersöka vilket resandeunderlag som kan förväntas på en station på Djurgården.</p> <p>Det kommer fortfarande att gå många bussar från Ostsektorn – både från delar av Nacka och från Värmdö. Dessa bussar planeras att ansluta till Slussen.</p>
<p>Som resident i Finnboda beläget mittemot Djurgården ser jag ingen anledning till att en tunnelbana skall dras. Stockholm är en stad byggd på och kring vatten och det är detsamma sammanflätande vatten som också bör tjäna som den gemensamma farled för hennes invånare.</p> <p>Detta blir än mer tydligt då en tunnelbana till Djurgården inte bara skulle fördärva en annars vacker och tidlös miljö utan även kosta mycket mer än att nyttja de många redan befintliga båtarna som befolkar Stockholms skärgård - för att inte tala om båttrafikens överlägsna reseupplevelse.</p> <p>Båttrafik har också den fördelen att dess hållplatser - tillskillnad från tunnelbanans - inte förslummar de mindre centrala platser i vilka de placeras.</p> <p>Sammanfattningsvis är det ytterst oklokt att situera en tunnelbanestation i Finnboda i stället för att satsa på den redan växande - och högt uppskattade och</p>	<p>Ett av de alternativ som tagits fram går via Djurgården och vidare till Finnboda.</p> <p>Alternativet bygger på en samförläggning med en vägförbindelse. Om det skulle visa sig att en station på Djurgården är lämplig och om en samförläggning är att föredra, så kan en station bli aktuell i Finnboda.</p>

Synpunkt	Svar
lovordade båttrafiken. <b>/Daniel Pettersson</b>	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Jag bor på Djurgården sedan 33 år och trivs alldeles utmärkt. Dock finns problem med den stora mängd personer som tar sig ut på ön för att förlusta sig på Skansen, Grönan, Cirkus o s v och som färdas dit i egna bilar och försvårar för oss boenden att finna parkeringsplatser för våra fordon förutom den stora trängsel som ofta uppstår med långa bilköer Djurgårdsbron och långt in på Djurgårdsvägen. Djurgården ingår som bekant i Nationalstadsparken och skall hållas så fri som möjligt för motorfordon.</p> <p>För att åstadkomma detta behövs utökade möjligheter att resa dit med allmänna kommunikationsmedel. En förlängning av blå linjen med T-banestation vid Skansen-Grönanområdet borde vara en utmärkt lösning <b>dock utan samlokaliserad vägförbindelse</b> eller alternativt med väg <b>utan</b> möjlighet att köra in på befintliga Djurgårdenvägar.</p> <b>/Carl Gustav Larsson</b>	<p>Idag finns möjligheten att resa till Djurgården med buss och med spårväg. I det fortsatta arbetet med tunnelbana till Nacka kommer resandeunderlaget till och från Djurgården att studeras närmare för att se om det motiverar en tunnelbanestation.</p>
<p>Kungliga Djurgårdens Intressenter (KDI) förordar en sträckning med tunnelbanestation på Djurgården.</p> <p>Bra kollektivtrafik är en nödvändighet, även om många promenerar och cyklar till Djurgården, och den är idag underdimensionerad. Verksamma på Djurgården är också överens med myndigheterna om att biltrafiken på Djurgården ska minimeras.</p> <p>En tunnelbaneentré i närheten av Skansen/Gröna Lund skulle på ett effektivt sätt knyta ihop Djurgårdens och nationalstadsparkens attraktioner med hela stockholmsregionen.</p> <p>På Djurgården genomförs många stora evenemang som kräver förstärkningstrafik (spec. maj-september). Under denna tid är dagens trafik mycket ansträngd. Utbyggnaden av spårvägen till Ropsten och Lidingö befaras ge djurgårdstrafiken ytterligare</p>	



Synpunkt	Svar
<p>kapacitetsproblem under eftermiddagarna. Nuvarande trafikering med spårvagn, bussar och båt klarar inte de stora publikströmmarna på ett rimligt sätt. För besökarna leder detta till otrivsel och att man kanske avstår från besök. För verksamheterna på Djurgården är trängselproblemen ett stort hinder som innebär ekonomiskt avbräck.</p> <p>Tunnelbanan har stor betydelse för möjligheterna att uppfylla de nationella och regionala mål för utvecklingen av besöksnäringen, vilken bidrar till regionens internationella konkurrenskraft.</p> <p><b>/Kungliga Djurgårdens Intressenter (KDI) genom Sven Lorentzi</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Hej!</p> <p>Jag är på det hela inte så pigg på tunnelbana, men förstår att det är ett naturligt steg i våra växande kommuner. Men jag är bekymrad över den miljöpåverkan som berg- och sänktunnlar under vattnet kommer att ha. Det verkar dessutom ofantligt dyrt.</p> <p>Själv bor jag i Finnboda och arbetar på Djurgården och såg att alternativ 3 skulle ta mig hemifrån till jobbet i ett nafs. Men - nej nej nej! Att förstöra Djurgårdens fantastiska omgivning med en tunnelbana och bygget av tunnelbanan är kulturarvsmord. Dessutom skulle det inte vara bra för de miljoner turister som varje år njuter av Djurgården. Stockholm skulle förlora enorma summor pengar, för att inte tala om anseende, om man drog igång ett så omfattande byggarbete där. Istället skulle jag vilja utveckla båttrafiken som nyligen smugit igång med linjen mellan Lidingö och Nybroplan. Den är jättebra! Utöka istället denna mellan Djurgårdens Allmänna gränd och Nacka! Det skulle vara mycket enklare och framförallt billigare att genomföra. Bra båtbyggare finns redan och när bostadsbyggandet i Finnboda och Kvarnholmen står klart kommer de vara ännu bättre. Det är dessutom populärt bland turisterna som bor på hotellet här ute. Själv tar jag båten så ofta</p>	<p>Angående sjötrafik på Stockholms inre vatten pågår det utredningsarbete inom Trafikförvaltningen. Bedömningen är att sjötrafikens kapacitet inte räcker för att ersätta den spårburna kollektivtrafiken längs de stora resenärsstråken in mot city. Sjötrafiken kan dock vara ett viktigt komplement.</p>

Synpunkt	Svar
<p>jag kan, men turerna är tyvärr inte så många. Jag, och alla mina grannar som jobbar inåt stan till, skulle gladeligen ta båten om den gick oftare. Det är så mycket trevligare med båt när vi har så mycket vatten runt oss än att kliva ner i en tunnel. Så satsa på båtarna istället!! Det skulle folk längs kajerna uppskatta.</p> <p>En dragning till Henriksdal från stan skulle dock vara en bra idé då det skulle kunna avhjälpa en del trafik för Slussen. Många skulle kunna byta till Nacka- och Värmdöbussar vid Henriksdal istället för att åka via Slussen om man kommer från innerstaden. Annars är alternativ 4 också bra då den går via just Slussen som ju faktiskt är mer eller mindre ett måste för oss i Nacka och i Värmdö (där jag har mina föräldrar). Linjerna som dras via Sickla och Nacka Forum har också stora fördelar framförallt för att de underlättar för människor som vill åka och handla kommunalt. Dessutom finns vid köpcentran infartsparkeringar vilket gör att fler kan ställa bilen åtminstone en bit på vägen.</p> <p><b>/Amelie Rosengren</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag bor i centrum och åker ofta till Djurgården med cykel, buss eller spårvagn. Jag anser att det vore ett stort och mycket dyrt misstag att dra den planerade Nackalinjen via Djurgården.</p> <p>Tunnelbanan behövs för att serva pendlare i Nackaområdet och östra Södermalm. Varför lägga mängder av miljoner på att serva Gröna Lund och Skansen som vill ha fler besökare under några månader på året?</p> <p>Staden har redan investerat en massa miljoner på en spårvagn som betjänar Djurgården och nu byggs ett besökscentrum vid Djurgårdsbron som bygger på att besökare kommer den vägen.</p> <p>Utländska turister kommer inte att åka tunnelbana till Skansen, Wasamuseet eller Gröna Lund - de vill åka ovan jord, med buss eller spårvagn längs Strandvägen eller med färja och se staden som de besöker.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Pendlare till och från Nacka kommer att få sin linje igenkorkad av berusad ungdom när Gröna Lund har sina konserter och något mindre berusade resande när Skansen och Cirkus har konserter och andra evenemang.</p> <p>Låt tunnelbanan betjäna dem som behöver den - pendlarna i Hammarby och östra Södermalm. Gröna Lund och Skansen överlever ändå. De behöver inte subventioneras av skattebetalarna.</p> <p><b>/Tomas Hultgren</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag föredrar dragning enligt Alternativ 1 bland annat eftersom den har en station vid Djurgården.</p> <p>Jag tror också att det är bra om man redan från början har en förgrening till Gullmarsplan. Då har man ett tunnelbanealternativ om det skulle hända något med tunnelbaneförbindelsen vid gamla stan.</p> <p>Skulle det vara möjligt att lägga en T-banestation i berg under vattnet mellan Skeppsholmen och Djurgårdsstaden så att man får uppgång både till Skeppsholmen och Djurgårdsstaden?</p> <p>Eller går det att göra på något annat sätt så att en T-banestation för Djurgårdsstaden nås från Skeppsholmen?</p> <p>Går det att göra om Saltsjöbanan till tunnelbana till rimlig kostnad?</p> <p>Eller är det i så fall bättre att ha tunnelbana i ny sträckning till Saltsjöbaden?</p> <p><b>/Einar S Eriksson</b></p>	<p>Analyser pågår av vilket resandeunderlag som finns för en station på Djurgården. Om en station på Djurgården skulle visa sig intressant kommer uppgångarnas läge att studeras mer i detalj i ett senare planeringsskede.</p> <p>På Skeppsholmen bedöms resandeunderlaget inte vara tillräckligt stort för en station. Vid en eventuell gångtunnel mellan Skeppsholmen och Djurgården skulle en station kunna samutnyttjas för både resande till/från Skeppsholmen och till/från Djurgården.</p> <p>Se även sammanfattningen för kategori 5 "Tvärbanan/Saltsjöbanan". Det bedöms inte</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.  finnas tillräckligt resandeunderlag för en tunnelbana i ny sträckning till Saltsjöbaden. Det största resandet på Saltsjöbanan finns längst västerut på linjen, längre ut mot Saltsjöbaden avtar resandeströmmen.
Den ska gå vi Djurgården med stationer där.	
Jag tycker att alternativet 1, där Djurgården/Skansen/Gröna lund inkluderas är att föredra. Att lätt få tillgång till rekreation, kultur och nöjen är en samhällig vinst, om än inte kanske rent samhällsekonomiskt.  Att östra Södermalm får effektivare kommunikationer vore också bra. Dock tycker jag att Danviken och Henriksdalområdet borde få tillgång till bättre kommunikationer och att Södra Hammarbyhamnen inte behöver tillgodoses då det redan finns en mycket fungerande kommunikation där som lätt kan kopplas ihop med tunnelbanan vid Sickla. Alltså alternativ 5 men med Djurgårdsstationen som del.	De sträckningar vi studerar kan komma att bli kombinationer av olika sträckningar.
Det är viktigt att den totala nyttan blir så stor som möjligt. Att det blir en förbindelse ut till Skansen/Djurgården från stan med tanke på turister och boende i stan. Att det också kan bli en vägförbindelse norrut, från Värmdöhållet, men även sydost ifrån, utan att TVINGAS åka genom stan. Alla kan inte CYKLA till allt. Detta är två viktiga saker. Förbindelserna ÖSTER ifrån är mycket eftersatta i nuläget.	
Det är viktigt att Djurgården får en station	
Underbart med tunnelbana via Djurgården med framtida förgrening till gröna linjen. Sedan blir det bra	Se även sammanfattningen för

Synpunkt	Svar
om man kopplar Saltsjöbanan till Tvärbanan.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen. ”Saltsjöbanan/Tvärbanan”.
Alternativ via Djurgården med hållplats vid Gröna lund låter som en god idé för barnfamiljer som vill ha lätt att ta sig till nöjesparken. Vid hållplats Nacka Forum så skulle jag vilja föreslå en förgrening där en sträcka går till Fisksätra och en som fortsätter mot Orminge, anledningen är att Fisksätra är det område i Nacka kommun som har flest invånare som skulle få det lättare att ta sig in till stan från det hållet, med tanke på att Saltsjöbanan har varit under kritik i många år och behöver en upprustning.	Se sammanfattande svar för kategorin. Se även sammanfattningen för kategorin ”Förlängning till Orminge/Värmdö”.
Djurgården behöver definitivt T-bana. Stort besöksmål och de befintliga kommunikationerna är överbelastade, speciellt sommardag.	
<p>Två frågor/undringar:</p> <p>– Varför är en sträckning förbi Djurgården så viktig? Vår/sommardag och höst är det ju mest "turister" som promenerar runt i lugn takt. Vintertid är det mycket lite folk på Djurgården. Sträckning förbi Kvarnholmen är dock viktig m h t utbyggnaden.</p> <p>– Har slutpunkt Nacka Forum något samband med att det planeras en bussterminal på Värmdövägen?</p>	<p>Sträckningen via Djurgården har sitt ursprung i att det initialt i projektet (i idéstudien) inte tycktes vara möjligt att gå i en bergtunnel under Saltsjön utan att den passerar under Djurgården. Under det fortsatta arbetet med förstudien kommer ytterligare studier genomföras för att analysera om resandeunderlaget är tillräckligt stort för att motivera en tunnelbanestation.</p> <p>Se även sammanfattningen för ”Finnboda/Finnberget/Kvarnholmen”.</p>

Synpunkt	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.  Det kommer att behövas en bussterminal vid Nacka Forum för de bussar som ska ansluta till tunnelbanan. Flera av de bussar som idag går hela vägen in till Slussen kommer att stanna vid Nacka Forum för byte till tunnelbana.
<p>1. Hållplats vid Djurgården problematiskt:            Man får vara medveten om vad det innebär psykologiskt och socialt att placera en tunnelbanestation i ett område. Jag förstår strategin att göra Skansen och Gröna Lund mer tillgänglig. Men dragningen av tramlinjen till Centralen har löst detta problem. En av de speciella sakerna med denna gröna ö, liksom Långholmen är ju att det är lite krångligt att ta sig dit, att den är glest bebyggd och glest bebodd. En tunnelbanestation där signalerar att det är fritt fram att bygga bostäder där. Vill man det?</p> <p>2. Station någonstans på Sofia nödvändigt!            Några av förslagen missar Södermalm. Dessa förslag är oacceptabla om man vill åstadkomma en integrerad stad och bygga t-bana där det finns underlag i befolkningsmängd och arbetsplatser.</p> <p>3. Varför dra in en till linje till Slussen? Är inte Slussen tillräckligt komplicerad att projektera, planera, bygga om och lösa? Varför anknyta t-banan just där?</p> <p>4. Oklart hur anslutningen till Gullmarsplan skall gå till: Höjdskillnaderna är enorma och en till bro behövs. Mer studier behövs. Bra tanke, men kanske bör funderas på alternativa lösningar.</p> <p>5. Bra med station på Södermalm och Hammarby sjöstad.</p> <p>Alternativ 2 och 6 är mest fördelaktiga.</p> <p>6. Tänkt på en ringlinje?</p>	Se sammanfattande svar för kategorin.  Se även sammanfattningen för "Avgrening till Grön linje".  Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Om man nu verkligen vill ha en Östra länk, en hållplats på Kvarnholmen och Djurgården också, kanske ni skall fundera på att kombinera alt. 3 och 2 till en slinga. Dyrt så klart....</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag föreslår alternativ 2. Alla stationer bör byggas med uppgång i båda ändar för att öka tillgängligheten. En station föreslås vid Folkungagatan/Renstiernas gata (nordlig uppgång). Nästa station kan komma hamna under kanalen mellan Södermalm och Hammarby sjöstad, tillsammans med en gång- och cykeltunnel öppen för passage under kanalen (vilket ger ett stort mervärde för området). Följande station i Hammarby sjöstad. Därefter stationer vid Sickla och Nacka Forum. Längre ut bör man ha ett relativt stort stationsavstånd; 1,5-2 km för en snabbare och mer lockande linje.</p> <p>Vad som är viktigt är att man bör inte satsa på en dragning med en tunnelbanestation på Djurgården eftersom risken finns att nya nöjesfält kan dyka upp utanför Stockholm (och minska Gröna Lunds attraktivitet). Djurgården har också svaga utbyggnadsmöjligheter.</p>	
<p>Blå dragning är bäst, Djurgården behöver en koppling mer än ännu en på söder även om det området saknar t-bana. Det skulle vara väldigt bra för Stockholm som turiststad.</p> <p>Men generellt, satsning på t-bana är otroligt dyrt och det finns betydligt billigare och smidigare alternativ för moderna tiden. Gör som Tel Aviv och bygg Skytran! Billigare än buss i egen fil men tar dig raka vägen dit du ska i 200 km/h. Dessutom väldigt okänsligt för störningar. Våga!</p>	<p>Spännande med ett helt nytt trafikslag. Trafikförvaltningens ambition är dock att utöka det redan befintliga tunnelbanenätet snarare än att tillföra ett helt nytt trafikslag. Valet av tunnelbana grundar sig på resonemangen enligt "Åtgärdsvalsstudie, Kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn"</p>



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Jag tror mest på alternativ 3 trots att jag själv bor på östra Södermalm. Jag tror att det är viktigt att tunnelbanan betjänar Djurgården och alla de museer/attraktioner som finns där. Det är nu krångligt att ta sig dit och fullt med folk på bussar och spårvagn vid evenemang. Dessutom lockar Djurgården många turister på sommaren.</p> <p>Jag bor vid Sofia och är förvånad över att jag inte tycker att det är så långt att gå till t-banan. Stadsdelen är välförsedd med bussar, men jag skulle gärna se att Saltsjöbanan fick en ny station. Varför inte en ny station vid Londonviadukten? Just detta kommer ju snart att ske vid Slussen-bygget. Det viktiga är att ta sig till Slussen och vidare.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Det blir ingen tillfällig station vid Londonviadukten, den temporära lösningen kommer att förläggas till Henriksdal. Det beror på att en station vid Londonviadukten hade fått för stor lutning för att kunna accepteras som en temporär stationslösning.</p>
<p>Det är lite svårt att svara vad som är "bäst" då jag gärna ser en tunnelbana till Djurgården, men även en koppling till Slussen. Jag hoppas att stationen vid Slussen inte blir lika långt bort som vid T-Centralen. Slutligen ser jag helst att det blir rätt tätt mellan stationerna så att resenärerna prioriterar kollektivtrafiken framför privata bilar.</p>	
<p>Gärna nära nuvarande Slussen, då det är väldigt bökigt vid Centralen. Tycker det känns onödigt med att den går på Djurgården. När det redan finns spårvagn, färja &amp; buss. Synd att förstöra det fina grönområdet. Är det då inte trevligare med färja från sjöstaden som även stannar vid Södermalm.</p>	
<p>Bra idé med tunnelbana om det utförs rätt. Alternativ 1 och 3 via Djurgården känns dock väldigt omotiverade då att dra tunnlar under vattnet där syns ofantligt dyrt och en stor påverkan på miljön och under arbetets gång värdefull turism. Dessutom skulle jag istället satsa mer på båttrafiken som nu endast har en ynka linje med få turer till Nacka trots stor efterfrågan och bra bryggor som dessutom inom en snar framtid kommer att bli ännu bättre. Så satsa hellre på mer båttrafik - både billigt och miljövänligt och dessutom så oerhört mycket</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattning för "Finnboda/Finnberget/Kvarnholmen".</p> <p>Angående sjötrafik på Stockholms inre vatten pågår det</p>

Synpunkt	Svar
<p>trevligare i denna vattenstad än att kliva ner i underjorden.</p> <p>De alternativ som dras via köpcentrum tycker jag är att föredra av flera anledningar. Dels underlättar de om man vill åka kommunalt och handla - som jag som inte har bil. Dels undviker man på så sätt att alltför mycket störa bostadsområden med stora byggen och det som i förlängningen många gånger dyker upp med tunnelbanestationer, viss kriminalitet som ingen vill ha runt husknuten.</p> <p>Alternativ 5 har förutom sin dragning till Sickla köpcentrum en fördel i att den går via Henriksdal vilket skulle kunna avhjälpa en del trafik för Slussen då en hel del trafikanter skulle kunna byta till Nacka- och Värmdöbussar vid Henriksdal istället för att åka via Slussen om man kommer från innerstaden. Annars är alternativ 4 också bra då den går via just Slussen som ju faktiskt är mer eller mindre ett måste för Nacka/Värmdöbor.</p> <p>Men snälla, låt bli Djurgården och Finnboda och utnyttja och utveckla istället den fantastiska båttrafiken!</p> <p>Varma hälsningar / <b>Linnea</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>utredningsarbete inom Trafikförvaltningen. Bedömningen är att sjötrafikens kapacitet inte räcker för att ersätta den spårburna kollektivtrafiken längs de stora resenärstråken in mot city. Sjötrafiken kan dock vara ett viktigt komplement.</p>
<p>BEHOV: Jag tycker t-bana ska byggas ut för att bättre förbindelse med ytterområdena men inte öka antalet hållplatser och dragningar inne i staden. Man behöver inte komma "ända fram" i den lilla stad Stockholm ändå är och det är redan tätt med stationer.</p> <p>Om det dras tunnelbana till Hammarby sjöstad så behövs tex. inga fler stationer på Östra Södermalm. Det är positivt att det finns områden där man inte har tunnelbanestation så inte alla stadsdelshörnor blir exakt likadana och har exakt samma stresstempo. Det har ett värde i sig!!!</p> <p>BULLER: Det värsta buller som finns är när det tillkommer något nytt som hörs in i det egna hemmet. Att höra tunnelbanan vore fruktansvärt. Det finns ingen acceptabel nivå av den typen av nya ljud som</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Översiktlig utredning pågår, inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen, kring vilka buller- och vibrationsstörningar som tunnelbanan kan väntas ge. Preliminärt bedöms tunnelbanan inte orsaka buller- eller vibrationsstörningar när den är färdigbyggd och i drift. Att bygga ut</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>tillkommer i ett hem. Utan nolltolerans är det som gäller om man inte vill att människor ska stressas ihjäl.</p> <p>ALTERNATIVEN: Jag tycker alt. 5 ser bäst ut men tycker inte att man ska göra någon station på östra Södermalm.</p> <p>Att dra tunnelbana till Djurgården känns respektlöst mot naturen och människan. Det är ett speciellt område som bygger på att man inte kan ta sig dit på ett par sekunder. Det skapar ett lugn. Djurgården är idag en plats för rekreation mitt i Stockholm och det blir aldrig samma sak med tunnelbana. Till Djurgården promenerar man, åker spårvagn, buss, båt, går eller cyklar. Bryr man sig någonting om människans inre så förstår man att det inte ska byggas tunnelbana dit!  <b>PLEASE!!!</b></p> <p>Ja så tycker jag.</p> <p>Sammanfattningsvis:</p> <p>Gör det lätt och smidigt att komma fram till staden men Bygg inte ihjäl staden!      Låt det finnas lite långsamhet kvar, det blir snart något värdefullt!</p> <p>Mvh  <b>Stina</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>tunnelsystemet kommer dock att orsaka buller och vibrationer som kan upplevas störande för de som till exempel bor nära bygget.</p>
<p>Det behövs en snabb linje som förbinder Nacka och Orminge med Södermalm och City. Då är Alternativ 5, Sänktunnel eller bergtunnel med sträckning via Henriksdal att föredra.</p> <p>På detta sätt kan flera tunga busslinjer från Värmdö ersättas med tunnelbana mot City och behöver inte gå till Slussen, utan kan vända i Nacka.</p> <p>Idéerna om att dra tunnelbanan via Djurgården är helt fel. Djurgården är idag välförsörjt med en spårväg, vars kapacitet kan ökas avsevärt genom ökade tåglängder. Djurgården är ett sällan-besöks-mål för såväl Stockholmare som Nackaborna och det är ingen glädje i att åka en omväg under Djurgården varje dag, när man</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Tunnelbana i ytläge skulle utgöra en kraftig barriär i landskapet. En sträckning i Värmdöleden, som redan är en barriär, är mindre bra eftersom de stora bostadsområdena inte ligger i nära anslutning.</p>

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>bara skall dit ett par gånger om året i genomsnitt. Betydligt viktigare är att Östra Södermalm får tunnelbana mot City.</p> <p>Hammarby Sjöstad har redan bra förbindelser med Spårväg (Tvärbanan). Självklart skall denna ansluta på bästa möjliga sätt till tunnelbanan mot City.</p> <p>Man bör överväga, att för trivselns skull, låta tunnelbanan gå i ytläge där det är möjligt. Sträckan från Forum Nacka mot Orminge borde innehålla ännu orörda markområden där detta kan göras möjligt. Sådana markområden borde redan nu reserveras för framtida tunnelbana i ytläge. Kanske kan man tänka sig en viaduktlösning lik sträckan Kymlinge - Kista? Kan ske kan man låta tunnelbanan gå ovanför eller längs med Värmdöleden?</p> <p>Det borde även hålla ner anläggningskostnaden om man kan undvika tunnlar på långa sträckor.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Bergtunnel eller Sänktunnel via Östra Södermalm och Hammarby Sjöstad är det enda alternativet som inte innehåller några riktigt dåliga idéer. En station vid Slussen på en sån linje kan vara bra om den ligger rakt under den planerade bussterminalen, dvs öster om den befintliga tunnelbanestationen. En tunnelbanestation på Djurgården är helt feltänkt. Djurgården kännetecknas av upplevelseindustri och turism och resan till ett sånt resmål ska vara en lika stor del av upplevelsen som själva målet. Djurgårdsfärjan och spårvägen ger en fantastisk upplevelse av Stockholm under färden till Djurgården som en tunnelbana aldrig kan erbjuda. Behövs det mer kapacitet till Djurgården så utöka färjorna med fler linjer och större båtar istället samt dra spårvägen ända till Centralen. Österleden för bilar borde inte heller gå under Djurgården utan under Värtan till Skärsåtra på Lidingö och sen vidare förbi Fjäderholmarna till den befintliga trafikplatsen där väg 228 ansluter till 222. En sån väg sträckning skulle även kunna samlokaliseras med en ny tvärspårväg som knyter ihop Lidingöbanan och Saltsjöbanan till samma spårssystem. Sträckan lämpar sig även för att eventuellt</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Hur kollektivtrafiken ska tas om hand på bästa sätt i en eventuell Österleden, kommer att studeras inom Trafikverkets projekt Östlig förbindelse.</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>placera hela eller halva sträckan på en högbro istället för en tunnel. En pampig hängbro i Golden Gate stil för spårväg, bilar, cyklar och gångtrafikanter mellan Lidingö och Nacka som en portal till Stockholm vore fantastiskt.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag motsätter mig tunnelbanebygge i Ekoparken (Kungliga nationalstadsparken) som är världens första nationalstadspark och bör bevaras för framtida generationer utan stora ingrepp så som tunnelbana. I synnerhet motsätter jag mig starkt tunnelbaneuppgångar/stationslägen i Ekoparken, så som det föreslagna stationsläget på Djurgården, vilket drastiskt skulle förändra hela upplevelsen av Ekoparken.</p> <p>Då jag själv bor på östra delen av Södermalm, ser jag fram emot ett stationsläge på östra Södermalm gärna vid Ringvägen 162 - 163 där det nu är en stor parkeringsplats, eller vid Sofia skola där man nu bygger flera hus, och planerar att bygga än fler där SLs bussgarage nu ligger. Även på Södermalm tycker jag vi ska skydda lugnet runt de grönområden som finns kvar, så ingen uppgång i Vitabergsparken eller vid Nytorget. Tycker inte håller det behövs något stationsläge till väster om Renstiernas gatan, då det redan finns stationer så som Skanstull med flera uppgångar i närheten.</p> <p>Vidare ser jag fram emot ett stationsläge vid Sickla kaj</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Under det fortsatta arbetet kommer ytterligare studier göras för att hitta de bäst lämpade platserna för stationslägen och uppgångar.</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>eller Luma då Hammarby sjöstad har ganska dåliga kommunikationer i nuläget, särskilt nattetid. Ett stationsläge där skulle verkligen behövas. Och där finns ju redan förbindelse till Gullmarsplan, så det skulle knyta ihop trafiken på ett optimalt sätt.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att det är viktigt att sammanbinda Nacka Forum via Saltsjö-Järla, Sickla och sen Hammarby sjöstad för att in till Kungsträdgården. Med den sträckningen och en station på östra söder så ligger man lagom långt i från befintlig tunnelbana. Men det är utifrån ett Nacka perspektiv bra att behålla Saltsjöbanan för att komma in till Slussen. Den sträckningen är klockren. Gärna med sammanbindning med Tvärbanan. Eftersom miljön är viktig så borde projektet genomföras på ett sådant sätt att det blir en så liten miljöpåverkan som möjligt. En dragning via Djurgården skulle påverka miljön och karaktären av området negativt. Till Djurgården borde båt trafik byggas ut från Nacka och söder.</p>	<p>En miljökonsekvensbeskrivning tas fram där miljökonsekvenserna av de olika sträckningsalternativen jämförs och beskrivs.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>
<p>Jag tycker att tunnelbanan ska stanna vid Saltsjö-Järla ungefär där Saltsjöbanan stannar idag då detta är en bra bindningspunkt med tanke på att bussar och Saltsjöbanan redan finns där, sedan tycker jag att den ska gå relativt fort in till T-Centralen via Djurgården och via Djurgården just för att Saltsjöbanan och bussar redan går in till Slussen och därför kan det vara bra att</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
ha något som går åt andra hållet, gärna även att den fortsätter till Nacka Forum.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Kanon med mer spårbunden kollektivtrafik i form av tunnelbana! Jag ser en stor fördel med en station på södra Djurgården. Vill ta tillfället i akt att puffa för vattenburen kollektivtrafik också. Det har potential att koppla hyfsat dåligt integrerade platser/stadsdelar med varandra (under åtminstone 10 isfria månader) på ett enormt smidigt sätt. Kanske inte snabbt lönsamt, men kollektivtrafiken måste främst satsa på investeringar som ger bäst framkomlighet för flest personer tycker jag. Bra med nya stationslägen (typ södra Djurgården) som kan koppla till framtida vattenknutpunkter.	Trafikförvaltningen arbetar med att utöka den vattenburna kollektivtrafiken.
Kortast möjliga tid in till stan. Att man kommer till City utan byten Värdefullt med stationer i kulturtäta områden som Djurgården.	
Självklart via Djurgården!!!	
Tunnelbana till Nacka skulle vara bra då kommunikationer dit idag är ganska begränsade till bussar plus att området växer. Dessutom om tunnelbanan skulle passera Djurgården där det ny byggs en massa nya bostäder (Djurgårdsstaden?) så vore det positivt med. Kul med utveckling i staden!	
Viktigt med station vid Djurgården, Helst kombinerad med uppgång till Skeppsholmen. Kapaciteten till Skansen/Gröna lund är otillräcklig Även med spårvagn. Med uppgång till Skeppsholmen kan busstrafik dit upphöra	
Även om inte så många bor på Djurgården så stundtals är det "överskott" på resenärer där. En hållplats dit.	



<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
Det är onödigt att ha på Djurgården där det inte bor så många.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Djurgården är ett av Stockholms stoltheter. Man skulle kunna jämföra Djurgården med central park i New York.</p> <p>En tunnelbana där skulle inte bara störa lugnet utan den skulle även vara bortkastade pengar i och med att befolkningstätheten där är extremt låg, och de som faktiskt bor och jobbar där åker sällan kommunalt av varierande orsaker.</p> <p>Alternativ 1 och 3 skulle därför vara ett bortkastande av resurser.</p>	
Dra inte tunnelbanan förbi Djurgården.	
Ingen T-bana på Djurgården. Djurgården skall lämnas orört.	
<p>Jag bor i Djurgårdsstaden. Cyklar oftast, men åker inte så sällan kommunalt. Vi har goda allmänna kommunikationer med buss 44 och den nya spårvagnen som har varit mycket kostsam. För oss boende behövs det ingen tunnelbanestation på Djurgården. Det finns kommersiella intressenter som vill ha en tunnelbana till Djurgården. Vi tycker att detta är helt felaktigt och ett slöseri med skattebetalarnas pengar. Tunnelbana är en mycket dyr investering. Det är ett snabbt sätt att transportera folk som pendlar till och från sina arbeten. Turisterna skall väl resa ovan jord så att de ser vårt vackra Stockholm. Utsikten längs spårvagnens sträckning är ju en turistupplevelse i sig! Kungliga Djurgårdens förvaltning bygger dessutom f.n. ett besökscentrum vid Djurgårdsbron. Turisterna till Vasamuseet kommer oftast med turistbussar. De vill nog inte åka tunnelbana utan vill åka buss med guide.</p>	
Ska den gå via Djurgården så är det bara till att bygga lika många bostäder på Djurgården som det är i Sjöstan. Annars finns det ingen som helst belägg som är	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
ok för att dra den där.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Varför en sträckning med station på Djurgården? Det finns redan bussar, spårvagn och färjor som går till Skansen och Gröna Lund m.m. Om man väljer ett sådant alternativ så blir antagligen spårvagnen (linje 7) överflödigt. Dessutom så är resandeströmmen till Djurgården säsong-/helgbetonad och vidare så finns det inte så många bofasta på Djurgården.</p>	
Viktigt att stationerna byggs där det bor mest folk.	
<p>Välj INTE 1 eller 3, dvs välj INTE röd eller blå. Orsak: Blå linjens T-bana till Djurgården skulle medföra att kriminella ungdomsgång från Tensta-Rinkeby skulle förstöra den relativa friden som nu råder på Djurgården. Överhuvudtaget vore det bättre att satsa pengar på T-bana till Karolinska än till Nacka.</p>	
<p>Jag föredrar alternativ 1 eftersom det skulle ge en välbehövlig avlastning till spårvägen och båtarna i samband med konserter och andra evenemang på Cirkus och resten av Djurgården.</p>	
<p>Jag ser verkligen fram emot denna förlängning! Då jag bor på Värmdö och arbetar i Kista så ser jag ju givetvis att antalet byten och restiden är viktigt. Det är också viktigt att bytena är smidiga. Jag ser dock ingen större nytta med att ha en sträckning via Slussen. De som ska söderut förlorar inte särskilt mycket tid på att byta i T-Centralen. Något som jag också tror är viktigt är att Djurgården får en bättre kollektivtrafik än i dagsläget, eftersom vi som barnfamilj faktiskt ibland kan välja bort att gå på Skansen eller Gröna Lund, just på grund av att det är så krångligt att ta sig dit och därifrån. Just av den anledningen, och de anledningar jag angivit ovan, så förordar jag alternativ 1, som jag anser har den fördelaktigaste linjesträckningen.</p> <p>Dessutom skulle jag gärna se att man så gott som möjligt skyndar på plan- och byggprocess, då</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>tunnelbanans förlängning österut är den viktigaste kollektivtrafiksatsningen på årtionden.</p> <p>MVH  <b>Fredrik Zetterberg</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Alternativen som dras via Djurgården är att föredra, dvs rött eller mörkblått.</p>	
<p>Jag förespråkar en förlängning från Kungsträdgården, via Djurgården vidare till Nacka. Framförallt för att avlasta Slussen.</p>	
<p>Jag vill att alternativ 3 eller 1 byggs. De som går via Djurgården</p>	
<p>Man ska absolut förlänga tunnelbanan till Nacka. Jag anser att den bör gå via Djurgården så alltså förordar jag alternativ 1 eller 3. Varför denna sträckning? Jo det är ett helvete att åka spårvagn en sommardag med alla som ska ut dit. En T-bana har bättre kapacitet, går tätare etc.</p> <p>(Spårvagnen är ett skämt)</p>	
<p>En station på Djurgården tror jag är bra - mycket folk vill ta sig dit. Jag tror inte att Slussen skall belastas mer. (När det gäller Slussen tycker jag det viktigaste är att något görs så fort som möjligt, så att jag slipper hamna i spa´t!) En "framtida" länk till Gullmarsplan gör tvärförbindelser enklare och undviker att alla ska in i centrum och byta. Om jag fattat saken rätt gör de här synpunkterna att alternativ 1 eller 3 är att föredra.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Jag förordar alternativ 1 eller 3. Det viktiga är att det blir en tunnelbanestation på Djurgården eftersom Djurgården är ett av Stockholms största turist- och besöksmål. På sommaren kan det vara omöjligt ibland att få plats på spårvagnarna till och från Djurgården eftersom det är så mycket folk. Ofta får man då gå från Djurgården in till stan istället via Strandvägen. I valet mellan alternativ 1 och 3 bör man beakta hur mycket de olika alternativen minskar biltrafiken och minskar människors pendlingstid till arbeten. Man bör ha i åtanke att många av de som kommer åka med blå linje i en framtida förlängning kommer att ha sin arbetsplats i Kista och det är den biltrafiken via Södra länken och Essingeleden som behöver minskas. Att ha en linjedragning via Hammarby Sjöstad som redan har Tvärbanan kanske är onödigt, kanske bättre då att satsa på en linjedragning via Finnboda som idag bara har bussar - som dessutom ofta är fulla.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>För mig är det självklart med sträckningsförslag nr 1. Djurgården har så många resande som kommer från olika delar av södra/sydöstra Stockholm, men kollektivtrafiken dit tar i nuläget avsevärt mycket längre tid än åt andra hållet pga. Saltsjön. Dessutom behöver både Östra Södermalm och Hammarby Sjöstad/Sickla "smartare" trafik, samtidigt som Saltsjöbanan avlastas. Alternativ 3 går bort eftersom det känns som att man då inte drar banan där den kan göra mest nytta.</p>	
<p>Jag tycker att alternativ 1 låter som det bästa alternativet, då man enklare kan komma till Djurgården som med Stockholms fem största turistattraktioner är i desperat behov av tunnelbanestation, men samtidigt också kan koppla den östra delen av söder till en tunnelbana. I dagsläget är det alldeles för krångligt att ta sig till Djurgården, så en tunnelbana som går förbi där skulle underlätta både för turister och invånare. Kopplar man sedan vidare tunnelbanan till Vitabergsparken och Hammarby sjöstad innan man åker vidare ut i Nacka har man ett vinnande koncept i mina ögon, och ett som förmodligen skulle lyfta</p>	

Synpunkt	Svar
Stockholm rejält.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Tycker att det viktigaste är att få med en station till Djurgården på vägen, för en snabb och smidig transport till alla aktiviteter som är samlade där. En uppgång borde i så fall placeras nära entréerna till Gröna Lund, Skansen (ungefär vid dagens hållplats Liljevalchs Gröna Lund)</p> <p>Jag ser Alternativ 1, via Djurgården, Södermalm och Hammarby sjöstad som bäst då det ger tunnelbana till delar av Södermalm som idag i princip endast har bussar (vilket varken är effektivt eller miljövänligt). Dessutom binder den ihop övrig tunnelbana, Spårväg city, Tvärbanan och liknande. Detta skulle enligt mig vara det absolut bästa alternativet</p>	
<p>Äntligen!!!! Mycket bra med tunnelbana, inte bara till Nacka, utan även till Djurgården. Det är ett måste att den går via Djurgården. För att Stockholm ska vara lite mer av en internationell stad, turiststad, måste proppen vad gäller kommunikationer till upplevelseön Djurgården åtgärdas. Då behövs tunnelbanan dit. Vidare tycker jag det är bra att tunnelbanan betjänar så mycket folk som möjligt. Sammantaget med ovan argument om Djurgården tycker jag framförallt att röda alternativet är bäst. Östra Södermalm och Sjöstaden tycker jag ska ha tunnelbana.</p> <p>Det är bra med en framtida avgrening upp till Gullmars så att de som ska söderut från Nacka kan åka dit i stället för via T-Centralen.</p> <p>Avslutningsvis hoppas jag att tunnelbanan kommer fortsätta ut mot Värmdö, kanske till Gustavsberg. Det skulle stimulera Nacka och Värmdö som trots expansion är glest befolkat i dag.</p>	

Synpunkt	Svar
<p>Jag bor på östra Södermalm och saknar en snabb och smidig förbindelse mellan Södermalm och Djurgården där stor del av Stockholm stads kultur och natur ligger. Idag är Djurgården tillgänglig för de som bor på eller nära Östermalm och Slussen. Om den blå linjen ska förlängas anser jag att den skulle fortsätta från Kungsträdgården via Djurgården och Södermalm ut mot Nacka. På så sätt skapas nya förutsättningar för de som idag bor längs med den blå-linjen att integreras med befolkningen och kulturen i innerstaden och på Djurgården. De som bor i Nacka får ett mer bekvämt och pålitligt kollektivtrafiksystem. Linjen borde givetvis förlängas ännu längre mot skärgården.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Nu slutar vi och funderar och drar i gång bygget istället. Dra via Skansen/"Grönan" vidare via Sickla, Nacka Forum, Orminge och fortsatt sedan till Gustavsberg där man sedan matar människor med buss ut i spenaten. Tack för visat intresse och lycka till. (Sätt fart nu med detta utmärkta förslag)</p>	
<p>Det viktiga är att restiden från Nacka blir kort till Centrala Stockholm Jag tycker alternativ 2 ser bäst ut. Att åka en lång omväg över Djurgården där knappast många Nacka/Värmdöbor arbetar känns som en ineffektiv lösning för oss som arbetspendlar dagligen och säkerligen utgör den stora massan av antalet resor.</p>	
<p>Det är viktigt att det blir en station på östra Södermalm. Att dra den nya linjen via Djurgården är onödigt och slöseri med skattepengar. Jag tycker att alternativen 2, 4 och 6 är de bästa att fortsätta med. Jag tycker också att det är viktigare att T-banan dras via Hammarby Sjöstad än Henriksdal.</p>	
<p>Jag anser att någon av följande alternativ bör genomföras:          Alternativ 2, 4 eller 6. Det måste absolut finnas en t-banestation på östra Söder.          Jag anser att man INTE ska dra någon tunnelbana över</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Djurgården. Man har satsat så mycket pengar på spårvagnen, så lägg inte pengar på tunnelbana som kan förstöra vårt fina Djurgården.</p> <p>Mvh /<b>Helena Thudin</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>En T-banestation på Djurgården skulle ge alla tillgång till ett för Stockholm fantastiskt rekreationsområde, som idag är svårtillgängligt.</p> <p>Vägsystemet är underdimensionerat och en österlänk kombinerat med Alternativ 3 är så kreativt och samhällsnyttigt förslag så det är att förorda.</p>	
<p>Jag tycker att sträckningen från Kungsträdgården via Djurgården till Sickla är att föredra. Östra Södermalm har redan mycket bra och väl utbyggd kollektivtrafik med buss 2 och 3 som stommarna i trafiknätet.</p>	
<p>Viktigt att öka tillgängligheten till Djurgården (rekreation, Skansen, mm) samt miljömässigt. Att samnyttja en broförbindelse torde dessutom vara god ekonomi.</p> <p>Alt 3 förordas m.a.o.</p>	
<p>Hej! Jag tycker det är bra med tunnelbana till Nacka. Jag tycker däremot INTE att det är bra att ha tunnelbana på Djurgården (alt 1 och 3). Det skulle förstöra Djurgårdens skyddade natur och göra att Djurgården blev mer en del av innerstaden, vilket jag inte önskar. För mig är Djurgården en oas, som kg hoppas inte exploateras mer. Alla andra alternativ är bra, alt 4 är bäst. Tack!</p>	
<p>Jag förordar sträckningen över Slussen, då det blir bra möjligheter till flexibla byten.</p> <p>Sträckning över Djurgården rekommenderas ej. Där finns redan spårväg, färja och buss, vilka alla kan utöka sin kapacitet. Dessutom finns en privat busslinje. Att köra T-bana parallellt, verkar inte meningsfullt. En T-banestation på Djurgården skulle vara öde stora delar av året och dessutom utgöra en främmande miljö på</p>	



<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>Djurgården.</p> <p>Jag avslutar med en replik som jag hörde av en passagerare på spårvagnen till Djurgården.</p> <p>- Tänk så smidigt, på eget spår och man slipper åka under jorden och kan se den vackra utsikten.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Det viktigaste i hela denna framtida planering för lokaltrafiken är att man INTE exploaterar och bygger under Djurgården. Djurgården ska hållas fri från bil- och t-banetunnlar!!! Jag tror på alternativ 4, med sänktunnel och station vid Slussen. Så litet ingrepp som möjligt på miljön är väsentligt. Därför tror jag på en sänktunnel under Strömmen. Dessutom är Slussen en central och inarbetad knutpunkt, där tåg och bussar möts.</p>	
<p>Alternativ 4 eller 5. Den måste gå där det är som mest folk som berörs. Skandalöst om man drar den via Djurgården och ostleden. Inga fler investeringar i vägtrafik tack!</p>	
<p>Inga fler bilder! Bygg för stationer på Östra söder, Sjöstan och gärna Slussen. Lämna Djurgården och Skeppsholmen ifred!</p>	
<p>Alternativ 5 är bäst. (tunnel via Henriksdal)</p> <p>Argument FÖR alternativ 5:</p> <p>Passagerare från Vikingfärjorna vill enkelt och snabbt in till centrum för att shoppa. Stationen på Södermalm ligger långt från annan spårtrafik och fyller sitt syfte bra. Danvikområdet och Henriksdalsberget behöver verkligen T-bana.</p> <p>Argument MOT de andra alternativen:</p> <p>T-bana till Djurgården kommer ge stora problem. Djurgården kommer ha svårt att klara den kraftigt ökade besöksmängden. Ungdomar vid skolavslutningar etc. kommer i stora mängder vallfärda hit med fylla,</p>	

Synpunkt	Svar
<p>våld, våldtäkter och droger. T-stationer runt Blecktornsparken på Södermalm är nästintill meningslösa, det tar 3 minuter att gå till/från Skanstull.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>För att bygga kostnadseffektivt är det viktigt att minimera antalet stationer. Djurgården har redan fått utökad kapacitet genom Spårväg City, vilket kommer kunna förstärkas ytterligare på sikt genom att fler vagnar kopplas ihop. Därför är en tunnelbanestation på Djurgården överflödigt och riskerar att fördyra projektet avsevärt. En sänktunnel genom alternativ 5 är att föredra eftersom man trafikerar östra Södermalm, ett område med tillväxtpotential som idag saknar goda förbindelser.</p>	
<p>För mycket fokus kring Skanstull/Medborgarplatsen i nästan alla lösningar, och Djurgården är en onödig station.</p> <p>Det vore bättre med tunnelbanestation längre ut på söder, t ex vid Vitabergsparken eller däromkring.</p> <p>Utifrån det så ser alternativ 5 bra ut, då den ser ut att ha en station som inte bara kretsar kring söders centralaste delar.</p> <p>Tunnelbana till Djurgården är helt ointressant - hoppa! Boende på Djurgården har råd med bil, det går dessutom både spårvagn och ett stort antal bussar dit. Turister väljer hellre att åka ovan jord, då de vill hellre se staden.</p>	
<p>Station vid Djurgården - dålig idé. Djurgården är ett frilufts- och fritidsområde som bör få förbli lugnt. Det finns oerhört få bostäder och arbetsplatser så en tunnelbanestation vore onödigt!</p> <p>Station vid östra Södermalm - Jag bor i Sofia, och skulle uppskatta ännu bättre kommunikationer här. Jag tror en station vid östra udden, som i alternativ 5, skulle</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>vara bättre än precis vid Nytorget. Den östra udden, bort mot Barnängen, har mycket bostäder och väldigt dåliga kommunikationer. Vid Nytorget är man redan oerhört nära bussnätet längs Renstiernas gata.</p> <p>Station vid Henriksdal - Även detta område tycker jag behöver bättre kommunikationer.</p> <p>Station vid Hammarby Sjöstad - Detta känns mindre prioriterat jämfört med Henriksdal. Hammarby Sjöstad har redan goda kommunikationer med Tvärbanan.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Det "gröna" alternativet är att föredra. Dock utan T-hållplats på östra söder!!!</p> <p>Det är Hammarby Sjöstad och Nacka som behöver en god förbindelse.</p> <p>Absolut INGEN T-BANEUPPGÅNG PÅ DJURGÅRDEN!!!</p> <p>Detta unika rekreations- och naturområde måste få behålla sin avskildhet, vilket är en förutsättning för att erbjuda oss stockholmare ett alternativ till stressen, trängseln m.m. i city.</p>	
<p>Alternativ 6 tror jag verkligen på. Den sträckningen passerar de mest tätbefolkade områdena. Jag tycker inte att man ska dra tunnelbanan till Djurgården. Spårvagnen från city och bussarna från Karlaplan funkar fint.</p>	
<p>Ingen hållplats på Djurgården där finns redan spårvagn. Rädda Nationalparken</p> <p>Bästa; Alternativ 6, med hållplats Folkungagatan Erstagatan och östra Södermalm</p> <p>Ingen hållplats i Vitabergsparken</p>	
<p>Förordar det alternativ som går via östra Södermalm - Sjöstaden - Nacka. Östra Södermalm, både centrala och södra delen är lite off. Har bekanta som bor där och uttrycker sig så. Har en dotter som flyttat från södra delen av Norra Hammarbyhamnen över till Sjöstaden</p>	

Synpunkt	Svar
<p>och upplever det som en stor positiv skillnad. Absolut ingen T-banesträckning till Djurgården. Bortkastade resurser på säsongresande. Dessutom viktigt att freda Djurgården. Alternativet via Gullmarsplan är inte heller bra. Då den delen redan är försörjd. När T-banan byggs via Sjöstaden antar jag att färjan dras in. Viktigt då att det finns en väg över för gång- och cykeltrafikanter mellan stadsdelarna. <b>Anne Källman</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Att dra tunnelbana till Djurgården verkar onödigt och lite synd att urbanisera den miljön, även om många tar sig dit kollektivt. Det är ett i sig attraktivt särdrag hos Djurgården att den ligger centralt i staden utan att vara alltför integrerad med den.</p> <p>Att binda Nacka till Slussen som variant 4 i förslaget gör verkar mindre angeläget än att göra byggprocessen billig och effektiv.</p> <p>Att bygga en linje som primärt passar med de krav en vägförbindelse ställer gör förbindelsen mycket mindre intressant. Befolkningen på östra Södermalm och i Hammarby sjöstad behöver kopplas till tunnelbana mer än Nackabor behöver köra till Ropsten i bil.</p>	
<p>Av de presenterade stationerna är de som jag och min familj anser viktiga följande: Sickla, Sofia, Djurgården och Kungsträdgården. Med dessa stationer nås flera uppskattade områden lättare och både vardagspendling och rekreation utan bil underlättas.</p> <p>Sickla är idag ett uppskattat område för de många affärerna och den vackra naturen nere vid sjön men tyvärr är biltrafiken kring köp kvarteren redan idag en hämmande faktor som skulle kunna avlastas med hjälp av en t-banestation.</p> <p>Sofia är ett populärt område som kommer fortsätta utvecklas, för att stödja områdets inkluderande i "innerstaden" skulle en t-bana verka stärkande och uppskattas av många.</p> <p>Djurgården är ett av Stockholms mest uppskattade områden med sina fantastiska natur- och kulturvärden.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Dessa värden är idag underutnyttjade och en ökad biltrafik i området är inte önskvärd. En T-bana hit framstår som ett mycket bra alternativ som bl.a. kan öka Stockholms attraktionskraft som turistdestination. Den östliga koppling mellan Nacka och Stockholm som uppstår fyller också ett stort hål i dagens kommunikationslösning.</p> <p>Kungsträdgården är en central plats som känns lämplig för att koppla ihop denna nya sträckning med existerande lösningar.</p> <p>Med vänliga hälsningar,  <b>/Thomas</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>En station på östra Södermalm känns nödvändig med tanke på befolkningstätheten. En station vid Skansen skulle främst gynna turister som hellre bör få möjligheten att se vår vackra stad ovan jord genom att åka spårvagn eller buss.</p>	
<p>Jag och min familj skulle uppskatta en linjesträckning mellan Sickla, Sofia, Djurgården och Kungsträdgården. Det är dessa områden som verkar mest intressanta ur en familjs vardag och fritid. Djurgården lockar många och har idag krånglig trafik ut till ön. Ett stopp nära Skansen, Gröna Lund och muséerna ligger i mångas intressen. Sofia har med tiden blivit populärare och någonstans vid Vita bergen skulle vara ett bra stopp. Vidare växer Sickla och ett stopp vid köpkvarteret, men samtidigt vid flertalet bussar vidare, skulle underlätta resandet för många. En förlängning till Nacka Forum är förstås också något som vore bra.</p>	
<p>För mig är alternativen att dra förlängningen över Slussen eller Djurgården obegripliga. Jag bor själv vid Slussen och kan intyga att Slussen redan har utmärkta förbindelser, både i stort, och specifikt mot både Nacka och norrut mot Kungsträdgården. Det behövs alltså ingen omväg över Slussen. Enda fördelen som jag kan se med detta förslag är att det möjligen skulle avlasta T-</p>	

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Centralen.</p> <p>Att dra förlängningen över Djurgården känns ännu mer obegripligt, särskilt enligt Alternativ 3. Antalet personer som dagligen pendlar till och från Djurgården bör vara väldigt begränsat. Djurgården har dessutom redan idag bussar, spårvagn och färjeförbindelse med Slussen. Mot detta står östra Södermalm som idag är det enda tätbefolkade området innanför tullarna som saknar tunnelbana. Att inte täcka in detta område vore vansinne. Att dra en avstickare över Djurgården (Alternativ 1) och därigenom göra sträckningen mer kringlig, utan att egentligen tillföra något, är även det obegripligt. I längden måste så raka dragningar som möjligt vara mest effektiva.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Tycker inte att stationer på Djurgården och Skeppsholmen är motiverade. Låt dem vara. Låt T-banan gå via östra Södermalm. Koppling till gröna linjen känns mindre intressant, ev. en bit ut från innerstan, så att det kan bli mer som en "tvärbana" i så fall. Utgå inte från "Nya Slussen"-förslaget i planeringen, kommer aldrig att funka.</p>	
<p>Välj följande:</p> <p>Dragning via östra Södermalm. Det ger störst nytta av investeringen.</p> <p>T-bana till Djurgården behövs inte. Kapacitetsproblem relativt få dagar om året löses när Spårväg City blir klar och fler spårvagnar finns tillgängliga de tider problemen brukar uppstå (helger och sommartid). Så investering för att förbättra befintlig Djurgårdstrafik är redan inplanerad. En ny t-station under Djurgården skulle förmodligen kosta dubbelt så mycket som hela spårvägen redan kostat. Således rent slöseri att bygga T-bana till Djurgården. Använd därför pengarna till något som ger mer.</p> <p>Planera och förbered för att ansluta en av T-gröns södra grenar till T-blå för att minska trycket på T-grön i innerstan.</p>	

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>Om det ska vara en t-bana till Nacka då tycker jag att det är viktigt att det går snabbt och smidigt att ta sig till från stan. Därför vill jag gärna se en sträckning från Kungsträdgården till Nacka Forum via Djurgården. Jag tycker att bussarna till Slussen fungerar mycket bra och är en trevlig resväg som bör finnas kvar oavsett vilken lösningen blir. Viktigt dock att om t-bana ska byggas att den inte ligger ovan jord då detta medför buller och "tillhåll". Vill värna om vår trygga miljö och natur.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Miljörelaterade synpunkter".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>



## 4 Kategori 4 - Avgrening Grön linje

### Sammanfattning

Under samrådet är det många som poängterat vikten av en avgrening söderut från förlängningen av tunnelbanan till Nacka. En idéstudie genomförs nu, klar hösten 2013, för att studera en möjlig avgrening till Grön linje från tunnelbanan till Nacka.

Idén om en avgrening finns sedan tidigare exempelvis i generalplan 1965 där det föreslås att en sådan förgrening ansluter till Grön linje - Hagsätragrenen.

Vid en koppling från tunnelbanan till Nacka skulle Hagsätragrenen söder om Enskede Gård bli en del av Blå linje i stället för Grön linje. Anslutningen kan även ske till någon av de andra gröna linjerna söderut. Vid exempelvis en anslutning i Skärmarbrink skulle någon av linjerna till Farsta eller Skarpnäck bli en del av Blå linje.

Syftet med kopplingen är att:

- ge ökad tunnelbanekapacitet till Stockholm söderort och en ytterligare avlastning av Grön linje på Tunnelbanans idag mest belastade avsnitt över Saltsjön-Mälaren
- bidra till att möjliggöra en betydande bostadsproduktion i den Gröna linjens influensområde
- ge förutsättningar för en mer balanserad trafikering på såväl Blå som Grön linje. Kopplingen skulle innebära två Blå linjer såväl söderut som norrut. På Grön linje blir det två linjer söderut jämfört med dagens tre.

I dialog med Stockholms stad har Hagsätragrenen ansetts mest lämpad att ansluta till. Det motiveras av Stockholms stads planer för framtida stadsutveckling. Längs Hagsätragrenen finns det planerade exploateringsområdet Söderstaden däribland Slakthusområdet. Genom att anpassa stationslägen och lägga dagens ytförlagda tunnelbanespår i tunnel, så ökar möjligheterna att utveckla området.

En koppling mot Grön linje (Hagsätragrenen) studeras för samtliga alternativa sträckningar mot Nacka. Översiktliga trafikanalyser har genomförts, vilka visar att en koppling söderut mot Hagsätragrenen skulle ge restidsvinster för alla alternativa sträckningar mot Nacka.

Synpunkt	Svar
<p>MTR ställer sig mycket positivt till en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka. MTR tror att inspiration från "Rail + Property-modellen" och vår verksamhet i Hongkong kan vara relevant att diskutera för Nacka-utbyggnaden. Vi är intresserade av att potentiellt delta som en partner i detta sammanhang. Även i Stockholm kan Rail + Property, där MTR gör fastighetsutveckling i och omkring nya stationer och i många fall även ansvarar för kommersiell utveckling i stationerna, vara intressant som en av flera möjliga finansieringskällor.</p> <p>Aspekter som kan vara relevant för fortsatt planeringsarbete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuvarande förgrening av gröna linjen mot Skarpnäck kan göras om till en sista del av en förlängd/förgrenad Blå linje, vilket skulle ha fördelen att kapaciteten skulle öka signifikant i Gröna linjens förgreningar mot Hagsätra och Farsta strand.</li> <li>- En dragning via östra Södermalm täcker en del av Stockholms innerstad som idag har begränsad kollektivtrafik, samtidigt som potentialen i nytt bostadsbyggande kan vara mindre i en sådan lösning. Det kan vara intressant att förlägga en ny station i en ev. förgrening under vattnet mellan Södermalm och Hammarby Sjöstad, med uppgångar åt båda hållen.</li> <li>- En station under Henriksdalsberget kan ges tre utgångar; en upp till berget, en intill Henriksdals station och en mot Finnboda. Nybyggnation av fastigheter mot Kvarnholmen blir då mer attraktivt. MTR:s erfarenhet är att flera uppgångar, vid behov med vissa promenadavstånd inomhus till själva stationen, kan göra tunnelbanan tillgänglig för så många invånare som möjligt på ett effektivt sätt.</li> </ul> <p><b>/MTR genom Johan Söör</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Frågan om avgrening söderut har studerats i en idéstudie. Idéstudien kommer att färdigställas under hösten 2013, men stora delar finns presenterat i den underhandsrapport som gjordes i juni 2013 (Förstudie Tunnelbana till Nacka – underhandsrapport till statens förhandlingspersoner SL-2013-00510) Där har Stockholms stad tillsammans med Trafikförvaltningen kommit fram till att Hagsätragreningen är bäst lämpad att anslutas till Blå linje. I det fortsatta arbetet kommer säkert val av gren att studeras vidare.</p> <p>Ambitionen är att upptagningsområdet ska vara så stort som möjligt kring de nyanlagda stationerna. Antalet och läget för uppgångarna kommer att studeras noggrannare i det fortsatta arbetet.</p>
<p>Handelskammaren vill inte förorda någon särskild sträckning.</p>	<p>Trafikförvaltningen och Trafikverket arbetar gemensamt med att</p>

Synpunkt	Svar
<p>Viktiga faktorer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- samordna utbyggnaden av tunnelbanan med en östlig förbindelse. En ringled runt Stockholm har stor betydelse för att avlasta innerstaden från biltrafik och förbättra förbindelserna mellan de nordöstra och sydöstra delarna av regionen. De två projekten bör utföras samtidigt om båda ska ha förutsättningar att realiseras.</li> <li>- Att koppla en avgrening av tunnelbanan till Gullmarsplan och någon av de tre gröna linjerna söderut skulle medföra en kraftig kapacitetsförstärkning av gröna linjen och möjligheter till bostadsbebyggelse och förtätning i Söderort.</li> <li>- Strandvägen och Hamngatan är idag hårt belastade av bussar och spårvagnar och en avlastning genom en tunnelbanesträckning via Djurgården skulle medföra många fördelar för innerstaden.</li> </ul> <p><b>/Stockholms Handelskammare genom Anna Wersäll</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>beskriva effekter av samförläggning av tunnelbanan och en eventuell Östlig förbindelse. Slutsatser kommer att presenteras i en promemoria.</p> <p>För övriga synpunkter se sammanfattande svar.</p>
<p>Sträckning enl. alternativ 3 förordas. På Djurgården bör uppgång ligga vid Allmänna Gränd (omstigningsmöjlighet till Djurgårdsfärjan), och vid Skansen. I Nacka bör stationerna ligga på Henriksdalsberget el. Finnberget. Sickla och Nacka centrum.</p> <p>Obs: restiden för buss räknas från det att man stiger på bussen, från markplanet. Restiden för en resa med t-bana bör presenteras inklusive den tid man förflyttar sig gående på perronger och i trappor till och från markplanet. Först då blir en jämförelse mellan de två rättvisande.</p> <p>En MKB ska utreda fysiska miljökonsekvenser (vibrationer, buller och luftkvalitet under och efter byggtid) och socio-ekonomiska konsekvenser (hur påverkas pensionärer på hyresmarknaden om attraktiviteten på östra Södermalm ökar?).</p> <p>Anser att målen med t-banan till Nacka är bra och att en</p>	

Synpunkt	Svar
<p>förlängning till Gullmarsplan och förlängning av tvärbanan till Sickla är motiverat. Omstigning från bussar till/från Orminge bör göras vid Nacka, Sickla och/eller Henriksdalsberget och Saltsjöbanan bör anslutas i samma punkt. Om detta inte är möjligt: vad motiverar bussterminalen som planeras vid Slussen? Är den ett provisorium i väntan på att den nya tunnelbanan blir klar?</p> <p>Om alt. 4: En djup tunnelbaneperrong under havsytan föreslås under den planerade bussterminalen innebär stora risker för de resande. Räkna även på hur lång tid det tar att åka med rulltrappor mellan olika transportslag. Människan mår bra av att se dagsljuset.</p> <p><b>/Boende på östra Södermalm</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Det viktigaste: absolut inte via Djurgården!</p> <p>Framtida anslutning till en grön gren skulle kunna göras till dagens Gullmarsplan så här:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Ett nytt spår från norrspåret linje 17/18 rakt framåt från perrongen, på en ny bro utanför johanneshovsbron pelare och sen dikt efter sidan på Skanstullsbron, för att sedan växla in på nuvarande spår nära tunnelmynningen. Därefter läggs även linje 19 ut på detta spår under vidare byggtiden.</li> <li>* På det tidigare norrspåret och vändspåret byggs en ramp för två spår som går uppåt direkt efter passagen under johanneshovsbron. Med stadig stigning kan man vrida ut på en bro över söderspår, och sen vägbron som nu börjar falla ner mot söder. Spårbron slår ner i Rutger Fuchsgatan och där övergå i tunnel.</li> <li>*Nytorgsbanan får en eventuell station "Ringvägen" och en station Tjärhovsplan. Den senare hamnar djupt. Vertikaltransporten hanteras med stora, konstant gående expresshissar. Ansluts till bakänden av Slussens bussterminal.</li> <li>*Nackabanan går direkt mot Sickla, eller via en station i</li> </ul>	<p>I den idéstudie som genomförs för en avgrening söderut, "Idéstudie Tunnelbana till Nacka – avgrening till Grön linje" förordas tunnel. Detta delvis för att möjliggöra att lägga en del av de befintliga spåren i söderort under jord för att frigöra mark till bostäder. Det gör att det blir omstigning vid Gullmarsplan, men spåren kopplas inte ihop där.</p> <p>Saltsjöbanans och Tvärbanans planering genomförs inom andra projekt, men synkroniseras med tunnelbanan. Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvär-</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

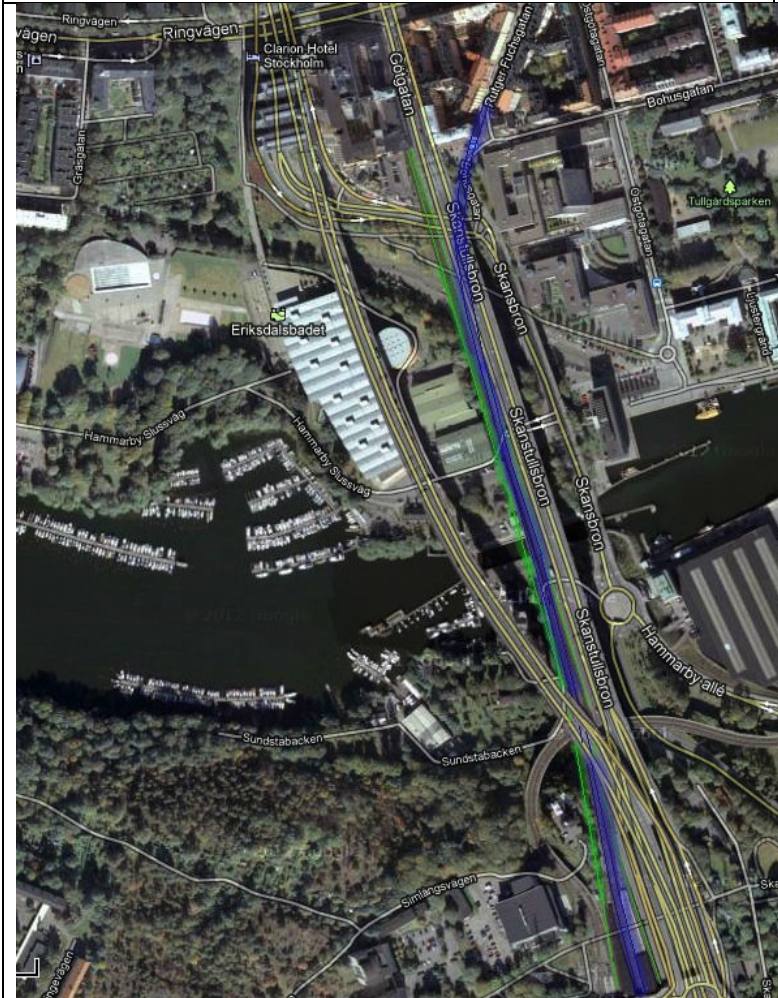
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>Sjöstan (eller Henriksdal).</p> <p>*Saltsjöbanan går över tunnelbanans spår från Sickla (ändstation vid T-Medborgarplatsen, eller vid Mariatorget/Södra station).</p> <p>*Sickla, med Busstunnel och hållplatser direkt mot sidoperrongerna som i Liljeholmen. Tvärbanan får ändstation i markplan i Saltsjöbanans nuvarande läge. Saltsjöbanan grävs ner, dubbelspårigt, från Saltsjö Järsla och ansluts till tunnelbanan.</p> <p>Planiavägen förlängs i det nu spår fria markplanet till Värmdövägen för att försöka lösa trafikproblemen i området.</p> <p>*Finntorps station ligger djupare än dagens Nacka, men får rulltrappor. (Saltsjö Järsla får utmärkta förbindelser med Saltsjöbanan, en tunnelbanekrok dit ner behövs då inte)</p> <p>*Nacka centrum läggs i diket ovanför motorvägen, på samma sätt med busshållplatser längs sidoplattform.</p> <p>*Depå kan sprängas in under nyckelviksområdet vid skvaltån, med de ljusbehövande verksamheterna som bullerskydd mot motorvägen. Man bör fundera på att använda trafik tunnelarna nära ändstationerna för nattlig tåguppställning; med enkelspårstrafik när depåerna är fulla/under nattrafiken.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>banan”.</p> <p>Föreslagna sträckningar och stationslägen på söder finns med bland de alternativ som förstudien arbetar vidare med.</p> <p>Delprojekt Depå och fordon arbetar vidare med att identifiera storlek och läge för en depå.</p> <p>Efter stationen vid Nacka Forum planeras att anlägga ett vänd- och uppställningsspår i berget.</p> <p>Ett vänd- och uppställningsspår planeras bortom stationen vid Nacka Forum.</p>

**Synpunkt**

**Svar**

Om svar saknas nedan,  
se sammanfattningen.

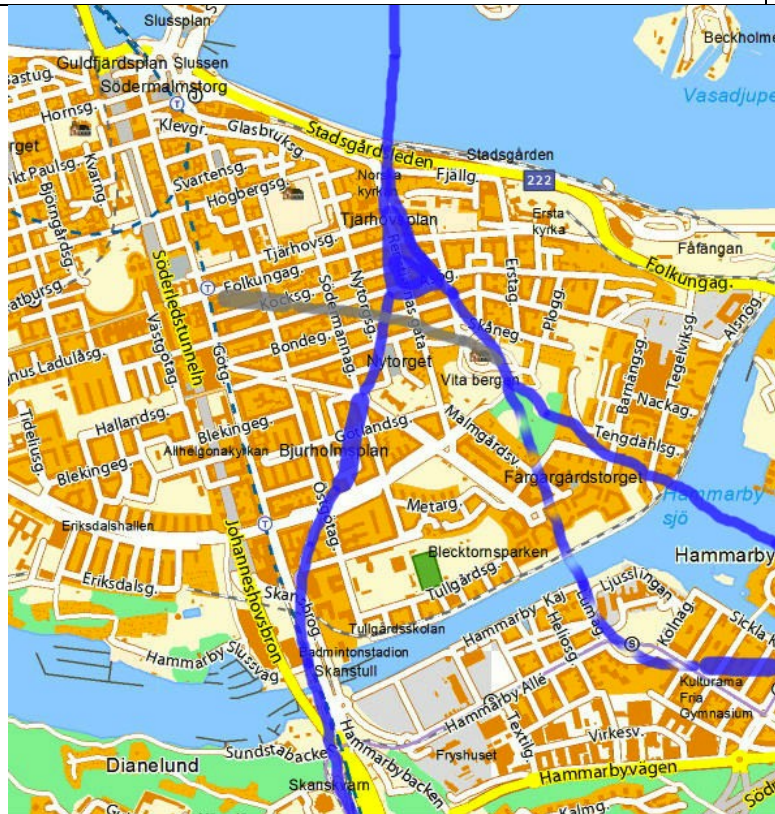




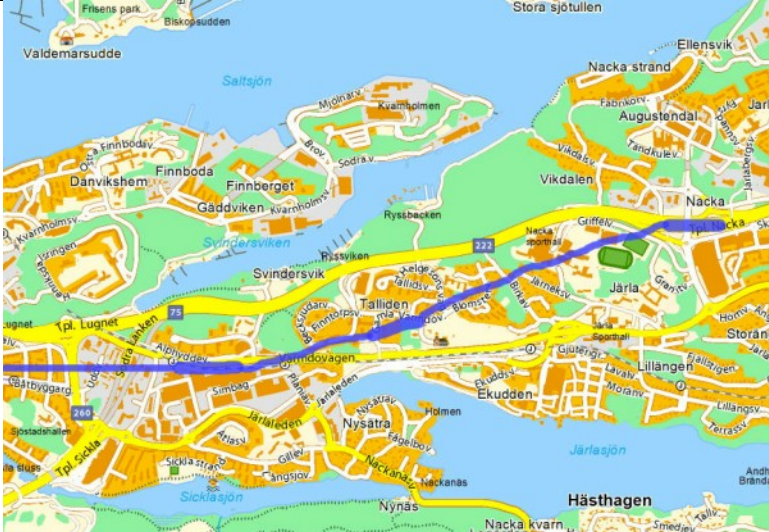
**Synpunkt**

**Svar**

Om svar saknas nedan,  
se sammanfattningen.





Synpunkt	Svar
	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>/Mikael Bergerholm (synpunkten är sammanfattad)</p>	
<p>Alternativ A tror jag ger mest men om det går borde en grön linje kopplas ihop med en blå station</p>	
<p>Det verkar vara en bra idé att öppna upp för en anslutning till Gullmarsplan, så att betydelsen av T-Centralen som nod minskar framöver.</p>	
<p>Dra tunnelbanan via Gullmarsplan denna station är idag den farligaste och behöver avlastas.</p>	
<p>En linje Skarpnäck-Hjulsta el dyl vore intressant, för att avlasta grön linje.</p>	
<p>Jag tycker att det är positivt med en utökad tunnelbana! Men "flaskhalsen" dvs Slussen, gamla stan och T-Centralen tycker jag att man kan undvika, förbindelse via Gullmarsplan eller en annan tunnelbanestation verkar smidigare.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p>
<p>Kopplingen till Gullmarsplan är absolut viktigast för möjligheterna att utveckla i Söderort och fler bostäder</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
Alt 1 röd, täcker upp viktiga platser på sin sträckning, utöka med framtida möjlighet med avgrening till Gullmarsplan.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 1 tycker jag skulle passa bäst, men även att man redan nu planerar in för framtida linjedragningar till ex Gullmarsplan och hopkoppling med grön linje söderut eller en ny södergående linje.	
<p>Jag tycker att alla alternativ är bra förutom alt. 5 och 3 då jag inte ser hur dessa alternativ kommer underlätta kollektivtrafiken i övrigt.</p> <p>Jag tycker att det viktigaste är att man kollar på framtida möjligheter för utbyggnad och vidarekoppling, så som hopkoppling med Gullmarsplan.</p> <p>Jag tycker att det är viktigt att man försöker avlasta stationer så som Slussen med alternativa färdvägar. Om det nu är blå linje som ska byggas ut känns det ju rätt meningslöst om den inte kopplas ihop med (mest logiskt) grön linje och då inte via Slussen (om inte Slussen byggs på så sätt att man kan hantera alla människor)</p>	
Bygg t-bana som kopplar till grön linje och går i bergtunnel mellan Kungsträdgården och Nacka. Kör bussar från Värmdö till Slussen	
En sträckning parallellt med gröna linjen skulle avlasta mycket samt att Hammarby sjöstad och Sickla skulle kunna få T-stationer	
Att välja den sträckning som ger bäst resandeynyttjande genom att så många som möjligt kan åka och även tänka på framtida avgreningar	
Koppling mot gröna linjen viktig, precis som förlängning mot Orminge.	
Bygg via Slussen och med en avgrening mot Gullmarsplan	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Koppling till Slussen är bra. Likaså Gullmars. Blå har ju två grenar i norr, så det skulle kunna passa bra att ta över en av grönas tre grenar i söder, så blir gröna kanske lite avlastad. Djurgårdsalternativen skulle förta många av nyttorna med en utbyggnad. Lyssna inte på regeringens snack om samlokalisering :)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p>
<p>Alternativ grön, orange och framförallt rosa är intressanta. Sträckningen över Södermalm är viktig.</p>	
<p>Förlängningen av tunnelbana till Nacka ska göras utifrån vad som är bäst ur kollektivtrafiksynpunkt och analyseras därefter inte som en del i att förbättra den samhällsekonomiska nyttan av Östlig förbindelse. Självklart ska linjen trafikera östra Södermalm och Hammarby sjöstad där stort trafikeringsunderlag finns.</p> <p>Det skulle vara önskvärt om det gick att få till fler bytespunkter mellan linjer i tunnelbanesystemet, trafiken är väldigt centrerad till T-Centralen idag. Om kapaciteten på plattformar etc. vid Slussen är tillräcklig skulle det sannolikt vara en mycket bra lösning att dra linjen via Slussen.</p> <p>Mycket viktigt med en avgrening till gröna linjen för att öka kapaciteten i systemet och möjliggöra fler bostäder. Bästa alternativ är sannolikt vid Gullmarsplan för smidiga byten mellan trafikslag.</p>	
<p>Jag tycker att den blåa linjen ska dras via Slussen, östra Södermalm typ två stationer, Hammarby sjöstad, Sickla och vidare mot Nacka. En framtida sträckning är att dra den andra blåa linjen mot Gullmarsplan och låta den ta över Hagsätragrenen. Då kan man få bättre turtäthet på den nu så belastade gröna linjen.</p>	
<p>Station vid Slussen för att avlasta T-Centralen. Station på östra Södermalm samt Sjöstaden. Förgrening till Hagsätra för att avlasta gröna linjen.</p>	
<p>Alternativ 4 verkar bäst, östra Söder behöver</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
tunnelbana! Gärna avgrening till Gullmarsplan.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Linjesträckning via Slussen och östra Södermalm och med avgrening till gröna linjen.	
Jag bor på Ploggatan, dvs östra Södermalm så Alternativ 5 får min röst. Mycket pga. den framtida avgreningen till Gullmarsplan då jag ofta åker buss därifrån.	
Jag vill att alternativ 5 genomförs kompletterat med anslutning, rosa förgreningen, till Gullmarsplan. <b>/Eva Grape</b>	
Har ofta uppdrag i Nacka. Men... gröna linjen är alltför överbelastad redan. Jag föreslår därför gröna alt. Med avlänkning av en linje till 19-linjen vid Sofia/alt. Sjöstan. Det skulle kunna ge tätare trafik på både nuv. linje 19 och linjerna 17-18 som inte behöver konkurrera om utrymmet på samma vis som nu. F.n. torde nog Nackaborna klara sig med en linje; särskilt om snabbspårvägen förlängs till Sickla centrum och Saltsjöbanan blir kvar!  Sthlm 3 april 2013 <b>Christer Kvarne</b>	
Alt 6, grön är bäst, rakaste vägen och förbi de mest tätbefolkade stadsdelarna. Avlasta gröna linjen också viktigt med en gren Gullmars till nya östra södermalmsstationen, inte via Hammarby sjöstad vilket skulle göra linjen in till Centralen längre, gröna linjen Skanstull och inåt redan nått maxkapacitet. Djurgården behöver inte passeras, få bor och jobbar där, turister kan ta färjan och spårvagnen. Bygg linjen längre ut i Nacka redan från början som man byggd gröna linjen på 50-talet innan det fanns mycket bostadsområden där.	
Tunnelbanan till Nacka måste absolut byggas så att en koppling till grön linje åstadkoms. Detta måste göras i första skedet. Antagligen är den gamla sextiotalsplanen	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>att låta Hagsätragrenen byta system bästa lösningen.            Stationslägen bör vara Djurgården - Östra Söder – Hammarby Sjöstad – Sickla osv.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Alla alternativ utom nummer tre ser bra ut. När det gäller sträckning fem så är jag lite tveksam, jag tycker att det är väldigt viktigt att Sjöstaden täcks. Om det kan göras vissa avgrening mot Gullmarsplan så är sträcka fem okej. Avgrening mot Gullmarsplan är otroligt viktig för alla alternativ, det skulle dels ge balans i systemet och dels ge drastiskt ökade bytesmöjligheter i söderort. Orminge är inte så viktigt, huvudsaken är att de tätbefolkade områdena på söder, i sjöstaden samt i när-Nacka täcks.</p>	
<p>Bergtunnel-enligt experterna billigare o enklare. Koppling till gröna linjen söderut är toppen. Station på östra Södermalm på ljusblå linje o Hammarby sjöstad på gren till grön linje är bra. Ljusblå linje snabbast till Nacka.</p>	
<p>Bygg så fort det bara går. Stationer på Södermalm och Hammarby Sjöstad. Bygg en koppling till Gullmarsplan direkt i första skedet så att en av grenarna från den gröna linjen kan läggas över på blå.</p>	
<p>Jag tycker att det vore bra att få med Sofia och Hammarby sjöstad på linjen och framför allt att en gren kan gå söderut via Gullmarsplan för att på så vis avlasta gröna linjen söderut.</p>	
<p>Viktigt att få station på östra Södermalm och en smidig avgrening mot Gullmarsplan. Sänktunnel är ur ett resenärshänseende det bästa då det ger snabbare transporter upp till mark på station östra Södermalm.</p>	

## 5 Kategori 5 - Saltsjöbanan/Tvärbanan

### Sammanfattning

Det finns spårbunden kollektivtrafik till Nacka idag, Saltsjöbanan. Många tycker att Saltsjöbanans spår bör användas framför att det byggs nytt. En utbyggnad av Saltsjöbanan har dock följande större nackdelar jämfört med en utbyggnad av tunnelbanan:

- En kapacitetsförstärkning av Saltsjöbanan skulle ge en ökad kapacitet i spårsystemen till Slussen. Men utbyggnaden skulle inte leda till ökad kapacitet över Saltsjön–Mälaren. Röd och Grön linje över Saltsjön–Mälaren (sträckan Slussen–T-Centralen) är den delen av tunnelbanenätet som har största kapacitetsutnyttjande och det är ett viktigt mål med Tunnelbana till Nacka att avlasta den sträckan.
- Vid en större utbyggnad av Saltsjöbanan med fler spår förstärks den så kallade barriäreffekten av banan. Redan idag utgör Saltsjöbanan en barriär i Nacka kommun och inriktningen i kommunens planering är att minska barriäreffekten. En förlängning av Tvärbanan ut till Nacka Forum, skulle också skapa ytterligare en barriär.
- En utbyggnad av Saltsjöbanan med dubbelspår på hela sträckan, bedöms även det innebära en mycket stor investering.
- Saltsjöbanan har till största delen ett annat upptagningsområde än vad en tunnelbana till Nacka har. Eventuella omdragningar av Saltsjöbanan kan bli aktuellt att studera i framtiden.

Inom förstudien har möjligheten att använda delar av Saltsjöbanans spår för en framtida tunnelbana också studerats. Det har hittills visat sig vara mycket komplicerat att nå upp till ytförlagda spår, exempelvis vid Sickla, från en tunnel. Det är heller inte önskvärt från Nacka kommuns sida med tunnelbana ovan jord, Det skulle ytterligare förstärka den barriär som Saltsjöbanan utgör idag.

Dagens Saltsjöbana kommer att rustas upp så att den kan fortsätta fungera på nuvarande sätt samt kompletteras med t ex bättre tillgänglighetsanpassning vid stationerna. Dessutom kommer en översyn göras för att studera möjligheten att utöka turtätheten.

Tvärbanan kommer att förlängas från Sickla udde till Sickla station där det skapas en bytespunkt vid Saltsjöbanan. I den utblick för efter 2030 som görs i remissversionen av Stomnätsstrategi Etapp 2, finns ett scenario där Tvärbanan förlängs norrut från Sickla mot Värtahamnen (via Östlig förbindelse) och vidare norrut.

I enlighet med Trafikförvaltningens tidigare svar avseende bussterminalens storlek i Slussen, bedöms den nya bussterminalens samtliga platser behövas i framtiden. Det är bedömningen även då tunnelbanan avlastar en stor andel av busstrafiken till och från Nacka.

I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö


RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

och Lidingö (TRV 2013/15692) konstateras att det behövs en utbyggnad av en vägförbindelse för passage av Saltsjön-Mälaren och att denna bör studeras vidare. I det fortsatta utredningsarbetet arbetet kommer olika tekniska frågor att studeras bl.a. hur kollektivtrafiken skall organiseras, trafikplatserna lokaliseras m.m. I samma studie konstateras att tillkomsten av en tunnelbana till Nacka är av stor betydelse för tillgängligheten i ostsektorn. I det fortsatta utredningsarbetet arbetet kommer olika tekniska frågor att studeras bl.a. hur kollektivtrafiken skall organiseras, trafikplatserna lokaliseras m.m.



Synpunkt	Svar
<p><b>Alternativ 1B</b> <b>Sänktunnel under Djurgården via östra Södermalm och Hammarby sjöstad</b></p> <p>Nålsöгат AB förordar alternativ 1 men med justeringar enligt nedan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ingen tunnelbanestation vid Djurgården</li> <li>2. Sänktunnel Djurgården – Beckholmen – Stadsgården</li> <li>3. Två stationer på östra Södermalm</li> <li>4. Station vid Luma, centralt i Sjöstaden</li> <li>5. Blåa linjen delar sig vid Luma, södra delen ansluter till Farstalinjen</li> <li>6. Spåren i ytläge mellan Sickla och Saltsjö-Järla</li> <li>7. Fortsättning av banan mellan Nacka forum och Orminge</li> </ol> <p><b>Kombinerade vinster med alternativ 1B</b> <b>För biltrafiken, nya bostadsområden, Saltsjöbanan, Tvärbanan</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Frågan om en station på Djurgården utreds vidare genom att studera resandeunderlaget ytterligare.</p> <p>Sänktunnel finns som lösning för passagen av Saltsjön i flera av alternativen. Det finns nackdelar och fördelar med en sänktunnel. Inom förstudien fortsätter arbetet med att hitta den bästa lösningen.</p> <p>Resandeunderlaget får avgöra om det behövs fler stationer på Södermalm. En station kostar ca 1 miljard kronor att anlägga.</p>
	<p>Det exakta läget för stationernas placering kommer inte att studeras inom förstudien, men definitivt i kommande faser.</p> <p>I den idéstudie som genomförs avseende en avgrening mot Grön linje, sker avgreningen av spåren under Södermalm. Avgreningen görs således före Hammarby sjöstad för att resande till och från söderort ska få en så snabb väg som möjligt</p>

Synpunkt	Svar
<p>1. Österleden byggs tillsammans med sänktunneln på sträckan Djurgården – Beckholmen – Stadsgården</p> <p>2. Värmdöleden läggs i tunnel mellan Stadsgården – Lugnet</p> <p>3. Danvikstullsbron avlastas från huvuddelen av trafiken och ett körfält kan då ge Saltsjöbanan dubbelspår över bron och vidare till Slussen</p> <p>4. Nya bostadsområden på Södermalm får bra trafikförsörjning</p> <p>5. Sänktunnel gör att alla stationer från Södermalm till Sickla blir mer tillgängliga</p> <p>6. Färdig t-banedepå finns redan i Blåsut</p> <p><b>Förändringar på Saltsjöbanan Ny Sträckning Danvikstull – Storängen samt dubbelspår ända in till Slussen</b></p>  <p>1. Saltsjöbanan konverteras till spårväg</p> <p>2. Ny station byggs insprängd i Katarinaberget vid Slussen</p> <p>3. Dubbelspår Slussen-Henriksdal</p> <p>4. Sträckan Henriksdal-Storängen går på ny räls över Finnboða, Nacka strand och Nacka Forum</p> <p>5. Sträckan Henriksdal-Storängen via Sickla mister</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>norrut.</p> <p>Saltsjöbanan (spåren i ytläge): se sammanfattning för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattning för ”Avgrening Grön linje”.</p> <p>En idéstudie påbörjas nu avseende en förlängning till Orminge.</p> <p>Den ökade mängden fordon som förlängningen till Nacka och avgreningen söderut orsakar, ryms inte inom befintliga depåer.</p> <p>En ny station för Saltsjöbanan i Katarinaberget och dubbelspår på sträckan Slussen – Henriksdal är mycket svårt att åstadkomma på grund av utrymmesbrist. Det är mycket trångt utmed hela Stadsgårdsleden.</p> <p>En ny sträckning på Saltsjöbanan skulle fortfarande vara en barriär i Nacka, men på ett annat ställe.</p> <p>Fordonen på Saltsjöbanan och Tvärbanan är olika vilket gör att plattformshöjderna och avståndet mellan spår</p>

Synpunkt	Svar
<p>Saltsjöbanan</p> <p>6. Station Lillängen försvinner</p> <p><b>Vinster vid förändring av Saltsjöbanan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dubbelspår från Slussen till Storängen</li> <li>2. Saltsjöbanan och Tvärbanan kan ha samma vagnar och signalsystem</li> <li>3. Ny station för både Saltsjöbanan och Tvärbanan byggs i Katarinaberget</li> <li>4. Hela Finnboområdet får bra kollektivförsörjning</li> <li>5. Saltsjöbanans framtida existens räddas av att spårvägen behövs ur kommunikationssynpunkt i de nya områdena</li> <li>6. Värmdöbussarna kan ha sin bussterminal vid Nacka Forum</li> <li>7. Nacka Forum blir kommunens naturliga knutpunkt och centrum</li> </ol>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>och plattform är olika i de olika systemen. För att konvertera Saltsjöbanan till Tvärbana krävs stora ombyggnader av plattformar och byte av fordon.</p>
	
<p>/Mikael Johansson, Nåsögat (synpunkten är sammanfattad)</p>	

Synpunkt	Svar
<p><b>Sammanfattning:</b>            Stora satsningar på kollektivtrafik är nödvändiga för att klara regionens miljömål.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tunnelbana till Nacka löser inte, åtminstone inte ensam, Nacka och Värmdös behov av snabbare och bättre kollektivtrafik.</li> <li>• Tunnelbanan kan vara på plats om ca 20 år, åtgärder behöver sättas in nu.</li> <li>• 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.</li> <li>• Samlokalisering med en östlig vägförbindelse är helt oacceptabel och skulle ge ett försämrat reseunderlag för tunnelbanan.</li> <li>• Tunnelbanan bör inte dras via Djurgården eftersom reseunderlaget blir för litet.</li> <li>• För att tunnelbanan ska upplevas som bekväm och tillgänglig är det viktigt att stationerna ligger så ytligt som möjligt.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p><b>/Naturskyddsföreningen Stockholms län, Stockholms Naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Nacka, Saltsjöbadens Naturskyddsförening och Värmdö Naturskyddsförening genom Ronny Fors</b>            (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Trafikförvaltningen instämmer i att stora satsningar på kollektivtrafiken är nödvändiga för att klara regionens miljömål. Planeringen och finansieringen måste lösas i samverkan mellan regionens parter.</p> <p>Tunnelbanan löser inte ensam behovet av bättre kollektivtrafik i ostsektorn. Men tunnelbanan är en mycket viktig del av framförallt Nackas framtida kollektivtrafikförsörjning . Tunnelbanan behöver kompletteras med andra lösningar, och Värmdös kollektivtrafikförsörjning kommer att ske med buss inom en överskådlig framtid.</p> <p>Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med att förbättra länets kollektivtrafik.</p> <p>I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö (TRV 2013/15692) konstateras att tillkomsten av en tunnelbana till Nacka är av stor betydelse för</p>

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>tillgängligheten i ostsektorn</p> <p>I förslaget nämns att en utbyggnad av Saltsjöbanan mot Värmdö, som en långsiktig lösning, bör övervägas och utredas.</p> <p>En sådan utbyggnad har tidigare utretts och avfärdats i ”Kapacitetsstark kollektivtrafik i Ostsektorn” (SL 2008).</p> <p>En utbyggnad av Saltsjöbanan har följande större nackdelar jämfört med tunnelbana:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- En kapacitetsförstärkning av Saltsjöbanan skulle ge en ökad kapacitet i spårsystemen till Slussen. Men utbyggnaden skulle inte leda till ökad kapacitet över Saltsjön–Mälaren. Röd och Grön linje över Saltsjön-Mälaren (sträckan Slussen–T-Centralen) är den delen av tunnelbanenätet som har största kapacitetsutnyttjande och det är ett viktigt mål med tunnelbana till Nacka att avlasta den sträckan.</li><li>- Vid en större utbyggnad</li></ul>

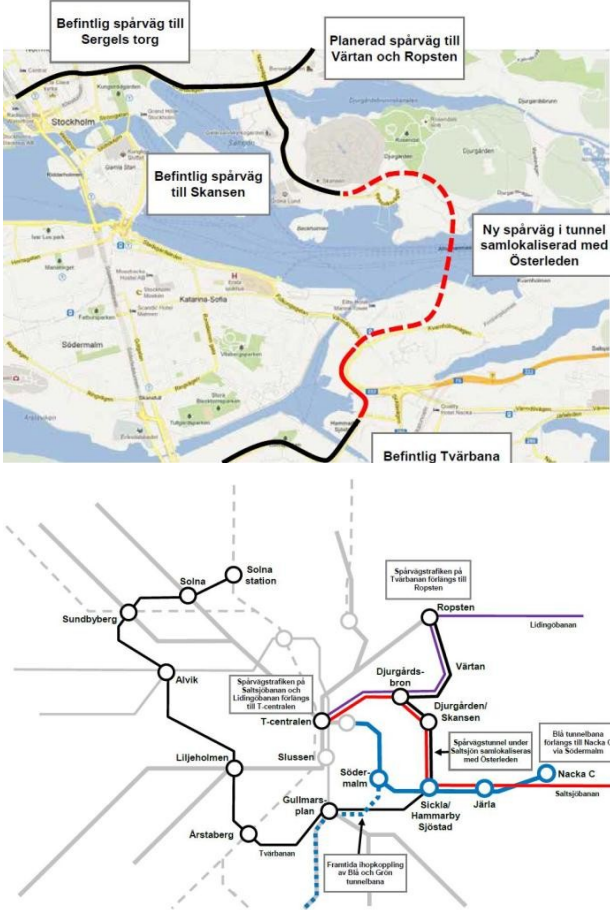


RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>av Saltsjöbanan förstärks den så kallade barriäreffekten av banan. Redan idag utgör Saltsjöbanan en barriär i Nacka kommun och inriktningen i kommunens planering är att minska barriäreffekten.</p> <p>Saltsjöbanan har till största delen ett annat upptagningsområde än vad en tunnelbana till Nacka Forum har. Eventuella omdragningar av Saltsjöbanan kan bli aktuellt att studera i framtiden.</p> <p>De olika sträckningsalternativen möjliggör olika stationsdjup. Det djupaste stationsläget på Södermalm kan utformas med hissar med hög kapacitet. Tiden i hiss beräknas bli under 30 sekunder.</p> <p>Trafikförvaltningen instämmer i att det krävs mycket god framkomlighet för att skapa en effektiv och attraktiv busstrafik. Ekonomiska styrmedel är ett verktyg för att uppnå detta.</p>

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>En intressant tanke är att inte bara bygga en kapacitetsstark spårförbindelse över det östliga Saltsjö-Mälarsnittet utan två...</p> <p>Förslag:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Bygg ut tunnelbanan från Kungsträdgården mot Nacka i den sträckning som genererar mest resenärer, dvs med en sträckning via Södermalm.</li><li>2. När Österleden byggs kompletteras den med ett separat tunnelrör för att kunna förlänga Tvärbanan från Sickla till Djurgården, och där ansluta till den befintliga spårvägen vid lämpligt ställe mellan Skansen och Waldemarsudde där det finns berg att ansluta en spårtunnel.</li><li>3. Ett huvudargument för att bygga Österleden är ju att avlasta innerstaden från biltrafik. Prioritera därför spårvägstrafik i detta stråk när österleden är byggd.</li><li>4. Förläng Tvärbanetraffiken till Ropsten, via Värtan, och förläng trafiken på saltsjöbanan in till Sergels torg.</li><li>5. Pengar kan sparas genom att lägga ner nuvarande sträckning på Saltsjöbanan till Slussen. Det kommer ju att gå tät busstrafik från Värmdö/Nacka in till Slussen även när tunnelbanan till Nacka är utbyggd, så det finns gott om förbindelser kvar för de resenärer från ostsektorn som vill till Slussen.</li></ol>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Om en vägförbindelse anläggs skild från tunnelbanan i ett östligare läge så kommer kollektivtraffiken att kunna nyttja den. Framtida studier får visa vad som passar bäst – antingen busstrafik och eller spårvägstrafik.</p> <p>I Trafikförvaltningens stamnätsstrategi Etapp 2, som finns på remiss, finns översiktligt studerat hur kollektivtraffiken skulle kunna se ut i en eventuell framtida östlig förbindelse. Resultaten indikerar att det skulle vara naturligt att samplanera östlig förbindelse med en förlängning av Tvärbanan från Sickla mot Frihamnen.</p>



Synpunkt	Svar
 <p><b>/Tomas Ahlberg</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Det vore bra att lägga en T-banestation under Luma o Barnängen. För oss boende i Sjöstaden skulle det underlätta att ta oss över till Södermalm.</p> <p>Förslaget att dra Tvärbanan vidare till Sickla är utmärkt! Som Sickla centrum utvecklas vore det rationellt att enkelt kunna ta tvärbanan dit för ev vidare förbindelse mot Nacka och Saltsjöbaden. Tvärbanan är mycket uppskattad, den går punktligt, värdarna ombord är trevliga o bara att de finns på tågen bidrar till trivseln o säkerheten. Att den löper ovan jord är inte heller att</p>	<p>Se sammanfattning för kategorin.</p>

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
bortse ifrån. <b>/Annchristine Beccari</b> (synpunkten är sammanfattad)	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>1 Helst ser jag ingen T-bana då jag befarar att våra motorvägsbussar som tar oss snabbt in till stan kommer att försvinna.</p> <p>Att byta vid Nacka Forum förlänger resan med väntetider etc (T-banan har för vana att åka precis när man kommer till perrongen).</p> <p>2 Eftersom sådana synpunkter inte kommer att beaktas har jag följande:</p> <p>Jag är absolut emot att vi ska tvingas åka till Kungsträdgården och där tvingas ner längst ned med byte till T-centralen. Eftersom Slussen är en knutpunkt dit transporterna av oss bör gå ser jag alternativ 4 som mest optimal. Då många resenärer har som resmål södra Stockholm med förorter är Slussen bästa alternativet. Att behöva byta någonstans vid östra Södermalm till buss förlänger resandet.</p> <p>3 Bästa alternativet är en förlängning av tvärbanan till Nacka och fortsatta snabbussar till stan. Dessutom bör vi inte ha t-bana till Djurgården vilket kommer att förstöra denna fina oas. Som andra alternativ är alternativ 2 eller 6 men fortfarande kvarstår att Slussenalternativet är klart mest rättvist för alla resenärer som kan fördela sina fortsatta resor åt alla håll. Att välja andra alternativ kommer att förlänga restiden för ca hälften av alla resenärer vilket kommer att medföra ökad biltrafik.</p> <p>Kollektivtrafiken måste vara ett bra alternativ för alla resenärer.</p> <p>Gör inte samma misstag som man gjorde med Klarakvarteren och andra innerstadskvarter, lyssna på oss som blir berörda.</p> <p><b>/Yvonne Astelius</b></p>	<p>I dokumentet "Åtgärdsvalsstudie, Kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn" sammanfattas motiven till att tunnelbana bäst uppfyller målen för en framtida trafiklösning till ostsektorn. En förlängning av Tvärbanan till Nacka ger inte ytterligare kapacitet över Saltsjön–Mälaren och uppfyller därmed inte målen.</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Vi förutsätter att trafiknämnden infriar sin tidigare utfästelse om upprustning och modernisering av saltsjöbanan och att det blir bra bytesmöjligheter till och från tunnelbanan. En anknytning till tvärbanan vid Sickla ger en möjlighet till förbindelse för Nacka-Värmdöbor att resa runt innerstaden ända till Solna.</p> <p>Vi önskar en snabb och kostnadseffektiv utbyggnad av T-banetraffiken från Kungsträdgården och österut mot Nacka. Rimlig ekonomi, snabbast möjliga tidplan och minsta möjliga miljöpåverkan är viktiga parametrar för en snar utbyggnad. Även viktigt att avlasta nålsögat Danvikstull samt kommunikationspunkten Slussen.</p> <p>Anknytning till Kungsträdgården är den naturliga lösningen. Den rakaste och snabbaste dragningen är alternativ 5, via Henriksdal. Ett annat alternativ är nummer 3 om den kan samlokaliseras med en vägförbindelse. En dragnings längs Slussen bör utgå ur diskussionerna. Slussen är redan överbelastad.</p> <p>En utbyggnad av tunnelbana till Nacka får inte leda till längre restider och fler byten av transportmedel. Vi förutsätter att det även efter tunnelbanans tillkomst under rusningstid kommer att finnas direktbussar från Värmdö- och Ormingeområdet till Slussen.</p> <p><b>/Sveriges Pensionärsförbund (SPF) genom Karin Wilborg</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Saltsjöbanan kommer att rustas upp och Tvärbanan förlängs till Sickla.</p> <p>Samtliga parametrar såsom ekonomi, nytta, tidplan och minsta möjliga miljöpåverkan är viktiga då alternativ ska väljas.</p> <p>I de resandeanalyser som görs nu så finns direktbussar från Värmdö och Orminge kvar även då tunnelbana anläggs.</p>
<p>Hej</p> <p>Ett till tips.</p> <p>Ta en station vid nästan mellan Henriksdal och Finnboda. Samt dra in tvärbanan via henriksdal ut på kvarnholmsvägen, kanske ända ut till kvarnholmen, ev över den nya bron från kvarnholmen till Nacka forum.</p> <p><b>/Mattias Qvarsell</b></p>	
<p>Varför kan man inte åka buss till Farsta eller Vällingby från stan?</p>	<p>Vid Slussens bussterminal kan resenärer byta både till</p>

Synpunkt	Svar
<p>Därför det finns en tunnelbana.</p> <p>Varför kan inte bussarna mellan stan och Nacka ersätta bussarna?</p> <p>Flytta Slussens bussterminal till Nacka forum.</p> <p>Bygg tunnelbanan från Nacka Forum till Sickla, Slussen och Kungsträdgården.</p> <p>Korta av Saltsjöbanan till Sickla.</p> <p>Förläng tvärbanan till Sickla.</p> <p>Alla bussar till Värmdö och Boo utgår från Nacka forum.</p> <p>Vi slipper bussköer från Danvikstull till Slussen, trafikkaos på Stadsgården och Folkungagatan, samt ett stort bussgarage under Katarinaberget.</p>   <p><b>/Bo Ericson</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Grön och Röd tunnelbanelinje och har dessutom möjligheten att promenera till målpunkter i innerstan eller på Söder. En terminal vid Nacka Forum skulle ge ytterligare ett byte för många resenärer och ger inte möjligheten att promenera eller ta en innerstadsbuss för ytterligare färd.</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Har tagit del av förslagen på tunnelbanans sträckning. Om nu nackaborna äntligen ska få en tunnelbana kan jag inte förstå varför de ska behöva åka över hela Södermalm.</p> <p>Det absolut bästa förslaget är den BLÅ sträckningen Alt.3. Det ska ju inte ta längre tid att åka med tunnelbanan än vad det gör idag när vi åker buss!!!!</p> <p>Försök att minska på trängseln i Slussen!!!!!!!!!!</p> <p>Vi som bor i Saltsjö-Boo och på Värmdön kommer även i fortsättningen att åka buss. Varför skulle vi åka till Forum Nacka för att byta transportmedel? Naturligtvis kommer de som arbetar norr om stan att göra det om det visar att de gör en tidsvinst men då måste resan kunna konkurrera med bilen.</p> <p>Varför ska de boende i Hammarby sjöstad ha både Tvärbana och Tunnelbana????</p> <p>Vi skulle vara väldigt tacksamma om Tvärbanan gick ut till Orminge. Det finns inga som är så styvmoderligt behandlade som de som bor i den östra delen av länet. Det är bara att titta på SL:s karta över kollektivtrafiken.</p> <p>Om biltrafiken ska minska måste man göra en tidsvinst genom att åka kollektivt, det är ingen idé att bygga ut kollektivtrafiken om man krånglar till dragningen av den så att det tar längre tid än med bil.</p> <p>Det blir mer och mer folk som kommer att bo på Ormingelandet och på Värmdö. Just nu planeras Tollare med 750 lägenheter bara för att nämna ett exempel. Redan idag är Sockenvägen och Björknäs helt igen korkad av bilar som ska upp på Skurubron. Vi fasar för hur det kommer att bli nästa år.</p> <p><b>/May-Britt Mellgren</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Restiden för samtliga sträckningsalternativ är ca 10 minuter mellan Nacka Forum, och T-Centralen. Längden på sträckningarna skiljer sig något, men det ger obetydlig tidsskillnad. Däremot har antalet stationer stor betydelse för hur lång tid resan tar.</p> <p>Tvärbanan kommer att förlängas till Sickla och en idéstudie påbörjas nu i höst som ska studera en förlängning av tunnelbanan till Orminge.</p>
<p>Alltid problem med slutstationer med Systembolag. Stökigare och mer brott kommer med detta. Förläng Tvärbanan så att den går ihop med Saltsjöbanan, anpassa Saltsjöbanan så den blir en tvärbana. Troligtvis</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
ett mycket billigare alternativ än tunnelbana.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Dra Tvärbanan vidare från ändstation i Sickla till Saltsjöbanans station innan Järsla	
Endast Tvärbanan borde komma i fråga för gemensam tunnel med Österleden.	
Viktigt att knyta ihop trafikunderlag. Hpl Djurgården har bara sommartrafik och få bostäder. Förläng Tvärbanan till Kvarnholmen i stället för Slussen.	<p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p> <p>I den utblick för 2030 som görs i remissversionen av Stomnätsstrategi Etapp 2, så finns ett scenario där Tvärbanan förlängs norrut från Sickla mot Värtahamnen och vidare norrut. Det finns dock inga planer på en dragning av Tvärbanan till Kvarnholmen.</p>
I stället för att bygga tunnelbana borde ni satsa på att bygga ut Tvärbanan mot Nacka och ha en alternativ sträckning till Saltsjöbanan. Detta spar vi skattebetalare både pengar och miljö för.	
Förläng Tvärbanan till Sickla innan t-banan byggs! Bygg Österleden samtidigt som t-bana till Nacka Forum och lägg t-banan där. Fort ska det gå! med byggandet och åkandet så att jag hinner få åka med.	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p>
<p>Hej</p> <p>Jag har svårt att se hur ni resonerar med de olika alternativen och drivkraften bakom dem. För att få en</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Samtliga analyser som är</p>



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>fungerande kollektivtrafik ifrån Nacka till Stockholm gäller det att bygga en lösning som är attraktiv för målgruppen.            Det som saknas är ett helhetstänk kring kollektivtrafiken ifrån Nacka.</p> <p>Det räcker inte att göra en analys av enbart tunnelbana, utan att också involvera Saltsjöbanan, Tvärbanan och busstrafiken.            Den naturliga helhetslösningen är att se T-bana som en del av denna planen.            Lägg T-bana enligt alternativ 3, med byte till Saltsjöbanan.</p> <p>Låt alla bussarna ifrån Värmdö ha en bussterminal vid Nacka Forum, och gör det till en omstigningsstation till t-banan.            Då många resenärer vill till Centrala Stockholm är det viktigt att t-banan går snabbast möjligt till T-Centralen, med möjligt ombyte till andra linjer, alltså alternativ 3!</p> <p>För att helheten ska bli bra bör Saltsjöbanan byta sträckning och knyts ihop med Tvärbanan. Det naturliga är att Saltsjöbanan får en förnyad sträckning via Sickla Udde. Ifrån Sickla udde bör Saltsjöbanan gå liknande förslag för T-banan. (alt 1,2,4,6)            Istället för att gå norr ut mot T-Centralen bör den vika upp mot Medborgarplatsen/södra station, kanske via Katarina Bangata (Så att den får sin ursprungliga plan) och en tunnel ner mot Medborgarplatsen och Södra station.</p> <p>Med denna lösning får alla Nacka och Värmdöbor en kollektivtrafik som ansluter till övrig kollektivtrafik på ett bra och genomtänkt sätt.</p> <p>För att T-bana till Nacka ska ha en bra planering, behöver vi se till helheten inte bara titta på T-bana enskilt utan som en helhet med annan kollektivtrafik som också finns.</p> <p>Ska försöka återkomma med ett mer formellt svar med en djupare analys i ett riktigt dokument.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>gjorda avseende framtida resande med en förlängning av Blå linje till Nacka, är gjorda utifrån ett scenario där Tvärbanan, Saltsjöbanan och busstrafiken är med. Tunnelbanan ses inte som en solitär utan som en del i kollektivtrafikutbudet.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p>



RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Bästa SLL, Ja till:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Upprusta Saltsjöbanan.</li> <li>2. T bana till Nacka Forum, Sickla Handelsplats Kvarnholmen dvs Alternativ 3 över / under Djurgården.</li> <li>3. Tvärbanan förlängs till Henriksdals station och bygg gångtunnel under Värmdöleden för trafikanterna. vid Henriksdals station alternativt bygg en viadukt.</li> <li>4. Tvärbanan förläng till Sickla Handelsplats.</li> </ol> <p>Eller ja till:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Upprusta Saltsjöbanan.</li> <li>2. Bygg ut Tvärbanan till Nacka Forum Sicklahandelsplats Henriksdalsstation, Danviken, Tunnel under Värmdöleden och tvärbana under Saltsjön bredvid vägtunneln dvs tvärbana till Djurgården och tvärbana till Kungsträdgården som går ovan jord. Varför? Det är trevligt att åka tvärbana och det är billigare att bygga än tunnelbana.</li> </ol> <p>Nej till Tunnelbana på Södermalm man måste bevara alla gamla marker och byggnader.</p> <p>Nej till Tunnelbana till Hammarbysjöstad behövs ej därför att Tvärbanan finns och kan förlängas åt två håll</p> <p>Vänligen <b>Madeleine Bagge</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Finnboda/Finnberget/Kvarnholmen".</p>
<p>Hej, jag anser att alt 3, en Österled i kombination T-bana - vägtunnel vore det absolut fördelaktigaste och förmodligen ekonomiskt mest intressanta alternativet. Stadsgården, Gamla stan avlastas från bilar. Exploateringarna på Kvarnholmen, Finnboda, Henriksdal, Sickla får tunnelbanetillgänglighet. Södermalm har god kollektivtrafik i dag och behöver knappast fler T-stationer. Tvärbanan bör förlängas från Sickla udde och ha ändhållplats vid Henriksdalshamnen.</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Gillar alternativ 3 och 4. Förläng också Tvärbanan till Sickla och rusta gärna upp Saltsjöbanan så att den kan gå fortare. Kör en tunnel vid Lillängen om det måste gå långsamt över jord.</p>	
<p>Alternativ 4 verkar vara den sträckning som ger bäst möjligheter för boende utefter tunnelbanan att nå arbetsplatser på väg till T-Centralen. Det måste ju rimligtvis vara huvudmålet med förbindelsen. Att bygga ihop Saltsjöbanan med först Tvärbanan i Sickla (vilket borde gå rätt fort) och sen senare även med en tunnelbanestation i Sickla borde ge en mycket användbar trafiklösning. Redan att koppla ihop Saltsjöbanan med Tvärbanan skulle lätta på trycket inför ombyggnaden av Slussen. Om man låter Saltsjöbanan sluta vid Sickla skulle man dessutom frigöra gamla tågtunneln som, efter breddning, kan leda bort biltrafiken från nuvarande sträckning vid Henriksdal. Ovanstående åtgärder skulle därutöver ge möjlighet att minska trafiken utefter Stadsgården, minska antalet filer för biltrafiken och göra det till ett attraktivt område för människor i stället.</p>	
<p><b>FLYTTA UT SLUSSENS BUSSTERMINAL TILL NACKA FORUM</b></p> <p>Bygg tunnelbanan från Nacka Forum till Sickla, Slussen och Kungsträdgården - Den snabbaste vägen till stan. Saltsjöbanan ska avkortas till Sickla. Tvärbanan förlängs till Sickla. Alla bussar till Värmdö och Boo utgår från Nacka Forum. Vi slipper bussköer från Danvikstull till Slussen. Vi slipper trafik kaos på Stadsgården, Folkungagatan. Vi slipper ett stort bussgarage under Katarinaberget-</p>	
<p>Satsa istället på dubbelspår på Saltsjöbanan från Slussen till Järla och bygg ut en gren via Nacka Forum och Gustavsbergs centrum till Mölnvik. Bygg snarast ut Tvärbanan från Sickla udde till Sickla station.</p>	

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
Av tunnelbanesträckningarna är alternativ 4 via Slussen bäst. Undvik alternativ 3, den missar ju befolkningstäta områden!	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Jag röstar utan tvekan för alternativ 4. Nackaborna har nog störst nytta av att kunna byta redan vid Slussen. Djurgården kan knappast behöva t-bana, särskilt ej heller nu när spårvägen är klar.</p> <p>Stationer skulle jag förutom Slussen vilja ha på Östra Södermalm ungefär vid Nytorget, en sjöstadsstation kombinerad med gångtunnel till Söder, Sickla udde, Sickla, Forum Nacka. Tycker dessutom att man bör avlasta grön linje på någon gren, förslagsvis Hagsätra eller Farsta strand och låta någon av dessa bli blå gren.</p> <p>Istället för att samlokalisera t-bana Nacka med en Österled tycker jag att man ska förlänga Tvärbanan via Sickla så att den följer en ny motorväg, med stationer vid Finntorp/Kvarnholmen, Djurgården, Norra Djurgårdsstaden, vidare norrut mha av de spårområden som finns och kanske med en hopkoppling till Roslagsbana och/eller Lidingöbana.</p> <p>Tack för att ni hämtar in synpunkter.</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p>

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>En dragning via Slussen och östra Södermalm vore mest lämpligt. Östra Södermalm saknar idag tunnelbana och med blåa linjen får även de en kapacitetsstark förbindelse till Norrmalm och Kungsholmen.</p> <p>Med dragning förbi Slussen får resenärerna från Nacka bra bytesmöjligheter till gröna och röda linjen. Restiderna till i stort sett hela den södra halvan av tunnelbanenätet kortas, då resenärerna från Nacka slipper åka tvärs över Saltsjö-Mälarsnittet till T-Centralen för att sen åka tillbaks över igen.</p> <p>Naturligtvis ska stationerna vid Hammarby sjöstad planeras så att man så lätt och smidigt som möjligt kan byta till och från Tvärbanan.</p> <p>Saltsjöbanan blir ett särskilt klurigt problem, då den går parallellt med nya blåa linjen en ganska lång sträcka. Mitt förslag är att lägga ner sträckan Slussen-Saltsjö-Järla, koppla den resterande biten Saltsjö-Järla-Saltsjöbaden/Solsidan till den nya blåa linjen och bygga på strömskenor. P.g.a. enkelspår kan naturligtvis inte varenda tåg fortsätta till Saltsjöbaden, men 15- eller 20-minuterstrafik skulle kunna fungera. De som idag åker Saltsjöbanan in till stan kan med det här upplägget fortsätta göra det ungefär som idag. Ett problem är plattformslängden, men det kan kanske lösas med förlängning eller genom att dela på tågen så att bara några av vagnarna fortsätter mot Saltsjöbaden.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Det är tekniskt svårt att koppla ihop Saltsjöbanan med tunnelbanan vid Saltsjö-Järla eftersom tunnelbanans spår kommer på en helt annan höjd än Saltsjöbanan. Banans standard och plattformslängder är inte heller desamma, vilket gör en hopkoppling komplicerad och kostsam.</p>
<p>För att uttrycka det kort: Jag stödjer helhjärtat YIMBY's förslag. Flytta samtidigt Saltsjöbanan till Kvarnholmen.</p>	<p>I den utblick för 2030 som görs i remissversionen av Stomnätsstrategi Etapp 2, så finns ett scenario där Tvärbanan förlängs norrut från Sickla mot Värtahamnen och vidare norrut. Det finns dock inga planer på en dragning av Tvärbanan till Kvarnholmen.</p>

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>jag förespråkar alternativ 5. Det tillgodoser såväl området på östra Södermalm samt de delar av Stockholm (Henriksdalshamnen, Danviksklippan) samt Nacka (Henriksdal, Saltsjöqvarn, Danvikstull) som idag har bristande kollektivtrafik förbindelser. Förläng sedan Tvärbanan till en sådan station så att övriga sjöstaden som har tillgång till Tvärbanan kan ha bytesmöjlighet. I kombination med en förlängning av Tvärbanan till Slussen alternativt en modernisering som av Saltsjöbanan som möjliggör tätare trafik skulle Henriksdal kunna bli en bra omlastningspunkt mellan tvärbana, tunnelbana och Saltsjöbana. Det skulle även kunna avlasta bussterminalen vid Slussen då många avstigningar skulle kunna ske redan där för de som inte behöver access till röd eller grön tunnelbana.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Östra Södermalm och Hammarby sjöstad behöver knytas ihop med tunnelbanelinjen. Slussen behöver inte ingå, då deras trafikförsörjning redan är mer än säkrad och inte behöver ökas ytterligare. Sedan borde Tvärbanan vid Sickla och en anpassning av Saltsjöbanan ingå i samma arbete för att skapa bästa möjliga övergångsmöjligheter och alternativ i resvägar.</p>	
<p>Dra in Saltsjöbanan till Norrmalm via Österledens sänktunnel och sammanbind den med Roslagsbanan. Förläng även blå linjen till Nacka via östra Södermalm.</p>	<p>Det finns tankar om att förlänga Tvärbanan norrut via Östlig förbindelse (Österleden), men dock inga planer på en sammanslagning med Roslagsbanan.</p>

Synpunkt	Svar
<p>Ett intressant alternativ är att inte bara bygga en kapacitetsstark spårförbindelse över det östliga Saltsjö-Mälarsnittet utan kanske två...</p> <p>Ur resenärssynpunkt är de bästa att tunnelbanan förlängs från Kungsträdgården i en hyfsat gen sträckning via Södermalm till Nacka. Problemet då är att man missar Djurgården och stora delar av Hammarby Sjöstad. Ett framtida bygge av Österleden och en ev. samlokalisering av tunnelbanan under Saltsjön, har det uppenbara problemet att man missar östra Södermalm samt stora delar av Hammarby Sjöstad. En tredje aspekt är en långsiktig lösning med Saltsjöbanan samt ev. förlängning av Tvärbanan från Sickla udde.</p> <p>Förslag:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Börja med att bygga ut tunnelbanan från Kungsträdgården mot Nacka i den sträckning som genererar mest resenärer, dvs med en sträckning via Södermalm.</li> <li>2. När Österleden byggs kompletteras den med ett separat tunnelrör för att kunna förlänga Tvärbanan från Sickla till Djurgården, och där ansluta till den befintliga spårvägen vid lämpligt ställe mellan Skansen och Waldemarsudde där det finns berg att ansluta en spårtunnel.</li> <li>3. Ett huvudargument för att bygga Österleden är ju att avlasta innerstaden från biltrafik, speciellt Strandvägen – Hamngatan - Centralen. Därför passar det bra att istället prioritera spårvägstrafik i detta stråk när österleden är byggd.</li> <li>4. Förläng Tvärbanetraffiken till Ropsten, via Värtan, och förläng trafiken på Saltsjöbanan in till Sergels torg. På så sätt skapas ett flertal nya kapacitetsstarka spårvägslinjer över Saltsjö-Mälarsnittet som ett komplement till tunnelbanetraffiken.</li> <li>5. En del pengar kan också sparas genom att lägga ner nuvarande sträckning på Saltsjöbanan in till Slussen. Det kommer ju att gå tät busstrafik från Värmdö/Nacka in</li> </ol>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Vilken kollektivtrafik som ska trafikera en eventuell vägförbindelse, om den inte samförläggs med tunnelbanan, kommer att studeras inom Trafikverkets uppdrag i samarbete med Trafikförvaltningen. Både spårtrafik och busstrafik är möjliga alternativ.</p> <p>Spårväg Citys sträckning planeras till Värtan. En möjlig förlängning av Saltsjöbanan till Sergels torg kan komma att studeras i andra intilliggande projekt. I Program Slussen möjliggörs spårtrafik på den nya bron mellan Södermalm och Gamla stan.</p>

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>till Slussen även när tunnelbanan till Nacka är utbyggd, så det finns gott om förbindelser kvar för de resenärer från ostsektorn som vill till Slussen.</p> <p>Detta är ett alternativ värt att studera närmare tycker jag.</p> <p>Med vänlig hälsning <b>Tomas Ahlberg</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att en dragning av tunnelbanan via östra Södermalm och Danvikstull vidare mot Sickla vore det bästa. Station Danvikstull kunde ha ingång såväl från öster som väster om Danvikskanalen och ge möjlighet att smidigt byta från Värmdöbussar och Saltsjöbana. Vid Sickla finns möjligheter att byta från Tvärbanan. På sikt tycker jag att Tvärbanan bör förlängas till Slussen via Danvikstull</p>	
<p>Viktigt att station på Östra Södermalm ingår. Förläng Tvärbanan/Saltsjöbaden till Slussen (alternativt Medborgarplatsen) med fortsättning till Södra Station.</p>	<p>Trafikförvaltningens ambition är samplanering av samtliga trafikslag, men en eventuell utbyggnad av Saltsjöbanan västerut ingår inte i arbetet med tunnelbanan till Nacka.</p>
<p>Hej, Jag tycker att ni ska inte bygga tunnelbanelinje till Nacka.</p> <p>Jag tycker att ni ska bygga Tvärbanan runt hela område som ni ville bygga tunnelbanelinje. (jag menar i Nacka och runt alla linjer som ni skickat i 8 st. Alternativ.) Som sagt nu (ovan), Jag tycker att det är inte bra men trafik under marken!!!!</p> <p>Det är inte bra, varken för personen som ska köra t-banan, och varken bra för folk som ska resa. Ni förkortar våra liv,,, på det sättet. Det är risk för massor med obehagliga situationer med trafik under</p>	<p>Spårtrafik i ytan uppfattas som en kraftig barriär. Nacka kommun vill inte förstärka eller utöka den barriär som Saltsjöbanan utgör idag och ser gärna att tunnelbanan ligger under mark.</p>



Synpunkt	Svar
<p>marken.(jag menar, med tunnelbanelinje).</p> <p>Ordna gärna, En fin plan... ,med endast Tvärbanan, som kan åka från Nacka och runt hela stan. Det blir mycket trevligare och säkrare på alla sätt, när man reser med Tvärbanan (ovan marken-.Jag menar inte "under marken"-som med tunnelbanelinje,).Det är kul/trevligt och kunna titta ute via Tvärbanan fönster,, och njuta av sin resa i lung/ro. Alla skulle må mycket bättre av det. Om ni sitter på en "mörk", tunnelbanelinje, under marken...,och inte kunna se ut via fönster...,Det är inte bra för hälsa!!!!</p> <p>Och om inträffar nåt under marken... då är det mycket svårt att ta sig ut från tunnelbanelinjen..., och det skulle orsaka till "panik", från folk som skulle vilja ta sig ifrån tunnelbanelinjen...,ute....</p> <p>Hoppas ni kan förstå mina åsikter om tunnelbanelinje som ni planerar bygga i Nacka och omkring hela stan.</p> <p>Så, mina åsikter om att bygga tunnelbanelinje; är En Stor Nej!!!!</p> <p>Det är inte bra med Tunnelbanelinje!!!        Bygg gärna: Tvärbanan!!!!, som kan ta oss över allt!!!, och att vi kan njuta av resan dygnet runt, kunna se ut från fönster, den vackra staden!!! , och fin utsikt. Och man mår bättre/lugnare av det.(av Tvärbanan).        Så, Hoppas jag kan påverka lite med mina åsikter.</p> <p>Lycka till önskar jag till er som ska ta beslut!</p> <p>Med vänlig hälsning        Invånare som vill gärna resa med Tvärbanan!!! Och aldrig med tunnelbanan!!!!        Tackar för mig</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag anser att det är viktigt att Tvärbanan förlängs så fort som möjligt samt att en samplanering sker med Slussenrenoveringen, Behövs verkligen ett stort bussgarage i Katarinaberg när Slussen avlastas. Byggs ej husen framför glashuset finns plats för bussterminal. Undrar också om T-banestation 80 meter ner i berget är enda möjligheten. Skrämmer säkert många. Går det inte</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
att ha station vid Londonviadukten eller någon annanstans undrar en amatör. Till Djurgården borde båt räckta	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jag tycker inte att det behövs någon tunnelbana till Nacka. Förläng Tvärbanan till Henriksdal. Då blir det en knutpunkt för bussar och Saltsjöbanan till Slussen och Värmdö, Nacka.	
<p>Jag vill inte ha tunnelbanan hit.            Det räcker med Saltsjöbanan och alla bussarna som passerar utanför dörren. Jag behöver sällan vänta länge och transporten brukar fungera utmärkt.</p> <p>Lägg istället pengarna på att utveckla Saltsjöbanan och koppla ihop den Tvärbanan.</p>	<p>Fordonen på Saltsjöbanan och Tvärbanan är olika vilket gör att plattformshöjderna och avståndet mellan spår och plattform är olika i de olika systemen. För att konvertera Saltsjöbanan till Tvärbana krävs stora ombyggnader av plattformar och byte av fordon.</p>
<p>Jag vill se ett helhetsgrepp på kollektivtrafiken för Nacka och Stockholm. Är t-bana verkligen det bästa alternativet för Nackas kollektivförsörjning? Skulle det inte vara en både snabbare och billigare, enklare lösning att bygga ut Saltsjöbanan med förgreningar till Värmdö, Forum, Orminge. Busstrafiken måste ändå vara kvar. Kommer folk verkligen att ställa bilen hemma? De flesta Nackabor kommer att ha mycket långt till närmaste t-banestation. Biltrafiken är ett stort problem, som inte bara handlar om arbetsresor. På helger och fritid tar man bilen till och från landet. Jag är rädd att våra grönområden kommer att slitas ner mycket snabbt av det befolkningstryck som kommer att bli följderna för att få underlag för t-banan. Jag ser själv vad som hänt runt Sickla, där jag bor, på några få år pga. Hammarby Sjöstads utbyggnad och även Sicklas. Orkar naturen här den enorma och snabba expansion, som t-baneutbyggnaden kräver? Det finns en</p>	

Synpunkt	Svar
<p>smärtgräns. Är tät stenstad vad vi vill bo i? Långt ifrån alla vill det. Alla Nackabor jag känner älskar naturen här. Stockholm behöver lungor. Jag skulle vilja se en mer varsam utbyggnad av Nacka. Jag vill se konsekvenserna av den planerade snabba utbyggnaden utredd.</p> <p>Av de alternativ som framkommit hittills tycker jag att Veidekkes senaste förslag, presenterat i DN 29 april 2013 är mycket intressant, om t-bana ändå ska byggas. En annan artikel, som berörde mig starkt var i Nacka Värmdöposten 23 april 2013, som stämmer med mina egna funderingar. "Tunnelbanan löser inte alla problem". Artikeln är författad av Nackas Naturskyddsförening. Jag hänvisar till ovan nämnda artiklar.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Tub 1 och tub 2 gör otroliga omvägar genom staden vilket ger långa restider. De förslag till förlängning av tub3 innebär att göra om samma dumhet. Vidare finns redan en järnväg till Nacka och ända till Saltsjöbaden. För en betydligt lägre summa än en tunnelbana kan SB göras dubbelspårig i sin helhet och den centrala ändstationen kan läggas på en lämpligare plats än idag. Man kan även studera en sammanslagning av tub3 och SB med tunnelbana ovan jord öster om Nacka. Istället för att försörja östra Södermalm med tunnelbana förordar jag spårväg istället för buss på vissa linjer därstädes.</p>	
<p>Tvärbanan till Sickla borde vara första steget för att avlasta Slussen. Jag åker via Liljeholmen till Scania i Södertälje och min fru jobbar i Liljeholmen.</p>	
<p>Veidekkes förslag verkar bra. I stället för t-bana till Nacka skulle Saltsjöbanan kunna göras dubbelspårig.</p>	<p>Veidekkes förslag finns besvarat under kategori 1.</p>
<p>Alla alternativ är urusla och otroligt mycket dyrare än det behöver bli. Bygg ut Saltsjöbanan istället! Slutstation/bytestation måste bli Slussen.</p>	
<p>Jag förordar sträckning 5. Östra Södermalm, där jag bor, har redan tillräckligt bra kollektivtrafik. En fråga: varför</p>	

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
använder man inte Saltsjöbanan?	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Skrota Saltsjöbanan och dra tunnelbana till Saltsjöbaden istället! Det finns redan bra förbindelse med Nacka och det är Saltsjöbanan som bör renoveras	
Kommer Saltsjöbanan om detta genomförs tas bort? Och hur kommer i så fall förbindelserna till Saltsjöbaden se ut? Buss från slutstation eller tåg hela vägen? Viktigt att komma ihåg hur mycket Saltsjöbanan ger och att restiden inte förlängs för oss som bor i Saltsjöbaden.	Det finns inga planer på att Saltsjöbanan ska läggas ned.
Tycker absolut att t-banan och/eller Saltsjöbanan ska stanna till i Järla Sjö. Skulle önska att området kring banan rustades upp - gärna med station under jord och en fin park ovan.	
Blåa linjen ut till Nacka är ingen bra idé. Hade varit bättre att bara förlänga Tvärbanan från Sickla udde till Sickla station. Eller bara skaffa mer bussar som fungerar och åker i tid ut i Nacka, kanske från T-Centralen också. Jag har ingen lust att pröjsa det här med mina skattepengar. Sluta krångla till allt så himla mycket! Riktigt pinsamt är det faktiskt.	

## 6 Kategori 6 - Miljörelaterade synpunkter

### Sammanfattning

Flera synpunktslämnare efterlyser miljöhänsyn generellt och specifikt kring vissa platser. Vikten av att utreda miljöfrågorna lyfts fram. Många framhåller att tunnelbanan bör gå under jord för att minska konflikter med skyddsvärda områden och för att minska risken för störningar för närboende.

Som ett sammanfattande svar kan nämnas att Trafikförvaltningen tar fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Miljökonsekvensbeskrivning är en process med syfte att minska de negativa miljökonsekvenserna av hela utformningen och genomförandet av tunnelbaneprojektet. Miljökonsekvensbeskrivningen är också ett dokument i vilket de olika alternativens miljökonsekvenser beskrivs och jämförs.

Det är också viktigt att poängtera att alla sträckningar är planerade att gå under mark hela vägen från Kungsträdgården till Nacka Forum. De anläggningar som behövs ovan jord är till exempel stationsuppgångar och schakt för ventilation. Vid placering och projektering av dessa ovanjordsanläggningar beaktas värdefulla områden såsom grönområden och kulturmiljöer.

Synpunkt	Svar
<p>Synpunkter lämnas utifrån att tunnelbanan kan gå både på mark och under jord.</p> <p>I detta skede saknas en beskrivning om hur miljökonsekvenser för människors hälsa och miljö avseende tekniska olycksrisker (t ex brand, explosion) kommer att hanteras på strategisk nivå. Olycksrisker borde beskrivas som miljöpåverkan. Strategin för riskhantering rekommenderas att utredas noggrant så att hantering sker på ett likartat sätt i samtliga infrastrukturprojekt som Trafikförvaltningen genomför. I arbetet med utbyggnad av Roslagsbanan togs en vägledning fram för riskhantering i planeringsskedet, vilken skulle kunna vara underlag och stöd.</p> <p>Det finns behov av att risker beaktas redan i förstudien. En riskbedömning bör upprättas som med avseende olycksrisker beskriver och analyserar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vilken påverkans om kan uppstå för boende/övriga med tilltänkt etablering</li> <li>- Vilken effekt detta innebär</li> <li>- Vilka konsekvenser detta medför samt om behov finns av åtgärder</li> </ul> <p>Räddningsinsatser under mark är ofta komplexa, varför goda förutsättningar är viktigt. SSBF bistår gärna Trafikförvaltningen kontinuerligt med start från förstudien avseende planering och projektering för möjligheter till räddningsinsatser. Erfarenheter från befintligt tunnelbanesystem samt Citybanan bör beaktas.</p> <p><b>/Storstockholms brandförsvaret genom Robin Haglund</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Riskfrågor har varit centrala frågor i de tidiga utformningsprinciper som har tagits fram hittills. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att översiktligt belysa olycksrisker och hur dessa avses att hanteras. Se även sammanfattning avseende "Miljörelaterade frågor".</p>
Förordar alt 1, sett ur synpunkten att	Jämförelse mellan alternativens

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>tillgängliggöra det maritima kulturarvet. Både alternativ 1 och 3 innebär en avsevärd förbättring av kommunikationerna till ett av Stockholms mest välbesökta rekreatiomsområden. Alternativ 1 med en bergtunnel ger sannolikt mindre påverkan på fornlämningar under vattenytan. Vi förutsätter att arkeologiska undersökningar genomförs.</p> <p>En sänktunnel skulle ta bort fornlämningar och bli svår att förena med färjetrafiken.</p> <p>Hänsyn bör tas till kulturmiljön i allmänhet och på före detta Galärvarvsområdet.</p> <p><b>/ Statens Maritima Museer – Marinmuseum, Sjöhistoriska museet, Vasamuseet genom Marika Hedin och Fredrik Blomqvist</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>konsekvenser avseende kulturmiljö görs i den miljökonsekvensbeskrivning som Trafikförvaltningen tar fram. När sträckning har valts, och framför allt om ett sänktunnelalternativ väljs, kommer frågan om arkeologiska undersökningar att bli aktuell. Se även sammanfattning gällande Djurgården.</p>
<p>Naturvårdsverket är positivt till en utbyggnad av tunnelbanan eftersom resandet med bil behöver minska till förmån för kollektiva färdmedel.</p> <p>Betydande störningar under byggtiden kan uppstå. Störst nytta ur klimat- och tillgänglighetssynpunkt får utbyggnaden om det finns ett stort resandeunderlag. Vi anser därför att Trafikförvaltningen bör gå vidare med något av de alt. som fångar upp det stora antalet resenärer på östra Södermalm och i Hammarby Sjöstad.</p> <p>Av samma anledning bör alternativ 3 (sänktunnel samlokaliserad med vägförbindelse) väljas bort från fortsatt utredning.</p> <p>Önskar delta i fortsatt samrådsprocess och vill beredas möjlighet att yttra sig då alternativens miljökonsekvenser är utredda</p>	<p>Under hösten 2013 kommer vi att jämföra de olika alternativens samhällsnytta. Nyttan bedöms preliminärt vara strikt kopplad till antalet resenärer som respektive sträckning fångar upp. Miljökonsekvensbeskrivningen (process och dokument) kommer att beröra tunnelbanans miljönytta, men också i stor utsträckning att jämföra alternativens olika negativa miljökonsekvenser.</p>



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>men innan sträckning och stationslägen har fastställts.</p> <p><b>/Naturvårdsverket genom Elin Forsberg</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Trafikförvaltningen bör beakta påverkan som de olika alternativen kan ha på människors hälsa (elektromagnetisk strålning, buller, vibrationer). Särskild hänsyn bör tas till lokaler där känsliga grupper vistas (skolor, förskolor, sjukhus, äldreboende). Uppmärksamma även de luftföroreningar i t-banans inomhusmiljöer som människor kan utsättas för.</p> <p><b>/Socialstyrelsen genom Helena Norling och Marianne Gustafsson</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att behandla de aspekter som lyfts fram i synpunkten.</p>
<p>Det är väldigt viktigt att man ska utföra arbetena så att man inte förstör hållmark, träd och övrig natur. Man kan välja endast hårdgjorda, asfalterade ytor och liknande, då det dessutom finns så mycket av detta. Vi behöver allt vackert och grönt som finns kvar för livsglädjen, trivseln och syrets skull, vilket påverkar alla människor och djur. Detta att mer och mer natur försvinner, bidrar till att man alltmer överväger att skaffa bil, om man inte redan har, för att kunna komma till naturområden på motsvarande sätt. Har man redan bil, tar man den många gånger för att kompensera tidigare möjligheter till sådant.</p> <p><b>/Nina Hjerpe</b></p>	<p>Konsekvenser för miljön kommer att beskrivas i den alternativjämförande miljökonsekvensbeskrivning som håller på att utarbetas. Den kommer sedan att ligga till grund för hur åtgärderna genomförs så att påverkan på naturmiljön minimeras.</p>
<p>Det är av största vikt att kulturhistoriska värden blir belysta i miljökonsekvensbeskrivningen som genomförs som en del av förstudien. Sprängningsarbeten (bl.a. på Djurgården och Södermalm) kan ha stor påverkan på</p>	<p>Kulturhistoriska värden kommer att belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.</p>

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>kulturhistoriskt värdefulla byggnader, interiörer och föremål i museisamlingar. Kulturhistoriska värden i befintlig miljö måste även beaktas när det gäller lokalisering av stationslägen.</p> <p><b>/Stockholms stadsmuseum genom Hanna Gårdstedt</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Emissionsinventering av vilken sträkningsalternativ och val av stationer som ger störst miljövinst bör göras. Det måste säkerställas att gällande miljö kvalitetsnormer uppfylls för boende i området även under byggtiden.</p> <p>Förorenade sediment kan inverka på ljusgenomträngning och vattenlevande organismer. Om detta behandlats har inte framgått.</p> <p>Säkerställ att gällande bullernormer klaras för boende under byggtid. Även vibrationer kan påverka.</p> <p>Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet (ökad lufttemperatur, förändrade flöden av vattendrag och nederbörd och risker för översvämningar m.m.).</p> <p><b>/SMHI genom Bodil Aarhus Andrae, Iréne Lake och Lennart Wern</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Målsättningen med pågående miljökonsekvensbeskrivning är att översiktligt behandla och jämföra de olika alternativens miljönytta med avseende på potentiell minskning av koldioxidutsläpp från buss- och biltrafik. Just nu är vi dock i ett tidigt utredningsskede med stora osäkerheter kring utformningen av anläggning och hur den ska byggas. Längre fram i planeringsprocessen kan till exempel luftkvalitets- och bullerfrågor beskrivas mer i detalj. Miljö kvalitetsnormer och gällande riktvärden för buller beaktas givetvis. Påverkan på Saltsjöns sediment och konsekvenser därav är en fråga som hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen.</p> <p>Akustiska och magnetiska fält som påverkar strömning i vatten finns överallt kring bebyggda miljöer. Den strömningspåverkan i vatten som skulle kunna uppstå av tunnelbanan (på grund av akustiska eller magnetiska fält) bedöms inte bli av sådan storlek att organismer eller bottenstrukturer påverkas så att negativa konsekvenser uppstår.</p>

Synpunkt	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Tycker att man ska betänka vilka oerhörda störningar det blir under byggtiden på östra Södermalm (där det bor väldigt mycket människor) om man väljer alternativ 1, 2, 4 och 6. Speciellt om man betänker att det redan finns T-banestationer vid Slussen, Medborgarplatsen och Skanstull inom väldigt kort gångavstånd till de nya stationerna på dessa linjer.</p> <p>Att föredra är istället:</p> <p>Alt 5, som ger ny T-banestation på mer lagom avstånd från de som redan finns. Dvs inte med för kort avstånd emellan. Denna sträckning har också en dragning mer mot utkanten av Söder och berör inte lika många människor under byggtiden.</p> <p>Alt 3 kan också vara en möjlighet.</p> <p><b>/Eva Jönsson</b></p>	<p>I den miljökonsekvensbeskrivning som vi tar fram kommer byggtidens påverkan och konsekvenser att jämföras för de olika alternativen. Byggtidens störningar kan vara påtagliga men de är övergående och vid förordande av alternativ ur miljö- och hälsosynpunkt kommer alternativens konsekvenser under drifttiden också att vara viktiga att väga in.</p>
<p>En god idé och rätt väg för en lokaltrafik som funkar i framtiden tror jag. Se bara till att välja den väg som förstör allra minsta mängd vackra miljöer. I onödan förstörda miljöer går inte att reparera och blir lite som ett för alltid öppet sår. Mentalt i människor och bildligt talat.</p>	
<p>Jag är emot en tunnelbanehållplats på östra Södermalm. Det skulle förstöra den unika miljön runt Vitabergsparken och det finns en risk att området blir lika trist som runt Hornstull och Skanstull. Det finns tillräckligt med kommunikationer i området ändå.</p>	<p>Under arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen är målsättningen att bedöma tunnelbanans möjliga påverkan och konsekvenserna därav för berörda platser såsom östra Södermalm och miljön runt Vitabergsparken.</p>

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
T-bana till Nacka vore en bra lösning för att om möjligt minska biltrafiken och därmed miljöbelastningen. Stationslägen Nacka C, Orminge C.	Tunnelbanan kan ge förutsättningar för att välja kollektivtrafik i stället för bil.  Se sammanfattande svar gällande "Förlängning till Orminge/Värmdö".
Minsta miljöpåverkan och hänsyn till befintlig bebyggelse och miljö. Slussen viktig knytpunkt och viktigt att t-bana från Nacka går via Slussen eller att det på annat sätt blir lättare att ta sig till sydvästra Stockholm.	
Bevara alla gamla hus och gator när ni bygger och betänk att miljöaspekten är viktig, avlasta biltrafik från biltätaste gatorna-helst ingen biltrafik alls i innerstan. MVH B	Miljökonsekvensbeskrivningen, som vi tar fram, jämför och beskriver alternativens miljökonsekvenser med varandra. Stadsbild och kulturmiljö är viktiga miljöfrågor i den miljökonsekvensbeskrivningen. Det är respektive kommun, och inte Trafikförvaltningen/SL som beslutar om bilfrihet på de kommunala gatorna.
Den ökade busstrafiken vid T-banan kommer att medföra miljöproblem som måste tas om hand på ett bra sätt	Tunnelbanan möjliggör en minskning av busstrafiken snarare än en ökning. Vid Nacka Forum avses en bussterminal byggas i anslutning till tunnelbanan. Miljöfrågor kommer att beaktas i planeringen och projektering av bussterminalen.
Jag är framför allt intresserad av hur det här påverkar min boendemiljö och utan närmare information om var man tänkt planera depån och servicestationen för t-banan samt mer exakt lokalisering av stationer så är det svårt att tycka så mkt. För min del. Jag vill inte	När tunnelbanan väl är byggd är påverkan på boendemiljön sannolikt liten. Under byggtiden kommer de som bor allra närmast tunnelbanan att tidvis kunna störas av till exempel byggbuller

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>förlora Tengdahlsparken eller att "mitt" område förstörs på andra sätt. Bussarna till oss som bor vid Tengdahlsparken fungerar bra likadant bussarna till Nacka. Sen är det fullt begripligt att det är nödvändigt att t-banan byggs ut. Ta bort Vikinglinje och ställ tåget där är mitt förslag! Bygg bro/gångtunnel etc till oss på andra sidan!</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.  och vibrationer.</p>
<p>"Osäker på om mina synpunkter i ett utförligt meddelande verkligen kom fram. Men mycket kort: Jag hänvisar till två artiklar som väckte mitt djupa intresse och stämmer val med vad jag anser:</p> <p>Nacka Värmdöposten 23 april 2013 "Tunnelbanan löser inte alla problem"</p> <p>DN 29 april 2013 "Blandade färger föreslås i t-banan"</p> <p>Det är mycket viktigt att miljöaspekterna utreds noggrant före beslut, konsekvenserna av den enorma bostadsutbyggnaden, som t-baneutbyggnaden kräver. Det finns en smärtgräns för vad naturen i Nacka tål. Även biltrafiken kommer att öka starkt och explosionsartat. Arbetsresorna är inte hela problemet.</p> <p>Vi vill kunna andas och må bra."</p>	<p>I en miljökonsekvensbeskrivning för tunnelbanan jämförs och beskrivs de olika alternativens miljökonsekvenser. I det skede vi nu är i ligger fokus i miljökonsekvensbeskrivningen på alternativskiljande miljöfrågor för att kunna peka ut vilket eller vilka alternativ som är att föredra ur miljösynpunkt. I och med att bostadsbyggande i Nacka förväntas ske om tunnelbanan byggs ut, men oberoende av alternativ, så är inte den frågan alternativskiljande. I senare planeringsskede får miljökonsekvensbeskrivningen ett annat fokus och då kommer många frågor att studeras närmare.</p> <p>Tunnelbanan löser inte alla problem, men är en viktig pusselbit för att lösa resandebehovet till och från ostsektorn.</p> <p>Artikeln "Blandade färger föreslås i t-banan" bygger på Veidekkes förslag, som finns kommenterat under kategorin "Nya sträckningar och stationslägen"</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Tunnelbanan får inte gå genom naturreservat och andra naturområden med höga naturvärden. Nacka har många av dessa men bör därför bygga så mycket som möjligt under jorden och inte lägga stationer i anslutning med naturområden som kan påverkas negativt av partiklar, ämnen, ljud och buller av utbyggnaden samt när det är färdigställt. Mitt förslag är att lägga tunnelbanan i kant med gamla Värmdövägen där påverkan på miljön redan är gjord. Vilket utav förslagen det blir spelar mig ingen större roll, men favoriserar förslagen som går via Sickla och Nacka Forum som är de två populära anhalterna i Nacka. Där skulle busstrafiken avlastas enormt.</p>	<p>Alla sträckningar är planerade att gå helt under jord, vilket innebär mycket begränsade intrång i naturområden. Vid placering av stationsuppgångar och andra anläggningar ovan jord är de miljöfrågor som nämns i synpunkten viktiga att beakta.</p>
<p>Vi bor i Sofia församling och oroar oss för den känsliga miljön kring Erstaklippan, Stigberget och Vita Bergen. Följaktligen anser vi att varken tunnlar eller uppgångar bör läggas i det området. Det finns dessutom inget behov då vi har nära till både Slussen och Medborgarplatsen samt har vi utmärkta bussförbindelser.</p> <p><b>Mvh Mariana Lund och Birgitta Magnusson</b></p>	<p>Alla sträckningar är planerade att gå under mark, vilket innebär begränsade ingrepp i befintliga miljöer. Vid placering och projektering av stationsuppgångar och andra anläggningar ovan jord kommer frågan om intrång att beaktas och hänsyn tas till värdefulla områden såsom grönområden och kulturmiljöer.</p>
<p>Angående MKB: Belys hur de olika sträckningarna påverkar det totala resandets fördelning mellan kollektivtrafik och biltrafik. Till exempel konsekvensen av att en dragning under Södermalm förefaller ge fler kollektivtrafikresenärer än dragning under Djurgården-i Österledens tunnel.</p>	<p>Utifrån trafikanalyserna kommer vi att jämföra de olika alternativen beträffande antal kollektivtrafikresenärer.</p>
<p>"Förslaget om att bygga ut tunnelbanenätet till Nacka är något som jag stödjer men att bygga den ovan jord och genom ett fint bostadsområde som t ex Nysätra är</p>	

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>katastrofalt!</p> <p>Bygg den djupt utan att påverka allt för mycket utav naturen i Nacka som är en av Stockholms finaste kommuner.</p> <p>Mvh/ Resande med SL i Stockholm</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>"Hej Tack för möjlighet att lämna synpunkter på T-banedragningen! Jag tycker det är mycket viktigt att miljökonsekvensbeskrivningens slutsatser också blir tvingande i detaljplan/järnvägsplan dvs att man tar hänsyn till problematiken med sättningar och vibrationer i samband med byggtiden samt att också tvingande krav skrivs in i dp om risken för stomljud. Förordar alt 1 med bergtunnel K-trädgården, Djurgården, Sofia samt H-sjöstad."</p>	<p>I det sammanfattande svaret gällande "Miljörelaterade frågor" finns information om hur vi arbetar och kommer att arbeta med miljökonsekvensbeskrivning. Längre fram i planeringen, när detaljplaner och järnvägsplan för tunnelbanan ska presenteras, kommer miljökonsekvensbeskrivningen att innehålla förslag på skyddsåtgärder som tas in i planerna i den utsträckning som bedöms rimligt. I och med att stomljud under byggtiden är en viktig fråga för detta projekt är det sannolikt att krav avseende stomljud och handlingsplan vid överskridande tydligt formuleras i projektet och i de förfrågningsunderlag som så småningom kommer att gå ut till entreprenörer som ska bygga anläggningen.</p>
<p>"Om det ska vara en t-bana till Nacka då tycker jag att det är viktigt att det går snabbt och smidigt att ta sig till från stan. Därför vill jag gärna se en sträckning från Kungsträdgården till Nacka Forum via Djurgården.</p> <p>Jag tycker att bussarna till Slussen fungerar mycket bra och är en trevlig resväg som bör finnas kvar oavsett vilken lösningen blir.</p>	<p>De busslinjer som idag går mellan Nacka Forum och Slussen antas utgå om tunnelbanan byggs. Bussar som trafikerar från Värmdö avses fortsatt finnas kvar och gå direkt till Slussen vid en tunnelbaneutbyggnad.</p>



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Viktigt dock att om t-bana ska byggas att den inte ligger ovan jord då detta medför buller och "tillhåll". Vill värna om vår trygga miljö och natur."</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>"Jag är kritisk till att man hoppat över fyrstegsprincipen i planeringen d.v.s. att man inte sett över förbättringar av befintlig trafiksituation t.ex. utbyggnad av Saltsjöbanan till Värmdö. Urvalskriterierna från idéstudien var för snäva. T.ex. fanns inte miljö- och klimataspekten med och dessa aspekter har man missat helt och hållet med t-banealternativet. Man bestämde sig för t-banealternativet för snabbt och på otillräckliga grunder.</p> <p>Utifrån Nacka kommuns fastställda hållbarhetsmål (ekologisk hållbarhet, social hållbarhet och ekonomisk hållbarhet) i översiktsplanen från 2012 kommer T-banan inte uppfylla något av dessa mål i tillräckligt hög utsträckning.</p> <p>Ekologisk hållbarhet - T-banan kommer att minska andel grönområden i Nacka och ev. påverka Nationalstadsparken. I och med fortsatt bussberoende, bilism och ev Österled blir klimataspekten inte tillgodosedd.</p> <p>Social hållbarhet - T-banan är inte tillräckligt bekväm för resenärerna (man reser under jord och stationerna ligger på mellan 30 - 100 m djup. Säkerhetsaspekten!) Det blir trängsel vi Forum Nacka samt vid T-Centralen. Fler byten för många = längre restid. Är ingen helhetslösning för ostsektorn d.v.s. man prioriterar Nackabor först och främst (inga förbättringar för Värmdöbor) samt framtida Nackabor i dubbel bemärkelse (de 40 000 som ska flytta in samt de Nackabor som bor kvar/fortfarande lever om 20 år).</p>	<p>I åtgärdsvalsstudien "Kapacitetsstark kollektivtrafik till ostsektorn" som SL lät ta fram 2012 studeras olika åtgärder enligt fyrstegsprincipen. I åtgärdsvalsstudien framhålls att ostsektorns tillgänglighet med kollektivtrafik till övriga Stockholm ska stärkas och framför allt att kollektivtrafikens kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet ska stärkas. Det sistnämnda åtgärddar inte Saltsjöbanan. Åtgärdsvalsstudien pekar på att en utbyggnad av tunnelbanan är det enda alternativ som uppfyller de uppsatta målen, förutsatt att tunnelbanan byggs så att ny kapacitet skapas i Saltsjö-Mälarsnittet. Miljö- och klimataspekter hanteras vidare i den miljökonsekvensbeskrivning som vi arbetar med för tunnelbana till Nacka.</p> <p>Nacka kommuns översiktsplan (2012) har med tunnelbanan som en byggsten i sin stadsbyggnadsstrategi. I samband med ekologisk hållbarhet anger översiktplanen bland annat att bebyggelsen i Nacka ska vara tillräckligt tät för att ge underlag för gemensam infrastruktur. I och med att tunnelbanan är planerad under mark behöver den inte innebära minskad andel grönområden. En utbyggd tunnelbana ger utrymme</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Ekonomisk hållbarhet - Kostar ca 16 miljarder och då slutar spåret vid Forum Nacka. Jämför det med att bygga en förlängning av Saltsjöbanan till Mölnvik för troligtvis en betydligt billigare peng. Man får alltså mer spår för mindre pengarna med det förslaget som bör utredas parallellt. Man kan då göra flera parallella investeringar i Ostsektorn som helhet samt i länet som helhet för de pengar man sparar. Man satsar då inte allt på ett kort utan fördelar resurserna. Om man sprider ut investeringarna över hela länet, borde man också kunna fördela resenärerna mer jämnt över länet genom olika typer av satsningar på tvärförbindelser, det knyter då även an till den sociala hållbarheten d.v.s. mindre trängsel, bättre framkomlighet.</p> <p>Ta fram den bästa helhetslösningen för ostsektorn och länet som helhet som prioriterar miljön, resenärerna och samhällsekonomin och lås er inte vid t-baneförslaget. Ta fram bättre underlag för att kunna fatta ett bra beslut. Skippa planerna på Österleden helt och hållet."</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>för bussresenärer och bilister att ändra sina resvanor, vilket skulle vara positivt ur klimatperspektiv.</p> <p>Att göra tunnelbanan attraktiv och tillgänglig är en viktig del i planering och projektering. Säkerhetsfrågan utreds noggrant för att finna lösningar som fungerar även med djupa stationer och tunnlar.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p>
<p>Jag tycker att miljön har blivit tillräckligt förstörd och att det vore idiotiskt och grymt egoistiskt att bygga en tunnelbana till Nacka. Varför behövs det? Svar: Det gör det inte. För att spara tid? Fuck you, det tar den tid det tar. Vad ger er rätten att förstöra naturen för att underlätta er resa? Bussarna funkar fint. Om det är för krångligt att åka, flytta härifrån.</p>	<p>Kollektivtrafiken behöver utvecklas för att kunna omhänderta den växande befolkningen i Stockholm. Kollektivtrafikresor är generellt sett mindre miljöbelastande än privata resor i bil.</p>

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>Hej Jag förordar bergtunnel från Kungsträdgården via Djurgården, till Söder, Hammarby sjö ut till Nacka. Det är viktigt att beakta den äldre bebyggelsen på Söder, bor själv i ett hus som är 84 år gammal o redan har sprickbildningar då det står på delvis utfylld mark på Katarina Bangata 55, Brf Vitbetan. Resterande hus ned mot Vintertullen står mer eller mindre på utfylld mark också. Så två aspekter: Säkra äldre hus under byggtiden för att undvika ökad sprickbildning vid sprängning, schaktning samt att krav ställs på tvingande åtgärder för att undvika stomljud från färdig T-bana. Detta ärett hälsoproblem i äldre hus t ex ovanför Rådhusets T-banan på Kungsholmen. Gärna en station i Sofia upp mot Vita bergen. Beakta det förslag som framförts i DN mån 29/4 från konsult där en översyn av alla T-banelinjer gjorts med nya "kopplingar" som föreföll mycket genomtänkt.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Det är mycket viktigt att störningarna minimeras under byggtiden. Det kommer inte att vara störningsfritt eftersom det är mycket material som ska forslas bort.</p> <p>Ett tunnelbanebygge kommer att föregås av omfattande utredningsarbete samt besiktning av berörda hus. Allt för att undvika skador på såväl gamla som nya hus och konstruktioner.</p> <p>Tunnelbanan ska konstrueras så att störande stomljud och annat buller eller vibrationer från tunnelbanetågen undviks.</p>

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## 7 Kategori 7 - Finnboda/Finnberget/Kvarnholmen

### Sammanfattning

Flera av synpunkterna handlar om exploateringsområdena i norra Nacka - Finnboda, Finnberget och Kvarnholmen. Ett av alternativen, Alternativ 3, har ett stationsläge i närheten av Finnboda. I Alternativ 5 finns ett stationsläge vid Henriksdal/Danvikstull, vilken är den i övrigt närmaste stationen.

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
Att en station placeras gångavstånd från Dannviken/Finnboda	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Bättre kommunikationer via Kvarnholmen, Finnberget/Finnboda som nu bebyggs kraftigt. Kommunikationerna hit idag är undermåliga. Halvtimmestrafik efter 19 är orimligt till en stadsdel så nära Stockholm. Kvarnholmen behöver knytas ihop mer med Nacka och skapa bättre förutsättningar att komma till Stockholm. Därför bör det finnas en T-banestation vid Finnboda fvb till Sickla och Nacka Forum från Kungsträdgården.	
Kvarnholmen/Finnboda måste få en station. Det är bara att räkna antal personer som bor och kommer att flytta dit. 5000 boende och 3000 arbetande på Kvarnholmen i framtiden.	
Vill ha via Finnboda/Finnberget. Kvarnholmen växer snabbt och det måste finnas ngn förbindelse där. Via Henriksdal finns redan en miljon bussar.	
det vore katastrofalt att missa hela västra Sicklahalvön, Henriksdal i en dragning. För mig verkar d blå alt best för då får alla de dom vill ha. Henriksdal, Kvarnholmen, Hammarby sjöstad och Nacka.	
<p>Jag anser att den nya tunnelbanesträckningen bör syfta till att täcka de områden som i dagsläget saknar tunnelbana eller tvärbana.</p> <p>D.v.s. Vitabergsområdet, Henriksdal, Finnboda och Sickla.</p> <p>Vi som bor i Hammarby Sjöstad har bra kontakt med tunnelbanan via Tvärbanan, en t-banestation nära Tvärbanans slut vid Sickla Udde eller en dragning av Tvärbanan till en station i Sickla eller Henriksdal kan dock vara bra.</p>	

Synpunkt	Svar
<p>Danvikstull är en vit fläck, med stort befolkningsunderlag på Södermalm. Växande underlag i Henriksdal, Finnboda m.fl.</p> <p>Alternativt skulle fortsatt sträckning från Leksaksmuseet kunna ske något mer söderut och fånga upp Hammarbyhamnen strax norr Sickla Park. Sickla Handelsområde är närcentra för dessa tre bostadsområden</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>De sträckningar vi studerar kan komma att bli kombinationer av olika sträckningar.</p>
<p>T-bana till Finnboda hamn och vidare till Sickla och Nacka Forum. Från Sickla vidare till Gullmarsplan.</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p>
<p>Jag bor på Östra Södermalm. En av anledningarna till att jag flyttade dit, är att det fortfarande är en förhållandevis orörd del av Södermalm. Det finns en känsla av småstad och lantlighet. En tunnelbana här skulle förta mycket av det. Eftersom en tunnelbana ska bygga på ett stort antal resenärer, tycker jag att Kvarnholmen borde finnas med i upptagningsområdet. Där kommer det att byggas 2 500 nya bostäder i närtid utan någon riktigt bra kollektivtrafik. Dessutom tycker jag att det vore bra med en samlokaliserad vägförbindelse. En avgrening på Nackasidan mot Gullmarsplan, skulle fånga upp resenärer från Hammarby Sjöstad.</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Nya linjesträckningar och stationslägen".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p>
<p>"Jag bor på Finnberget och denna del av Nacka har absolut den sämsta servicen från SL. Vi har inget sätt att ta oss hem efter 00.30 på nätterna, om vi inte ska gå 1.7 km vilket inte känns så kul. Dessutom dras trafiken ner på sommaren till 60 min trafik vilket inte är acceptabelt. Jag röstar därför på den blå sträckningen (alternativ 3) av T-bana så vi får bättre valmöjligheter med sl.</p> <p>Varför kan inte 53an gå varannan tur hela vägen till Finnberget? Varför slutar 53an på Henrikdalsberget</p>	<p>För frågor angående befintlig tidtabell för busstrafik hänvisas till SL:s kundtjänst.</p>

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
före 08.00 och efter 20.00??? Hälsningar <b>Marie</b> "	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
"Med tanke på utvecklingen på Kvarnholmen och att Nacka och Värmdö har en mycket stark utveckling tror jag att det är viktigt att T banan anpassas till den befolkningstillväxt och inte Södermalm som har utbyggd trafik. Vidare ges möjlighet att bygga ut Österleden som är mycket viktigt annars blir trafikinfarkten total. Alternativ blå via Djurgården med trafiktunnel"	Se sammanfattande svar för kategorin. Se även sammanfattningen för "Nya linjesträckningar och stationslägen".



## 8 Kategori 8 - Övrigt

### Sammanfattning

Några av synpunkterna är svåra att placera i en specifik kategori. De är kategoriserade under "Övrigt". De flesta av dessa synpunkter är mycket positiva till en förlängning av Blå tunnelbanelinje till Nacka och är dessutom måna om att det ska gå fort. Projektets tidplan som Trafikförvaltningen presenterat i samrådet innebär en färdig anläggning tidigast år 2028. Att planera och pröva en anläggning av denna storlek är omfattande och tidskrävande, Många tekniska frågor ska utredas och flera juridiska prövningar krävs. Själva byggtiden är också lång. I dagsläget uppskattas upphandling av entreprenörer och själva byggandet ta cirka 10 år.

Vid en förlängning av Blå linje till Nacka, behövs en bussterminal i anslutning till stationsläget vid Nacka Forum. Bussterminalen dimensioneras för att ta emot de flesta av de bussar som idag utgår från Nacka, öster om Nacka Forum och in till Slussen. Utgångsscenarioet i de resandeanalyser som Trafikförvaltningen gjort och i den dimensionering som antagits för bussterminalen, är att samtliga Värmdöbussar och några av Nackalinjerna fortsätter att trafikera Slussen även när tunnelbanan till Nacka är i bruk. Nu påbörjas ett arbete i samarbete med Nacka kommun om utformning och placering av bussterminalen.

Möjligheten för att anordna en infartsparkering i anslutning till tunnelbanans ändstation vid Nacka Forum diskuteras.

Synpunkt	Svar
<p>Tillgänglighet och användbarhet för alla länsinvånare är ett prioriterat mål för länets kollektivtrafik. 20 % av befolkningen har någon form av funktionsnedsättning. Konsekvenser för tillgänglighet och användbarhet måste i likhet med miljökonsekvensbeskrivning finnas med i hela planeringsprocessen.</p> <p>För många synskadade är själva redan med t-bana inget problem. Svårigheten består snarare i att hitta till stationen. Stationer som sprängs in och "göms" i befintlig bebyggelse blir svårare att hitta. De bytespunkter bör väljas som har de kortaste och enklaste övergångarna mellan olika trafikslag.</p> <p>Framkomlighet och säkerhet på plattformarna vid T-centralen respektive Slussen behöver belysas. Redan idag finns problem med trängsel och bidraget från Citybanan tillkommer om några år. Plattformsväggarna ska finnas med som en planeringsförutsättning.</p> <p>Erfarenhetsmässigt blir lösningar avseende tillgänglighet mycket bättre om frågorna behandlas tidigt och inte skjuts på framtiden till senare projekteringskedan.</p> <p><b>/Synskadades Riksförbund Stockholms och Gotlands län genom Lennart Karlsson</b>        (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Tillgänglighet finns med som en röd tråd genom hela projektet. Bytespunkterna är viktiga att göra lätta att orientera sig i och lätta att ta sig fram i.</p>
<p>Men efter en insändare i dagens kan jag inte annat än att hålla med. Varför ska vi Nacka /Värmdöbo in till Slussen, få av oss ska ju faktiskt stanna vid Slussen utan ska vidare.</p> <p>Jag tillhör en minoritet, är en sk urstockholmare, född och uppvuxen vid Mariatorget i en eländig miljö, 1962 fick vi en lägenhet i det moderna Fagersjö och 1966 flyttade vi till Bredäng. Då började jag i högstadiet och under sex års tid åkte jag varje dag mellan Bredäng o Farsta, ibland var man sent ute och kunde springa mellan perrongerna....det är inget man gör idag, när 5 ledbussar kommer in till Slussen och man ska vidare upp på perrongen, närmast en "nära döden</p>	<p>De resvaneundersökningar som gjorts visar att enbart ett fåtal resenärer från ostsektorn har Slussen som målpunkt. Se sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p>

Synpunkt	Svar
<p>upplevelse", jag har slutat att åka t-bana, perrongen kommer aldrig att bli bredare eller längre, det är en omöjlighet så jag går nuförtiden, rätt skönt men med andra problem....cyklister!</p> <p>Tänk om, alla Nacka/Värmdöbor behöver/ska inte in till Slussen, terminalen idag räcker säkert om man tänker annorlunda, det måste tänkas annorlunda om kollektivtrafiken ska svälja de mängder av människor som beräknas flytta in.</p> <p><b>/Catherine Emmerberg</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Tunnelbanan kan inte vara lika bra som bussarna. Dagligen rapporterar Radio Stockholm om alla stop i den spårbundna trafiken med massor av problem.</p> <p>Ett el-fel och Nacka med Värmdö har ingen kollektivtrafik.</p> <p>Vidare ska Nacka behövas bygga ut/förtätas alldeles for mycket.</p> <p>Tacka vet jag Slussen plan B, billigt och snabbt.</p> <p><b>/Kicki Kerstin Hild</b></p>	<p>Det förekommer stopp i tunnelbanetrafiken då och då av olika orsaker. Med utvecklad teknik så kommer antalet stopp förhoppningsvis att minska. Busstrafiken har problem med framkomligheten och det problemet växer i takt med en ökande befolkning och därmed utökad busstrafik. De resandeströmmar som förväntas i framtiden kommer inte att kunna hanteras enbart med bussar. Bedömningen är att tunnelbana behövs.</p>
<p>Hej,</p> <p>TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av inbjudan till samråd om Förstudie Tunnelbana till Nacka, dnr SL-2012-03562.</p> <p>Skanova är den ledande leverantören av nätkapacitet till teleoperatörer för dagens och framtidens slutkundstjänster i Sverige. Skanovas målbild är en effektiv telekommarknad, präglad av öppenhet,</p>	<p>Alla berörda ledningsägare har eller kommer att kontaktas för ett samarbete.</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

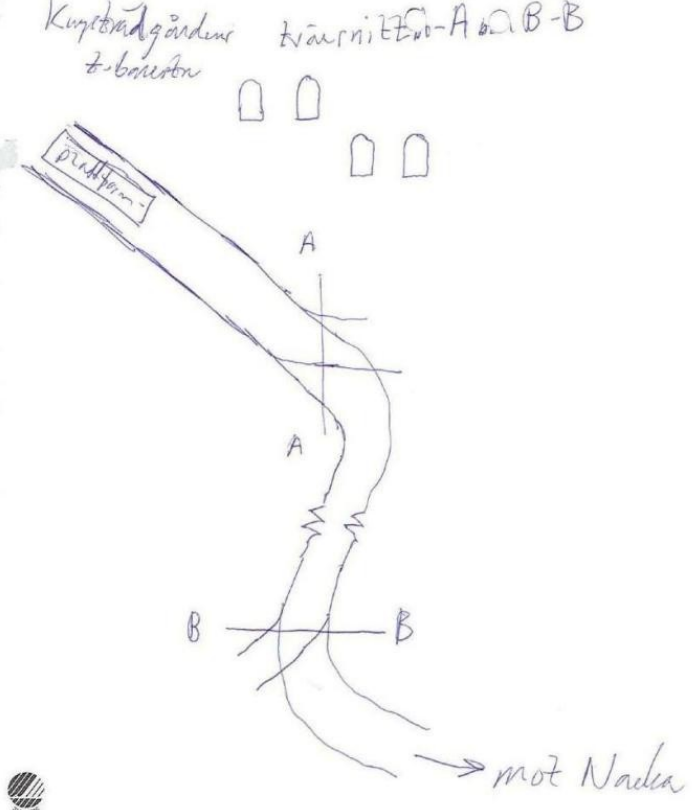
Synpunkt	Svar
<p>konkurrens och minsta möjliga detaljreglering. Vi vill att så många som möjligt ska få ta del av de möjligheter - i form av tjänster - som en modern infrastruktur ger. En sådan marknad gynnar alla parter - grossister, operatörer och slutkunder.</p> <p>Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.</p> <p>Med tanke på omfattningen av Skanovas ledningsnät kommer, oavsett vilket alternativ som väljs, påverkan att uppstå.</p> <p>Om så önskas kan läget för ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas i planeringsunderlaget. Vänligen kontakta <a href="http://www.ledningskollen.se">www.ledningskollen.se</a></p> <p><b>/TeliaSonera Skanova Access AB genom Lasse Joki</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Röstas ja för att få t-bana till Nacka.</p> <p><b>/Lilli Grundsten</b></p>	
<p>Tycker hela projektet är hemskt. Lår det finnas några oaser kvar lämna natur och jord ifred! Exploatera inte Nacka mer.</p> <p><b>/Maria Blom</b></p>	
<p>Kort och gott:</p> <p>Undvik att utvidga T-banan mot Nacka. Den för med sig mer negativt än positivt vad gäller miljö och nedskräpning och för med sig störande element och kriminalitet till områden som hittills förskonats.</p> <p>Satsa i stället mer på de existerande busslinjerna, tåg och spårvagnar.</p> <p><b>/Nandi Rutgård</b></p>	<p>Orsaken till att det behövs en tunnelbana är att kapaciteten i befintliga trafikslag inte räcker till. En utökning av busstrafiken ger så småningom stora framkomlighetsproblem. Utökning av trafiken i större utsträckning på</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Viktigt att frågor gällande brand behandlas redan i tidigt skede. I befintligt t-banesystem ser vi problem vad gäller utrymningsvägar, säkerhet för trafikanter och tillgänglighet för räddningstjänst.</p> <p>Viktigt att Trafikförvaltningen i ett tidigt skede betänker möjligheter till alternativa släcksystem (t.ex. sprinklersystem kan bli aktuellt).</p> <p>Olycksrisker behandlas inte i samrådsmaterialet Förväntad miljöpåverkan. Hänsyn till människors hälsa och miljö är också viktigt. Ett ställningstagande bör även tas angående vilka risker som kan accepteras och vilka som anses oacceptabla.</p> <p>Vi önskar delta vid behov i kommande process.</p> <p><b>/Södertörns brandförsvarsförbund genom Lina Holgersson och Magnus Andersson</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Saltsjöbanan kräver dubbelspår, vilket skulle förstärka den barriär som Saltsjöbanan upplevs som idag.</p> <p>Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att översiktligt belysa olycksrisker och hur dessa kommer att hanteras.</p>
<p>Förslag: när t-banespåren dras österut från t-banestation Kungsträdgården ska de INTE föras ihop i en dubbelspårig tunnel! De dras istället i varsin ENKELSPÅRIG tunnel, där den ena förläggs höjdmässigt 5-10 meter under den andra. SEDAN sprängs två 5-10 meter långa "blindtunnlar" ut. Möjliggör för 5-10 Mkr att i en avlägsen framtid kunna få göra en avgrening mot kanske Frihamnsområdet eller längre norrut! Föreslår att man ÄVEN spränger två blindtunnlar väster/söderut för att ge sig motsvarande möjlighet mot söder/väster. Om man bygger enkelspårstunnlar på olika höjd behövs det ingen extra utsprängning som försvarsarbete. Då är det ändå enkelt att ansluta en avgrening i framtiden.</p>	<p>Det genomförs en idéstudie avseende en avgrening söderut från förlängningen till Nacka. Trafikförvaltningen hanterar synpunkten om enkelspårstunnel på olika höjdnivå i den idéstudien.</p> <p>Ytterligare en avgrening, mot exempelvis Frihamnsområdet, från Blå linje via T-Centralen ger problem ur trafikeringsynpunkt, då det blir sämre turtäthet</p>

Synpunkt	Svar
 <p><b>/Bengt Fernström</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>på de andra benen på Blå linje. I nuvarande analyser antas 4-minuterstrafik på respektive gren söderut till Nacka respektive kopplingen till Grön linje.</p>
<p>Vi har inga anläggningar som berörs och därför inget att erinra.</p> <p><b>/Vattenfall Eldistribution AB genom Thomas Häggblom</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	
<p>Svenska Kraftnät har av regeringen fått i uppdrag att, tillsammans med elnätsföretagen Vattenfall och Fortum, utreda en helt ny struktur för Stockholmsregionens elnät. Utredningen går under namnet Stockolms Ström och har resulterat i ett femtiotal stora och små projekt som när de genomförs leder till ett elnät som säkrar elförsörjningen i regionen för en lång tid framöver. Projekten innebär att drygt 20 kommuner kommer att beröras av nybyggnationer och</p>	<p>Trafikförvaltningen har tidigare lämnat ett yttrande på Svenska Kraftnäts samrådshandling 2011/703 rörande City Link Etapp 2. Då tydliggjorde Trafikförvaltningen att planerna för en utbygg-</p>

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>ombyggnationer där en del befintliga luftledningar kommer att rivras och nya anläggningar kommer att byggas.</p> <p>Den viktigaste delen av Stockholms Ström blir den nya ledningen CityLink, som binder ihop norra och södra Stockholmsområdet. CityLink, med bland annat en tunnel under centrala Stockholm, sluter en 400 kV ring runt regionen och säkrar att elen kan matas från flera håll.</p> <p>Mellan tunnelbanestationen Kungsträdgården och Skeppsholmen sammanfaller samtliga sträcknings alternativ för tunnelbana till Nacka med Svenska Kraftnäts planerade tunnelsträckning för CityLink.</p> <p>För Svenska Kraftnäts del pågår omfattande undersökningar av berggrunden i den tänkta sträckningen för CityLink. Tunneln är planerad att passera Strömmen mellan Skeppsholmen och Stadsgårdskajen på ett djup av 90-100 meter. Tunneln kommer att drivas med en tunnelbormaskin (TBM). Tunnelentreprenaden är planerad att starta 2016 för att vara helt avslutad 2019. Området för Strömmen beräknas komma att passeras under 2018.</p> <p>I området för tunnelns passage av Strömmen har omfattande undersökningar av berggrunden utförts. Svenska Kraftnät har därvid konstaterat att berggrunden är uppkrossad och delvis leromvandlad. Vattengenomföringen i berggrunden är också kraftig. I detta område kommer vi därför att behöva att extra förstärka berget samt täta berget från inläckande grundvatten både genom injektering av berggrunden men också genom platsgjutna betongkonstruktioner. Detta kan komma att genomföras innan tunnelbormaskinen når området.</p> <p>Mot denna bakgrund anser Svenska Kraftnät att det vore mycket olämpligt att någon annan tunnel passerade intill området efter det att Svenska Kraftnät har färdigställt tunneln för CityLink. Detta gäller såväl i fallet att SLL väljer sänktunnel med pålgrundläggning mot och i berg eller bergtunnel. Risken för att störa</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>nad av tunnelbanan till Nacka skulle kunna sammanfalla med kraftledningstunneln.</p> <p>Trafikförvaltningen och Svenska Kraftnät behöver ha ett nära samarbete om hur kraftledningstunneln och en ny tunnelbana kan placeras och byggas utan att riskera någon av tunnelarnas stabilitet eller riskera ett ökat inläckage av vatten.</p> <p>I det fortsatta arbetet är det viktigt att Trafikförvaltningen i detalj får kännedom om Svenska Kraftnäts utredning som ligger till grund för yttrandet.</p>



Synpunkt	Svar
<p>kabeltunnelns konstruktioner i ett kraftigt vattenförande och instabilt berg är stor. Vattentrycket på denna nivå bedöms vara ca 10 bar samt att vattenmängderna är oändliga. Svenska Kraftnät motsätter sig sträcknings alternativ 2,5 och 6 som innebär sänktunnel eller bergtunnel i Strömmen över vår planerade tunnelsträckning.</p> <p><b>/Svenska Kraftnät genom Malin Werner och Anna Ellare</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>De flesta förslagen kan komma att beröra Bolagets större huvudavloppssystem (Blasieholmen-Skeppsholmen, Södermalm, Sickla Udde-Lugnet-Nacka, samt Slussen). Alt. 5 och 6 är dragna genom Henriksdals reningsverk. Alt. 3 är ev. inom skyddsområden. Utbyggnad av reningsverket utreds. Vi kräver att SLL samråder mer i detalj innan alt. fastläggs.</p>  <p><b>/Stockholm Vatten AB genom Nils-Erik Andersson (synpunkten är sammanfattad)</b></p>	<p>Samarbete är inlett med Stockholm Vatten AB.</p>
<p>Välkomnar en förstudie av en t-bana till Nacka. Eftersom det inte finns några förslag om handel i dagsläget avstår vi i dagsläget från att agera. Vi önskar</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
vara delaktiga i en förlängning av projektet. <b>/Erik Sandemo</b> (synpunkten är sammanfattad)	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Hej! Bara en kort synpunkt när det gäller möjligheten att dra tunnelbana till östra Södermalm. Oavsett om linjen därefter går vidare via Hammarby sjöstad eller Danvikstull anser jag att en sådan utbyggnad är mycket värdefull! Jag ser dock bland alternativen att några av stationsförslagen ligger relativt nära Skanstull respektive Medborgarplatsen. Jag anser att det är mer värdefullt om en ny station planeras något längre österut och föredrar därmed ett sådant alternativ. Heja heja för utbyggnad av tunnelbanan! <b>/Johanna Wockatz</b>	Ambitionen är ett stationsläge på östra Södermalm. Ett stationsläge vid Slussen eller Medborgarplatsen behöver inte betyda att det inte blir ett stationsläge på östra Södermalm.
Jag passar på och skriver till er eftersom jag fick en påkostad broschyr. Det absolut viktigaste vad gäller Stockholms t-bana och pendeltågtrafik är att förbättra skyltningen. Detta har jag skrivit till er om i flera år utan att få svar. Det som behövs är skyltning nere på perrongerna och i t-banevagnarna! Som det är nu utmärker sig Stockholms SL som omöjligt resefientligt. Det är faktiskt mycket lättare att hitta sin resväg i stora städer som Paris, London, Lissabon. I alla dessa städer finns ett väl utbyggt tunnelbane- och pendeltågssystem. Den utmärkta och väl placerade skyltningen, både utanför spärrarna, på perrongerna och inne i vagnarna gör det lätt att hitta rätt linje och lätt att byta. I Stockholm måste man leta sig fram till små informationstavlor. Nere på perrongerna är de svåra att hitta. Och om man inte känner till att t.ex. Bromma ligger efter Hässelbylinjen eller Rissne utefter Hjulsta-linjen är man hopplöst borttappad. Inne i tunnelbane- och pendeltågsvagnarna är man lika övergiven. På glasrutor i tunnelbanevagnarna vid	Synpunkten är förmedlad till SL:s kommunikationsavdelning. Se även sammanfattningen för "Tvärbanan/Saltsjöbanan".

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>dörrarna finns små kartor med de olika tunnelbanelinjerna, men dessa kartor försvinner oftast bakom resenärernas ryggar. Det som saknas är tydliga olikfärgade linjer som beskriver alla stationer och gör bytena åskådliga. Dessa linjer ska finnas både på perrongerna och inne i tunnelbane- och pendeltågagnarna! Enkelt, tydligt och kostnadseffektivt! För att spara in en studieresa till Lissabon eller Paris kan jag komma med en skiss till ansvariga på SL och visa hur detta kan se ut.</p> <p><b>/Gunilla Lundgren</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Hej</p> <p>Vi är några av alla pensionärer som bor i Saltsjö Järsla och inser att vi kommer inte ha någon glädje av den efterlängttade tb. Redan när området som nu fyllt 10 år byggdes talades om en upprustning av Saltsjöbanan ett av skälen att vi valde att bosätta oss här med hopp om att aldrig behöva flytta. Nu inser vi tråkigt nog att vi kommer att bli isolerade här när vi inte längre kan köra bil, eftersom trappan upp till Saltsjöbanan (som vi behöver ta även om vi åker buss) är alldeles för brant för att vi ska våga gå där med t ex rullator.</p> <p>Finns det några tankar på Hiss till vår station och i så fall när?</p> <p><b>/Birgitta Bühler</b></p>	<p>Det pågår en utredning angående hiss. Utifrån tillgänglighet förordas att en hiss byggs i Saltsjö-Järsla. Någon tidplan finns tyvärr inte och åtgärden ska prioriteras och sammanvägas med flera andra innan den kan genomföras.</p> <p>Frågan angående hiss i Saltsjö-Järsla är besvarad direkt via telefon till synpunktslämnaren.</p>
<p>Bra idé! Saltsjöbanan är ett skämt, spec vintertid. Stockholms lokaltrafik borde utvecklas till vad den borde vara och göra liknande förberedande åtgärder för nästa miljon människor som flyttar hit.</p>	
<p>Bygg genast. vi ser fram emot en fin tunnelbaneresor till Nacka Centrum</p>	
<p>Bygg Nu!!! Vilket alternativ som helst</p>	
<p>Bygg ut t-banan till Nacka</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
Det behövs mer effektiv kollektivtrafik, heja!	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Det skulle vara jättebra om tunnelbanan byggdes ut till Nacka! Jag tar i år studenten från Nacka gymnasium. Jag har alltså i 3 år åkt från Tekniska högskolan (där jag bott till för några veckor sen) till Järla station, en resa jag delat med många elever från Nacka gymnasium, en av Stockholms största gymnasieskolor. Jag tror en tunnelbana ut till Nacka kan förkorta tiden för oss som dagligen pendlar ut till Nacka, därför är jag helt för förslaget!	
Det viktigaste är att Nacka Forum blir en station, därifrån går de flesta bussarna till resten av Nacka/Värmdö	
En tunnelbana skulle underlätta då man idag måste byta buss/Saltsjöbana vid Slussen	
En tunnelbana är det bästa förslaget det löser transport behovet på ett miljömässigt och effektivt sätt	
En viktig del gällande tunnelbanans funktion är att den kommer till stora knutpunkter T.ex. Centralen.	
Fantastisk idé, hoppas den genomförs!	
Jag tycker att det verkligen är på tiden att detta blir verklighet. En tunnelbana till Nacka skulle binda samman kommunen med Stockholm på ett helt annat sätt.	
Jag tycker att tunnelbana är ett utmärkt alternativ till den bilburna trafiken från Nacka/Värmdö. Varje morgon sträcker sig de avgasspyende köerna långa 222:a vilket skulle kunna undvikas till viss del. Det man kan se är också att i majoriteten av bilarna sitter en människa, oftast en man.	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Jag tycker att tunnelbanan från centrala Stockholm till Nacka är en strålande idé! Tunnelbana skulle göra både Nacka och eventuellt Hammarby Sjöstad mycket attraktivare (beroende på hur man lägger tunnelbane rutten) Då min pojkvän bor i Nacka och jag själv bor i innerstan blir det mycket pendlande med långsamma bussar som krånglar mycket speciellt under vintertid. En tunnelbana skulle betyda att jag har möjlighet att träffa honom mycket oftare.</p> <p>Hälsningar från en positivt inställd till tunnelbana till Nacka</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker det skulle underlätta resor in till Stockholm från Nacka Forum. Och det skulle bli lättare för barnvagnar och äldre.</p>	
<p>Jag tycker det är ytterst viktigt att förbindelserna förbättras avseende att ta sig från Sickla med omnejd in till stan och när man skata sig söderut, exempelvis mot Huddinge och Flemingsberg</p>	
<p>Jag väljer Nacka för det bor många där och Nacka Forum är ett stort centrum som många besöker.</p>	
<p>Jätte bra att det äntligen kommer en tunnelbana till Nacka/Orminge. Bra att den dras vidare från Kungsträdgården. Det är ni som vet bäst om den ska gå via en tunnel eller ovanjord miljömässigt.</p> <p>Tack för mig/ <b>Birgitta</b></p>	<p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p>
<p>Jätte bra med tunnelbanan.</p>	
<p>Jätte bra! Nacka håller på att byggas ut och behöver bli mer tillgängligt från stan.</p>	
<p>Jättebra idé att bygga ut tunnelbana till Nacka. Jag förstår inte att det inte kommit upp tidigare. Nacka växer så det knakar och vi behöver all tänkbar kommunikation och våra huspriser kommer öka med</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
bättre tillgänglighet. Hejja Hejja!	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
K	
Kortast möjliga restid, försöka undvika flaskhalsar som Slussen. Absolut jättebra med tunnelbana!	
Kul att känna det verkar finnas en politisk och folkligt enighet om en utbyggnad av tunnelbanan.	
Ni måste bygga tunnelbanan snabbare! Det duger inte med 2030. Bygg så enkelt som möjligt. Rakaste vägen mot City.	
SÅ HIMLA BRA	
Tunnel hela sträckningen.	
Tunnelbana till Nacka så fort möjligt!	
Tunnelbana till Nacka är bra då man förhoppningsvis kan ersätta många av de bussar som går från Nackahållet till Slussen. Dessutom kommer det att lätta trycket på Slussen.	
Tunnelbana är bra!	
Tunnelbanan måste byggas snabbare. Katastrof att vi ska vänta till efter 2030! Vela inte så fram och tillbaka om sträckning, byggnadssätt och utformning. Snabbaste vägen från City till Nacka så att man kan ta sig till jobbet i rimlig tid.	
Tunnelbanan är förutsättning för att Nacka/ Värmdö ska kunna fortsätta att växa dvs att fler kan pendla dit till/från för jobb och boende. Min man/jag skulle slippa ta bilen och bli fast i bilköer (vi jobbar i söderort/norrort). Vi skulle inte behöva köpa en andra bil som vi funderar på att göra . En tunnelbana hade bidragit till mindre bilköer, ökad tillväxt, mindre	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
människor tror jag hade flyttat ut från kommunen.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Tycker detta är toppen mindre avgaser dessutom och man slipper ta bilen på helgerna	
Varför ska det behöva ta sådan tid? Ska vi välja färg på vagnarna också! Bygg tunnelbanan så fort som möjligt. Bygg så att man tar sig till stan så snabbt som möjligt. Ett stopp på Södermalm räcker. / <b>Ann</b>	
Viktigast är att tunnelbanan byggs ut för Stockholm som stad och huvudstadsregion ska kunna utvecklas.	
Viktigt att skynda på utbyggnad av kollektivtrafiken då Stockholm växer i en sådan hastighet.	
Viktigt med en bättre miljö varför kollektivtrafik är att föredra framför biltrafik.	
Äntligen!	
Att tunnelbana skulle vara färdig 2025	
Jag tycker inte att det ska byggas tunnelbana till Nacka. Nacka är ett lugnt område och jag tror att tunnelbanan kan förändra det. Fulla människor kommer hit för att det är lättare, och tunnelbana är mindre säkert än buss. Det fungerar jättebra med bussarna, varför ändra på det?	Nacka planerar nya bostäder, det behövs när regionen växer. När fler människor reser ökar köerna in mot Stockholm, både biltrafikköer och bussköer då busstrafiken måste utökas. För att minska trängsel på bussar och på vägar, så behövs en tunnelbana till Nacka.



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Jag vill inte ha någon tunnelbana till Nacka av den enkla anledningen att det följer med en hel del stök och bråk. Framför allt när linjen avslutas med ett Systembolag i Nacka Forum. Jag har tidigare bott vid slutstationer eller angränsande stationer och med tidigare undersökningar om brottsstatistik vid dessa slutstationer som säger jag nej!</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag vill inte ha någon tunnelbana till Nacka!          Jag bor i Orminge och busstrafiken fungerar alldeles utmärkt - täta turer dygnet runt, trevligt färd sätt och mycket tryggare nattetid att åka i en buss med chaufför än att sitta i en ev. nästan tom t-banevagn där man är mycket mer utlämnad om det skulle hända mig eller medresenär något.</p>	
<p>Jag vill inte ha någon tunnelbana till Nacka. På grund av att det är en kommun kallad mellan stad och skärgård. Med tunnelbanan blir Nacka en del av staden. Tunnelbanan för med sig problem så som häng i och runt omkring, säkerligen kommer också fler bostäder byggas utefter t-banan och Nacka håller på att sprängas av invånare redan och de få gröna plättar som finns försvinner. Vi som bor här har valt att bo utan tunnelbana just för att det för med sig problem. NEJ TACK!</p>	
<p>Jag vill inte ha tunnelbana till Nacka.</p>	
<p>Jag är helt emot tunnelbana till Nacka.</p>	
<p>Nej tack till tunnelbana. Vill ha kvar "utanför staden" området som Nacka är. Tunnelbana för med sig sociala problem</p>	
<p>Tycker att kollektivtrafik. I Söderort är mer prioriterat är t-bana till Nacka!</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
Varför bygga ännu mer linjer till Nacka, vad kan det bero på att man vill göra det EGENTLIGEN???? Se till att andra får bättre tillgång till olika kommunikationer i länet istället..... <b>Mvh Patrick</b>	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Avlasta T-Centralen. Herregud ge oss fler bytespunkter!	
.	
Alternativ tre är totalt vansinne såvida det inte finns planer på storskalig exploatering av Djurgården (i skalan ökad befolkning på 20000 till 30000 människor).	
Bra att bygga ut tunnelbanan! Men på östra Södermalm vill vi inte ha någon tunnelbana, tack. Hälsar barnfamiljerna	
Bygg där det ger mest nytta för pengarna och där kollektivtrafikresenärer gynnas istället för att satsa på en halvdålig lösning där bilister ändå prioriteras.	
Det finns ju inget utrymme att skriva! Jag skriver en separat inlägga...	
Det viktigaste är att det går snabbt att ta sig från Nacka - Sickla - till city. Inte för många stationer på vägen. Dessutom är det givetvis viktigt att kostnaden hålls så låg som möjligt, och att projektet går att genomföra tidsmässigt inom en snar framtid.	
Det vore mer kostnadseffektivt att verka för en decentralisering. Alla ska inte behöva åka till Stockholm för att jobba.	
Dra linjen där det bor människor	
Ett skriftligt bidrag har lämnats den 20121228. Detta har ej beaktats i utredningen hittills, varför en kopia	Ditt bidrag hanteras under rubriken "Nya

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
har lämnats för behandling. <b>Erik Tofft</b>	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen. sträckningar och stationslägen”.
För allt i världen, låt inte tunnelbanan gå i samma tunnel som Österleden. Välj den sträckning som ger flest resande i kollektivtrafiken.	
Fördel om trafiken inte alltid leds till Slussen	
Gärna en tunnelbana till Nacka. Men jag är helt emot de förslag som kräver en t-banestation på Östra Södermalm. Den skulle förstöra stadsdelens karaktär.	
I foldern står det att man ska logga in på <a href="http://sll.se/tbananacka">sll.se/tbananacka</a> - den funkar inte när man går in på <a href="http://sl.se/tbananacka">sl.se/tbananacka</a> så funkar det men inte när man går i länken på sl sida.	Allt material ska ligga på: <a href="http://Sll.se/tbananacka">Sll.se/tbananacka</a>
Ingen station i Tengdahlsparken, tack.	
Jag skulle vilja ha en station i Järla sjö.	En station planeras i Saltsjö-Järla. Den har även Järla Sjö som upptagningsområde.
Se till att tunnelbanebygget inklusive projektering INTE tar 15 år. Det går att bygga fortare.	
Skapa en gemensam bytespunkt från Värmdö/Nackabussarna till T-bana, Tvärbana mot Gullmarsplan och Saltsjöbanan mot Slussen och Saltsjöbaden	
Skrota alternativ 3 och 4.	
Så få stopp som möjligt och kortast väg så det blir attraktivt att ta bussen från Nacka istället för som nu från Slussen	
Ta hänsyn till allt resande - dvs även fritidsresande och Stockholms besökare - när alternativen utvärderas.	En station på Djurgården får inte många

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Tunnelbanan kan dras hur som helst.</p> <p>Det skall dock icke läggas någon tunnelbanestation i eller i närheten av Barnängen.</p> <p>En station drar ofelbart med sig skitigt närområde, bråk, kriminella m.m.</p> <p>För att inte tala om otrivsel i närområdet.</p>	arbetsresenärer utan den kommer att analyseras utefter fritidsresande.
<p>Tycker inte det behövs mer tunnelbana på Södermalm, bor på Östra Södermalm och tycker vi har utmärkta kommunikationer</p>	
<p>Viktigt att det går snabbt och enkelt att ta sig mellan plattform och gatuplan.</p>	<p>Under förstudien studeras både rulltrappslösningar och rena hisslösningar för de riktigt djupa stationerna för att det ska gå snabbt och säkert att ta sig mellan plattform och gatuplan.</p>
<p>Viktigt att snarast få bort Slussen som en trafiknod. Ju längre ut en ersättning anläggs - Sickla eller Nacka Forum - desto bättre. Då kan också de galna idéer som idag diskuteras kring nya Slussen skrinläggas.</p>	
<p>Vill gärna se en station så nära Sickla udde som möjligt!</p>	
<p>Vill ha en station så nära Sickla uddes tvärbane-station som möjligt</p>	
<p>Ett måste! Bygg snabbt på effektivast möjliga sätt. Lyssna på experter och bortse från särintressen. Strunta helt i den värdelösa bussterminalen vid Slussen.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Jag har bott i Nacka hela mitt liv och har nu flyttat. Men vill gärna att det kommer till en tunnelbana dit, det underlättar jätte mycket att hälsa på vänner och familj, och för mina syskon att åka till jobb och skola. Det är så extremt jobbigt med buss, de går sällan i tid och ibland inte alls tunnelbana är mer pålitligt. Önskar en station i Älta, kan vara bra även för Hellasgården då det kommer så mycket folk dit. Och speciellt för Sickla då Saltsjöbanan är ett riktigt uselt alternativ att ta sig med.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p>
<p>Bygg spårväg istället för dyr tunnelbana som tidigast kan stå klar 2050.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>
<p>En sträckning till Nacka Forum kommer att skapa sociala problem. Tittar man på samtliga områden i utkanten av Stockholm har t-banestationerna en dragningskraft på den del i vårt samhälle som inte är den mest positiva. Ungdomssamlingar drar till sig folk med syfte att bl.a sälja droger. Innan det sociala har löst det på SAMTLIGA stationer inom SL utbredningsområde skall inga nya möjligheter byggas. Detta är en politisk flirt för att få fortsatt politiskt stöd till valen. Lös våra egentliga problem innan våra "i-lands" problem tas omhand.</p>	
<p>Ingen tunnelbana. Bygg ut busstrafiken och båttrafiken med fler linjer/turer/busshållplatser i stället!</p>	
<p>Jag anser att det är viktigare att se till att befintlig trafik fungerar och går i tid. Det är något SL bör satsa på t ex pendeltåg, under de trettio år som jag har åkt pendeltåg är det dagligen förseningar och andra störningar. Se till att åtgärda problem med övrig trafik innan ni tänker bygga en ny tunnelbanelinje</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Jag har svårt att se behovet av tunnelbana just till Nacka Forum. Kommunikationerna är redan idag bra med buss. På Sicklaön finns endast begränsade områden som kan bebyggas med nya bostäder. Det kan se luftigt ut på kartan men i verkligheten rör det sig om bergknallar och motorvägsslänter. Nya bostäder för även med sig fler bilar då varje hushåll kommer att ha minst en bil. Om man redan från början tänkt sig tunnelbana till andra sidan Skurusundet kunde det möjligen vara till nytta då det finns mer mark att bebygga där. Kraftig ökning av invånare i Nacka och Värmdö skulle dock medföra behov av utbyggnad av bilvägar, Österled mm. Annars blir det total trafikinfarkt.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p>
<p>Jag tycker inte att man ska bygga tunnelbana till Nacka. Utred istället andra alternativ som t.ex. att bygga ut befintlig järnväg med flera spår till bl.a. Värmdö! Blir också betydligt billigare!</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p>
<p>Spårbunden trafik saknar all flexibilitet och bör undvikas. Detta i synnerhet som området Nacka-Värmdö geografiskt är utspritt, flikigt och saknar tillräcklig befolkningstäthet. Spårbundna investeringar innebär att man bygger fast sig långt in framtiden och försvårar för framtida generationer att agera utifrån framtidens krav. Spårbunden trafik motsvarar 1800-talets kanalbyggen!</p> <p><b>Jonas Brambeck</b></p>	
<p>Det behövs göras en studie på vart folk på väg ut mot Nacka/Värmdö går av. Helt övertygad på att en station i Finntorp är viktigt för att få bra täckning.</p>	<p>Under arbetet med förstudien görs studier av vilka sträckningar som genererar flest resande och också vilka målpunkter resenärerna har. Enligt de analyser som gjorts avseende resande från Nacka, så är det ca 5% som har</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>målpunkt i området kring Slussen, knappt 70% ska vidare norrut och knappt 30% ska söderut.</p> <p>Nacka kommun har förordat en station i Saltsjö-Järla framför en station i Finntorp.</p> <p>Placering av stationer och dess uppgångar kommer att studeras efter förstudien.</p>
<p>Jag hoppas att t-banan till Nacka blir en succé. Några faktorer för att det ska bli det tror jag är:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ordentliga infartsparkeringar i anslutning till t-bana. Avgiftsfritt för de med periodkort. Nacka-Värmdö är ett bilburet folk.</li> <li>2. Att få en effektiv bussanslutning till t-banan med bibehållen turtäthet på lokalslingorna.</li> <li>3. Bygg t-bana först, bygg sedan om Slussen för att förhindra ett totalt trafik kaos för oss på Nacka-Värmdö.</li> </ol> <p>Tack för mig!</p>	
<p>Representerar Hyresgästföreningen Nacka-Värmdö. Föreningen vill betona att tunnelbana är ett viktigt alternativ i kollektivtrafiken, och att byggandet av en linje till Nacka också bör innefatta byggandet av hyresrätter som ett villkor för linjen, eftersom det framför allt är hyresrätter som saknas i denna del och i Stockholmsområdet i stort. Vidare bör kopplingarna till andra linjer och omstigningspunkterna utformas i flertalets intresse så att tidsbesparingen blir så stor som möjligt och alternativen för flexibelt resande blir fler.</p>	
<p>Alternativ 3 innebär enligt kartan en djup böj som går över bostadsområden Nysätra och Trollebo. Varför??</p>	<p>Böjen är ett alternativ på sträckning för att</p>



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Bussringlinje på Djurgården. Varför går det inte att åka runt på Djurgården?</p> <p>Hållplats vid Vikingterminalen på Saltsjöbanan tack!</p> <p>Hur kan man komma fram till att behovet är stort av mer kollektivtrafik vid Ersta?</p>	undvika andra befintliga tunnlar, men det kommer inte att behövas, så det alternativet finns inte kvar.
<p>Bygg det som är bäst. Tänk på hur det utvecklar staden. Kan en östlig förbindelse medföra att stadsgårdskajen kan bebyggas?</p>	Frågan huruvida Östlig förbindelse påverkar stadsgårdskajen kan Trafikförvaltningen inte besvara.
<p>Bygg inte ut tunnelbanan för långt i periferin, skapar bara en ännu mer utspridd stad. satsa på tvärförbindelser som inte anknyter till dagens stora hubbar (T-Centralen och Slussen). Satsa på att bygga en mer kompakt och lättillgänglig stad, inte kluster av förorter.</p>	
<p>Det finns redan bra bussförbindelser, samt Tvärbanan Sickla och Saltsjöbanan. Bygg istället tunnelbana så att förbindelserna mellan förorter blir bättre, t ex att ta bort att en måste åka in till stan och byta istället för direkt</p>	
<p>Dra upp banan ovanpå motorvägen. Dvs Värmdövägen. Sträckningen skulle på så sätt bli mycket billigare än om den förläggs i tunnel. Besparingen skulle bli så stor att spåren skulle kunna läggas på en överdäckning av motorvägen utan att kostnaden totalt skulle bli högre än för en tunnel. Då skulle trafikverket kunna vara med och delfinansiera bygget, eftersom det skulle innebära att omfattande bullerproblem från motorvägen skulle försvinna på aktuella sträckor. En fortsatt utbyggnad</p>	En tunnelbanesträckning i Värmdöleden (vilket antas menas) ger stationslägen som ligger långt ifrån där det är bäst upptagningsområden.

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
mot Värmdö och Gustavsberg skulle också bli möjlig utan stora kostnader.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
En tunnel under vattnet med möjligheter att se ut vore väldigt häftigt, typ i glas!!!! :O Det finns ingen risk för att stora båtar som går över en eventuell tunnel skadar denne genom att släppa ankare eller liknande?	
Har utgångspunkten för utredningen ("att Blå linje ska förlängas från Kungsträdgården") studerats i detalj? Vore det inte AVSEVÄRT billigare att inte koppla denna linje till Kungsträdgården, och istället utgå från Slussens tunnelbanestation, och därmed kunna bygga både snabbare och möjligen längre?	Ett av målen med förlängning av Blå linje till Nacka är att avlasta Saltsjö-Mälarsnittet. Med anslutning enbart till Slussen, så uppfylls inte det målet.
Inrätta möjlighet att åka båt mellan Hammarby Sjöstad året om och på SL-kort.	
Jag anser att kollektivtrafik från Hammarby sjöstad, Danvikstull, Finnboda, Nacka, och Djurgården bäst skötes med sjöbussar i SLs regi.  Sjöbussen är mer flexibel och kräver inga gigantiska byggprojekt, för infrastrukturen är lika med vatten. Med de nya alternativ som finns vad det gäller framdrivning så kan sjöbussarna göras klimatneutrala. I övrigt så måste Saltsjöbanan rustas upp så att den motsvarar dagens behov.  En sådan kombination vore både billigare och bättre för alla än att gräva onödiga tunnlar för pengarna.	Angående sjötrafik på Stockholms inre vatten pågår det utredningsarbete inom Trafikförvaltningen. Bedömningen är att sjötrafikens kapacitet inte räcker för att ersätta den spårburna kollektivtrafiken längs de stora resenärstråken in mot city. Sjötrafiken kan dock vara ett viktigt komplement.

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkt	Svar
<p>Jag föreslår att bygga Skurubron i två våningar. I början går den lokala trafiken undertill, eller kanske cyklar och gående. I framtiden går T-banan där (kanske "också"). Detta är bättre än att i framtiden bygga ännu fler broar i bredd över Skurusundet. Det medför även att de gamla broarna kan rivas senare. Man slipper lägga banan långt nere i djupet.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag försöker hitta information om vad som händer med busslinjerna om vi drar t-banan ut till Nacka. Kommer de inte längre gå hela vägen in till Slussen utan man behöver byta till T-banan? Skulle man behöva göra det innebär det väl med största sannolikhet att restiden ökar? I nuläget är det otroligt smidigt att ta motorvägsbussarna in till Slussen utan byten. Så min åsikt är att motorvägslinjerna behöver vara kvar.</p>	
<p>Jag har blivit mer kritisk till T-bana Nacka eftersom jag förstår att det kommer i de flesta fall att innebära ett extra byte (såvida man inte ska med Blå linjen eller pendeln). Eftersom de flesta(?) bussarna inte kommer att gå till Slussen så måste man byta i Nacka. Om T-banan inte går till Slussen måste jag byta en extra gång för att ta mig till Karlaplan eller Odenplan. Det är en stor nackdel.</p> <p>Eftersom Skurubron inte skall byggas för spårtrafik ser jag inte T-bana Nacka som någon större förbättring för Nacka Värmdö. Det är viktigt med spårtrafik till Orminge och Värmdö i framtiden. Men vi vill inte ha en Orminge stad eller höghus på Värmdö för att få T-bana. Bättre att satsa på tågförbindelse. Varför utreds inte det? Det borde också ge snabbare och bekvämare förbindelse än en T-bana skulle ge till Orminge. Det är en fördel om man kan byta mellan Saltsjöbadståget och T-banan från en gemensam station förslagsvis Saltsjö-Järta.</p> <p>Alternativ 3 att dra T-banan med en österled är det sämsta alternativet, dels för att det gynnar bilism, dels för att det har lågt resandeantal. T-bana via Sofia att</p>	

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
föredra.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Jag menar att Stockholm Stad här har ett ypperligt tillfälle att tänka nytt. Istället för att satsa enorma summor pengar på att bygga ut ett redan föråldrat kollektivsystem borde man tänka mer långsiktigt. Framtidens kollektivsystem heter Skytran. Det utvecklas av Nasa och kommer ut på marknaden inom kort.</p> <p>Det är ett är ett grönare, snabbare, säkrare och mer behagligt alternativ än både bil och tunnelbana. Det är dessutom mycket billigare att bygga! Det beräknas kosta bara en tiondel av priset det kostar att bygga järnväg.</p> <p>En bana som går från Nacka till Stockholm skulle bli en vacker resa och har stor potential till att bli en turistattraktion. Skytran är anpassat till den moderna människan som önskar att resa bekvämt, snabbt, slippa anpassa sig efter avgångstider, slippa stanna vid varje stopp, slippa trängas med andra, få möjlighet arbeta/surfa under resan och åka säkert och miljövänligt.</p> <p>Skytran är framtidens kollektivtrafik och Stockholm borde bli en av de första platserna i världen att börja använda det.</p> <p>Se mer info på: <a href="http://www.skytran.net/contact.html">http://www.skytran.net/contact.html</a></p> <p>Se videoklipp på: <a href="http://www.youtube.com/watch?feature=player_embe">http://www.youtube.com/watch?feature=player_embe</a></p>	

Synpunkt	Svar
<p>dded&amp;v=Z3e4960oYpg  <a href="http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&amp;v=Z3e4960oYpg">http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&amp;v=Z3e4960oYpg</a></p> <p>För att kontakta Skytran Corporate:            Jerry Sanders            Chairman &amp; CEO</p> <p>John Cole            Chief Operating Officer</p> <p>Mvh/  <b>Joakim Schager</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att det behövs en bättre samordning mellan flera stora projekt i den här delen av regionen. Följande frågor skulle behöva få svar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vilka (troligen positiva) konsekvenser på biltrafiken från Nacka in mot stan kan uppnås om Tunnelbanan förlängdes till andra sidan Skurusundet med en rejäl infartsparkering och omstigning från Värmdöbussarna till tunnelbanan?</li> <li>- Vilka konsekvenser på dimensioneringen av bussterminalen vid Slussen skulle samma åtgärd få (borde kunna bli betydligt mindre om Värmdöbussarna inte lämnar Värmdölandet)</li> <li>- Vilka konsekvenser för dimensioneringen av den 8-filiga vägen över Slussen skulle det få om man redan nu bestämde sig för att "paketet" med tunnelbana och 28.000 lägenheter i Nacka också innehöll en framtida ostlänk, även om den kan ha en något långsammare tidplan.</li> </ul>	
<p>Lägg ner Slussen. Låt Saltsjöbanan sluta i Forum, som blir trafikcentrum för Nacka och Värmdö. Tunnelbanan går till Forum och bussar till Värmdö utgår därifrån.</p>	
<p>Lösningen måste kunna konkurrerar restidsmässigt med dagens bussar annars är den död.</p>	<p>Restiden från Nacka Forum med tunnelbanan till T-Centralen blir ca 10 minuter. Dagens bussar</p>

Synpunkt	Svar
	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>kommer att få framkomlighetsproblem och fastna i bussköer då det kommer att behövas ännu fler bussar som kommer att ta ännu längre tid när befolkningen växer.</p>
<p>Ni har inte publicerat er analys av restider till/från Nacka för olika Stockholms stadsdelar. Det finns en stor skillnad mellan alternativ 4 och de övriga alternativ i detta avseende, på grund av möjligheten att byta tåg i Slussen. Restiderna för alla i södra Stockholm som reser på den röda eller gröna linjen är kortare med minst 15-20 minuter i alternativ 4 på grund av detta.</p>	<p>Alternativ 4 möjliggör byte i Slussen. Övriga alternativ möjliggör byten vid T-Centralen och till andra trafikslag på Södermalm och/eller Hammarby sjöstad. De analyser som gjorts visar på restidsvinster i samtliga alternativ. Målpunkten är förstas avgörande för den enskilde individen.</p>
<p>Om man avser bygga en ny depå i Nacka så borde denna även kunna hantera Saltsjöbanans vagnar. På så sätt kan betydande stordriftfördelar erhållas, samtidigt som man kan utöka Saltsjöbanans vagnpark. Nuvarande depå i Neglinge är tämligen trång och inte rationell.</p> <p>Den tekniska standarden för Saltsjöbanan och Tunnelbanan är ju i dagsläget tämligen lika, där endast vagnbredden och strömförsörjningen skiljer sig åt. Man kan även överväga om en depå i Nacka skall innehålla kapacitet för Tvärbanans vagnar. Vid förlängning av Tvärbanan mot Kista och allmänt ökad trafik lär nuvarande kapacitet inte räcka till. Rent tekniskt kan Saltsjöbanans och Tvärbanans vagnar redan idag trafikera samma spår i depåsammanhang utan några som helst anpassningar.</p> <p>Det vore kanske rimligt att 4 st tågsätt med totalt 8</p>	<p>Det är fortfarande under utredning om det behövs en depå i Nacka. Ett scenario skulle kunna vara att det går att bygga ut Rissnedepån. På så vis behövs bara uppställningsspår i Nacka, inte någon depå.</p>

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
<p>vagnar för Tvärbanan får stå uppställda i en ny depå i Nacka nattetid.</p> <p>Det förkortar också mängden tomkörning. På Tvärbanan börjar och slutar trafikdygnet med att man kör tom runt hela staden, vilket kunde undvikas på detta sätt.</p>	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>SL borde aktivt arbeta för att flytta Slussenterminalen (Nackabussarna) ut från city. En ny terminal i Nacka dit den nya T-banan kommer att gå. Innerstaden måste slippa onödiga bil/busstransporter.</p>	
<p>Stäckningen bör efterlikna dagens buss/tåg sträckning via gamla Värmdövägen för att inte förlora någon station och därmed få ett område utan station.</p>	
<p>Viktigt att väga in tillgängligheten till stationerna i restidsanalyserna, samt att ta med hur ny vägkapacitet påverkar kollektivtrafikandelen negativt.</p>	<p>I de analyser som görs tittar vi på hur många människor som har nytta av ett visst stationsläge. Tillgängligheten till uppgångarna ska vara god för samtligaresenärer.</p> <p>Trafikförvaltningens analyser tar inte hänsyn till hur en eventuell ny vägförbindelse påverkar kollektivtrafikresandet. Möjligen gör Trafikverket sådana studier då de går vidare i sin planering.</p>

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkt</b>	<b>Svar</b>
Vilket alternativ ger maximalt antal resenärer från Nacka till Stockholm och effektivast?	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.  Alternativ 2 och 6 är de sträckningar som ger flest resenärer från Nacka. De sträckningarna innebär även att Nacka får en koppling till Södermalm. De sträckningarna är även relativt gena samt har en station färre är exempelvis Alternativ 4, och det ger en kortare restid till Stockholm city. Vid ankomst Kungsträdgården har Alternativ 2, 4 och 6 flest resenärer.



## 9 Kategori 9 - Förordat visst alternativ

### Sammanfattning

De allra flesta synpunkter som kommit in under samrådet handlar om att man förordar ett eller flera av de i samrådet föreslagna sträckningsalternativen. Antalet "röster" som de olika alternativen fått, kan ge en indikation på vilka stationslägen som upplevs som viktigast, men det kommer inte att ligga till grund för vilket alternativ som förordas. Kostnad, nytta och genomförbarhet är några av de faktorer som kommer att avgöra vilket alternativ som Trafikförvaltningen förordar i samband med att förstudien färdigställs.

Det är många som efterfrågar mer exakta stationslägen om var uppgångarna kommer att placeras. Samtliga redovisade stationslägen är preliminära och är möjliga att flytta. Lägena kommer att studeras närmare i det fortsatta arbetet, liksom placering av uppgångar.

Frågan om Saltsjön ska passeras med en bergtunnel eller sänktunnel fortsätter att utredas inom förstudien. Det kan dock konstateras att en sänktunnel är dyrare och svårare att anlägga än en bergtunnel. En sänktunnel innebär byggande i Saltsjön, vilket ger en risk för miljöpåverkan under byggskedet. En bergtunnel ligger djupare och påverkar inte Saltsjön.

En bergtunnel gör att ett stationsläge på Södermalm blir mycket djupt. Många undrar över hur ett så djupt stationsläge ska kunna fungera ur bland annat säkerhets- och trygghetssynpunkt och ställer sig också frågande till om det inte tar alldeles för lång tid att ta sig ner till plattformar på ca 100 meters djup. Inom förstudien studeras hur en sådan djup station kan utformas med hissar i stället för rulltrappor. En lösning med hissar bedöms uppfylla alla krav som ställs gällande säkerhet vid bland annat utrymning vid eventuell brand. Tiden att ta sig med hiss från plattform till biljetthall bedöms bli cirka 30 sekunder. Hissarna och utrymmen i övrigt ska utformas så att hela stationsmiljön blir ljus och känns trygg.

I den färdiga förstudien kommer alternativen att rangordnas.

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Hej SL!</p> <p>Vi har tagit del av er fina information och detta är våra synpunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jättebra med tunnelbana till Nacka!</li> <li>- Vi bor i Järla Sjö och vill absolut ha en station här. Järla Sjö är ett område som växer stadigt och det vore fint om Järla Sjö kan bli en knutpunkt för Saltsjöbanan och Tunnelbanan (Saltsjöbanan kan behöva lite avlastning!!).</li> <li>- Vi tycker också att alternativ 1 (röda alternativet) är det bästa eftersom det vore super med en anknötning både till Hammarbysjöstad och Djurgården.</li> <li>- Om inte röda alternativet går, är nr 3, det blåa alternativet, vårt andra hands val.</li> </ul> <p>Tack på förhand. Vi ser fram emot att få följa utvecklingen.</p> <p><b>/Sara Granström-Thorsson</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Hej,</p> <p>mina åsikter om vilka linjer som skulle passa bäst, både med tanke på behov, men också för stadsplaneringen! (enligt broschyr som nyligen kommit till hushållen ("Välkommen till samråd förstudie om T-bana till Nacka"))</p> <p>nr 1) ljusblå linje nr 2) mörkblå linje</p> <p><b>/Marianne Lingserius</b></p>	
<p>Tunnelbana till Nacka. Förordar alternativ 1.</p> <p><b>/Leif Dennerheim</b></p>	
<p>Mycket bra om det blir en utbyggnad av tunnelbana till Nacka. En stor fördel om den också kan passera östra Södermalm och Hammarby Sjöstad (alternativ 1)</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Även sammankoppling med tvärbanan vore bra, men hittar inte ett sådant alternativ.</p> <p><b>/Eva Lundberg</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att alternativ 3 är bäst!</p> <p><b>/Karin Johannisson</b></p>	
<p>Tycker alt nr 3 är bäst. Förbinder största köpcentret i väst med t-banan i city och dessutom förbinds djurgården skansen Gröna Lund med banan - mycket bra. Vissa samordningsvinster med andra trafikslag också kan göra förslaget ekonomiskt bra dessutom dvs billigare. Sicklastationen ligger nära Sjöstaden dessutom. Sjöstaden har redan bra kollektivtrafik om färjetrafiken behålls eller byggs ut(miljövänligt)</p> <p><b>/Hans Pörner</b></p>	
<p>Vi anser alternativ 5 vara det bästa: Bra med hållplatser vid Vikingterminalen och Henriksdal. Övriga Södermalm och Hammarby Sjöstad har redan bra kommunikationer.</p> <p>Det blir en direkt och effektiv sträckning - borde vara kostnadseffektiv. Hoppas vi får uppleva denna lösning!</p> <p><b>/Vilho Eriksson</b></p>	
<p>Alternativ 1 är bäst, följt av alternativ 3. Detta pga. att den då går till ställen som idag saknar T-förbindelse.</p> <p><b>/Anders Samuelsson</b></p>	
<p>Vi anser att förslag 4 "Sänktunnel med station vid Slussen" är det bästa förslaget.</p> <p><b>/Susanna Häcki</b></p>	
<p>Tack för information och samråd rörande Tunnelbana till Nacka!</p> <p>Rekommenderar Alternativ 1. Det är det ända alternativet som dels välkomnar turister och besökare</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
till viktiga Vasa museet, Junibacken, Gröna lund och Skansen och samtidigt underlättar resandet från Hammarby Sjöstad till City utan att belasta Slussen. <b>/Gunnar Lewander</b>	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jag röstar för alternativ 1, som jag skulle ha stor nytta av. Jag bor på östra Söder och har en bra bit att gå till Skanstull. Bra initiativ! <b>/Gunvor Hildén</b>	
Hej Jag har 2 alternativ jag tycker bra T-bana Blå nr 3 T-bana Orange nr 4 Går inte det så T-bana Röd nr 1 <b>/Tarja Lindhe</b>	
Hej och tack för en trevlig broschyr, som kom i brevlådan igår. Undertecknad förordar alternativ 3, då övriga föreslagna linjer redan har utmärkta kommunikationer. <b>/Arne Palmér</b>	
Röda sträckningen verkar vara den bästa, med många stationer som behövs! <b>/Marianne Norlén</b>	
Alternativ 5 är det enda vettiga alternativet. Många bor i Henriksdalshamnen och Henriksdalsberget. Om inte nya t-banesträckningen går genom detta område blir Henriksdal helt utstängt i det framtida t-banesystemet. Alltså, alternativ 5 (fem).	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
/Eva Linder	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 4. /Agneta	
Hej, Vi är mycket positiva till en tunnelbana till Nacka. Vi tycker att det röda förslaget är bäst. /Ivar Jönebring	
T-banan måste ha en sträckning så att stationer finns vid Slussen. Hammarby Sjöstad, Sickla, Saltsjö-Järla och Nacka Forum, dvs. alternativ 4. Störst flexibilitet för Nacka- och Värmdöbor fås med direktanslutning vid Slussen, så att byte till alla linjer är möjlig. Vi utgår ifrån att planeringen möjliggör en förlängning till Orminge och ytterligare till Gustavsberg. /Företagarna Nacka-Värmdö genom Carl Johan Eiderbrant och Agneta Brodin (synpunkten är sammanfattad)	En idéstudie om förlängning till Orminge påbörjas nu.
Alt 1 och 3 En dragning via Djurgården erbjuder en ny reserelation, men skulle sannolikt utnyttjas mest på helger eller i samband med större evenemang. Högrafiktid må-fr skulle en trafikering via Djurgården, jämfört med övriga alternativ, innebära förlängda restider för merparten av resenärerna och därmed sannolikt även innebära en lägre utnyttjandegrad. Att ansluta till östlig vägförbindelse är, sett till trafikantnyttan, är inget alternativ. En förlängning av tvärbanan (med eller utan hopkoppling av Saltsjöbanan) via Djurgården mot Ropsten är dock intressant. Alt 2, 5 och 6	Se sammanfattning för ”Nya sträckningar och stationslägen” avseende målpunkt Slussen. Se även sammanfattningen för ”Avgrening Grön linje”.

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Något av dessa alt. bör ge kortast restid till T-Centralen.</p> <p>Alt 2 eller 6 föredras då stationsplaceringarna i såväl Hammarby Sjöstad som läget på östra Södermalm kan väntas ge ett bättre trafikantunderlag än vid stationsplaceringar i enlighet med alt 5. Vid valet mellan alt 2 och 6 är alt 2 att föredra m h t att stationen på Södermalm hamnar grundare jämfört med alt 6.</p> <p>Alt 4        Enda alt som erbjuder fortsatt kontakt med Slussen och därmed jämförelsevis enkla omstigningsmöjligheter till grön respektive röd linje. Försvinner kontakten med Slussen drabbas kollektivresenärer från Ostsektion hårt då de antingen tvingas fortsätta resa med buss – och då sannolikt med en sämre turtäthet än idag – eller via Gullmarsplan. Många skulle behöva resa med in till T-Centralen för att sedan resa tillbaka mot Slussen.</p> <p>En avgrening bör genomföras oberoende av vilket av studerade alternativ som väljs. Alt 4 och 2 bör utgöra huvudalternativen i de fortsatta studierna. Avgreningen bör ske vid Gullmarsplan, Hagsätragrenen.</p> <p>Undersök omstigningsmöjligheterna mellan de olika tunnelbanesystemen (och hur man undviker överbelastning av T-Centralen). Även bättre kontakt mot Medborgarplatsen bör undersökas.</p> <p><b>/Ulf Tunberg</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Angeläget att t-banan ges en sådan sträckning som att ett stationsläge i nära anslutning till färjeterminalen på Stadsgården/Masthamnen skapas (dvs alternativ 1 och 5). Station i Alt. 1 bör läggas något längre norrut jämfört med förslaget i kartan över dragningar. Ett sådant läge fanns benämnt som "Ersta" vid tidigare samrådsmöte. Stationsläget bör anpassas så att tillgängligheten till hamnområdet blir bra för resenärer, trafikanter och besökare.</p> <p><b>/Viking Line genom Peter Hellgren, Viking Line</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Det möjliga läget för station Ersta som redovisades vid samrådsmötena ligger relativt nära Vikingterminalen. De exakta lägena för stationerna kommer att definieras i nära samråd med kommunerna inom ramen för planläggningen av sträckningarna och</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Vill inte ha t-bana till Nacka, men om det beslutas byggas bör alt. 3 väljas.</p> <p><b>/Besökare på samrådsmöte</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	stationerna. Detta görs i arbetet med järnvägsplan och detaljplaner.
<p>Röstas på alt 4.</p> <p><b>/Agust Hyberg</b></p>	
<p>Nacka och Värmdö växer nu snabbt och den nuvarande förbindelsen med Stockholm och omvärlden i övrigt utgörande av bilar och bussar förslår inte länge till. Om detta är vi alla som bor och verkar här inklusive vår förening, Nacka Miljövårdsråd, överens. Någon form av spårbinden kommunikation med Stockholm blir nödvändig. En tunnelbanelinje som går från Kungsträdgården över Södermalm och Hammarby sjöstad till Nacka "centrum"/Forum synes oss vara det förnuftigaste alternativet. Vår bestämda åsikt är dock att den skall gå under östra Södermalm, Hammarby sjöstad vidare till Sickla och sluta vid Forum. Möjligen kan den i framtiden utsträckas till Orminge – men där bör det bli stopp. Sträckningen över Södermalm är svårt för oss att ha synpunkter på. Att ha en station i anslutning till Slussen vore bra, men vad det betyder byggnadstekniskt och ekonomiskt kan vi naturligtvis inte bedöma.</p> <p>Idén att kombinera tunnelbanan med Österleden har så många uppenbara svagheter att den avvisas från Nacka Miljövårdsråds sida. En sådan dragning går ju inte där människor bor och arbetar, kommunikationsproblemen för de boende i Hammarby sjöstad och östra Södermalm förblir olösta.</p> <p>Tunnelbana är ett system tänkt för relativt korta persontransporter i tätortsmiljö, på längre avstånd så gäller förortståg/pendeltåg. För Värmdös del är en</p>	<p>En idéstudie avseende en förlängning till Orminge startar i höst. Det finns i dagsläget inga planer på studier för ytterligare förlängning.</p> <p>Stora delar av busstrafiken planeras att finnas kvar. Det kommer att anläggas en bussterminal vid Nacka Forum som ger bra omstigning mellan buss och tunnelbana. Utrymme för cykelparkeringar vid stationerna är viktigt. Redan i detta tidiga skede finns det med som en viktig parameter i planeringen av stationerna.</p> <p>Beslut finns om att Tvärbanan ska förlängas till Sickla.</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

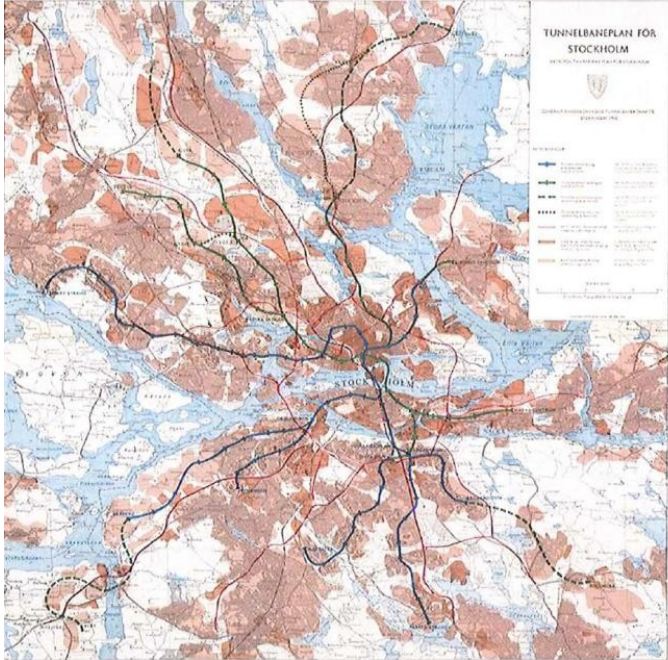
Synpunkter	Svar
<p>satsning på tunnelbana således inte optimal. Pendeltåg skulle för deras del vara bättre om man endast ser till det transportarbete som skall utföras i framtiden.</p> <p>Vi tror att allt fler i framtiden kommer att ha varken bil eller körkort varför busslinjer fram till tunnelbanestationerna från mer avsides liggande villaområden kan bli nödvändiga. I planeringen måste plats för bussar finnas, lite som Brommaplan och Gullmarsplan.</p> <p>Cyklar och skotrar måste också beredas plats vid stationerna.</p> <p>Tvärbanan bör enligt vår uppfattning dras upp till Saltsjöbanans station Sickla tämligen omgäende.</p> <p>Nacka Miljövårdsråd tror således att en tunnelbanelinje över östra Södermalm till Nacka samt möjlighet till omstigning till tvärbanan vid Sickla station är det bästa alternativet i dagsläget även om detta inte löser Nacka/Värmdös transportproblem mer är delvis.</p> <p><b>/Nacka Miljövårdsråd genom ordförande Jan Åman</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Positiva till att kollektivtrafiken i Nacka förbättras och att detta i sin tur ökar möjligheten till bostadsbyggande.</p> <p>Angeläget att t-banan ges en sträckning så att ett stationsläge i nära anslutning till färjeterminalen på Stadsgården/Masthamnen (dvs. alternativ 1 och 5) skapas.</p> <p>Alt. 1 bör ges en station längre norrut än vad som redovisas i den översiktliga kartan över dragningar. I materialet som redovisades på samrådsmötet fanns ett sådant läge benämnt som Ersta.</p> <p>Enligt alt. 5 innebär en sänktunnel ett ytterligare läge för station Ersta, som därmed skulle bli mer lättillgängligt för passagerarna. Vi föredrar alltså detta framför bergtunnel. Övriga alternativ ger i princip inga förbättringar för trafikanter till hamnområdet. Vi ser</p>	<p>De exakta lägena för stationerna kommer att definieras i nära samråd med kommunerna inom ramen för planläggningen av sträckningarna och stationerna. Detta görs i arbetet med järnvägsplan och detaljplaner.</p> <p>Påverkan på sjöfarten kommer att behandlas i den alternativjämförande miljökonsekvensbeskrivning som tas fram inom förstudien. Innan en lösning med sänktunnel</p>



Synpunkter	Svar
<p>också stora fördelar med en förgrening till Gullmarsplan.</p> <p>Alternativen med sänktunnel i Stockholms Ström kommer under byggtiden att ge störst påverkan på sjöfarten och riskerar att innebära omfattande restriktioner beträffande framkomlighet. Alt. 3 måste passeras av all fartygstrafik till de centrala hamnarna i Stockholm, vilket måste beaktas vid ev. fortsatt bearbetning av alt. 3.</p> <p>Sänktunnelarna måste dimensioneras utifrån risk- och säkerhetsaspekter i förhållande till sjöfarten. Sänktunnelarna måste läggas på ett djup så att de inte begränsar djupgåendet i farleder och inom hamnområdet. Vi utgår ifrån att Trafikförvaltningen kommer att ha tät kontakt med Hamnen för att kartlägga påverkan och konsekvenser för sjöfarten innan en lösning med sänktunnel ev. väljs.</p>  <p><b>/Sammanfattning av synpunkt från Stockholms Hamn AB genom Kjell Karlsson (synpunkten är sammanfattad)</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>eventuellt väljs, kommer Trafikförvaltningen att ha kontakt med Stockholms Hamn AB.</p>
<p>Det är hög tid att börja diskutera seriös kollektivtrafik till denna sektor! Kommer tunnelbanan till Nacka att</p>	<p>En förlängning av tunnelbanan från Nacka</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>göras tillräckligt kapacitetsstark?</p> <p>Tunnelbanan måste konstrueras så att den kan fortsättas längre ut på Värmdölandet och betjänar även de mellanliggande stationerna. Dessutom bör det vara jämnt fördelat över året. Lokaliseringen av stationerna måste väljas med stor omsorg och det skall vara lätt och attraktivt att ta sig från ytan till perrongerna.</p> <p>Alt 3 bortfaller omedelbart. Resandeunderlaget till Skansenområdet är för litet för att motivera dragningen; dessutom är reseefterfrågan ojämnt fördelad över året. (Bostadsbebyggelse i området av sådan omfattning att den skulle motivera en station är inte att tänka på.) Restidsvinsten är mindre för denna dragning än för samtliga andra varianter.</p> <p>Alt 1 innebär en omotiverad sväng till Skansenområdet, innan banan viker av mot östra Södermalm, där den förefaller ha två stationer mycket nära varandra, varav den ena ligger på ett mycket stort djup. Det är svårt att se några egentliga förtjänster hos denna lösning, jämfört med den gröna och den gula, något västligare, dragningen.</p> <p>Alt 5 missar inte bara Slussen utan även Södra Hammarbyhamnen (Sjöstaden), vilket omedelbart diskvalificerar den från vidare behandling.</p> <p>Endast alternativ 4 är av intresse. Det är den enda dragning som passerar Slussen vilket borde formulerats som ett självklart krav. Dragningen passerar östra Södermalm, möjligen med två stationslägen (detta framgår inte helt klart av kartan). Fortsättningen från Norra Hammarbyhamnen tycks sammanfalla med Alt 2 och således passera Sjöstaden och Sickla.</p> <p>Är stationerna längs den västligaste (ljusröda) linjen välplacerade och perrongerna lättillgängliga?</p> <p>Lokaliseringen framstår som i stort sett rimlig och välavvägd. Stationsdjupen är genomgående bättre än för de andra varianterna. Jämför med Östermalmstorg där rulltrappan – delad i två – upplevs som <i>mycket</i> lång. Att laborera med stationer på ett djup av upp till</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Forum till Orminge kommer att studeras i en idéstudie under hösten 2013.</p> <p>Säkerhetsaspekterna vid hisslösningar på djupa stationer studeras inom förstudien. Slutsatsen hittills är att stationer försörjda med hissar uppfyller alla samhällets säkerhetskrav.</p> <p>Se även sammanfattning avseende ”Miljörelaterade frågor”.</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>100 m framstår som ytterst obetänksamt: den tid som tillbringas med att ta sig mellan markytan och tåget får inte vara orimligt lång. Dessutom finns en säkerhetsaspekt: det måste gå att snabbt och säkert evakuera stationerna i händelse av brand.</p> <p>Med en tunnelbana till Nacka blir den planerade bussterminalen i Katarinaberget bisarrt överdimensionerad och måste utgå. Normalfallet måste vara att byta i Nacka Forum, inte vid Slussen.</p> <p><b>/Claes Trygger, vice ordförande i Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Föreslår alt. 4 med stationer Kungsträdgården – Slussen – Ringvägen/Renstiernas g. och/eller Vintertullstorget – Hammarby Sjöstad – Sickla.</p> <p><b>/Bengt Atterström</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	
<p>Vi tolkar det som att ställningstaganden till utformning, finansiering och annat grundläggande för genomförandet kommer att läggas fast i detta skede. Vi anser inte att beslutsunderlaget håller måttet. Vi saknar bl.a. beskrivning av möjligheterna att avlasta gröna och röda linjen mellan T-centralen och Södermalm, möjligheter att lägga om busstrafikens linjenät i Ostsektorn, vilket ger långtgående konsekvenser och påverkar förutsättningarna att bygga om Slussen, samt möjligheterna att förbättra för gående och cyklister i samband med tunnelbanan till Nacka. Önskar även belysning av t-banans effekter på möjligheterna till ökad attraktivitet och tillgänglighet i stråket till Djurgården (inkl. Gamla Stan).</p> <p>Förordar sträckning via Slussen, östra Södermalm, Hammarby Sjöstad och på Sicklaön enligt principerna bakom Tunnelbaneplanen från 1965.</p> <p>Viktigt att sträckningen medger framtida eventuella avgreningar och förlängningar.</p> <p>En bussterminal vid Slussen kommer troligtvis inte att</p>	<p>Förstudien ska resultera i en rangordning av de sträckningsalternativ som tagits fram.</p> <p>Finansieringen förhandlar statens förhandlingspersoner om.</p> <p>Ett mycket viktigt mål med en förlängning av Blå linje till Nacka är att avlasta snittet mellan T-Centralen och Södermalm. Samtliga sträckningsförslag uppfyller det målet.</p> <p>Busslinjenätet i ostsektorn kommer att studeras närmare och det finns redan idéer om hur</p>

Synpunkter	Svar
<p>behövas om tunnelbanan byggs ut.</p>  <p><b>/Samfundet S:t Erik genom Monica Andersson, Susanne Ingo och Per Björkman (synpunkten är sammanfattad)</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>det skulle omstruktureras för att passa en framtida tunnelbana och den framtida exploatering som planeras i Nacka.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>
<p>Alternativ 5, sänktunnel eller bergtunnel via Henriksdal är att föredra.</p> <p>En station i Henriksdal, Danviken, Kvarnholmen löser framtidens trafik- och bostadsfråga. I kombination med en station vid Luma i en framtida avgrening mot Gullmars så är hela Hammarby Sjöstad väl försett. En station mellan Sofiaskolan och Danvikstull. En station vid Renstiernas gata behövs ej. Det finns redan bra bussförbindelser i området och det kommer inte att byggas nytt i området.</p> <p>Sänktunnel/Bergtunnel. Skulle jag använda station 95 meter ned? - Nej, inte alls!</p> <p>Dyrt att bygga sänktunnel. Det är inte samma känsla att åka upp med hiss i ett hus som att åka ned i ett berg.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Att riskera att hamna själv i en hiss med en okänd person, usch. Hissar blir ofelbart pissoarer och går sönder.</p> <p>Det är direkt olämpligt att ha en station i anslutning till Sickla Kanalgata. Det är då bättre med en station någonstans utmed affärgatorna mellan Sjöstadskappelt bort mot Luma där betydligt mer folk rör sig och där alla bostadshusen har byggts så att det ligger kommersiella lokaler i höga bottenplan och boendet är högre upp i husen.</p> <p>Konsekvenser av sprängningar och borrhningar:        Ju kortare sträcka som har boende ovanpå kommande tunnelsträcka desto bättre är det. Ytterligare en anledning till att alternativ 5 väljs.</p> <p>Övrigt:        Låt tvärbanan gå in i Alternativ 3 i kombination med annan trafik mot Öster för att åstadkomma en ringlinje.</p> <p>Med vänlig hälsning från en som tycker att Nackabanan borde ha byggts för länge sedan,  <b>/Eva Nilsson</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Vi instämmer i förslaget om att förlänga tunnelbanan till Nacka.</p> <p>Vi välkomnar förslaget att dra tunnelbanan via Södermalm och Hammarby Sjöstad med två tunnelbanestationer i Sjöstaden.</p> <p>Vi förordar vi alternativ 4.</p> <p>Med Slussen som en viktig knutpunkt för flera T-banelinjer torde detta innebära att behovet av bussterminalen vid Slussen minskar. Överväg detta i planerna för Slussen.</p> <p>Samordna med kommunens handläggning av tillstånd för bergvärme. Föreslagna dragningar genom Sjöstaden kan få konsekvenser för var det blir möjligt att borra för bergvärme.</p> <p>Eftersom tunnelbanans förlängning till Nacka kommer</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan"</p> <p>I den vidare planeringen kommer befintliga bergvärmeborrhål och möjligheten till nya att hanteras.</p> <p>I väntan på att en tunnelbana anläggs så arbetar Trafikförvaltningen vidare som tidigare med att utöka, omfördela och genom andra åtgärder se till att kollektivtrafiken</p>



<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>att dröja är det angeläget att under tiden förbättra kollektivtrafiken vad gäller kapacitet och inverkan på miljön (t.ex. hybridbussar).</p> <p><b>/Sjöstadsföreningen, Hammarby sjöstad genom ordförande Bertil Stockhaus</b> (synpunkten är sammanfattad)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>fungerar så bra som möjligt.</p>
<p>Hej.</p> <p>Det är en mycket bra idé att bygga tunnelbana i Nacka. Här kommer tre medskick.</p> <p>1. Passa på att bygga motorväg för bilar i tunnel (ungefär som södra länken) parallellt med tunnelbanetunnelarna. Av tre anledningar, A smidigt att frakta ut bergmassor genom sidotunnelar under byggtiden.</p> <p>B bra nödutgångar med lättåtkomlig räddning C då kan man skipa den bullriga Värmdöleden som delar av nacka på ett olyckligt sätt, och ersätta den med bostäder, vilket borde lösa en del av finansieringen.</p> <p>2. Dra tunnelbanan till Orminge.</p> <p>3. Dra tunnelbanan till Fisksätra.</p> <p><b>/Mattias Qvarsell</b></p>	<p>En extra tunnel för att frakta bergmassor är en onödig investering, det går att lösa i de tunnlar som byggs för tunnelbanan. En motorvägstunnel skulle behöva minst två körfält i vardera riktningen samt ett kollektivkörfält. Bredden på en sådan tunnel blir över 20 meter. Nödutgångar kommer att anordnas mellan tunnelbanans tunnelrör om det blir enkelspårstunnelar, alternativt mellan trafikunneln och service-/utrymningstunneln som anläggs intill.</p> <p>Värmdöleden upplevs som en barriär och det finns planer på att överdäcka den i anslutning till Nacka Forum.</p>

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Den enda tänkbara lösning är alternativ 3.</p> <p>Varför?</p> <p>Ytterligare genomborringar av Södermalm känns inte klokt. Södermalm som en ihålig ost är knappast bra för stadsdelen. Behovet av tunnelbana för oss på östra Södermalm är ytterst litet eller helt obefintligt. Vi har nära till befintliga tunnelbana och till bussar åt alla håll.</p> <p>Varför inte bygga ut Saltsjöbanan? De förslag som ligger kan ju knappast hjälpa Värmdöborna, inte heller boende i Nacka. Banan skall ju bara gå till Nacka Forum.</p> <p>Tack för att jag får ha synpunkter.</p> <p><b>/Gun Gustafsson</b></p>	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Jag har studerat SL:s utmärkta informationsbroschyr angående Förstudie Tunnelbana Nacka.</p> <p>Enligt min mening är alternativ 5 med sträckning via Henriksdal den absolut bästa och mest optimala lösningen. Den sträckningen fångar upp ett mycket stort antal boende i Östra Södermalm, östra delen av Hammarby Sjöstad, Henriksdalshamnen, och området Saltsjöqvarn, Henriksdalsberget med omnejd, exvis Finnboda och vidare mot Sickla. Henriksdal är en naturlig knutpunkt för dessa områden.</p> <p>Från Saltsjöqvarn (ca 5 minuters gångväg från Henriksdal) kan man med fördel använda den utvidgade Sjövägen till Slussen, Djurgården, Nybroplan mfl bryggor. Denna sjötrafik avlastar bil- och kollektivtrafiken på väg, särskilt under den ombyggnad som kommer att ske av Danvikstullsbron. Med en utbyggd sjötrafik blir tunnelbanesträckningen enligt alternativ 3 via Djurgården inte nödvändig. Alternativ 3 kommer att gå med tomma vagnar eftersom sträckan endast fångar upp enstaka boende på Djurgården och i Danviken och Finnboda på väg mot Sickla.</p> <p>Alltså: Kör på i full fart med alternativ 5!!</p>	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p><b>/Svante Nyman</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Min rangordning av alternativen ser ut enl nedan, sedda ur användarsynpunkt.</p> <p>1a 4:an, med station Slussen som extra bonus, ger mest flexibilitet för linjebyte. Färgmarkeringarna i skissen lite oklara. Linjen fortsätter väl till Sickla liksom 1:an?</p> <p>2a 1:an har också en bonusstation, men Djurgården har inte lika stor betydelse i vardagslivet. Ev urholkas underlaget för färjan, som alla stockholmare nog vill ha kvar?</p> <p>3e 2:a och 6:an är väl likvärdiga och helt OK ur användarsynpunkt, men har inga bonusstationer. En kostnadsfråga?</p> <p>4e 5:an är knappast intressant, då den missar Hammarby sjöstad och har sämre placering av stationen på östra Södermalm</p> <p>3:an helt ointressant, missar allt!</p> <p>När man ser detta utmärkta planeringsunderlag för t-bana till Nacka, är det svårt att frikoppla det från Slussen-planen. Den hårt kritiserade insprängda bussterminalen behövs väl inte, när anslutningar blir i Nacka, Sickla eller t o m Orminge? Det här är en så självklar fråga att den måste klaras ut genom en gemensam informationsinsats från de båda projekten!</p> <p>Lycka till med fortsättningen!</p> <p><b>/Bo Forsling</b></p>	<p>Samtliga sträckningsalternativ har samma sträckning i Nacka: Sickla, Saltsjö-Järla, Nacka Forum.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Tvärbanan/Saltsjöbanan".</p>



<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Jag upplever att alternativen 1, 2 och 5 i den ordningen är att föredra.</p> <p>Alt 1 behöver ha en station i Sofia.</p> <p>Alla tre förslag bör ha station under kanalen med uppgångar på ömse sidor.</p> <p>Ska det verkligen vara nödvändigt att dra Nacka- och Värmdöbussarna ända in till Slussen i framtiden när T-banan går till Nacka?</p> <p>Tråkigt att denna T-bana inte bygg(t)s tidigare, men bättre sent än aldrig.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Övrigt".</p>
<p>Jag föredrar någondera 1 eller 3. Och att man gör en motsvarighet till Gullmarsplan, Liljeholmen &amp; Alvik i trakten av Sickla/Finntorp med bussterminal och Tvärbana och Saltsjöbanan som spårväg till Södra station/Slussen</p>	
<p>Gillar förslaget (Alternativ 4) som knyter samman Nacka med Slussen, just för att det underlättar trycket på T-Centralen, den stationen idag som inte behöver mer byten.</p> <p>Men Alternativ 1 är ett väldigt bra alternativ då det knyter samman Djurgården med resten av tunnelbanan, visst det finns spårvagn men tunnelbanan är ett mycket smidigare sätt att transportera sig.</p> <p>En dröm skulle vara att få en linje som gick både till Djurgården och Slussen. Ungefär först Slussen sen Djurgården och sen följa Alternativ 3.</p> <p>Det borde vara något som skulle undersökas mer, det skulle inte vara fel om man kunde flytta de stationer som är ritade i förslaget på Djurgården så att det passar bättre med svängar.</p> <p>Jag tror att man i framtiden skulle tjäna mest på att ha en linje som tar både Slussen och Djurgården och då skulle det inte spela någon roll vart på Djurgården stationen hamnade.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p> <p>En sträckning som går först via Slussen och sedan via Djurgården blir svår att åstadkomma med bra spårgeometri (kurvorna på spåret). Det blir för snäva kurvor alternativt en mycket lång omväg för att nå de båda stationslägena.</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Men om jag skulle vara tvungen att välja ett alternativ så skulle det vara Alternativ 4.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Alternativ 1 är det enda som ger t-bana till Djurgården, Östra Södermalm, Hammarby sjöstad och vidare mot Nacka. Därför tycker jag det ser bäst ut. Alternativet över Slussen är också intressant eftersom det ger bra bytesmöjligheter för resande in mot stan. Östliga sträckningar (Henriksdal/Vägtunneln) ser sämst ut då det lär gynna minst antal personer och saknar bra bytesmöjligheter.</p> <p>Alternativen i informationsfoldern saknar uppskattning av kostnader för olika alternativ. Det är förstås en viktig faktor att väga in. Jag ser heller ingen information om skillnader bergtunnel/sänktunnel i foldern.</p>	<p>Vid tidpunkten för samrådet fanns inga kostnader framtagna, men de finns nu i den underhandsrapport som finns publicerad på <a href="http://sll.se/tbananacka">sll.se/tbananacka</a>. I samma rapport finns utförlig beskrivning av skillnaderna mellan en sänktunnel och en bergtunnel – både tekniskt och kostnadsmässigt.</p>
<p>Jag föredrar Alternativ 1.</p> <p>Lämpliga stationer:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Gröna Lund.</li> <li>2) Ersta, med uppgång både mot Ersta Sjukhus, Tjärhovsplan och möjligen Danvikstull (Finlandsbåtarna).</li> <li>3) Hammarbykanal, med uppgång både mot Vita Bergen och Luma.</li> <li>4) Sickla Kanal, med uppgång mot Sickla Kaj och Sickla Udde.</li> <li>5) Sickla Köpkvarter.</li> <li>6) Järsla, med uppgång mot Ekudden, Nacka Kyrkogård, Järsla Sjö och Nacka Gymnasium.</li> <li>7) Forum, vid bussterminalen.</li> </ol> <p>Sedan kan man dra en fortsättning från Hammarby Kanal mot Gullmarsplan. Föreslår att den blir den lila linjen.</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Använd Alternativ 1 med stationerna 'Gröna Lund', 'Sofia' med 1 uppgång hörnet Folkungagatan och Erstagatan samt 1 annan vid Renstiernas gata och Ringvägen, 'Hammarbyhamnen' med 1 utgång på norra sidan (Södermalm) i anslutning till stombuss 2 och 1 utgång i Sjöstaden (kanske nära Lumatorget). Från 'Hammarbyhamnen' förgrenar man 1 linje mot Gullmarsplan för anslutning till grön linje mot Hagsåtra (för att få de fördelar i tidturhet som nämns i prospektet 'Förstudie tunnelbana till Nacka') samt förgrenar den andra till Nacka Forum osv. Den stora fördelen med detta förslag skulle uppnås, om man spränger tunneln under Hammarbykanalen för perrongen 'Hammarbyhamnen' bred nog för en separat gångtunnel bredvid perrong och spår, så folk kan ta sig gående från Södermalm och Sjöstaden. Övriga stationsförslag enl. Alternativ 1 är väl bra tycker jag.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p> <p>Under det fortsatta arbetet ses möjligheten över att, i anslutning till en ny station, också kunna anlägga en gång- och/eller cykeltunnel under Hammarbykanalen. Tunneln ligger djupt, så det blir troligen mycket långa ramper.</p>
<p>Alternativ 1. bergtunnel eller sänktunnel.</p> <p>Station Gröna Lund. Ersta med utgång och ingång Vikingterminalen, Hammarby kanal. Sickla. Saltsjö-Järla. Nacka Forum. framtiden till Gustavsberg.</p> <p>Tvärbanan mellan Sickla udde och Nacka strand med station Henriksdal. Finnberget. Kvarnholmen. Nacka strand.</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Den linje sträckning till Nacka med tunnelbana som jag helst ser att det blir är Alternativ 1 (röd sträckning). Skälet till att jag föredrar detta alternativ framför de andra linjealternativen är att jag tror att den blir den mest samhällsekonomiskt lönsammaste linjedragningen till Nacka genom att den går genom många tätbefolkade områden som kan dra nytta av den. Dessutom tycker jag att denna linjesträckning är bra för att den går förbi Djurgården och in på Södermalm, inte alltför nära gröna t-banelinjen, vilket kan attrahera fler människor att ta t-banan som kollektivtrafikmedel.</p> <p>Mitt andrahands val när gäller tunnelbanesträckning till Nacka är alternativ 3 (mörkblå sträckning). Skälet till att jag finner detta linjealternativ intressant är dels för att den passerar Djurgården och i övrigt går genom stadsdelar som helt och hållet saknat tunnelbana. Jag gillar även detta tunnelbane alternativ för dess särpräglade linjealternativ, som går helt avskilt från de övriga tunnelbanelinjerna, den röda respektive den gröna linjen. Nackdelen med detta alternativ till tunnelbanedragning till Nacka är att den riskerar bli mindre samhällsekonomiskt lönsam än de övriga linjealternativen, då den passerar färre tätbefolkade stadsdelar än vad som är fallet med de övriga alternativen och kanske därför inte får samma passagerarmängd som utnyttjar tunnelbanan än de övriga alternativen kan erbjuda.</p> <p>Mitt tredje och sista alternativ sträckning för tunnelbana till Nacka utgörs av alternativ 5 (Ljusblå sträckning). Skälet till att jag gillar detta tunnelbane alternativ är att den har en relativt särpräglad linjesträckning som passerar Södermalm lite avsides på Södermalm jämfört med de två andra tunnelbanelinjerna, den röda respektive gröna tunnelbanelinjen, samt går genom flera tätbefolkade områden som kan göra den samhällsekonomiskt lönsam och attrahera många passagerare. Nackdelen med detta alternativ som tunnelbanedragning till Nacka är att den inte passerar Djurgården, och inte kan</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>dra nytta av det ökade passagerarantal som skulle komma med folk som vill åka till Skansen, Grönalund och muséerna där.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker det vore jättebra om tunnelbanan går via Djurgården och östra söder (dvs alt. 1). Viktigt att ta hänsyn till alla möjliga miljöaspekter, jag tänker särskilt om man ska bygga på Djurgården och i vattnet.</p>	<p>En miljökonsekvensbeskrivning tas fram där miljökonsekvenserna av de olika sträckningsalternativen jämförs och beskrivs.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p>
<p>Tycker att röd linje ska byggas, täcker in mycket och man kommer åt östra Södermalm, passar bra när man bor norr om stan. Jag kommer åt Nacka mycket snabbt och spar tid jämfört med Essingeleden med bil. Annan positiv grej är att man kanske kommer åt finlandsbåten. Tycker att det ska byggas hela sträckan till Gustavsberg på en gång utan hålla på med en massa delsträckor!! Man kan faktiskt börja från andra hållet samtidigt. Anser att Saltsjöbanan ska byggas om till</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p>

Synpunkter	Svar
<p>tvärbana, så det blir mer enhetligt. Att samordna under Djurgården kunde också ske något sätt med något spår som är anslutet men för min del tycker jag att ni ska satsa på de mest trafikerade ställen först. I norrort (Sigtuna) har det inte hänt mycket så det vore trevligt om det hände något för det blir trängre hela tiden.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Välj inte alt. 3 eller 4. Har sett bra förslag med stationer dels under Hammarbykanalen med uppgång på båda sidor, dels mellan Skeppsholmen och Djurgården, även där med uppgång åt båda hållen. Österleden ska absolut inte byggas! Inte heller den förskräckliga bussterminalen i Katarinaberget, bygg tunnelbanan först och välj Slussen plan B.</p> <p><b>/Lasse Husberg</b> med 55 års boende på Södermalm och i Nacka</p>	
<p>Något av alternativen via Hammarby Sjöstad förefaller som självklara val med tanke på alla som där bor. Ur miljösynpunkt bör så mycket som möjligt av sträckningen gå under jord.</p>	<p>Alla sträckningsalternativ är planerade att gå under jord.</p>
<p>Föreslår alternativ 1 röd sträckning. Banan får absolut inte gå via Slussen då bankapaciteten mellan Slussen och T-Centralen är för liten och ställer till förseningar och köbildning. Dessutom är det trångt, eländigt och kaos att nu ta sig upp på perrongen under rusningstid. Fortsatt utbyggnad av T-banan skall innebära att knutpunkter splittras upp och blir fler. Även tvärbanor i tunnel eller dagspår. Ringlinjer för uppdelning och snabbare trafik. Vägtunnel Östra leden är planerad där även tunnelbana mot Värtan, Karolinska kan planeras. Nackadelen av T-banan skall på sikt även gå till Gustavsberg och kanske också vidare österut. Regionen ökar med ca 40.000 invånare per år eftersom expansion och jobb finns här och vårt ansvar är att tillgodose jobb och kommunikationer av olika slag. Statliga medel skall till. Under min uppväxt i Bromma har jag följt hur</p>	<p>Om sträckningen skulle gå via Slussen, så skulle ytterligare spår byggas för att minska risken för köbildning. Trängsel på plattformar och för gående i området behöver studeras närmare om ett sådant alternativ väljs.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p>

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
utbyggnad av T-bana från Islandstorget fullföljdes till Hässelbystrand och expansiv utbyggnad skedde av bostäder och arbetsplatser. Likaledes upplevde jag utbyggnad av den sydvästra T-banan till Norsberg. Jag bodde dels i Sättra och dels i Vårberg. Expansivt och bra gjort av politiker, planerare och de som konkret byggde T-banan.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Alternativ 1 är överlägset bäst ur många synvinklar. När det gäller sträckningen via och stationsplaceringen i Hammarby Sjöstad ser jag två intressanta alternativ.</p> <p>Alternativ A: Sträckning under Hammarby Kanal nära den gamla lyftkranen med uppgångar på Luma Torg på södra sidan och vid färjeläget (Tegelviksgatan) på den norra sidan samt med parallell gång- och cykelväg i tunneln under Hammarby Kanal. Luma Torg ligger centralt i Sjöstaden och nära omstigningar kan där göras till Tvärbanan, Buss 74 samt färjan mellan Hammarby Sjöstad och Södermalm. Vid färjeläget på norra sidan kan man göra omstigningar till Buss 2 och 59.</p> <p>Alternativ B: Sträckning under Hammarby Kanal mellan Lugnets Terrass och nära färjeläget på norra sidan (ca 250 m under vatten) med uppgångar nära Lugnets Terrass och vid färjeläget på den norra sidan. Vid Lugnets Terrass kan man göra omstigningar till Tvärbanan och Buss 71 och på norra sidan som i alternativ A. En parallell gång- och cykelväg i tunneln under Hammarby Kanal är intressant också här.</p>	Under det fortsatta arbetet ses möjligheten över att, i anslutning till en ny station, också kunna anlägga en gång- och/eller cykeltunnel under Hammarbykanalen. Tunneln ligger djupt, så det blir troligen mycket långa ramper.

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Som inflyttad student känns Alternativ 1 som mest aktuellt, då tunnlar under vatten känns mer utsatta än de som ligger under berget. Huvudsaken är att linjen bör ligga på samma teknologiska standard som i Japan eller Frankrike. Det är viktig med en fräsch kollektivtrafik för att hålla en attraktivitet till Stockholm. Att dra tunnelbana via Hammarby sjöstad och vidare ut till Orminge känns också väldigt aktuellt! Stockholms stora kulturella skolor som KULTURAMA och FRYSHUSET ligger i denna nya moderna stadsdel, och utvecklings potentialen för ett stort modernt kulturcentrum i Hammarby sjöstad knacker för dörren!</p> <p>För övrigt borde även röda linjen förlängas norrut! Miljöpartiets förslag om en orange linje är inte heller helt dum!</p> <p>Stockholm. Är n vacker stad som växer. Tillåt tunnelbanan att växa också!</p> <p><b>/Joel Johansson</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p> <p>Se underhandsrapport avseende Nordostsektorn på sll.se angående förlängning av Röd linje norrut.</p>
<p>Alternativ 1 via Djurgården bör byggas, får utmärkta stationslägen på bästa ställena. Om annat alternativ väljs, varför inte bygga station under Skeppsholmen. Stockholm växer, på sikt lär Skeppsholmen bli mer attraktivt. Befintligt berggrum kan med fördel användas som tunnelbaneentré.</p>	<p>Om ett stationsläge under Skeppsholmen blir aktuellt så kommer befintliga berggrum att studeras för att om möjligt användas.</p>
<p>Alternativ 1 är bäst för mig. Vore glad om detta evinnerliga utredande minskades till ett minimum. Hur många års utredande är rimligt?</p> <p>MVH <b>Magnus Sjöblom</b></p>	<p>Tidplanen för projektet finns på sll.se/tbananacka. Byggtiden bedöms bli 7-9 år och dessförinnan krävs det tid för projektering och tillståndssökande av olika slag. Färdig anläggning bedöms kunna vara klar tidigast år 2028.</p>



<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Jag föredrar alternativ 1.</p> <p>I Saltsjö-Järla vill jag ha en vädersäkrad station med gemensamma plattformar för T-banan och Saltsjöbanan, så att det går lätt att byta till Saltsjöbanan när man skall till Slussen.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Alternativ 2 verkar bra, se till att det blir inglasade stationer samt att WC finns tillgängligt eller utmarkerat var närmsta finns.</p>	<p>Det kommer att läggas stor vikt vid stationsutformningarna.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternativ 3 är med "hästlängder" bäst eftersom den kombinerar möjligheterna till ytterligare (flexibel) kollektivtrafik med buss i vägtunnelarna.</li> <li>- Näst bäst är alternativ 4, som leder till Slussen.</li> <li>- Om inget av ovanstående väljs så är i alla fall alternativ 1 betydligt bättre än de återstående (2,5,6).</li> <li>- Tänker man sig en framtida fortsättning till Orminge-Gustavsberg-Grisslinge-vore dock pendeltåg bättre.</li> </ul>	<p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Utbyggd tunnelbana och 28.000 nya lägenheter i Nacka, kräver också ökad kapacitet för biltrafik, för att ta sig in till stan, söderut eller norrut. Ostlänken måste därför ses som en del av "paketet".</li> <li>2. Dessa stora offentligt finansierade projekt måste samordnas! Exempel på studier som behöver göras: <ul style="list-style-type: none"> <li>• vilka positiva effekter på tex dimensioneringen av den nya bussterminalen vid Slussen och på det allmänna trafikläget från Nacka in mot stan skulle en förlängning av tunnelbanan till andra sidan Skurusundet få, om andhåll</li> </ul> </li> </ol>	<p>Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p>
<p>Alternativ 3 förefaller vara den klokaste sträckningen. Dels är en samlokalisering med vägförbindelse önskvärd (och ger om jag minns rätt vissa kostnadsmässiga fördelar också, samtidigt som det kan påskynda processen med både väg och t-bana), dels vore det underligt att prioritera sträckningar över Södermalm och Hammarby Sjöstad om man önskar ge</p>	

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
utrymme för nya bostäder och arbetsplatser längs sträckningen.  Att argumentet "bygg där folk bor" förekommit så flitigt är olyckligt. Bostadsinvesteringar tenderar följa infrastruktur och behovet av sådana är stort för regionen.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 3 är bra, men INTE den alternativa sträckningen under Nysätra Villaområde. Nysätraborna älskar bergvärme så hela villaområdet är genomborrat med 200+ m djupa brunnar för just bergvärme, vilka inte finns på några kommunala kartor.	Lägen för borrhål för bergvärme kommer att studeras närmare i fortsatta studier.
Föredrar alt 3 En koppling till blåa linjen och Kista viktig. Ej för många stationer	
Föredrar alt 3, därefter alt 1. Har ni funderat på en ringlinje?	Enligt de mål vi arbetar efter så ska tunnelbanan underlätta för resande från ostsektorn att nå de centrala delarna av Stockholm. En ringlinje uppfyller inte det målet.

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Hej!</p> <p>Jag tycker främst alternativ 3 ev. alternativ 4.</p> <p>Anledningen att jag tycker alternativ 3 är det bästa är att det skulle möjliggöra en stor förändring för Stockholm i stort. Detta alternativ bygger på att man också bygger Östlig förbindelse så att ringen blir komplett och att biltrafiken kan ledas runt stan.</p> <p>Följande skulle i ett sånt fall kunna förverkligas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stort infartsgarage vid Nacka Forum för SL resenärer (parkering med giltig biljett) så att många fler skulle lämna bilen där och ta Tunnelbanan in till City.</li> <li>2. Förändring av hela miljön från Danvikstull till Slussen - t.ex. skulle hela Stadsgårdsleden bli mycket mer än bara en trafikled utan istället en härlig kajoas med stora gåtor med ny stäckning av nya Saltsjöbanan/Tvärbanan med flera stopp för t.ex. färjepassagerare.</li> <li>3. Sen skulle nya Slussen kunna utformas med helt andra förutsättningar utifrån mindre trafikflöden av bilar. T.ex. hade detta planerats tidigare hade dessutom Slussenombyggnaden underlättats av både blå linje till Nacka och bättre alternativ av bilflöden.</li> </ol> <p>Jag äger själv bil men är för bättre alternativ och ser gärna att biltrafiken minskas kring City och Gamla Stan. Jag har alltid tyckt att Nacka/Värmdö måste få bättre alternativ vad gäller både kollektivtrafik och bil. Nu tvingas bilflöderna via Slussen ... via Gamla Stan ...</p> <p>Mvh <b>John LeBlanc</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Övrigt".</p>
<p>Jag förordar alternativ 3 med sänktunnel tillsammans med Östra länken. Det kan inte vara rimligt att bilister i Nacka och Värmdöbor som skall norrut skall behöva köra runt halva staden.</p> <p>De projekten bör köras tillsammans. Dessutom bör tunnelbanan forceras och så den blir klar före Slussenbygget.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>	
<p>Då behövs en mindre bussterminal än planerat i dag och slantar sparas. Håll befintliga Slussen vid liv tills T-banan är klar är mitt tips till förslagslådan.</p>	
<p>Om en tunnelbanesträckning kombineras med östra länken vore perfekt. Viktigt att tunnelbanemiljön är inbjudande och ljus för mig.</p>	<p>Det kommer att läggas stor vikt vid stationsutformningarna.</p>
<p>Utan tvekan alt 3 samordnad med östra länken. Från Sickla kan en förgrening ske mot Södermalm men tänk på att stationerna på Södermalm är trånga. Vid Sickla kan man låta vissa busslinjer ha sin ändhållplats för att minska kaoset vid Slussen</p>	
<p>Åker till Kista från Nacka Forum. Helst alternativ 3. Bra om Saltsjöbanan kan vara kvar, kanske rustas upp lite.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>
<p>Ändra inte på nuvarande linjer utan lägg bara till på den befintliga. Separata sträckningar och stationer. Om en samlokalisering med Östra länken ökar möjligheterna för att Östra länken blir av så är det ett självklart val.</p>	
<p>Alt 4 med station vid Slussen och östra Södermalm. Är mycket tveksam till alt6 pga det stora djupet (ca 100m) för station östra Södermalm. Enl info på samrådet så går det inte med rulltrappor utan man planerar hissar. Finns det någon station i världen på så stort djup med hissar.</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin. Det finns flera stationer i världen som är riktigt djupa, bland annat i Barcelona där projektet varit och inhämtat erfarenheter.</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Alternativet med dragning via Slussen (4) ger en nödvändig avlastning av T-Centralen och bekvämare byten för alla, inklusive Nackaborna. Tyvärr har man valt att dra banan onödigt långt ut i Saltsjön vilket gör att Slussenstationen hamnar långt ifrån den befintliga och att de övriga Södermalmsstationerna inte får optimala lägen. Ett alternativ som avviker mindre från ursprungsplanen från 60-talet, med ett tunnelrör längs Skeppsbron, bör utvärderas.</p> <p>Invändningen att bebyggelsen längs Skeppsbron kan drabbas av sättningar har meriter men den har inte hindrat brobygget i Nya Slussen. Problemet kan säkerligen lösas med lämplig grundförstärkning.</p> <p>Problemet med försening av Nya Slussen-projektet kan kontreras med att man egentligen bara behöver lägga till ett betongrör för t-banan i brofundamentet och spränga ut ett djupare hål under gallerian. Det kan ske som försvarsarbeten och med enkelt planförfarande eftersom det är mycket litet som behöver ändras i beslutade konstruktioner.</p> <p>Beskedet om TvB-förlängningen till Saltsjöbanans station i Sickla gör att alla förslag som saknar bytesstation där bör utgå.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Enligt de studier vi genomfört och den erfarenhet som finns från Program Slussen, är det komplicerat att bygga en tunnel nära Gamla stan utmed Skeppsbron.</p> <p>Marken består av sediment på berg och det skulle därför bli både komplicerat och kostsamt att påla för en tung betongkonstruktion som tunnelbanan.</p>
<p>Det viktigaste för mig är att tunnelbanan passerar Slussen, och att den färdigställs så fort som möjligt. T-Centralen är redan nu överfull i rusningstid och ostsektorn måste ges en möjlighet att nå södra Stockholm med lokaltrafik utan att passera T-Centralen.</p> <p>Jag vill inte att tunnelbanan utnyttjar delar av Saltsjöbanans spår i ytläge, spåren är en barriär som borde tas bort istället för att cementeras för översködlig tid.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>
<p>Det är svårt att se att det inte blir sträckning 3 eftersom detta förespråkas av regeringen. Störst nytta uppnås dock vid alternativ ombyte vid Slussen. Åker blå dagligen och vet problematiken kring att man vara kan</p>	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
byta vid Centralen.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>En stor knäckfråga är hur trycket på T-Centralen skall lösas. Denna fråga är redan ett påtagligt problem idag med resenärer som upplever en påtaglig otrygghet i rusningstrafiken. Problemet kommer att öka ytterligare i och med öppnandet av citybanan då resenärer från pendeltågsnätet enklare kan byta till tunnelbana vid T-Centralen. Detta är förstås en positiv utveckling i sak men trängseln har inte fått en tillfredställande lösning. En förlängning av blå linjen till Nacka kommer att ytterligare öka trycket på T-Centralen och göra situationen direkt ohållbar. En förgrening till Nacka måste därför av nödvändighet passera Slussen, alternativt skapa en annan effektiv bytespunkt till övrig tunnelbanetrafik redan på södermalmssidan. T-Centralen klarar omöjligen av att själv hantera alla de resenärer från Nacka som skall byta till andra linjer. T-Centralen behöver även få plattformsdörrar för att öka säkerheten och den upplevda tryggheten på perrongen. I bland annat Japan finns studier på hur man kan hantera denna fråga trots olika dörrkonfigurationer.</p>	<p>Det ska påbörjas en fördjupad studie av hur trängsel och gångströmmar påverkas av att förlängningen av Blå linje kommer in till T-Centralen.</p> <p>Plattformsväggar diskuteras inom förstudien.</p>
<p>Ett flertal bytespunkter till andra kollektiva färdmedel krävs för att stödja resenärernas färdvägar på ett effektivt och flexibelt sätt och därmed ge korta totala restider samt att undvika alltför mycket trängsel vid bytena. Ju fler "nav" i kollektivtrafiken, desto bättre. Dagens blå linje har ett flertal "nav", förutom T-Centralen; dvs. Fridhemsplan (gröna linjen), Sundbyberg (pendeltåg) samt Solna (Tvärbanan). T-Centralen är och kommer att vara det centrala "navet" men är redan idag hårt belastad, och bör således avlastas med fler "nav" för att erbjuda effektiva och flexibla byten. Slussen är en given bytespunkt för Nackalinjen, den ger förbindelse till gröna och röda T-banelinjer söderut och sydväst samt betjänar arbetsplatser i dess närhet. För att minska trängseln på stationen bör den placeras mellan Slussen och Medborgarplatsen så att det blir uppgångar både till</p>	<p>Station Medborgarplatsen är en station med relativt smala plattformar. Om samtliga resenärer som ska söderut från ostsektorn ska använda Medborgarplatsens station så måste den byggas om.</p> <p>En koppling till Södra station skulle vara bra, men kopplingen till pendeltåg finns även vid T-Centralen.</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Slussen (medger byte för resande mot sydväst) och till Medborgarplatsen (byte för resande söderut). En sådan lösning medger att resenärerna fördelas mellan dessa. Kan uppgången placeras på själva Medborgarplatsen (väster om Götgatan) kan den också, med en 5-minuters-promenad, stödja resenärer till och från pendeltågsstationen Stockholms södra. En sådan lösning ger kortare restider för resenärer som fortsätter med T-bana söderut och sydväst samt avlastar T-Centralen från ännu mera trängsel.</p> <p>Min slutsats blir därmed att alternativ 4 "Sänktunnel med station vid Slussen" är den lämpligaste lösningen.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Först: bygg tunnelbana! Alla alternativ är bättre in att inget blir av.</p> <p>Sänktunnel med station Slussen, det ni kallar alternativ 4 är det jag ser som bäst. Det bygger ett bättre tunnelbanenät för ett framtida Stockholm de kommande decennierna då resandemönster kan ha ändrats.</p> <p>Alternativ 5 bygger en snabb väg för Nackaborna till Centralen, vilket är bra för Nacka men lämnar östra Södermalm med fortsatt dålig tunnelbanenärhet. Med ett samtidigt planerat spårvagnsnät för byten så kan det dock blir mycket attraktivare.</p> <p>Alternativ 3 med samlokalisering på vägtunnel är lika löjligt som att österleden skulle samlokaliseras med något av de andra tunnelbanealternativen. Uselt budgetalternativ. Bygg en österbro Nacka-Djurgården istället för bilar och bussar. Även användbar av gående och cyklister och framtida spårvagnslinjer.</p> <p>Satsa på att bygga tunnelbanan med start så snart att bussterminal i Slussen ej behöver byggas. Bombrummet vid Slussen är bättre som tunnelbanestation. Det borde spara in pengar i budgeten.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Övrigt".</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkter	Svar
<p>Hej. Jag tycker att det bästa linjevalet är Alt. 4. Det har mycket att göra med ombyggnationen av Slussen då jag tror det kommer göra att Slussen kommer bli en ganska stor och viktig del av tunnelbanan i Stockholm. Men också för att då kommer man kunna välja med att kliva av vid Slussen istället för T-Centralen vilket både är skönt och sparar tid om man ska åt andra hållet (alltså mot typ Globen eller Gullmarsplan). Ett tips på stationslägen för dom möjliga stationerna Sickla Köpcentrum och Nacka Forum är att dom ska ligga i själva köpcentrumen (lite som station Kungsträdgården och Gallerian). Sickla Köpcentrum har mycket plats för det och skulle ligga under den nya delen precis bredvid Saltsjöbanan (det finns en hiss inne där upp till garage och den skulle kunna funka som ett sätt att ta sig ner till biljetthallen.) Väl nere i hallen ska det finnas en gång under marken som leder direkt till Saltsjöbanans station. Man skulle också kunna sätta ett tak över hela stationen (Saltsjöbanan) och integrera tunnelbane stationen. Man skulle också då stänga ner Nacka Station och bara satsa på Sickla. Man kan också göra tvärtom och sätta tunnelbanan precis bredvid Nacka Station men det skulle göra att man tappar kontakten med själva köpcentrumet och det är det är den kontakten som är så viktig. Man skulle förstås kunna sätta stationen som jag sa först och dra en gång under marken till Nacka Station men det skulle vara "för långt" och den integreringen skulle inte användas lika effektivt. Jag tycker dock att integrera tunnelbanan och Saltsjöbanan är en viktig sak. När man kommer till Nacka Forum ska det vara samma sak som i Sickla där stationen ska ligga i själva köpcentrumet. Samma sak som i Sickla så skulle en av hissarna vara ett sätt av ta sig till biljetthallen. En idé är att även lägga en in/utgång i mitten av där alla bussar går och på så sätt få ihop dom på ett bra sätt för folk som t ex vill fortsätta med buss vidare mot Nacka och Värmdö.</p> <p>Det var mina synpunkter och jag tror att många skulle tycka att det jag har tagit upp skulle vara en utmärkt lösning.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
MVH <b>Christoffer Olofsson</b>	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
I utskickad info till hushållen står inte vad de olika alternativen kostar. Det är viktigt som skattebetalare inför ett val. Röstar för alternativ 4.	Vid tidpunkten för samrådet fanns inga kostnader framtagna, men de finns nu i den underhandsrapport som finns publicerad på <a href="http://sll.se/tbananacka">sll.se/tbananacka</a> .
En hållplats på den västra sidan av Vitabergsparken skulle ha betydligt mycket fler människor i sin direkta närhet än på den östra. Vad jag kan se så kommer den även att avlasta den gröna linjen om den inte är för långt bort.	
Inget av alternativen verkar täcka östra Södermalm på ett tillfredsställande sätt, dvs. Sofia församling. Det borde planeras för en station med entréer ned mot Hammarby, förslagsvis nära Renstiernas gata/Ringvägen!	
Det viktigaste är att snabbt kunna komma till T-Centralen och tvärkopplingar västerut mot Gullmarsplan, alltså alternativ 2, 4 eller 6. Alternativ 3 är ett uselt alternativ ur både nytto-, ekonomi- och miljösynpunkt. Att enkelt kunna ta sig till Djurgården är helt enkelt inte så pass viktigt att det behövs en tunnelbanesträckning, och det skulle bara vara dyrt. Att bygga en vägtunnel är inte heller motiverat, då en av kollektivtrafikens funktioner är att minska biltrafiken, och en bilväg står direkt i strid med detta. En färjelinje till Djurgården vore ett bättre alternativ. T-banestationer på en Nackalinje i Slussen och Henriksdal är överflödigt, då det redan finns bra kommunikationer dit från övriga Nacka, till skillnad från Hammarby sjöstad, där en samlokalisering med en tvärbanestation vore ett utmärkt sätt att förbättra	Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att beskriva och jämföra de olika alternativens miljöpåverkan. Målsättningen är att kunna peka ut vilket eller vilka alternativ som är att föredra eller ska undvikas ur miljösynpunkt.

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
tvärförbindelserna västerut.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Alternativ 4 ser väldigt lovande ut. Det finns flera faktorer som spelar in när man planerar tunnelbana, alternativ 4 är det alternativ som främjar alla dessa faktorer bäst. Varför?</p> <p>+ Station vid Slussen förbinder med röd och grön linje. Spelar stor roll för all rörlighet inom Stockholm och Nacka kommun. Ökar tillgänglighet väsentligt.</p> <p>+ Sänktunnel (detta gäller alltså också alternativ 2) till Södermalm är också väsentlig. Det främjar tillgängligheten till tunnelbanan vilket spelar stor roll för folk att använda tunnelbanan. Gynnar näringsliv både regionalt och lokalt.</p> <p>+ Station vid Östra Södermalm, Hammarbyhamnen sedan ut mot Nacka förbinder de delar av Stockholm innerstad (med Nacka) och till Slussen som saknat tunnelbaneförbindelse. Dessa delar av Stockholm kommun har ingen tidigare utbyggnad av tunnelbana - det enda smarta är att maximera tillgängligheten för som många som möjligt när man ska ta fram förslag till ny tunnelbanedragning. Alternativ 4 är både bäst för att få flest folk från innerstaden men också folk från Nacka (och ut) snabbt till arbete och näringsliv.</p> <p>- Att lägga en station vid Slussen är mer komplicerat än alternativ 2. Det är flera tunnelbanelinjer involverade och arbetet med Nya Slussen måste vara klart innan. Detta är ett minus, inte på grund av kostnaden. Investeringen är den som gynnar näringslivet mest och främjar handeln och trivseln i staden. Den betalar tillbaka mest. Nej, det är tidsramen som är problemet. En fördröjning. Min konklusion är denna (inom denna</p>	<p>Det pågår ett samarbete mellan Program Slussen och Förstudie tunnelbana till Nacka. Där lyfts såväl fördelar som nackdelar med ett stationsläge vid Slussen. Tidsaspekter och kostnader är nackdelar som diskuteras.</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>minus punkt): att tidsramen fördröjs är ett problem som är kortvarigt. De långsiktiga målen bär mycket tyngre vikt, och kortsiktiga problem bör därför inte spela in i planerandet av ett bygge som ska hålla i längden.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Grön och gul linje verkar bra. Att köra via Slussen känns som en onödig omväg då det redan går tunnelbana dit. Hammarby Sjöstad är hårt exploaterat och saknar idag direktlinje till centrala innerstaden. Är det verkligen nödvändigt att låta så pass stor andel av busstrafiken fortsätta gå till Slussen?</p>	<p>I de analyser vi gjort hittills för tunnelbana till Nacka, så fortsätter alla Värmdöbussar att gå in till Slussen samt vissa av Nackabussarna. Det är dock inte definitivt beslutat utan en ansats vi haft.</p>
<p>- Mycket positivt att t-banan förlängs till Nacka. Den bör byggas så att möjlighet finns till förlängning dels till Orminge och dels till Gröna linjens södra grenar. Det sistnämnda är en anledning till att alt 3 inte bör genomföras – då kan en förlängning till Gröna linjen i praktiken inte byggas (förlängningen blir då rimligen för dyr i förhållande till nyttan).</p> <p>- T-banan behöver samordnas med Tvärbanan vid Sickla Udde eller Sickla stn och med en upprustad Saltsjöbana vid Järsla (vid resa från Saltsjöbaden till City blir det då en snabb resa med byte i Järsla medan den som ska till Slussen kan fortsätta åka direkt). Bytespunkterna måste vara smidiga – t ex som vid Alvik, Liljeholmen och Stockholm Ö men INTE som vid Årstaberget.</p> <p>- Stationerna längs vägen ska ligga där de gör mest nytta. Därför bör det finnas två stationer på Söder (t ex vid Ersta/Tjärhovsplan och vid Sofia/Vintertullen), även om de kommer att ligga djupt. Söder har lika många invånare som en medelstor svensk stad! T-banan ska även kunna fungera som en "undervattensbro" mellan Söder och Hammarby, vilket motiverar ganska täta stationsavstånd just här. Även av dessa anledningar bör inte alt 3 byggas. Alt 2 eller 6 är</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även samtliga andra sammanfattningar.</p> <p>Det kommer att läggas stor vikt vid stationsutformningarna.</p> <p>Plattformsväggar diskuteras inom förstudien.</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>att föredra.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Om linjen skulle byggas via Djurgården (alt 1) borde en station ligga vid Strandvägen/Styrmansgatan. Det skulle underlätta byten till nya spårvägen och lätta på trycket på denna närmast city.</li> <li>- Blå linjen är känd för sin konstnärliga utsmyckning. Detta bör utvecklas vidare på vid förlängningen till Nacka. Precis som tidigare bör någon procent av byggsumman sättas av till samtida konst längs sträckan – och de nakna betongväggar som finns i många biljetthallar idag måste undvikas.</li> <li>- Stationerna bör ha moderna dörrar mot spåren, som i Köpenhamns metro och nybyggda sträckor i andra länder (och som Citybanan). T-banans i stort sett enda säkerhetsproblem är ju fall från plattformen.</li> </ul>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Hej. Jag tycker Swecos förslag att bygga samman östra länken med en sänktunnel är utmärkt. Det blå alternativet nr. 3 tilltalar mig bäst med stationer vid Nacka Forum, Sickla, Skansen och förlängningen till Kungsträdgården. Jag har också svårt att förstå varför man inte förbereder Skuru bron för tågtrafik. Måste vara bättre att prospektera detta redan nu.</p>	<p>Den nya Skurubron förbereds inte för tågtrafik. Förstudieprojektet Tunnelbana till Nacka kommer att bevaka frågan i den idéstudie angående en förlängning till Orminge som påbörjas nu.</p>
<p>Alt 3 har flera flest fördelar.</p> <p>1 Det gör det billigare att bygga Österleden, som borde byggts för 20 år sen - en nödvändig lösning för att avlasta trafiken genom getingmidjan genom Gamla Stan.</p> <p>Argumentet "Fler leder drar till sig mer miljöskadande trafik" är som att säga "Fler sjukhus för med sig ökade sjukvårdskostnader". Problem måste lösas vid källan, inte vid symptomen.</p> <p>2 Sträckningen underlättar byggande och förtätning i Nacka (Danviken/Finnboda/Kvarnholmen) vilket</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>behövs i den expansiva Stockholmsregionen. Innerstaden kan inte förtätas mycket mer.</p> <p>3 En station på Djurgården kommer att lätta på biltrafiken till dit - helt kvävande vid helgerna på sommarhalvåret. (Nej, jag bor inte där).</p> <p>4 Några av de övriga alternativen är direkt feltänkta, som t ex alt 4, som vill dra in ytterligare persontransporter till det redan överlastade Slussen. Poängen är väl att den nya sträckningen ska avlasta Slussen! Alt 1 har lagt Södermalmsstationen långt nere vid Norra Hammarbyhamnen. Om det ska finnas en station på Östra Söder ska den givetvis ligga närmre Nytorget (Alt 2) och betjäna både N:a Hammarbyhamnen och trakterna kring Nytorget. Alt 2 har nackdelen att inte ha station Djurgården. Alt 1 o 2 har fördelen med station vi Södra Hammarbyhamnen, men där finns nu redan Tvärbanan, som dessutom ska dras vidare till Henriksdal.</p> <p>5 Jag bor själv vid Bondegatan - och ser som borde framgå Beyond my own back yard.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att alternativ 3 är det bästa, eftersom det skulle ge en bra möjlighet både att ta sig till Djurgården och till Nacka via en rutt som nu inte finns. Med tanke på hur många bostäder som nu byggs på och runt Kvarnholmen så tror jag en tunnelbanestation där skulle vara mycket uppskattad. De övriga förslagen dras genom områden där det redan går att åka kommunalt på ett bra sätt.</p>	
<p>Tunnelbanan bör redan nu planeras för fortsatt dragning till Orminge. Nacka slutar inte vid Nacka centrum som många tycks tro. Alternativ 3 är att föredra eftersom då även Henriksdal kan tas med där det bor mycket folk redan nu och där det byggs för fullt. Det skulle då också inkludera en framtida avgrening till Gullmarsplan vilket vore bra. Om dessutom Tvärbanan dras fram till Sickla så kan man ta den om man skall vidare mot väster och dessutom kan man hoppa av och</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Förlängning mot Orminge/Värmdö".</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>ta Saltsjöbanan till Slussen om man skall dit (det är bra för framtiden när tunnelbanan kanske går ända till Gustavsberg). Alt 1 är kanske det andra bästa alternativet, men då missar man hela Henriksdal och på söder är avstånden ändå korta för att antingen gå eller cykla till tunnelbana eller pendel (den trafiken kommer väl bli mycket bättre from 2017 och då kan man ta den vägen istället för tunnelbanan om man skall till Odenplan eller liknande)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker förslaget kring den mörkblå linjesträckningen ser bra ut, då dess bebyggelse inte ser ut att påverka de mer centrala delarna av staden lika mycket eftersom den dras via Djurgården och sen under vattnet. Att det sedan för det alternativet finns potential till förgrening ut mot Gullmarsplan tror jag också är bra. Då länkas Nacka-t-bana mot Centralen och Gullmarsplan vilket jag upplever är de två största knutpunkterna. Att dra t-banan via någonting mellan dem tror jag inte behövs, då det är enkelt att från Centralen eller Gullmars ta sig till allt däremellan. Samt att behöver man ta sig till exempelvis Slussen lär väl delar av busstrafiken finnas kvar.</p> <p>I övrigt tror jag absolut på nödvändigheten av en senare utbyggnad ut mot Orminge centrum, med tanke på hur stor trafik som går ut dit via Värmdöleden osv. Det skulle spara på både miljö, restider, trängsel på motorvägen och öka attraktiviteten av kollektivt resande samt främja Nackas, Saltsjö Boos och Värmdös växande.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Börja bygga T-banan direkt!</li> <li>2. Anslut spårvagnen till Sickla och öka turtätheten till Gullmarsplan. Det avlastar en del av trafiken via Slussen redan nu.</li> <li>3. Stoppa bygget av bussterminalen i Katarinaberget - dra inte in förortsbussar till innerstan.</li> <li>4. Alt 3, 1 eller däremellan. Kan en gemensam Österled och spårtunnel spara kostnader och tid, är det</li> </ol>	<p>Se även samtliga andra sammanfattningar.</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>förstavalet!</p> <p>5. Alt 4 gör bussterminal i Katarinaberget obsolet och man löser omstigning mot Hornstull, samt avlastar Slussen - T-Centralen.</p> <p>6. Alt 4 kan förbättras genom att efter Slussen ta en kortare väg mot Nacka via stationer i nordöstra SOFO, Danvikstull/Henriksdal och Sickla. Det spar restid för alla som kommer öster ifrån.</p> <p>7. Stanna inte vid Forum utan fortsatt T-banebygget till Orminge direkt.</p> <p>8. Rusta upp Saltsjöbanan med dubbelspår</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Förlängningen bör gå i en sänktunnel gemensam med bilar. Detta för att dela på kostnaderna. Södermalm har redan bra kollektivtrafik, alla kan inte få en tunnelbanestation utanför porten. utvecklingen i Nacka är delvis beroende av tunnelbanan, redan i dag har Nacka, Värmdö trafikinfarkt. nya stationer bör ligga centralt i området Kvarnholmen, Henriksdal och Finnboda. Sickla, Järla och vidare ut Nacka Centrum och Orminge. Vid Orminge bör ny stor infartsparkering byggas. Tvärbanan bör förlängas till Sickla som bör bli ny trafikknut för t-bana, tvärbana, bussar från Älta, som då inte behöver trafikera Slussen. Detta alternativ gynnar utveckling av jobb och bostad bäst och är den mest ekonomiska samt rättvisa då innerstaden redan har utvecklad kollektivtrafik. Tack.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbana n".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p>
<p>Alt 3 verkar bäst med tanke på snabbare än övriga, färre stopp och det blir mer anpassat till framtida utbyggnad till Orminge.</p> <p>Dragningar över Söder. Slussen, sjöstaden blir mer trångt på spåren framöver skulle jag tro. Och där finns redan tillräckliga förbindelser. Samarr med vägtunnel gör det ekonomiskt attraktivt också. Samt ska nu Kvarnholmen blir en sån tätbebyggd del av Nacka så bör kommunikationerna inte endast utgöras av en buss.</p>	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Hej,</p> <p>utmärkt idé med utbyggd tunnelbana och speciellt till Nacka! Jag har tidigare bott i kommunen och rör mig både i tjänst och privat mycket i området kring Nacka, Henriksdal, Hammarby Sjöstad.</p> <p>Nackas kommunikationer till Södermalm är sedan tidigare utmärkta med stadens troligtvis tätaste busstrafik samt (gamla) Saltsjöbanan. Hammarby Sjöstad når Södermalm enkelt genom gratisfärjan samt med bussar och sin Tvärbana till Gullmarsplan. Nya Slussen förstärker ytterligare dessa väl fungerande kommunikationssätt.</p> <p>Södermalm har idag två tunnelbanelinjer (fem om man ska vara noga, tre gröna och två röda). Hammarbysjöstad har Tvärbana, bussar och båt. Henriksdal och området ut mot Finnboda har någon enstaka buss. Nacka har bussar och en ålderdomlig Saltsjöbana.</p> <p>Baserat på dagens kommunikationsnät och redan beslutade satsningar är alternativ 3 klart bäst: Det ger en diskret spårförbindelse till Djurgården, till mycket expansiva och isolerade Henriksdal/Finnberget/Danviken samt förbinder väl med Nacka kommun som där det stora kvantitativa behovet finns. Den stora vinsten för skattebetalare är också samlokalisering av tunnel under Saltsjön med en väg. Dessutom kan man enkelt koppla ihop denna infrastruktursatsning med Tvärbanan.</p> <p>Var framåtseende och bygg för morgondagens Stockholm: Via Henriksdal/Finnboda till Nacka!</p> <p>MVH,  <b>Erik</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Alternativ 3 och 5 känns mest logiska.</p> <p>Att börja bygga fler tunnlar under centrala Söder känns väldigt onödigt när det redan finns tunnelbana där. Då kan man lika gärna bygga vidare grön linje mot Nacka,</p>	<p>Ett av målen med förlängning av Blå linje till Nacka är att avlasta Saltsjö-Mälarsnittet. Med en första etapp</p>



<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>men det kanske inte ryms fler linjer på den. Det blir såklart en omväg för de som ska till Söder att åka via T-Centralen, men om man ändå inte kan åka direkt till Gullmarsplan, så kan man lika gärna åka via T-Centralen. Vill man ha t-bana till Djurgården nu när spårvagnen går dit?</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>enbart till Slussen, så uppfylls inte det målet.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p>
<p>För att kommunikationer ska vara smidiga, flexibla, effektiva och attraktiva krävs: korta restider, bra bytesmöjligheter samt en linjesträckning som tillgodoser resenärernas behov. Min åsikt är att alternativ 4 "Sänktunnel med station vid Slussen" är det alternativ som bäst tillgodoser dessa krav.</p> <p>För att uppnå bra bytesmöjligheter, till andra kollektiva kommunikationer, krävs fler omstigningspunkter än bara T-Centralen. Gången mellan blå och gröna/röda linjerna är redan idag en flaskhals med stor trängsel. I och med Citybanan och blå linjens förlängning åt sydost lär trängseln bli än värre. Det behövs fler omstigningsplatser som komplement till T-Centralen (p.s.s. som dagens blå linje har det vid t.ex. Fridhemsplan, Sundbyberg och Solna Centrum). Ett naturligt komplement är Slussen med byte till gröna linjer söderut och röda mot sydväst. Det skulle också innebära en viss avlastning av T-Centralen för resenärer från blå linjen i nordväst som ska vidare med gröna/röda linjer söderut eller som har Södermalm som destination. En ny station vid Slussen läggs då lämpligen i Katarinaberget med en nordlig uppgång mot Slussen och en sydlig mot Medborgarplatsen (Björns trädgård), vilket ger en fördelning av belastningen vid stationen (resenärer som ska byta till den gröna linjen tar södra uppgången mot Medborgarplatsen och de mot röda linjen tar den norra mot Slussen). Slussenalternativet medger vidare (om så behövs) etappindelning av Nackalinjen, den kostsamma och tekniskt komplicerade sänktunneln under Strömmen mot Kungsträdgården kan komma i en senare etapp (under förutsättning att depån finns i Nackaområdet). En annan fördel är att blå linjen blir ett resealternativ mellan Slussen och T-Centralen i en</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Om en avgrening mot Grön linje blir aktuell, så skapas fler omstigningspunkter på sträckningen från Nacka.</p> <p>Citybanans tillkomst minskar trängseln vid T-centralen då många resenärer kommer att byta vid Odenplan.</p> <p>Studier kommer att genomföras under hösten för att undersöka trängselsituationen vid T-Centralen då Nackalinjen ansluts.</p> <p>Station Medborgarplatsen är en station med relativt smala plattformar. Om samtliga resenärer som ska söderut från ostsektorn ska använda Medborgarplatsens station så måste den byggas om.</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>framtid när den nu snart 60-åriga tunnelbanebron mellan Slussen och Gamla Stan behöver renoveras/byggas om.</p> <p>En liknande utformning kan göras för stationen i Hammarby Sjöstad. Om det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart placeras stationen under vattnet i Hammarbyleden, med en uppgång i Norra Hammarbyhamnen och en annan i Södra Hammarbyhamnen (Hammarby Sjöstad). Restiden gynnas av att det endast blir två stationer på Södermalm, varvid den ena också servar Hammarby Sjöstad. Dessutom blir Hammarby sjöstad bättre integrerad med Södermalm.</p> <p>Nästa station blir då Sickla, där byte till/från Tvärbanan kan göras.</p> <p>Stationen vid Skansen/Grönan på Djurgården är inte något lämpligt alternativ. Visserligen har Djurgården många besökare under sommarsäsongen, men att det ska lösas på bekostnad av boenden i Hammarby sjöstad och förlängda (totala) restider är inte rimligt. Ett enkelt, billigare och snabbare sätt att förbättra kommunikationerna till och från Djurgården är att ha en "T-korsning" för Spårväg City vid Djurgårdsbron. Detta möjliggör en ny "Östra Djurgårdslinje" från Frihamnen till Waldemarsudde som komplement till dagens "Västra Djurgårdslinje" från Sergels Torg. Spårvagnskapaciteten till Skansen/Grönan blir därmed fördubblad.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att fokus för tunnelbana till Nacka måste vara antalet möjliga resenärer under rusningstrafik. Alternativ 4 med anslutning till Slussen och Kungsträdgården verkar bäst.</p> <p>Vad gäller hela tunnelbanenätet tycker jag man borde rita ett tunnelbanenät som är "komplett" för en tunnelbana för Stockholm minst 50 år fram i tiden och sedan "backa" tillbaka i tiden och prioritera sträckningar utifrån det så att systemet hänger ihop i framtiden. Den absolut bästa varianten för tunnelbana</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Nya sträckningar och stationslägen".</p> <p>På sll.se finns den senaste informationen om en eventuell tunnelbana till NKS, Nya Karolinska Sjukhuset. Sök på "Nordostsektorn".</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>till Nacka borde vara en den av en större ringlinje.</p> <p>Att dra linjen via Djurgården ser jag ingen vinst med. Kör mer båttrafik för att forsla folk dit istället.</p> <p>Bygg tunnelbana via Karolinska till Solna. Kan hinta om att jag har hört att de har och tänker bygga en del bostäder och arbetsplatser där.</p> <p>Slutligen. <b>SLUTA BYGGA SPÅRVAGNSLINJER!!!!!!!!!!!!!!</b></p> <p>Kanske mysigt att åka på fritiden men <b>INTE</b> på väg till jobbet. Liten kapacitet och långsamt går det.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>T-bana skulle åka till Slussen eller Mariatorget. Då får vi snabb anslutning till pendeltåget. För få människor bor på Djurgården. Då är alternativen 1 och 4 mycket värst för trafiken samt naturen. Jag tycker mest om alternativ 4 där Nacka kopplas direkt till alla andra linje. Man behöver inte ta sig till T-Centralen som är bättre för alla resenärer.</p>	
<p>Viktigast för mig är:</p> <p>- Snabbast komma till en station där byte till övriga t-banelinjer finns och komma in till Söder då det är närmaste innerstadsstadsdelen från Nacka. Därmed är A3 med Kungsträdgården inget bra alternativ då den förbindelsen passar om man bara vill åka in till centrum, inte för att kunna ta sig till övriga linjer. Tunnelbanestation på Djurgården där fåtal människor bor och jobbar borde inte minska trycket på övriga stationer och är därmed en onödig station. Finntorp-Slussen är för närvarande bara 10 min från Slussen med bussar som går ofta till innerstad och möjlighet till byte till övriga kollektivtrafiknätet. Antalet bussar som snabbt tar en in till Söder kommer antagligen minska med nya t-banan vilket inte är positivt.</p> <p>Ska det vara en linje för folk som jobbar inne i centrum och har slutstation Kungsträdgården eller ska det vara en linje som har bra och smidig förbindelse till övriga kollektivtrafiknätet för folk som jobbar på övriga ställen</p>	<p>Samtliga föreslagna sträckningar går till T-Centralen <u>via</u> Kungsträdgården.</p>

Synpunkter	Svar
<p>än runt Kungsträdgården?</p> <p>För att kunna förstå bättre hur smidiga de olika förslagen är skulle en beräknad restid till förslagsvis T-Centralen vara bra för att kunna få bättre förståelse för de olika förslagen.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Linjedragningen som passerar Slussen kopplar samman med tunnelbanans två andra linjer utan att man behöver ta sig till T-Centralen. Att dra linjen till Djurgården, där man just byggt ny spårväg och där det dessutom inte planeras några större nybyggnationer av bostäder eller liknande, verkar onödigt. Om den tillfälliga bussterminalen vid Slussen kan göras om till tunnelbanestation för blå linjen bör det spara en del pengar.</p> <p>Det kanske är möjligt att göra svängen österut under Södermalm mer tvärt, och gå över till Nacka vid Danvikstull istället för genom Sjöstaden? Känns som att det skulle ge bättre stationslägen på söder, även om sjöstaden kanske skulle behöva tunnelbana. Detta kanske går att lösa med hjälp av avstickarlinjen till Gullmars dock.</p> <p>Jag antar att den framtida förlängningen till Gullmarsplan och grön linje ska gå in i Linje 19 mot Hagsätra. I så fall behöver den kompletteras med sträckan Hagsätra - Älvsjö (borde vara relativt enkelt, finns plats att dra den ovan jord), vilket skulle öka bytesmöjligheterna och göra Älvsjö mer centralt (ett bra område för nybyggnation, särskilt alla gråtor runt mässan och Huddingevägen). I framtiden innebär detta också koppling till Spårväg Syd, när nu den kommer.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Övrigt".</p>
<p>Jag vill ha alternativ 4 via Slussen. Eftersom det då blir tillgång både till norrorter via Kungsträdgården och söderorter via Slussen. Jag arbetar själv i Liljeholmen och idag fungerar kommunikationerna utmärkt söderut via byte till tunnelbana i Slussen. I framtiden kommer kommunikationen till söderort att försämrats i och med nya Slussen. Jag vill även att Tvärbanan ska gå fram till Saltsjöbanan i Sickla. Detta blir då ett alternativt</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
färdsätt till söderort och västerort och jag slipper åka via Slussen.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Jag röstar för Alternativ 4 = Sänktunnel med station vid Slussen. Anser vidare att det är viktigt att Saltsjöbanan behålls och att både spåren och vagnarna rustas upp.</p> <p>Viktigt är att inte inkräkta på naturen i och kring Järlasjön och Sicklasjön. Stor vikt skall läggas vid att få en energisnål och tyst tunnelbana.</p>	<p>Alla sträckningar är planerade att gå under mark vilket innebär begränsade ingrepp i befintliga miljöer. Vid placering och projektering av stationsuppgångar och andra ovanjordsanläggningar kommer frågan om intrång att beaktas och hänsyn tas till värdefulla områden såsom grönområden och kulturmiljöer. Buller och energifrågor kommer att behandlas i fortsatt planering och projektering, och kommer att finnas med i den miljökonsekvensbeskrivning som nu tas fram.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>
En dragning över Slussen och östra Södermalm är det enda rimliga. T-Centralen är redan i dag livsfarlig under rusningstid och kan inte hantera fler byten. (Dess perronger för grön och röd linje borde för övrigt förses med skyddsräcken snarast. Det är ett rent under	Det finns ett projekt inom Trafikförvaltningen som studerar möjligheten att sätta upp plattformsvägg på befintliga stationer.

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
att inte folk trillar ned oftare.)	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Jag förordar sträckning 4, som går genom Slussen med alla dess förbindelser och som når östra Södermalm. Men åtminstone i en första etapp räcker det med att den börjar vid Slussen, inte vid Kungsträdgårdens station. Till Slussen är det lätt att komma utan sträckningen Kungsträdgården-Slussen. På så vis blir alternativ 4 billigare, snabbare att bygga och bibehåller så gott som alla fördelar.</p>	<p>Ett av målen med förlängning av Blå linje till Nacka är att avlasta Saltsjö-Mälarsnittet. Med en första etapp enbart till Slussen, så uppfylls inte det målet.</p>
<p>Jättebra med en station till östra Södermalm. Önsketänkande vore ju om man kunde byta i Slussen. Även att den gjorde en liten sväng vid Henriksdal för att förbinda dessa ögrupper också.</p>	
<p>En dragning i bergtunnel mot Södermalm som innebär en station Sofia 90-100 meter under mark och transport av människor med hissar istället för rulltrappa känns rent spontant som en mycket dålig idé. Att vara instängd i en hiss, även om den så är 20x20 meter eller liknande känns märkligt och olustigt, speciellt fredag/lördag natt. Och hur ska detta fungera vid brand?</p> <p>Vidare blir T-Centralen den enda bytespunkten till grön/röd linje för resenärer från Nacka. Hur är det tänkt att T-Centralen ska klara denna väldiga tillströmning av resenärer, förutom de som Citybanan kommer generera, när det redan idag ibland är osäkert trångt på perrongerna? Är det inte betydligt vettigare att skapa fler bytesmöjligheter genom dragning via Slussen?</p> <p>Vad blir tidsvinsten jämfört med buss för Nackabor som ska ta sig söderut på grön/röd linje om de först måste åka till T-Centralen och därefter byta till södergående tåg? Hur mycket busstrafik måste vara kvar för att täcka upp detta behov?</p>	<p>Under arbetet med förstudien fortsätter studierna av möjligheten att enbart använda hisslösning i djupa stationer. De studier som hittills är gjorda visar att det skulle fungera med enbart hissar vid en utrymningsituation.</p> <p>Trängsel och gåendeströmmar på T-Centralen ska studeras vidare i kommande arbete.</p> <p>Med en avgrening till Grön linje så ökar möjligheterna att byta till tunnelbana söderut tidigare. Det kommer också att finnas</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Varför drar man inte förlängningen efter Kungsträdgården närmare Skeppsbrokajen för att på så sätt kunna få en rakare sträckning mellan Slussen-Sofia-Hammarby sjöstad? Jämför tunnelbaneplan från 1965.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>möjlighet till byte till Tvärbanan söderut.</p> <p>Enligt de studier vi genomfört och den erfarenhet som finns från Program Slussen, är det komplicerat att bygga en tunnel nära Gamla stan utmed Skeppsbron.</p> <p>Marken består av sediment på berg och det skulle därför bli både komplicerat och kostsamt att påla för en tung betongkonstruktion som tunnelbanan.</p>
<p>Sänktunnel över saltsjön (eller någon annanstans) för att inte hamna för djupt. Station med anslutning till Slussen samt stationer på östra Södermalm och Hammarby Sjöstad samt vidare ut till Nacka, ev att en gren kan läggas i ytläge (kanske konvertering av Saltsjöbanan för spara pengar) till Saltsjöbaden via Fisksätra i framtiden.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>
<p>Idealdragning avseende resandeunderlag, bytesmöjligheter, decentralisering av Centralen/City, framtida avgreningsmöjligheter och lägre stationsdjup gör klart att det i samrådet uppkallade alternativ 4B verkar bäst lämpat för högsta möjliga måluppfyllnad. Anslutning från Kungsträdgården till Slussen via sänktunnel ger goda möjligheter till byten mellan såväl tunnelbana grön, röd, stombusslinjer som Saltsjöbanan, och ett stationsdjup som inte heller blir extremt. En framtida resecentrumtrio i form av Slussen (se nyss nämnda), Centralen (tunnelbana, pendeltåg, fjärrtåg) och Odenplan (pendeltåg, tunnelbana, ev. spårväg/anslutning Hagastaden) bildas och skapar mycket goda möjligheter för avlastning och attraktiva</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Läs mer om tunnelbana till NKS, Nya Karolinska Sjukhuset, på sll.se. Sök på Nordostsektorn.</p>



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>stadscentra. Station på Östra Södermalm, nära Vitabergsparken med uppgång mot Nytorget ger mycket högt resandeunderlag och fastställer Nytorget som viktig knutpunkt för Östra Södermalm. Övriga uppgångar kan planeras i riktning mot Ringvägen/Malmgårdsvägen, Vintertullen, Ersta samt Sofia. Station Sjöstaden kan på ett grunt djup mitt i kanalen byggas med anslutande gångtunnel för smidigare passage mellan nordvästra och södra delarna av stadsdelen. Idag finns endast två övergångar förutom färjan över. Färjetrafiken ersätts och passagen blir tillgänglig dygnet runt (åtminstone på helger). Innan riktningen Sickla bör en framtida avgrening mot gröna linjen planeras för. En sammankoppling av blå och grön linje möjliggör både en framtida högre turtäthet på gröna linjens kvarvarande stationer och ev. utbyggnad från Odenplan med tunnelbana mot Hagastaden och Nya Karolinska. Station Sickla planeras i nära anslutning till centrum och bebyggelse. Samlokalisering av ytterligare station vid potentiell bebyggelse och bytesmöjlighet till Saltsjöbanan är önskvärd men inte i ett första skede. Station Nacka Forum/Nacka C med vidare bytesmöjligheter till Nacka/Värmdö-bussar är en bra slutstation i första skedet. Depå för tiovagnarståg läggs i lämplig anslutning i Nacka.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag pendlar dagligen mellan Västertorp, där jag bor och Forum Nacka, där jag arbetar. För alla som reser mellan Nacka och söderort behövs det en bytesmöjlighet till både röd och grön tunnelbana på Södermalm. Att ta omvägen via Centralen är just en omväg. Jag menar att det är viktigt att det finns flera bytespunkter än T-Centralen, som ju behöver avlastas. Alltså förordar jag alternativ 4 via Östra Södermalm och Hammarby sjöstad. Från Hammarby sjöstad kan en förgrening gå vidare till Skärmarbrink och ta över linje 18 till Farsta.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p>



RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Det är väldigt positivt att medborgare uppmanas komma med synpunkter och idéer vad gäller framtida utbyggnad av t-banan. Jag är nog mer intresserad av stadsbyggnad och stadsutveckling än gemene man, men trots detta är det svårt att ha relevanta synpunkter på de presenterade förslagen utan mer tillgänglig kringinformation. Det framställs som om det är en allmän omröstning av lite olika linjesträckningar utan att behöva känna till kostnader, tekniska svårigheter, resandemönster, osv.</p> <p>Men ok, här kommer mina egna synpunkter. Jag anser att en koppling till Slussen är ett av de viktigaste kriterierna. T-banan måste sluta vara centrisk kring T-Centralen och istället koppla ihop fler knutpunkter, främst Slussen i det här fallet. Trängseln och sårbarheten vid T-Centralen måste minska! Av de presenterade linjedragningarna är det bara alt. 4 som gör denna koppling.</p> <p>Detta alternativ täcker också in östra Södermalm och Hammarby sjöstad på ett bra sätt och lämnar möjligheter att grena linjen så att en del viker av söderut upp mot Gullmarsplan och Hagsåtra-linjen.</p> <p>Kort sagt; enligt originalplanen från 60-talet!</p> <p><a href="http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7f/Tunnelbaneplan_f%C3%B6r_Stockholm_1965.jpg">http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7f/Tunnelbaneplan_f%C3%B6r_Stockholm_1965.jpg</a></p> <p>Mvh // <b>Örjan Wallers</b> lantmätare och boende i Hammarby sjöstad.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Det finns mer information att hämta nu avseende tekniska svårigheter och kostnader i den underhandsrapport som går att hitta på <a href="http://sll.se/tbananacka">sll.se/tbananacka</a>.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p>

Synpunkter	Svar
<p>-När t-banan växer kan det inte bara ske med förlängda linjer. Det behövs fler bytesstationer. T-Centralen är idag ordentligt överbelastad trots att många som passerar den stationen inte nödvändigtvis har city som mål. Problemet är att det till stor del saknas alternativa bytespunkter.</p> <p>-En förutsättning för förläning av blå linje måste därmed vara att den får en bytesstation med Slussen. Annars kommer T-Centralen bli än mer överbelastad än idag.</p> <p>-När det gäller Östra Södermalm samt Sjöstaden så bor det där 60.000 invånare. De saknar idag tillgång till t-bana. Därtill ligger Sjöstaden och Södermalm relativt isolerade från varandra trots det korta fågelavståndet.</p> <p>-Tunnelbanestationer bör inte ligga för djupt. Blå linjens stationer ligger idag i allmänhet för djupt för att inbjuda till kortare urbana resor. Istället fungerar det på längre sträckor. Som ett pendeltåg i tunnel. Åker man från Centralen till Fridhemsplan väljer de flesta gröna linjen trots att blå linje erbjuder en kortare resa. Det är helt enkelt för krångligt att ta sig ner så djupt.</p> <p>-Gröna linjen är idag överbelastad på de centrala delarna medan de södra grenarna lider av låg turtäthet. Turtätheten är idag maximalt en tredjedel av den på de centrala delarna av linjen.</p> <p>Av ovanstående anledningar är det bara en variant av alternativ 4 som kan ses som rimlig. Dessutom bör den kopplas samman med Hagsätralinjen så att gröna linjen avlastas. Om det är svårt att koppla samman med Hagsätralinjen vid Gullmarsplan kan man överväga att dra linjen förbi Skärmarbrink och sedan koppla samman linjen vid station Globen. Spåret mellan Gullmarsplan och Globen bör behållas. Man bör även fundera på att dra ett spår från denna gren till depån i Blåsut.</p> <p>Stationer bör hamna på följande platser:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Slussen (viktigt med smidig övergång till röd och</li> </ol>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Trängsel och gåendeströmmar på T-Centralen ska studeras vidare i kommande arbete.</p> <p>Under arbetet med förstudien fortsätter studierna av möjligheten att använda hisslösning i djupa stationer. En hisslösning skulle göra att det går betydligt snabbare att komma till och från plattformen än med rulltrappor.</p> <p>Se även sammanfattningen för ”Avgrening Grön linje”.</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>grön linje samt Saltsjöbanan)</p> <p>2. Sofia, med uppgångar vid Renstiernas gata/Folkungagatan och Renstiernas gata/Skånegatan. Denna station bör inte ligga för djupt.</p> <p>3. Luma/Färgargårdstorget. Station rakt under Hammarby kanal. Uppgångar vid kajen men även med rullband bort till Tvärbanan (Luma) samt Färgargårdstorget. Parallellt med stationen bör det finnas en underjordisk GC-väg.</p> <p>4. Sjöstaden/Sickla udde. Station under Sickla kanal. Uppgångar vid Tvärbanehallplats Sickla kaj och eventuellt Sickla kanalgata.</p> <p>5. Sickla (smidigt byte till Saltsjöbanan)</p> <p>6. Saltsjö-Järsla (smidigt byte till Saltsjöbanan)</p> <p>7. Nacka Forum. Viktigt att förlängning av linjen mot Orminge inte hindras genom stationsutformning.</p> <p>8. Nacka Sjukhus/Ekorp (byggs i senare etapp)</p> <p>9. Björknäs (byggs i senare etapp)</p> <p>10. Orminge (byggs i senare etapp)</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Tunnelbanans blåa linje bör förlängas nära ursprungsplanen, med vissa viktiga förändringar.</p> <p>Till att börja med är en dragning via Slussen att föredra, dels för avlastning av TC och dels för snabbare anslutning för det stora underlaget resenärer som bor i det relativt kuperade Östra Södermalm.</p> <p>Tunneln Kungsträdgården-Slussen bör gå nära Gamla stan (dvs riskabel byggprocess) men kan motiveras med hög måluppfyllnad gällande framförallt nuvarande och framtida reseunderlag.</p> <p>Själva stationen på befolkningstäta Östra Södermalm bör ligga under och nära grönområdena i Vitabergsparken, som är lättare att återställa än bebyggelsen i området. Nedgångar till stationsdjupet</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Enligt de studier vi genomfört och den erfarenhet som finns från Program Slussen, är det komplicerat att bygga en tunnel nära Gamla stan utmed Skeppsbron.</p> <p>Marken består av sediment på berg och det skulle därför bli både komplicerat och kostsamt att påla för en tung betongkonstruktion</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>bör planeras från Nytorget, riktningen Vintertullen, riktningen Norra Hammarbysjöstad, riktningen Barnängen, samt nord-nord-östlig riktning mot skolor på Bondegatan.</p> <p>Dragningen fortsätter sedan med station Hammarby sjöstad med nedgångar från såväl norra som södra delarna av projektet.</p> <p>Linjen förgrenas därefter, dels mot Nacka och dels mot Gullmarsplan. Gullmarsgrenen tar över gröna linjens Hagsätragren. Sammankopplingen tillåter högre turtäthet på såväl grön som blå linje, bland annat genom möjlig förvaring av ett stort antal vagnsätt i nybyggd anläggning Nacka. En framtida tunnelbanedragning via Odenplan mot Hagastaden (diskuterad förlängning nord-nord-väst) är i dagsläget omöjlig pga den högbelastade gröna linjens svårigheter att få in ytterligare vagnsätt i systemet och blåa linjen kan genom denna förgrening lösa en del av problemen på grön linje.</p> <p>Riktningen Nacka dras med beaktande till hög täthet, 3-4 stationer parallellt med (men ej i anslutning till) Värmdöleden.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>som tunnelbanan.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p>
<p>Jag anser att en sträckning via Slussen, östra Södermalm, Hammarby sjöstad, Sickla, osv skulle vara den bästa. Det är i dagsläget väldigt många som byter vid T-Centralen i dagsläget. Befintligt tunnelbanesystem lider mycket av denna getingmidjedesign. Att kunna byta mellan blå linje och de övriga på fler ställen än T-Centralen skulle vara mycket fördelaktigt. Omvägen detta skulle innebära är minimal. Tunneln på botten blir kortare och därmed högst sannolikt billigare. Stationen vid Slussen kan läggas grundare för att underlätta snabba byten. Nya Slussen kommer sannolikt bli en naturlig samlingsplats i behov av bra kommunikationer.</p> <p>Det bor fler personer på Södermalm än någonstans i Nacka. Därför måste stor hänsyn tas för att underlätta för de boende där. En station bör placeras så att många</p>	<p>Se sammanfattande svar för kategorin.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkter	Svar
<p>på Södermalm kan nå den. Om stationen läggs djupt under Renstiernas gata kan uppgångarna läggas långt ifrån varandra t ex Nytorget, Folkungagatan och norra Vitabergsparken för att få ett stort uppsamlingsområde. Naturligt vore att därefter lägga en station mitt under Hammarby sjö för att kunna ta emot resenärer från norra- och södra Hammarby sjöstad.</p> <p>En självklar plats för nästa station är Sickla kaj och därefter Sickla där byten mellan Saltsjöbanan, Tvärbanan och tunnelbanan ska kunna ske. Detta förutsätter Tvärbanans utbyggnad dit som sannolikt ändå måste genomföras när Slussen byggs om då Saltsjöbanans resenärer måste tas omhand under byggtiden.</p> <p>Givetvis dras tunnelbanan ut till Nacka Forum via exempelvis Finntorp/Saltsjö-Järla.</p> <p>Tack för ordet!        MVH        //<b>Jacob Rengman</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>T-blå måste dras via Slussen om inte T-Centralen ska bli ännu mer överbelastad och det är klart iögonfallande att ni som väl känner igen den problematiken inte framhäver det alternativet som det första, såsom det varit sedan 1965!</p> <p>Vidare är det Nytorget och trakten vid Tjärhovsplan - dvs befintliga etablerade och välbefolkade torg- som behöver T-uppgångar vid nästa stn. Inte förorten Barnängen eller uppgång vid Klippgatan/Åsögatan vila är de verklighetsfrämmande alternativ som bjuds. Jättebra med T-bana till Nacka/Orminge, den borde byggts för länge sen, men ni kan inte ändra en över 100 år gammal stadsstruktur och "dumpa" uppgångarna lite på måfå där det passar. Någonting borde ha lärts av dylika misstag på både T-röd och T-blå (ex: Rådhuset med två utgångar som båda missar huvudnumret Kungsholms torg som ligger mittemellan). Följ den befintliga stadsstrukturen så slipper ni dessutom mer framtida kritik (från andra) om att era uppgångar inte är placerade där de behövs som bäst!</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Lycka till med projektet!	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Jag anser att alternativ 5 är att föredra då det enligt min mening både borde ge en kostnadseffektiv byggnation (lägre investering) samt binder ihop Barnängensområdet med T-banenätet på ett bra sätt. Vidare anser jag att Nackalinjen bör förlängas till Orminge så snart som möjligt. Utöver detta ser jag gärna att en förgrening från alt. 5 vidare upp mot Gullmarsplan (via Hammarby Sjöstad) vara utmärkt. Från Gullmarsplan där det finns plats för flera parallella spår bör den blå linjen då ta över grenen mot Skarpnäck från gröna vilket bör öka kapaciteten på båda banorna. Skarpnäcksförgreningen kan då även utvidgas till Tyresö Centrum för att ytterligare minska trycket på väginfrastrukturen.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Förlängning till Orminge/Värmdö".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Avgrening Grön linje".</p>
<p>Tror att alternativ 5 och 6 skulle vara mest effektiva sett ur perspektivet av befintlig bebyggelse samt var möjlig bebyggelse i framtiden kan lokaliseras (Henriksdal, Kvarnholmen). tänker också att en aspekt att fundera på är utvecklings-/bebyggelsemöjligheter kommer att uppstå där banan väljs att lokaliseras, vilket kan ge både positiva och negativa konsekvenser. tex. kan en lokalisering av stationer på Djurgården kanske i framtiden innebära att den idag rådande uppfattningen att nationalstadsparken inte ska utvecklas ändras till att börja "nagga i kanterna". Frågan är om det är önskvärt eller ej.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p>
<p>Jag ser alt 5 som det bästa alternativet. Dels för att det bäst täcker Östra Södermalm med stor existerande folkmängd, dels det nya Henriksdal på ett bra sätt och vidare ut mot Nacka. Ringlinjerna (bussarna) är ständigt överfulla och något måste göras på ett annat sätt. Man bör även beakta tiden det tar för varje alternativ att bli klart och där spontant är blå linjen</p>	

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>rakast ut mot Nacka vilket bör ge kortast 'byggtid'. Att sätta igång med detta projektet så här sent är skandalöst och borde startat minst för 10 år sedan. Där har politikerna inte tagit sitt ansvar - det gäller även för Slussen.</p>	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Har bött på östra Södermalm sedan 1967 (f.n. mellan Renstiernas Gata och Nytorget) och har väntat på en "lokal" T-banestation sedan man började skriva om blå linjens förlängning några år efter att den stod klar 1977. Alltså förordar jag:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- GRÖNT alternativ 6 - men helst varianten som var LJUSORANGE på AO-kartan på samrådsmötet, där det fanns en station vid Slussen också.</li><li>- Egentligen föredrar jag GULT alternativ 2, men har förstått att det blir fem miljarder dyrare med en sänktunnel... Är osäker på om det också tar längre tid att bygga?</li></ul> <p>I så fall väljer jag definitivt det GRÖNA alternativet 6 med bergtunnel och stationer - (vid Slussen) - på östra Södermalm - i Hammarby Sjöstad och vidare mot Sickla och Nacka.</p> <p>Förläng blå linjen så snabbt som möjligt!</p> <p>En T-baneförlängning till Nacka utan en station på östra Södermalm är, om inte helt värdelös, väldigt ofullständig. Enligt Statistisk Årsbok för Stockholm hade Södermalm öster om Götgatan drygt 40.000 invånare år 2011 och alla dessa skulle ha glädje av en T-banestation belägen centralt på östra Södermalm. De senaste decennierna har dessutom Hammarby Sjöstad med över 16.000 invånare år 2011 (fler nu!) tillkommit och T-banan till Nacka skulle även kraftigt förbättra möjligheterna att transportera sig mellan stadsdelarna "över"/under Hammarbykanalen.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Föredrar en sträckning där östra Södermalm får tunnelbana, dvs. stationsläge i Sofia församling. Helst med uppgångar nära norra Hammarby. Var än man bor i Sofia, och vi är många, så är det långt till närmaste station (Skanstull och Medborgarplatsen). Den här delen av Södermalm är inte försörjd av tunnelbana och borde självklart vara det. Med tunnelbana blev det enkelt att ta sig till Hammarby sjöstad, Nacka Forum och Sickla Köp kvarter vilket skulle innebära en stor lättnad för oss som inte har möjlighet att ta oss dit för tex större inköp på annat sätt än med kollektivtrafik, dvs. inte har tillgång till bil. Färjan över till Sjöstaden är trevlig men inte särskilt effektiv och utgör ett (mentalt) hinder. Tunnelbana skulle knyta ihop stadsdelarna vilket vore både praktiskt och helt enkelt trevligt. Ett annat alternativ är spårvagn via Ringvägen och Renstiernas gata till Skanstull och Slussen. En spårväg som knyts ihop med Saltsjöbanan och Tvärbanan vid någon lämplig punkt.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Saltsjöbanan/Tvärbanan".</p>
<p>En station i Sickla vore viktigt för mig. Dessutom tycker jag att station(er) under Hammarby Sjöstad vore bra men det bör även läggas till en station mellan Slussen och Londonviadukten av något slag (buss, Saltsjöbanan.. nya tunnelbanelinjen?) i god anknytning till Fotografiska.</p>	
<p>Från Kungsträdgården skall banan gå till en station i djupet under Skeppsholmsbron med uppgångar till Nationalmuseum och till Skeppsholmen.          Nästa station bör ligga vid Vikingterminalen, så att båtpassagerarna slipper den långa promenaden in till Slussen.</p> <p>Nästa station, Hammarby Sjöstad bör ha två uppgångar, en vid Kanalvägen och en längre in i Sjöstaden.</p> <p>Sedan blir det station Sickla, där Tvärbanan kan ha sin ändstation.</p> <p>Sedan ut mot Nacka enligt lagda förslag...</p>	



<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>1. Djurgården behöver egentligen ingen T-bana.</p> <p>1b. viktigt att besluta vilken knutpunkten skall bli Slussen eller Centralen. Kanske en annan framtida knutpunkt för byten? Eller flera...</p> <p>2. Sträckningen bör gå via östra söder, kanske tom två stationer där.</p> <p>3. Sträckningen bör gå via Hammarby sjöstad.</p> <p>4. Går det att svänga in mot Henriksdal är det bra.</p> <p>5. BYGG NU OCH BYGG SNABBT</p> <p>6. Vilken är planen för T-bana och kollektivtrafik på 30 år sikt i övrigt? Det skulle göra det lättare att lämna in åsikter.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p> <p>Det finns ingen uttalad plan för hur tunnelbanenätet ska byggas ut i framtiden. Det finns dock en Stomnässtrategi på remiss (Stomnässtrategi för Stockholms län – Etapp 2) där olika trafikslag förordas beroende på framtida resande.</p>
<p>Min tanke är att tunnelbanan borde gå via östra Södermalm och Hammarby Sjöstad/Sickla till Järsla.</p> <p>Två separata, nya stationer på Södermalm känns optimalt. Har ingen förståelse till att sammankoppla blåa linjen med Slussen. De som kommer från Sydost/Ost borde kunna enkelt hoppa in i tunnelbanenätet vid Nacka Forum och/eller Järsla station. Då skulle ju Slussen avlastas något. Men alternativet att åka ända in till Slussen med buss/Saltsjöbanan borde givetvis vara kvar som ett alternativ.</p> <p>Är också lite förvånad över att det inte finns någon förgrening längs Nacka strand/Kvarnholmen som förslag. Detta ser jag som ett väldigt intressant område i framtiden i och med att restiden till stan kunde vara väldigt kort, men i och för sig är det ju inte heller något SL kan påverka.</p> <p>Att åka via Djurgården känns onödigt, då spårvagnsnätet redan sträcker sig dit, och känns som att behovet skulle vara väldigt säsongsbetonat.</p>	<p>Se även sammanfattningen för "Finnboda/Finnberget/Kvarnholmen".</p> <p>Se även sammanfattningen för "Djurgården".</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Jag anser att en station vid Slussen är viktig. Dels underlättar den för omstigning för resande söderut med grön och röd linje. Dels avlastar den T-Centralen som bytespunkt. T-Centralen är idag väldigt hårt belastad. En station vid Slussen avlastar också den passagerarmässigt mycket hårt belastade sträckan Slussen - T-Centralen. Då den blå linjen då även kommer att avlasta grön och röd linje på sträckan Slussen - T-Centralen.</p> <p>Då resande från grön och röd linje söder ifrån, som ska vidare med blå linje norrut kan byta till blå linje redan vid Slussen. Tacksam för åsikter om detta från er.</p> <p>Med vänliga hälsningar  <b>Ulf Malmgren</b></p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Även de andra sträckningarna avlastar sträckan Slussen – T-Centralen.</p> <p>Enligt de analyser som gjorts avseende resande från Nacka, så är det cirka 5% som har målpunkt i området kring Slussen, knappt 70% ska vidare norrut och knappt 30% ska söderut.</p> <p>Om en avgrening görs söderut från Blå linje till Nacka, kommer de som ska söderut kunna byta där och åka direkt mot Gullmarsplan.</p>
<p>Jag föredrar alt. 4A med anslutning till Slussen - Under hur lång tid håller sprängarbetena på under Hammarby Sjöstad resp Södermalm?</p>	<p>Det är svårt att ange hur länge sprängningsarbetena pågår på specifika platser, men hela byggtiden beräknas till ca 7–9 år.</p>
<p>Jag förordar en sträckning via Slussen eller med möjlighet till omstigning vid Medborgarplatsen. Vi Nackabor är vana att åka till Slussen och gör hellre en omstigning där än på T-Centralen som redan idag är fruktansvärt trång och bökgig. Jag upplever att Nackabor också tenderar att ha mer koppling till de södra delarna av Stockholm än de norra så möjligheten till omstigning på Söder skulle vara mycket värdefullt.</p> <p>Jag skulle i och för sig gärna vilja att det fanns en möjlighet att med bil åka öster om Stockholm, vilket skulle tala för en sänktunnel till Djurgården med plats</p>	<p>Enligt de analyser som gjorts avseende resande från Nacka, så är det cirka 5% som har målpunkt i området kring Slussen, knappt 70% ska vidare norrut och knappt 30% ska söderut.</p> <p>Om tunnelbana och väg skulle samförläggas och</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>för biltrafik, men jag förstår inte hur trafiksituationen på Djurgården skulle lösas om Nackaborna skulle ha den vägen som möjlighet för att ta bilen in till stan.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>det skulle bli en station på Djurgården, så finns ändå inga planer på en trafikplats för biltrafik på Djurgården.</p>
<p>Jag tycker att alternativ 4 är bäst på många sätt. Med en station vid Slussen skulle resande(från Nacka hållet) kunna byta vid en knutpunkt i ett tidigare skede än i Stockholm central. Dvs resande i båda riktningarna mot syd och sydväst skulle inte behöva åka till Centralen för att byta. Vid strömavbrott eller tekniskt fel på tåget vid Gamla stan och T-Centralen skulle ändå resande kunna ta sig vidare från Slussen. En station vid Slussen skulle också kunna ha en uppgång vid Björns trädgård. Mvh Henrik Gröhn Boman</p>	
<p>Jag tycker det är viktigt att det alternativ som väljs får ett så stort resandeunderlag som möjligt (annars försvinner väl nyttan med tunnelbana?). Därför anser jag att det är alternativ 4 (Slussenlösningen) som gäller. Detta är helt klart det alternativ som kommer flest människor till gagn. Jag vet inte vad planerna är för Saltsjöbanan men jag hoppas att även den går till Slussen i framtiden. Ska tillägga att jag själv endast åker mot Nackahållet 3-5 ggr per år så frågan är inte högsta prioritet för mig men jag tycker det är synd om man bygger "fel"/"dåligt".</p>	<p>I dagsläget finns inga planer på att Saltsjöbanan ska flyttas ut från Slussen permanent – enbart under byggtiden för Nya Slussen.</p>

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Jag vill absolut förorda alternativ nummer fyra som inkluderar en station vid Slussen. Detta på följande grunder:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Idag är tunnelbanetrafiken enormt sårbar för störningar mellan Slussen och T-Centralen. Detta eftersom all tunnelbanetrafik mellan norra och södra Stockholm går via gamla stan. Med en ny tunnel mellan Slussen och T-Centralen ökar redundansen i hela tunnelbanesystemet.</li> <li>2. Utan en anslutning i Slussen måste trafikanter mellan Nacka och Södermalm/söderförorterna först åka till T-Centralen för att där byta till röda eller gröna linjen. Detta ökar än mer påfrestningarna på T-Centralen. Förutom ökad redundans skulle en bytesmöjlighet vid Slussen avlasta T-Centralen samt minska restiden för trafikanter från Nacka till Södermalm.</li> <li>3. Vid denna sträckning skulle man i framtiden eventuellt kunna flytta ut bussterminalen vid Slussen samt Saltsjöbanan längre ut längs den nya linjen, utan att försämra det nämnvärt för trafikanter som ska till Slussen.</li> </ol> <p>Av dessa anledningar måste jag förkasta alla förslag som inte innebär en dragning via Slussen. Hur dragningen därefter ska göras är jag mindre säker på.</p> <p>Som tidigare boende i Svedmyra är jag inte helt tillfreds med förslaget att göra om linje 19 till en blå linje, då det lär öka restiden in till T-Centralen. Samtidigt så är jag förstående för att gröna linjen behöver avlastas, och om åtgärden ökar kapaciteten på gröna linjen är jag trots allt försiktigt positiv.</p> <p>Med vänliga hälsningar,</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Samtliga alternativ avlastar sträckan Slussen – T-Centralen. De Nackabor som åker buss in till Slussen idag och byter till Grön eller Röd linje kommer att anlända direkt till T-Centralen. De som ska vidare med Blå linje slipper då ytterligare byte.</p> <p>Enligt de analyser som gjorts avseende resande från Nacka, så är det cirka 5% som har målpunkt i området kring Slussen, knappt 70% ska vidare norrut och knappt 30% ska söderut. Med en avgrening till Grön linje kan resenärer från Nacka som ska söderut, byta vid den bytespunkt som skapas i den anslutningen.</p> <p>T-Centralen kommer att få högre belastning då tunnelbanan till Nacka ansluts. T-Centralen avlastas dock då Citybanan färdigställs. Fördjupade studier kommer att göras avseende trängsel och gångströmmar i T-Centralen.</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>T-bana till/från Nacka bör anslutas till den befintliga stationen vid Slussen förutsatt att byggandet inte skapar lika mycket problem för kollektivresenärerna som själva ombyggnationen av Slussen kommer göra.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Den bedömning som gjorts hittills är att det kräver omfattande avstängningar och omdirigering av såväl biltrafik, kollektivtrafik, cykel- som gångtrafik om ett stationsläge på förlängning av Blå linje till Nacka anläggs i anslutning till Slussen.</p>
<p>Tycker att alt. 4, sänktunnel med station vid Slussen. Om man bygger över motorvägen vid Nacka Forum kan bussarna stanna där för vidare transport med tunnelbanan.</p>	<p>För ytterligare information om en överdäckning av motorvägen hänvisas till Nacka kommun.</p>
<p>Alt 5 tilltar mig m stn i Henriksdal. En hiss eller rulltrappa upp på Henriksdalsberget skulle spara mkt tid för oss. Då kan den långsamma 53an få annan sträckning eller slopas Tack f ordet.</p>	
<p>Alternativ 5 ser bäst ut, avlastar Henriksdal och ger snabb förbindelse med Nacka. Alternativ 3 skulle sannolikt förvärra trafikinfarkten vid Henriksdal, eftersom man drar dit bilar som vill ner i tunneln. Bättre att dra biltunnel Nacka Strand-Norra Djurgården/Gärdet! Mvh Markus Nordström, Nacka</p>	
<p>Alternativ 5 är bäst. Sänktunnel eller bergtunnel med sträckning via Henriksdal.</p> <p>Lägg gärna bussterminalen för nackbussarna vid Sickla istället för under Slussen. Med förbindelse till nya T-banan &amp; (förlängd) tvärbana. Slipp därmed alla bussar längs Stadsgårdsleden i innerstan.</p>	<p>Då tunnelbana anläggs till Nacka planeras en bussterminal i anslutning till tunnelbanestationen i Nacka Forum. Bedömningen är att även bussterminalen i Slussen kommer att behövas i framtiden då kvarvarande busstrafik</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkter	Svar
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
	kommer att utökas.
<p>Alternativ 5! Gör det möjligt att bygga bussterminal i Sickla eller Nacka för Värmdö bussarna, sparar mycket pengar för man slipper bygga bussterminal vid Slussen. Alternativ 5 ger bästa restiden för alla längs sträckningen in till city. Om man ser till alternativen 1,2,4 och 6 så går den alldeles för nära redan befintlig tunnelbana plus att boende i de områden på Södermalm redan har goda kommunikationer in till city med t-bana o stambussar. Alternativ 5 ger Henriksdal, Sjöstadens norra delar som möjlig knutpunkt med Saltsjöbanan och t-banan som då kunde vara slutstation för Saltsjöbanan så sparar man ännu mera pengar vid Slussens ombyggnad. Tvärbanan vid Sickla ansluter ju då också med T-banan och det ger utmärkta förbindelser med de passagerare som skall till resmål riktning Gullmarsplan. Alternativ 5 är helt enkelt den effektivaste lösningen både ekonomiskt och ur stads planerings synpunkt.</p>	
<p>Alternativ 5. Jag pendlar till Nacka varje dag och vill helst se att den går ända till Nacka sjukhus.</p>	<p>I den förstudie som genomförs går tunnelbanan till Nacka Forum. Under hösten påbörjas en idéstudie avseende en förlängning till Orminge.</p>
<p>Det ljusblåa förslaget via Henriksdal. Jag hoppas att ni drar tunnelbanan ända fram till Nacka sjukhus./<b>Hans</b></p>	<p>I den förstudie som genomförs går tunnelbanan till Nacka Forum. Under hösten påbörjas en idéstudie avseende en förlängning till Orminge.</p>

Synpunkter	Svar
<p>Har studerat kartan och undrar hur ni ska dra den under Södra länken vid Sickla? Måste den måste gå söder eller norr om tunneln? Annars ser alternativ 5 -- ut att vara det mest logiska alternativet. /<b>Bengt</b> i Björknäs</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>Tunnelbanans tunnlar dras under Södra länkens tunnlar.</p>
<p>Hur kan det ta nästan 20 år att bygga en tunnelbana 6 km! Katastrof! Huvudsaken är att man kan ta sig till och från Nacka in/ut från stan snabbast möjligt, därför bör ni bygga enligt alternativ 5.</p>	<p>Att planera, projektera och bygga en så pass komplicerad anläggning som tunnelbana till Nacka tar lång tid. Möjligheterna att forcera planering och byggtid bedöms, utifrån tidigare erfarenheter, vara begränsade.</p> <p>Det är många boende och verksamma men också myndigheter som berörs. Samråd och dialoger är viktiga för förståelsen för projektet och för att Trafikförvaltningen ska få in aktuell information och krav från omvärlden.</p> <p>Byggtiden uppskattas till 7-9 år.</p>
<p>Jag bor på Katarina Bangata 57 mellan Vitabergsparken och lilla blecktornsparken. Jag reser dagligen med SL till stadens centrala delar och upplever inget direkt behov av en tunnelbaneanslutning enligt förslag 1, 2, 4 eller 6. Detta eftersom jag idag har buss 76 och 3 utanför dörren samt endast har 5-7 minuters gångväg till Skanstull. Jag förstår dock utbyggnaden om stationen på östra Södermalm läggs vid de nya områden som byggs vid Tengdahlsparken och Henriksdal där nya områden nu växer fram. Just detta faktum att områdena genomgår förändring tycker jag talar för att samtidigt förlägga tunnelbanan till dessa</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
områden. Jag förordar därmed förslag 5 vilket även skulle göra att min bostad hamnar mitt emellan den nya stationen och Skanstull.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Min uppfattning är att många tunnelbanestationer i innerstan drar åt sig olika typer av kriminalitet och att det skulle förändra lugna Östra Södermalm till det sämre.</p> <p>Trots detta tycker jag att alternativ 5 är det lämpligaste. Det skulle komplettera nuvarande tunnelbana och tvärbana och förbättra kommunikationerna för den del av Södermalm som är beroende av några få busslinjer.</p>	
Alt 1	
Alt 1	
Alt 1 är bäst. En taxichaufför har berättat för mig att när protesterna mot almarna vid Kungsträdgårdens t-banestation var som värst så hade man redan borrarat för en tunnel ut till Djurgården som sedan inte har fullföljts. Det låter ju spännande.	
Alt 1. Bra med många bytesplatser o att kunna nå flera intressanta platser på blåa linjen. Nu kommer fler att åka till Kungsträdgården o det avlastar dessutom T-Centralen	
Alt. 1 borde tillgodose de flestas behov.	
Alt. 1 känns som en bra lösning utifrån att den knyter samman Nacka, h-sjöstad, Södermalm, Djurgården och centrala sthlm. Vinner många viktiga knutpunkter med samma linje/projekt. Nu var ju inte kostnad eller negativa påverkan för respektive linjedragning medtaget, men utifrån sträckningen enbart så röstar jag	



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
alt. 1. // Kim	
Alternativ 1	
Alternativ 1	
Alternativ 1	
Alternativ 1	
Alternativ 1 ger de bästa stationslägena och ger ett värdefullt tillskott till T-banans funktion!	
Alternativ 1 med station i Saltsjö-Järsla	
Alternativ 1 med station i Saltsjö-Järsla	
Alternativ 1 passar oss bäst	
Alternativ 1 passar oss bäst.	
Alternativ 1 skulle göra mest nytta. Så mycket att det bör ses som ett riksintresse att den byggs.	
Alternativ 1 verkar bäst! Lycka till!	
Alternativ 1 verkar bäst.	
Alternativ 1 är att föredra.	
Alternativ 1 är bäst	
Alternativ 1 är bäst ur min synvinkel. Jag vill ha t banan klar tidigare. Trafiksituationen idag är ohållbar och det saknas effektuerande av utlovade politiska beslut och andra beslut tagna i nämnder. Bygg klart förbifart nu.	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 1 är det som jag tycker är lämpligast. Skall man bygga en ny tunnelbana är det lika bra att täcka in så många områden som möjligt med en gång och nya stationer i de områden som saknar täckning idag. Jag tycker det verkar mycket onödigt att dra sträckan via Slussen då man lika gärna kan byta vid T-Centralen.	
Alternativ 1 är helt klart bästa alternativet. Dock borde det räcka med en tunnelbanestation på Södermalm.	
Alternativ 1 är ju kanon. Hoppas verkligen detta blir av.	
Alternativ 1 är ur nyttjandesynpunkt avseende befolkningsunderlag, teknik och stationslägen det överlägset bästa.	
Alternativ 1!	
Alternativ 1, det röda , är den linjesträckning som förefaller att bäst täcka resenärers behov.	
Alternativ 1, helt klart. För oss som bor på östra Södermalm skulle det innebära mycket smidigare kommunikationer till rekreationsområdena på Djurgården och Nackareservatet (via Sickla).	
Alternativ 1.	
Alternativ 1.	
Alternativ 1.	
Alternativ 1. För att knyta samman Stockholm och Nacka på ett bra sätt. Detta så att Stockholmarna även utnyttjar nya tunnelbanan mot Nacka.	
Bygg Alternativ 1	
Den röda linjesträckningen gillar jag bäst. Man borde	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
finansiera detta genom de befintliga trängselavgifterna samt även utöka dessa.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Föredrar Alt 1	
Föredrar alternativ 1	
Föredrar alternativ 1.	
Föredrar alternativ 1.	
Föredrar linje 1	
Föredrar lösning A	
Förslag nr 1 låter bra. Då kommer man över vattnet snabbare.	
Hej! Jag förordar alternativ 1. Denna sträckning ger stationslägen som passar alla, skapar dessutom bra bytespunkter.	
Jag föredrar den röda sträckningen.	
Jag förordar Alternativ 1	
Jag gillar alt 1 - då får vi ut Max av satsningen även om restiden blir lite längre. Möjligen känns stationsläget vid norra Hammarbyhamnen onödigt	
Jag röstar för Alternativ 1!	
Jag tycker alternativ 1	
Jag tycker alternativ 1 är det bästa alternativet, följt av alternativ 6 och alternativ 3.	
Jag tycker att alternativ 1 är bäst.	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Jag tycker att alternativ 1 är det bästa alternativet då det binder ihop många olika stationer där det samlas mycket folk, jag bor i Hammarby sjöstad och här är Tvärbanan alltid full på morgonen, på sommaren samlas det alltid jättemycket folk på bussarna ut mot Djurgården samtidigt som det blir en bra avlastning för Slussen där det alltid samlas mycket människor! Hoppas däremot att detta bygge inte tar allt för lång tid att bygga!</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att alternativ 1 är det bästa alternativet.</p>	
<p>Jag tycker att alternativ 1 är det bästa.</p>	
<p>Jag tycker att alternativ 1 är mest tilltalande, eftersom det passerar flera platser som idag inte är tillgängliga med t-banan.</p>	
<p>Jag uppskattar alternativ 1, röd, och dess möjlighet att förenkla och effektivisera transporten från och till city. Det ger mig möjligheten att få mer tid över till det jag är på väg till, eller från också för den delen. Sträckningen underlättar såklart även för de som funderar på att flytta utanför tullarna eller som ska bosätta sig i Stockholmsområdet för första gången. Klart positiv till utbyggnaden!</p>	
<p>Mest positiv till alternativ 1 som ger t-baneåtkomst till fler delar av staden än idag.</p>	
<p>RÖD - alternativ</p>	
<p>Röd!</p>	
<p>Röda sträckningen når flest trafikanter</p>	
<p>Röstar för alternativ 1</p>	
<p>Röstar för alternativ 1</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Sträckning 1 är min favorit	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
T-banan skall naturligtvis byggas ut så mycket som möjligt så att bil/buss trafiken kan hållas nere. Alternativ 1.	
Track one är min röst.	
Tycker alternativ 1 verkar vettigast	
Tycker att sträckan alternativ 1 är bäst.	
Vi förordar sträckning alt 1. Alternativet knyter samman flest antal attraktionspunkter, vilka idag saknar tydlig kommunikation.	
Alternativ 2	
Alternativ 2 !!	
Alternativ 2 + Österleden blir perfekt	
Alternativ 2 är det som gäller anser jag.	
Det gula förslaget låter bäst, tycker jag. På andra plats kommer det gröna förslaget.	
Jag gillar alt gul	
Jag tycker alternativ två (gult) verkar bäst. Vi behöver fler nya stationer och andra sträckningar, inte trycka in mer människor till Slussen. Jag åker ofta Tvärbanan till jobbet och besöker ibland vänner i Nacka, dit kommunikationerna kan vara otroligt krångliga när det inte är rusning. Bygg mer spårväg tack!	
Jag tycker SL ska bygga tunnelbana till Nacka pga jag vet att väldigt många åker kommunalt från Nacka in till stan. Jag tycker att alternativ 2 lät bra. Tack!	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jättebra att t-banan byggs ut. Jag gillar alt 2 bäst.	
Linjeförslag 2	
T till Nacka är jättevälkommen och nödvändig. Med alternativ 2 når man flest människor och avlastar Slussen/Medborgarplatsen. Mvh / <b>Ragnar Smidt</b>	
Det alternativ som ger den mest ytnära stationen på Södermalm föredrar jag alternativt det förslag som är det mest samhällsekonomiskt lönsamt.	
Alt 3 då en framtida vägförbindelse ändå är absolut nödvändig	
Alt 3 skulle jag före dra	
Alt. 3 mörkblå sträcka.	
Alternativ 3	
Alternativ 3 förordas!	
Alternativ 3 nordliga alternativet	
Alternativ 3 nordligare sträckningen	
Alternativ 3 röstar jag på	
Alternativ 3 ser ut som ett bra alternativ då det går att på ett klokt sätt kombinera med en utbyggnad av Östra länken.	
Alternativ 3 Sänktunnel i östlig riktning i kombination med vägförbindelse ger en bredare lösning samt kan - äntligen - ge oss en östlig led som kompletterar ringen runt Stockholm.	
Alternativ 3 tillsammans med motorväg Ostlänken är	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
klart bäst.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 3 verkar utgöra bästa dragningen sett till destinationer samt ur sårbarhetspunkt.	
Alternativ 3 är den klart bästa lösningen!!	
Alternativ 3 är det enda alternativ som är relevant, att inte bygga tunnel tillsammans med vägtunnel är allt annat än tjänstefel. Nacka och Värmdö expanderar och mer folk flyttar in och en vanlig familj har nästan alltid 2 bilar så bättre vägnät i Stockholm är ett måste.	
Alternativ 3 är mest intressant, ifall den samtidigt öppnar upp för biltrafik i tunnel eller bro. Kan bli en bra avlastning för Slussen och Danvikstull.	
Alternativ 3! Sammanlänkningen Kungsträdgården-Djurgården-Nacka skulle förändra hela staden, bygg ut så bostadsbyggandet kan ta fart någon gång	
<p>Alternativ 3, gemensam tunnelbane- och vägförbindelse norrut.</p> <p>Enda rimliga alternativet för hela Nacka-Värmdö-området framtida förbindelser är att klara ut både kollektiv- och biltrafiken.</p> <p>Idag måste alla som bor i området och ska ta sig norrut åka runt söder/väster om eller genom Stockholms innerstad. Östra regionen (Nacka/Värmdö) har stor tillväxt nu och i framtiden. Även med en mycket utbyggd kollektivtrafik kommer biltrafiken att svara för en stor del av varu- och person- trafiken.</p> <p>Därför är det enda rimliga alternativet nr 3 av de nu framlagda förslagen.</p>	
Alternativet 3 med sträckning kombinerad med en österled ger Nacka möjlighet att skapa flera bostäder och att växa ihop med Stockholm. Det ger också den viktiga österleden som avlastar Stockholms city	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>	
<p>Av de framtagna alternativen tycker jag alternativ 3 är det bästa då den sträckan går lite på tvären mot hur det ser ut idag med SL:s kommunikationer. Tunnelbana till Nacka skulle vara riktigt bra</p> <p>Biltrafiken behöver en Ringväg runt Stockholm. Vi kan inte ha centralbron och Essingeleden som ända lösning för trafik som skall passera sthlm. Om det krävs en samordning med en tunnelbanalösningen för att gå till stånd detta, då finns det bara ett alt. Alt 3. Annars 5, då Hammarby sjöstad har Tvärbanan, som dessutom kan byggas ut till övergång till T-banestation i Sickla.</p> <p>Skillnaden mellan 2 och 6 förstår jag inte!</p>	
<p>Bra om man försöker bygga så att man samlokaliserar väg med tunnelbana. Båda behövs och vi måste använda tillgängliga medel smart!</p>	
<p>Både vägförbindelse och T-bana behövs och behovet växer snabbt. Jag hoppas man väljer alternativ 3 och att det börjar byggas snart så att man kanske hinner få glädje av investeringen också.</p>	
<p>Bäst verkar alternativ 3 vara, kombinerad med biltunnel, kostnadseffektivt men framför allt: detta skulle avlasta innerstaden från så mycket trafik och gynna miljö cyklister o fotgängare.</p>	
<p>Den blåa lösningen! Och mera båt!</p>	
<p>Det absolut viktigaste är att tunnelbanan medför möjlighet att samtidigt bygga trafiklänken över Djurgården. För oss som bor på Värmdö saknas tillgång till Stockholms arbetsmarknad i stort utan sådan trafikmöjlighet. Kollektivtrafiken kan inte lösa den situationen med rimlig restid.</p>	
<p>Det blå alternativet verkar mest ekonomiskt fördelaktigt.</p>	



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Föredrar alternativ 3 som inkluderar en biltunnel vilket borde innebära den mest kostnadseffektiva lösningen	
Förordar alt 3, blå.	
Jag anser att alt 3 för sträckning av tunnelbana till Nacka är det bästa alternativet med samlokalisering m vägen	
Jag anser att alternativ 3 har många kostnads effektiva fördelar och tidsvinst i att folk kommer inte sitta lika länge på tunnelbanan vilket ökar möjligheterna.	
Jag anser att alternativ 3 är det bästa!	
Jag anser att mörkblå sträckningen med östliga alternativa sträckningen via Sickla strand är det bästa alternativet. Tunnelbana till Nacka vore toppen!	
Jag förespråkar alternativ Blått.	
Jag förordar alternativ 3.	
Jag förordar alternativet över Djurgården och gemensam sänktunnel med östra länken.	
Jag ser helst att Alternativ 3 utvecklas!	
Jag tycker Alternativ 3 med även vägförbindelsen. Att leda biltrafiken i tunnel känns viktigt.	
Jag tycker att förlängning från Kungsträdgården ska vara på den blå linjen eftersom det innebär färre stop vilket medför en kortare restid.	
Jag tycker att ni ska bygga ut tunnelbana till Nacka så snart som möjligt. Gärna i kombination med Östra länken.	
Jag tycker det är viktigt att det byggs en tunnelbana,	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
förslagsvis det blå alternativet.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jag vill se en lösning både för kollektivtrafiken och biltrafiken. Jag förordar därför den blå sträckningen som skulle samordnas med en biltunnel.	
Lösning med samförläggning t-bana/väg östlig förbindelse förordas.	
<p>Min prio med bäst som nr 1:</p> <p>1 Alternativ 3            2 Alternativ 1            3 Alternativ 5</p> <p>Orsaken till min prio är att dessa sträckningar ger kommunikationer till områden med idag bristfälliga kommunikationer.</p> <p>Vidare anser jag att Slussen ska undvikas då det redan idag är trångt där.</p> <p>Sickla köp kvarter måste ha en station i närheten för att minska det otroliga biltrycket på kvällar och helger.</p>	
<p>Prioritering av föreslagna linjesträckningar.            Prio Linjealternativ</p> <p>1 Alt_3            2 Alt_4            3 Alt_1            4 Alt_6            5 Alt_5            6 Alt_2</p> <p>Man får hoppas att våra landstings- &amp; kommunpolitiker luckas komma överens med de 2 av staten utsedda förhandlingsmännen så att inte statsbidrag för T-bana och österleden för bilar går om intet.</p>	
Sträckning 3 är det vettigaste långsiktiga alternativet. Det förenklar senare bygge av biltunnel.	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Tycker alt 3 (blå) är en lysande lösning och sträckning för både kollektivtrafik och vägförbindelse	
Tycker alt 3 är bäst.	
Tycker det är viktigt att bygga ihop delarna så alt tre verkar bäst	
Undvik gärna interaktion med Slussen då det redan är rörigt. Förordar alt #3	
Önskar framhålla alternativ 3 enligt sträckningen som inte går under Kyrkviken som en bra lösning. Lämpliga stationer enligt förslag. Det skulle komplettera nuvarande kollektivtrafik på ett bra sätt genom minskat flöde från Nacka, Värmdö via Slussen och södra delarna av Stockholm. Även ett bra komplement till tvärbana och Saltsjöbanan. Det som saknas detta alternativ är att skapa en länk till Hammarby Sjöstad. Därmed är alternativ 1, en god tvåa.	
Alternativ 4	
Alternativ 4	
alternativ 4	
Alternativ 4	
Alternativ 4 med station vid Slussen är bäst då Slussen är en bra knutpunkt för all tunnelbana.	
Alternativ 4 ser absolut bäst ut. Tycker det är viktigt att sträckningen går via Slussen så T-Centralen kan avlastas så mycket som möjligt. Redan idag börjar det bli otäckt vid T-Centralen i rusningen då det är mycket stor trängsel på perrongerna.	
Alternativ 4 via Slussen är överlägset det bästa alternativet!	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 4 är bäst tycker jag.	
Alternativ 4 Sänktunnel med station vid Slussen	
Alternativ 4, således	
Alternativ fyra ger bäst omstigningsmöjligheter, avlastar T-Centralen och når flest boende/målpunkter.	
Blå linje bör passera Slussen för att få en alternativ väg mellan norra och södra Stockholm. Just nu måste alla på blå linje byta vid T-Centralen. Med Slussen som en station kan man byta även där vilket minskar trycket på T-Centralen. Även de från Nacka tjänar på att kunna byta där om de ska söder/västerut jämfört med att först åka in till T-Centralen.	
BÖR passera Slussen för att ge bra bytesmöjligheter och för att avlasta T-Centralen.	
Det absolut viktigaste är att den dras via Slussen, så att T-Centralen avlastas. T-Centralen kan inte vara den enda knutpunkt för alla dem som ska komma från och till Nacka.	
Det är viktigt att sträckan får en station vid Slussen.	
Dra linjen förbi Slussen så det blir en extra övergång för gröna och röda linjen söderut	
Ett måste!!! Helst i morgon och inte om 20 år. Orange alt. verkar bäst med tanke på byten till övriga T-bana	
Förordar alt 4, pendlar dagligen från söderort rödlinje till Nacka, vill inte ta omvägen via Centralen, förordar bytespunkt till rödlinje på söder	
Jag anser att alternativet via Slussen är att föredra då det även kan avlasta grön/röd linje på sträckningen Slussen - T-Centralen, plus att en sådan tunnel inte	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>behöver gå lika djupt under Strömmen vilket innebär att den kommer hamna närmare markytan både där och på östra Södermalm, vilket ökar benägenheten för resenärer att ta sig ner till plattformen.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag anser att den enda rationella sträckningen för en Nackatunnelbana går via Slussen. T-Centralen kan då avlastas(vilket verkligen behövs), dessutom blir det lättare att nå Söderort för Nackabor och tvärtom.</p>	
<p>Jag föredrar alternativ 4</p>	
<p>Jag förordar sträckningsalternativet via Slussen</p>	
<p>Jag gillar alternativ 4 bäst.</p>	
<p>Jag gillar det orangea alternativet eftersom den går genom Södermalm och stannar vid Slussen.</p>	
<p>Jag har bott både i Orminge och i Kista och har pendlat mellan dessa två. Från Kistahållet känner man att det skulle vara bäst att slippa byta till grön linje om man ska till Söder, så därför är alternativet att åka via Slussen bäst.</p>	
<p>Jag tycker att alternativ 4 är bäst då man kommer till Slussen</p>	
<p>Jag tycker att det är en smart idé men den borde gå till T-Centralen för att det är själva Centralen av alla tunnelbanor. Men om inte så skulle jag föredra den linje som åker nära Slussen.</p>	
<p>Jag tycker att en förlängning av t-bana till Nacka skulle kunna förändra/underlätta och förkorta resan till och från Slussen speciellt under vintertid då framkomligheten är svårare om man åker buss. En station vid Slussen borde absolut finnas med då det är en viktig station för alla som byter från en annan t-bana linje (gröna) för att sedan kunna åka vidare till Nacka.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
För mig skulle det bli helt fel att ta t-banan från Kungsträdgården då jag jobbar i Alvik och åker gröna linjen.	
Jag tycker att man borde koppla ihop tunnelbanorna till Slussen så det är närmare att åka med tunnelbana till de andra linjerna annars blir det väldigt långt	
Jag tycker det är bra att de äntligen bygger ut tunnelbanan efter 40 år, alternativ orange verkar vara det bästa.	
Jag önskar att nedanstående hållplatser finns med på tunnelbana till Nacka: Nacka Forum, Saltsjö-Järla/Järla Sjö, Sickla Köp kvarter och Slussen	
Måste dras via Slussen	
När man åker från Nacka Forum och ska åka till Farsta, Skärholmen, Gärdet behöver man snabbt komma till T-Centralen el Slussen för att byta till rätt T-bana. Det kommer att ta mycket längre tid ifall T-banan åker till Kungsträdgården och man måste få tag i en T-bana till Farsta. Skulle vara mycket enklare ifall man kom till Slussen och kunde byta T-bana där.	
Station vid Slussen!	
Sträckning vi Slussen strategiskt viktigt för att öka kapaciteten över S-M snittet samt bytesmöjligheter till röd och grön linje söderut	
Sträckningen genom Slussen känns överlägset bäst, alternativ 4 har byten med alla andra tunnelbanelinjer och avlastar mest centralstationen.	
T-Centralen o Slussen viktiga omstigningsstationer för mig.	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Tunnelbana till Nacka via Slussen.	
Tunnelbanan mot Nacka borde dras förbi Slussen. Detta för att ge alternativa bytespunkter till de övriga linjerna förutom T-Centralen och närmare koppling till Södermalm och söderort för Nacka- och Värmdöborna.	
Via Slussen!	
Önskar att alternativet 4 byggs eftersom omstigning vid Slussen skulle göra byten till de södergående gröna och röda linjerna lättare, snabbare och minska trängseln vid T-Centralen	
5	
5 ser bäst ut.	
5 ser ut att vara bra.	
Alt 5	
Alt 5	
Alt 5	
Alt 5	
Alt 5.	
Alt 5. En station borde ligga nära Nacka Gymnasiet	
Alt. 5	
Alt. 5	
Alt. 5	
Alt. 5 /Nanne	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 5	
Alternativ 5	
Alternativ 5 (ljusblå) är bäst.	
Alternativ 5 ,via Henriksdal vill jag ha!	
Alternativ 5 men en bra anslutning till Tvärbanan vid Sickla så att man även kan ta sig söder om stan utan att behöva åka via T-Centralen.	
Alternativ 5 skulle förenkla min vardag något alldeles ofantligt. Det skulle dessutom täcka upp en stor del av befolkningen i denna region	
Alternativ 5 tycker jag är det klart bästa. Sträckningen täcker framtidutvecklingsområden som bussgaraget och Londonviadukten (bra för båtresenärerna också) dessutom ligger en sådan station inte lika högt terrängen som en station uppe i Sofia. Sträckningen blir dessutom rakare än de andra vilket är bra för Nackaresenärerna(som ju är dom som är viktigast att locka)	
Alternativ 5 verkar bäst	
Alternativ 5 verkar bäst.	
Alternativ 5 verkar ge kortast restid till Nacka och Slussen känns redan så trångt som det är.	
Alternativ 5 via Henriksdal är snabbat och bäst.	
Alternativ 5 är det bästa alternativet. /Hälsningar Maria	
Alternativ 5 är perfekt!	
Alternativ 5.	



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 5.	
Alternativet via Henriksdal	
Anser att alternativ 5, sänktunnel eller bergtunnel med sträckning via Henriksdal är det bästa av era förslag.	
Bästa lösningen: alt 5 Sämsta lösningen: alt 3 (alt 1 & 4 näst sämsta)	
Det skulle verkligen behövas! Alternativ nr. 5	
Eftersom jag idag tar bilen till Sickla eller Nacka Forum tycker jag sträckningen ljusblå är mest logisk	
Förbi Nacka gym. sedan Henkan och så snabbt som möjligt till stan.	
Föredrar linjen via Henriksdal	
Gillar sträckningen i alternativ 5 eftersom jag bor på östra Södermalm. Är orolig att Djurgården belastas alltför mycket med t-banestation där (alt 3). Viktigt hur som helst att t-banan går ända till Nacka Forum.	
Henriksdal borde få en t-station eftersom alla andra tullinftar kring city har en station. Det är en naturlig port mellan staden och förorterna. Man bör omvärdera de alternativ som finns idag och sätta en station där.	
Huvudsaken är att man tar sig in till City snabbt. 5:an verkar bäst.	
Jag föredrar alt. 5	
Jag gillar förslag 5.	

Synpunkter	Svar
<p>Jag har bott i Helsingfors mellan 2008-2011 och där byggde man en förlängning av tunnelbanan mycket snabbare än vad som verkar vara fallet med Nackalinjen. Lägg inte tid på oväsentligheter om hur exakt stäckningen ska gå och vilken färg depåerna ska ha. Dra även sträckningen så att man kan ta sig in till stan och T-Centralen så snabbt som möjligt. Typ alternativ 5. /Helena</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker 5 ser bra ut. /<b>Helen</b></p>	
<p>Jag tycker alternativ 5 är bäst då den binder ihop Södermalm på ett naturligt sätt med Nacka.</p>	
<p>Jag tycker alternativ 5 är bäst. Tidplanen måste kortas! Vi behöver tunnelbanan nu!</p>	
<p>Jag tycker att alternativ 5 är bäst. /<b>Klara</b></p>	
<p>Jag tycker bäst om alternativ nummer fem.</p>	
<p>Jag tycker den ljusblåa alternativet verkar bra.</p>	
<p>Jag tycker inte den nya tunnelbanan behöver gå förbi Slussen. Om man ska söder om stan kan man byta i Sickla. Se bara till att öka frekvensen på Tvärbanan. Jag tycker alternativ 5 ser bra ut. /<b>Dag</b></p>	
<p>Jag vill att Henriksdal skall ha en anknytning med tunnelbanan då det är väldigt jobbigt att alltid ta buss. Jag bor på Danviksklippan och man är väldigt utsatt vid en eventuell trafikolycka och bussar ej kan ta sig fram. Så alternativ 5 tycker jag låter bäst för mig.</p>	
<p>Jag vill att tunnelbanan ska gå så snabbt som möjligt till stan. Alternativ 5 ser ut att vara snabbast.</p>	
<p>Jag vill jättegärna att ni inför förslag på linje nummer 5!</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jättebra med T-bana i Nacka! Jag önskar alternativ 5	
Ljusblå alternativ 5 är helt klart bäst. Kortast och snabbast väg till T-Centralen dit de allra flesta ska. Och bra med station vid Henriksdal.	
Ljusblått förslag bäst.	
Läser i dagens DN att flest skulle åka med tunnelbanan om den går via Hammarby sjöstad och Slussen. Om man vill a flest resenärer så ska man bygga en T-bana som bara går i innerstaden. Vad vi behöver i Nacka är en snabb förbindelse med Stan, dvs. alternativ 5.	
Nr 5.	
Röstar för alternativ 5 för Södermalm har så många tunnelbanestationer redan. Nacka och Värmdö behöver hjälp att komma hem och hit.	
Röstar på alternativ 5	
Sträckning 5 via Henriksdal för där bor jag och ett par tusent personer till :-)	
T-banan 5, den ljusblå linjen.	
Vid blecktornsparken på östra Södermalm är det nära till många bussar och Skanstulls tunnelbana så där behövs ingen kompletterande tunnelbana. Vid Tengdahlsparken och Henriksdal är det däremot tvärtom så jag förordar alternativ 5	
Viktigt att få en gen sträcka och att bytespunkterna blir bra ur kapacitetshänsyn. Stort upptagningsområde är också bra.	
Äntligen! Vi känner utanför här i Nacka utan T-banan! Bra med alternativ nr. 5	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 5 med sänktunnel. Varför ska den bara gå till Nacka Forum? Jag bor öster om Skurusundet.	
Alt. 6	
Alternativ 6	
Alternativ 6 ser bra ut. / <b>Hans</b>	
Grön linje bra. Fördelar med bergtunnel. Hissar ok alternativ till rulltrappor där höjdskillnaden är stor.	
Jag tycker alt 6 är bäst!	
Jag tycker att sträckning 6 verkar bäst. I andra hand kommer sträckning 2.	
Viktigt att bevara stans sista lungor! alt 6	
Bra initiativ. Gärna nära Ersta FÖR alla de stackarna som släpar på sina väskor från medis till Vikingterminalen.	
Det vore dumt att inte dra en ny linje genom Östra Södermalm när ni ändå är i närheten och fixar. Vi är så många som är helt beroende av buss i området, och det vore en stor förbättring för oss!	
Det vore toppen med en t-bana på östra söder!	
Det är viktigt att den nya t-banan ger god täckning på östra Södermalm.	
En T-bane station på östra Södermalm belägen i området vid Tenghdalsgatan.	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>En utbyggnad av tunnelbanan mot Nacka skall gå via östra Södermalm för förse denna del av innerstaden med vettig kollektivtrafik, något som i dag saknas. En lösning med en samlokaliserad sträckning med en eventuellt framtida Österled är mest ett sätt att ta T-baneprojektet som gisslan i en process för att bygga Österleden som riskerar dra ut i oändlighet på tiden med massor av överklaganden. Gör inte T-baneutbyggnaden beroende av Österleden!!!</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Igen av de blå förslagen. Östra Södermalm får för liten täckning</p>	
<p>Jag tycker det vore väldigt bra med en station på den östra delen av Södermalm, runt Tjärhovsplan/Ersta sjukhus. Det är alldeles för långt att gå till Medborgarplatsen, och även om buss är ett ganska smidigt sätt att ta sig ner till Slussen tror jag området kommer leva upp med en t-banestation i närheten.</p>	
<p>Jag vill att tunnelbanan till Nacka ska gå via östra Södermalm, antingen sänk -eller bergtunnel. Givetvis minst en station på östra Södermalm, t.ex. Sofia.</p>	
<p>Jag vill ha en station på östra Södermalm!</p>	
<p>Jag. Tycker att östra Södermalm ska prioriteras före Djurgården då dessa stationer kan avlasta gröna, samt att det är mest under sommaren som det är högt tryck ut till Djurgården. Där går det redan spårväg och buss samt båt.</p>	
<p>Knyt samman områden som normalt sett inte är snabbt sammanknutna. T.ex. är ett alternativ att inte gå via Södermalm, vilket känns väldigt dumt/onödigt då det skapar lång pendling/tunnelbaneåkande för områden som annars ligger rätt nära.</p>	
<p>Om man ska bygga en ny tunnelbana linje är det ju självklart att det ska byggas med en sträckning som täcker så många resenärer som möjligt. Det betyder via</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Södermalm! Och om det ska gå via Södermalm, då vore det riktigt bra om det skulle kunna finnas en bytesmöjlighet	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Prio ett är en station på östra Södermalm. Jättebra och nödvändigt att tunnelbanan äntligen byggs ut.	
T-banan måste dras via Södermalm. Det är där befolkningsunderlaget finns. Det är samhällsekonomiskt vansinne att inte anlägga linjen via östra Söder med en eller flera stationer. Idag är östra Söder den enda delen av innerstaden som saknar spårbunden kollektivtrafik.	
Tengdalen skulle passa utmärkt som station för östra Södermalm	
Tunnelbanan bör gå via Söderman	
Viktigast är att ett beslut tas snart. Det enda som händer just nu för oss som reser till jobb i Stockholm är ombyggnationer som gör resan sämre. Känns som de närmaste 10 åren bara kommer bli sämre. Det kommer självklart göra Nacka/Värmdö mindre attraktivt. Jag vill ha positiva beslut för oss som måste pendla. Ser gärna att man tittar mer på båt samtidigt. En sträckning över Södermalm vore bra då många tar sig vidare därifrån.	
Vill att sträckningen ska gå via Sofia	
Östra Södermalm bör absolut passeras av Nackalinjen.	
Östra Södermalm och Sickla är de viktiga knutpunkterna.	
Östra Södermalm är den enda delen av innerstaden utan en tunnelbanestation, och det är självklart ett problem. Jag tycker att Nytorget behöver en station, och det är galet att bygga en ny linje som inte ska åka	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
via en viktig stadsdel!	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Alternativet med samförläggning med Östlig förbindelse måste vara av minst prioritet. Högsta prioritet måste att nå trafikströmmarna som reser med kollektivtrafiken.</p> <p>Byggkostnader och ev störningar under byggtiden är ett kortsiktigt perspektiv. Det långa perspektivet med förbättrade resande möjligheter måste i första hand prioriteras.</p> <p>Att nå Hammarby sjöstad tycker jag är ett positivt tillskott i förstudien med tunnelbanan mot Nacka. Att kunna lägga stationen mellan Södermalm och Hammarby sjöstad är mycket attraktivt. Om man dessutom kan skapa en passage för gångare utan att passera spärrarna är ännu bättre. Då finns kopplingen till Södermalm på tre platser från Hammarby Sjöstad (om man inte räknar med båten, som också är trevlig). När man utreder de djupa stationerna så bör man inte bara titta på djup under mark utan även vilka gångtider detta ger. Jag tror normalmänniskan snarare tänker på hur långt tid det tar att komma upp och ned än hur djupt i meter stationen ligger.</p>	
<p>Att dra en tunnelbanelinje någon annanstans än genom Hammarby Sjöstad verkar konstigt då det är en ny tätbefolkad stadsdel som ligger i direkt anslutning mot Nacka. Resandeströmmar går antingen i riktning Gullmarsplan där man byter till T-bana eller över Danvikstull för byte vid Slussen. Det mest logiska och som gynnar flest resande är då att lägga stationen vid Sickla Udde eller Henriksdal.</p>	
<p>Bra med anslutning till Hammarby sjöstad, men inte via Luma så länge vi inte kan skydda alla skolbarn i sjöstadsskolan mot den trafik av bilar, bussar och tvärbana som redan är. Man kan ju tycka att tunnelbana går under mark men ju stökigare det blir på marken, desto mindre syns barnen. Gräv ned bilarna</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
och upp med tunnelbana över jord. Anslutning Henriksdal i dagsläget helt ok	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Bra med en sträckning genom Hammarby Sjöstad	
Definitivt behövs tunnelbana i Hammarby sjöstad, Järla och Nacka Form	
Det behövs verkligen en t-banestation i Hammarby sjöstad. Invånarantalet är stort och ska bli ännu större. Belastning på tvärbana och bussar är redan idag stort. En t-banestation skulle dessutom minska på trycket vid Gullmarsplan som idag vid rusningstid är mycket besvärligt och kommer att bli värre.	
Det vore bra med en station under Hammarby kanal så att man kan ta sig mellan Sjöstan och Söder utan färjan.	
Det vore verkligen inte bra om tunnelbanestationer anläggs i närheten eller anslutning till parker som Nytorget, Bränneriparken eller Vitabergsparken. Vi behöver våra lugna platser för rekreation och möten. / Hammarby sjöstad har dåliga förbindelser. Där behövs en tunnelbana eller annan förbättring./	
En station vid Hammarby sjöstad skulle göra mig och området gott och det skulle bli mer tillgängligt för Nackaborna och oss till Södermalm plus att fler kan upptäcka sjöstan som är fantastiskt på ett lättare sätt.	
Helt avgörande är att linjesträckningen går via Hammarby Sjöstad och att det blir en station som ligger så centralt i Hammarby Sjöstad som möjligt. Om den sedan går via Södermalm eller Djurgården spelar mindre roll.	
Idén med station under Hammarby kanal verkar mycket smart. Löser flera problem och barriärer.	
Ja till T-bana till Sjöstan!	



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Jag flyttade nyligen till Hammarby Sjöstad och har min familj i Nacka. Idag tycker jag att det är dåliga kommunikationer till olika delar i Nacka ifrån Hammarby Sjöstad, trots att Sjöstaden nästa tillhör Nacka Kommun (geografiskt sett). Jag skulle uppskatta att Tvärbanan alt tunnelbanan som ska byggas går via Hammarby Sjöstad och sträcker sig ända till Nacka Forum. Där finns det goda kommunikationer ut till Orminge där mina föräldrar bor. Idag åker jag till Gullmarsplan, via Slussen och sen motorvägsbuss ut till Nacka/Orminge. Det belastar ert tunnelbanesystem och Slussen (största flasktratten i ert system nästan) i onödan och det är en omväg för mig. Men det går konstigt nog fortast! Koppla samman Sjöstaden och Nacka bättre är min önskan!</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att nya t-linjen måste gå över Hammarby sjöstad. Jag tycker att det del av stan behövs en t-banelinje. Tack och hej då</p>	
<p>Jag tycker en station ska ligga vid Järsla sjö och jag tycker att det är en bra idé. Jag tror att om det blir en eller flera stationer i Hammarbysjöstadsdelen så kommer Nacka att hänga ihop bättre i den kommunalsituationen</p>	
<p>Jag är nöjd så länge det hamnar en station i Hammarby Sjöstad. Där saknas verkligen tunnelbana idag. Det skulle vara så mycket smidigare att slippa krångla sig till Gullmarsplan med Tvärbanan (vilket också skulle avlasta Gullmarsplan som redan är överbefolkat i rusningstid).</p>	
<p>Jag önskar att t-banan går via Hammarby sjöstad då vi som bor där behöver</p>	
<p>Kommunikationerna till Hammarby Sjöstad måste förbättras</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Roligt att ni har tänkt på att bryta barriären som Hammarby sjö utgör genom att skapa en gångtunnel vid sidan av spärrarna.</p> <p>Tänk på att jämföra alternativen ur livscykelperspektiv.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Ser mycket gärna en tunnelbanestation i Hammarby Sjöstad. Att inte ha det känns märkligt, som om Hammarby Sjöstad inte skulle vara en del utav Stockholm...</p> <p>Bästa hälsningar  <b>Anders</b></p>	
<p>Sträckning via h sjöstad, Sickla &amp; Nacka Forum</p>	
<p>Syftet med t-banan måste vara att transportera de boende och jobbpendlande personerna (snarare än turister) för att möjliggöra minskad bilåkning och effektivisera resandet med SL från Nacka och Hammarby sjöstad. En station i Hammarby Sjöstad är viktig eftersom stadsdelen växer allt mer.</p>	
<p>Viktigt att ha stationer vid Hammarby sjöstad, Sickla, Nacka Forum.</p>	
<p>Viktigt att Hammarby Sjöstad får (minst) en station, så att området blir beboeligt utan bil, och äntligen kan leva upp till miljö-imagen.</p>	
<p>Vill ha en station till Hammarby sjöstad.</p>	
<p>Bygg alt. 1 snarast!</p> <p>Föreslår stationsläge under Hammarbykanalen med uppgångar på var sida kanalen!</p>	
<p>Alternativ 1 (röda sträckningen) är mitt val, öppnar upp mellan Hammarby Sjöstad och övriga Nacka. Skulle kunna kliva av i H-by Sjöstad och ta en fika eller en bit mat på vägen hem till Nacka - ligger så off så det gör man inte idag.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Jag röstar för alternativ 1 rött förslag, med linjesträckning förbi Hammarby Sjöstad ut till Nacka.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jag tycker kollektivtrafiken ska byggas ut - en stad på öar får inte plats för så många bilar! Jag kan tycka att det röda förslaget via Hammarby sjöstad vore en bra lösning. Det finns inte spårtrafik i närheten av den stadsdelen.	
Önskar alternativen via Hammarby Sjöstad. Främst alt 1.	
Alternativ 1 verkar mest tilltalande. Betjäna såväl Djurgården som Hammarby Sjöstad utöver Nacka. Alternativ 3 känns fel och ogenomtänkt. Alternativ 4 känns tveksamt då fler resenärer till Slussen knappast är önskvärt eller ens möjligt.	
Hej! Det alternativet som definitivt kommer att göra störst nytta för stockholmarna är alternativ 1. Kommunikationerna både till Djurgården och Hammarby Sjöstad kommer att avsevärt förbättras. Nackaborna får bl a omstigning till Tvärbanan.	
Jag bor i Hammarby sjöstad, och tycker att alternativ 1 skulle vara fantastiskt bra. Att ta sig in till stan via Djurgården, och ha snabbare access till Östermalm. Och även kommer man snabbt till city.	
Jag gillar verkligen Alt.1 som täcker både Djurgården och Hammarby Sjöstad. Två av Stockholms trevligaste områden som tyvärr är lite knepiga att ta sig till idag. Alt.5 känns meningslös då den bara blir en redundans till den delen av Nackas busstrafik som fungerar bäst idag.	
Jag tycker alternativ 1 är den bästa lösningen då den ger tunnelbana till Djurgården och Hammarby Sjöstad. Jag antar att tunnelbanestationen vid sydöstra Södermalm ger T-baneuppgångar på var sida om	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
kanalen mellan Södermalm och Hammarby Sjöstad och därmed en gångtunnel mellan stadsdelarna, något som idag saknas.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Tycker att alternativ 1 verkar klokt då det täcker in flest av de områden som behöver förstärkas med T-bana. Djurgården med sina publikmagneter, Hammarby Sjöstad som idag saknar denna förbindelse med T-banenätet och sedan Nacka. Denna sträckning bör serva och tillgodose flest behov så som Stockholms infrastruktur och resebehov ser ut idag 2013. Kör igång!	
Jag tycker det bästa alternativet av de som utreds är alternativ 1, bergtunnel under Djurgården via Östra Södermalm och Hammarby Sjöstad. Inte för att det behövs tre tunnelbanelinjer på Södermalm, men för att det vore relevant för Stockholm med en högkapacitetslinje till Djurgården. Jag föredrar sträckningen via Hammarby Sjöstad och Sickla framför sträckningen via Henriksdal eftersom jag tror det skulle avlasta Gullmarsplan. Dessutom ger det en enkel förbindelse från Tvärbanan till Nacka.	
Rött alternativ! Bra att den passerar Hammarby Sjöstad, där många bor med stort behov av kollektivtrafik. Ur miljösynpunkt är bergtunnel att föredra. Det blå alternativet skulle innebära en katastrof för den fina miljön i Nysätra och Kyrkviken.	
Alternativ 1 är bäst eftersom det blir en station på Djurgården.	
Alternativ 1 då det har en bra upptagningsförmåga. Den har dessutom en station på Djurgården vilket är mycket bra.	
Alternativ 1 är det bästa alternativet. Förslaget gör Djurgården mer tillgänglig för boende som inte har direkt kontakt med nuvarande spårvagn och släpper	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
trycket på de hårt belastade blåbuss/Nacka-linjerna. Att stationerna placeras långt ner ser jag inte som ett problem utan kan bli en del i en häftig och intressant upplevelse ner till tunnelbanan.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 1! Naturligtvis skall det gå att åka med tuben till Djurgården.	
Alternativet 1 med station på södra Djurgården tveklöst bäst. Fångar upp och gör tillgängligt Sveriges största besöksmål med Skansen, Wasa, Gröna Lund mm	
En självklarhet att T-banan skall passera Djurgården och få en uppgång intill Skansen. Vilket lyft för alla Stockholmare!  Alt 1 i första hand och alt. 3 i andra hand är mitt förslag.	
Glöm vägtunneln Alternativ 1 är bäst då det finns en station på Djurgården med vilket är mycket bra	
Tycker att alternativ 1 passar in eftersom det blir enklare för oss att ta oss till Djurgården och över till andra sidan vattnet där jag jobbar. Idag åker jag runt.	
Alternativ 1 över Djurgården och till Orminge, möjligen ännu längre.	
Alternativ 1 med förlängning mot Orminge och Gullmarsplan meddetsamma.	
Alternativ 1 är det som jag ser som mest fördelaktigt och som ger mest resenärer. Dra ej tunnelbanan via Slussen. Planera redan nu för en förlängning till Orminge och därifrån en tågförbindelse till Gustavsberg.	
Jag röstar för alternativ 1 (rött). Med förlängning till Nacka Forum, Ektorps, Björknäs, Orminge, Gustavsberg	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Jag tycker att alternativ 1 är det bästa alternativet. Jag är inte så insatt i ämnet och det men att göra en sänktunnel låter väldigt dyrt och svårt. Jag har själv bott i Nacka förut och har planer på att flytta tillbaka dit så fort det är möjligt för mig. Det bor som sagt många i Nacka och det växer fort. Sen att göra en förlängning till Orminge vore kanonbra. Skurubron är verkligen en plåga.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Mycket bra förslag alternativ 1. Nacka Forum och framtida förlängning till Orminge. Reser kommunalt Korset Rådhuset dagligen. Restid i genomsnitt i en riktning 1, 15 min, 2 1/2 Tim/dag. Vintertid kan ytterligare 15 min behövas läggas på i en riktning.</p>	
<p>Gul sträckning är en väldigt bra lösning. Om den säsongvariation som Djurgården har skall inberäknas är det röda alt bäst.</p>	
<p>Tycker alt 1 eller 2 är mest optimala!</p>	
<p>Jag förespråkar alternativ 1 eller 2 med framtida förlängning till Orminge. Alternativ 3 tycker jag verkar vara en onödigt lång och omotiverad sträckning, som dessutom ej förbinder länken med Hammarby Sjöstad.</p>	
<p>Alt 1, 2, 4 &amp; 6 är de bästa för att minska bilanvändandet då sträckningarna ligger i socioekonomiskt starka områden. Alt 5 får inte samma effekt då det redan finns god busstrafik och att större andel av resenärerna har en annan ekonomisk situation som sänker mängden bilåkande redan i grunden. Om man vill förbättra tillgängligheten för både Nacka &amp; Värmdö och möjligheten att ta en alternativ kommunikation verkar alt 4 &amp; 5 bäst då de ser ut att vara belägna nära redan befintlig busstrafik. Alt 3 är ytterst ointressant, tillfredsställer främst en mer begränsad grupp behov.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

Synpunkter	Svar
<p>Alternativ 5 framstår som den minst genomtänkta: stationen på östra Söder är för nära Danvikstull och för långt ifrån områden där många bor. Östra Söder behöver en tunnelbanestation, men där är förslagen för Alternativ 1,2,4 och 6 mer genomtänkta - stationerna ligger där det bor många människor. Även placeringen i Sjöstan är märklig i Alternativ 5, den är placerad så långt norrut så att det inte är ett realistiskt val för merparten av Sjöstans invånare. Även här är övriga förslag mer genomtänkta: att förlägga stationen runt Sickla udde/Sickla kaj skulle göra den mer tillgänglig för fler.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker något av alternativen 1, 2, 4 eller 6 är bäst, medan alt 3 och 5 är klart sämre. Tycker definitivt att nya t-banelinjen ska trafikera såväl östra Södermalm som Hammarby Sjöstad.</p>	
<p>Kul att man satsar på mer kollektivtrafik. Jag anser att man ska försöka undvika att lägga en station vid Slussen, dels p.g.a. av de svårigheter som man har pratat om, men också för att avlasta knutpunkten. För de Nackabor som ändå vill resa dit kommer det finnas en moderniserad Saltsjöbana och Värmdöbussar. Alternativ 2, 6, 5 och 1 tycker jag är de bästa sträckningarna. En station vid Henriksdal behövs ej.</p>	
<p>Har tagit del av alternativa sträckningar och vill framföra mitt stöd till i tur och ordning:</p> <p>Alternativ 1          Alternativ 6          och          Alternativ 2</p>	
<p>Alternativ 1, 2 eller 6, tack!          Hammarby Sjöstad behöver en station!</p>	
<p>Föredrar sträckning så att t-bana passerar Hammarby Sjöstad, dvs alt 2, 6 el 1 i nämnd ordning.</p>	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b> Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Jag förordar förslag 1, 2 eller 6. Detta eftersom jag tycker att, när utbyggnaden är färdig, det behövs en tunnelbanestation i Hammarby Sjöstad som invånarmässigt motsvarar en mindre stad (30 000). Redan i dag är det trångt när man åker tvärbana till Gullmarsplan och sen tunnelbana till City. Viktigt att arbetet med tunnelbana kommer igång snabbt – trängseln i kollektivtrafiken ökar alarmerande snabbt.</p>	
<p>Det är en bra idé att bygga ut tunnelbanans blå linje till Nacka. En sådan utbyggnad skulle göra mest nytta om den går genom östra Södermalm och Hammarby sjöstad. Därför förordar jag alternativ 1, 2 eller 6.</p>	
<p>Viktigare att tunnelbanan dras via Sofia och Hammarby sjöstad än via Djurgården. Något av röda, gröna eller gula alternativen vore bäst.</p> <p>Det vore väldigt dumt att dra in österleden i processen, ett sånt vägprojekt riskerar ju att haverera eller åtminstone gravt försena hela projektet.</p>	
<p>Det är viktigt att dra tunnelbanan genom så många redan tätbebyggda områden som möjligt, föredragsvis det röda eller gula förslaget för att integrera Sofia och Hammarby Sjöstad med övriga tunnelbanenätet. Att satsa på kollektivtrafiken för att kunna minska vårt bilberoende, vilket jag anser viktigt, går inte hand i hand med det mörkblå förslaget, som mest känns som ett sätt att motivera en ny biltunnel utan att ta hänsyn till hur innerstadens kollektivtrafik faktiskt behöver avlastas. Bra med framtida förbindning till gröna och att man tittar på var nya bostäder kan byggas.</p>	
<p>Alternativ 1 och 3 är mest intressanta då jag tror det är nödvändigt att införliva Djurgården med tunnelbanesystemet.</p>	
<p>Alternativ RÖD samt Mörk BLÅ är de enda riktiga alternativen. Förlängning av Blå linjen via Djurgården/Skansen, perfekt för turister. Sedan är det</p>	



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>finansiering, vilket jag tror den BLÅ är bättre ekonomisk, medan den röda är bättre utifrån antal passagerare. Men vem säger att dessa 2 är de enda, varför inte dra sticklingar istället!</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Tunnelbanelinjen till Nacka tycker jag definitivt bör täcka östra Södermalm, sen får man göra en avvägning vad som väger tyngst mellan att dra den via Slussen och därmed avlasta T-Centralen eller att dra den via Djurgården/Gröna Lund. Jag skulle förespråka alternativ 1 eller alternativ 4. Dock tror jag alternativ 1 skulle få grundare stationer, vilket är till stor fördel. T.ex. från Fridhemsplan till T-Centralen tar jag hellre grön linje än blå linje pga av djupet stationerna ligger på.</p>	
<p>Bra med satsning på kollektivtrafik till Nacka, blanda inte ihop detta med mera motorleder bara. Alternativ 1 är rimligaste sträckningen enligt mig (eller det snålare alt. 6).  Denna tunnelbanesatsning borde innebära att Nacka/Värmdöborna inte längre behöver åka buss till Slussen i någon större omfattning? Borde tas hänsyn till vid ombyggnad av Slussen.</p>	
<p>Alternativ 1 eller 6 tycker jag är mest optimala. Då öppnar sig en möjlighet för det största antalet resenärer att utnyttja den nya tunnelbanedelen. Dessutom så innebär det en enkel omstigning till Saltsjöbanan och Tvärbanan vid Sickla.</p>	
<p>Jag vill ha en station på östra Södermalm. Rakast och billigast möjliga leder mig till det gröna eller möjligtvis röda alternativet.</p>	
<p>Alternativ 1 eller alternativ 6. Mycket viktigt med tunnelbana till östra Södermalm och Hammarby Sjöstad.</p>	
<p>Föredrar alternativ 1. Stationer på östra Södermalm,</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Erstagatan, Ringvägen	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 1 med Bergtunnel är bäst då både Östra Södermalm och Hammarby Sjöstad får stationer. Dessutom är bergtunnel billigare.	
Bergtunnel via Östra Södermalm och Hammarby Sjöstad tack.	
Förordar alt 1. Föreslår station under Vitabergsparken med en hiss upp vid kyrkan. Idag svårt för äldre att ta sig upp till kyrkan. Stationen vid Sjöstaden bör göras så att gångtunnel under kanalen uppstår.	
<p>Jag tycker att alternativ 1 är det bästa –MEN förstår inte varför man inte lägger in en station till på östra Södermalm när man ändå drar en dyr tunnelbana under stadsdelen. Stationstätheten blir ju mycket lägre än de andra grenarna genom stan.</p> <p>Mitt förslag är tre stationer:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En station någonstans vid Erstagatan/Tegelviken/slutet av Bondegatan.</li> <li>2. Därefter kan linjen fortsätta till den tänkta stationen vid Nytorget.</li> <li>3. En station under Hammarbykanalen med uppgångar på vardera sida av vattnet (kanske är detta redan tanken i förslaget). En fin fördel man då får på köpet är ju en gångförbindelse under kanalen.</li> </ol>	
Tycker att det röda alternativet som ger tunnelbana till östra Södermalm och Hammarby sjöstad är att föredra	
Östra Södermalm och Hammarby sjöstad behöver stationer. Alternativ 1 är bäst men 2, 4 och 6 är också bra.	
Alternativ 1 (ett) är överlägset bäst. Detta eftersom både östra Södermalm och Hammarby bör få stationer, där det bor och kommer bo mest folk. Bonus är station vid Skansen på Djurgården. De andra alternativen där	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>istället Kvarnholmen/Henriksdal får station är mindre attraktivt tycker jag, där finns ju redan Saltsjöbanan, och det skulle fortfarande lämna en tom fläck på t-banekartan kring Sofia. Från östra Södermalm och Hammarby sjöstad är det sannolikt intressantare att komma fort in till T-Centralen eller Kungsträdgården, än till Slussen - till Slussen finns från Hammarby och Sofia andra alternativ t.ex. med buss, eller gratisbåt över Hammarbysjön samt buss eller Gullmarsplan och Skanstulls t-banestationer för västraste Hammarby.</p> <p>Alternativ 3 anser jag vara dåligt och alltför Nacka-till-T-Centralen-inriktat, det ger ingen möjlighet för bättre kommunikation mellan Hammarby, Sofia och Nacka.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Alternativ 1 bör vara bäst ut samhällsnytta. Östra Södermalm och Hammarby Sjöstad och Djurgården bör ha stationer</p>	
<p>Alternativ 1 med stationer på östra Södermalm, Sjöstaden och Djurgården är det självklara valet för mig.</p>	
<p>Alternativ 1 måste väl vara den mest logiska lösningen! Att få med Djurgården, östra Södermalm o Hammarbysjöstad. Många människor som får bättre möjligheter att byta taxi, bil, buss o annat mot tunnelbana. Att det dessutom blir bergtunnel måste ju göra projektet smidigare, billigare o snabbare att genomföra. Bor själv i Hammarbysjöstad o vet hur mycket denna linje skulle underlätta vid både jobb o nöje. Framtidens linje skulle jag vilja kalla den.</p>	
<p>Alternativ 1 är bäst, dvs via Djurgården, östra Södermalm, Hammarby sjöstad, etc. Jag är boende i Hammarby sjöstad och i framtiden troligtvis i Nacka och tycker att alternativ 1 vore perfekt för boende i Hammarby sjöstad och Nacka.</p>	
<p>Alternativ 1. Då når man både Hammarby Sjöstad, Södermalm och Djurgården med samma linje från</p>	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Nacka Forum till Kungsträdgården.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Alternativ nr 1, den röda, är att föredra då den knyter an två nyckelplatser som idag saknar god kollektivtrafik: a) Djurgården (t.ex. turister som slipper virra runt på bussar eller förstå sig på om båttrafik ingår i SL-biljetten) samt b) östra Södermalm där boende vill kunna röra sig ut mot Nacka för t.ex. shopping, och där Sjöstaden konstant får fler invånare.</p>	
<p>De 3 områden som saknar t-banestationer idag är: Djurgården, östra Södermalm, och Hammarby Sjöstad. Därför tycker jag att Alternativ 1 är den bäste.</p>	
<p>Det röda förslaget är bäst. Jag ser en linje dragen via Djurgården till Södermalm, Hammarby sjöstad och senare mot Nacka. Tunnelbana behövs där det bort mest människor och så är det i dessa områden. Om det är möjligt att bygga en station under kanalen mellan Hammarby sjöstad och Södermalm skulle den kunna tjäna båda områden och också öppna för en tidigare station i östra Södermalm. Jag tror att en förlängd linje blir ett stort lyft för Stockholm.</p>	
<p>Hej!</p> <p>Vi tycker att alternativ 1 har flest fördelar. Bra med t-bana Södermalm-Hammarby Sjöstad, även ett plus med att inkludera Djurgården.</p> <p>Mvh <b>Lotti Ljung o Eva Ribich</b></p>	
<p>Jag förespråkar alt.1 då den ger möjlighet att åka till Djurgården, östra Södermalm, Hammarby Sjöstad samt Sickla</p>	
<p>Jag förordar alt. 1 som förbinder både Djurgården, Östra Södermalm och Hammarby Sjöstad med Kungsträdgården och Nacka. I andra hand alt 4, i tredje hand alt 6, i fjärde alt 2. Jag tycker inte att alt.3 och 5 är acceptabla, eftersom de missar de viktigaste områdena</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
som bebos av många.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jag stöder alt 1. Jag tror det är förutseende att inkl både Djurgården, östra Södermalm o Hammarby Sjöstrand i den nya sträckningen. Sedan behövs en typ av ringlinje som i Paris o London	
Jag tycker att Alternativ 1 ser bra ut! Dels att den går via Djurgården som saknar en tunnelbana men även östra Södermalm där det idag saknas en station och Hammarby Sjöstad.	
Jag tycker att alternativ 1 är bäst. Jag gillar idén att man kan komma till Djurgården på enklare sätt än i dag från olika håll i Stockholm.  Sen tycker jag att det är briljant att lägga en station under Hammarby kanal, så att man når både Hammarby och Söder från stationen och att man kan ha en parallell fotgängarförbindelse mellan Hammarby och Söder.	
Jag tycker det är viktigt att få tunnelbana till Djurgården och östra Södermalm. I dagsläget känns östa söder svårtillgängligt och man måste ta bussar alternativt gå. En tunnelbana dit skulle liva upp. Min röst går till Alternativ 1: Bergtunnel under Djurgården, via östra Södermalm och Hammarby sjöstad.	
Röd sträckning framstår för mig som bäst. En station vid Gröna Lund inom räckhåll från T-Centralen är bra för turister och kan minimera busstrafik på Hamngatan/Strandvägen. Att få en station på östra Södermalm är efterlängtad och att knyta ihop Hammarby sjöstad med angränsande område i Nacka med Sickla Köp kvarter är vettigt. Det är förmodligen billigare och snabbare gjort att lägga sänktunnlar än att tunnla under känsliga områden som Djurgården alt.	

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Skeppsholmen.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Stockholms tunnelbana är underdimensionerad och det är viktigt med en utbyggnad. Framför allt den gröna linjen är trång och odräglig i rusningstid. Det är viktigt att en ny tunnelbana dras så att den kan avlasta gröna linjen. Jag stöder därför förslag 1 med stationer vid Skansen, Sofia, Hammarby sjöstad.</p> <p>Jag har tjugo års erfarenhet av dagliga resor mellan Medborgarplatsen och Tensta och skulle i högsta grad ha uppskattat en station vid Sofia.</p> <p><b>Per Linde</b></p>	
<p>Tveka inte :) kör spår 1, Djurgården blir mer tillgänglig för fler, Söder knyts ihop med Hammarby via gångtunnlarna i samband med stationen i Sjöstaden - just do it. Tack för allt er idoga arbete.</p>	
<p>Tycker att Alternativ 1 är överlägset bäst (billigt genom bergtunneln och man når såväl Sjöstaden, Södermalm och Djurgården). När det gäller stationslokaliseringar föreslår jag en sådan under Hammarby Kanal med uppgång på Lumatorget i Hammarby Sjöstad och vid färjeläget vid Tegelviksgatan. Spärrarna till tunnelbanan bör placeras så att man kan promenera och cykla mellan de båda uppgångarna utan att passera spärren. Uppgången vid Tegelviksgatan kan användas också för passagerare från Henriksdalskajen kom kommer med båt.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Tycker definitivt att östra Södermalm ska få minst en station, via Hammarby sjöstad, vidare till Nacka. Spontant känns alternativ 1 mest logiskt, då man även får med Djurgården.</p> <p>Alternativ 3 känns mycket ologiskt. Visst, på sommaren kan det kanske vara bra för alla som ska ut till Djurgården (turister), men främst bör man tänka på oss som bor här och då är alternativ 3 enligt mig uteslutet.</p> <p>Alternativ 5 är inte helt fel heller, då östra Södermalm verkligen skulle få ett lyft med en station runt Sofiaområdet.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Viktigt med station i Hammarby sjöstad, kul om Södermalm och Djurgården kan inkluderas, alternativ A blir bäst!!</p>	
<p>Jag gillar alternativ 1. Det allra viktigaste är att tunnelbanan går via östra Södermalm och Hammarby Sjöstad. Minst lika viktigt är att linjen länkas samman med Gullmarsplan. En station på Djurgården är positivt.</p>	
<p>Jag tycker att alternativ nummer 1 är det vettigaste, eftersom man däri inkluderar både Djurgården, östra Södermalm och flera stopp i Hammarby Sjöstad samt Nacka kommun. Kan tänka mig att det är en stor investering, men det är också det alternativ som är vettigast för att få störst del av stan att kunna växa. Kan man dessutom koppla samman med grön linje, så får man en hållbar situation. Att fortsätta vidare till Värmdö kommer skapa möjligheter för Nacka, men framför allt Värmdö att bygga ordentliga samhällen som är samlade och effektiva, vilket minskar transportsträckor för sophantering och annat.</p>	
<p>Alternativ 1 är min favorit. Löser flödet till/från Djurgården/Gröna Lund/Skansen och fångar dessutom upp östra Södermalm och Hammarby. Tyvärr får man inte med Kvarnholmen/Finnboda men det går ju inte att få allt ... Kvarnholmen/Finnboda får ha buss till</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Slussen samt Saltsjöbanan	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Bergtunnel under Södermalm och Hammarby Sjöstad är billigt och når många. Gärna avgrening till Gullmarsplan. Om det skulle bli alternativet samlokalisering med vägtunnel under Djurgården bör en gren till Hammarby Sjöstad byggas direkt.	
<p>Hej! Jag tycker att ni ska välja det röda alternativet med hållplatser på Sofia östra Södermalm, Hammarby sjöstad, Sickla, sen vidare mot Nacka. Detta kommer att gagna flest antal invånare och leda till flest antal resenärer. Sen vore en förlängning till Orminge att föredra, detta kommer att leda till att trafiken på Värmdöleden kommer att vara kvar på samma nivå som idag, i bästa fall kommer att minska. Orminge är stort och där väljer väldigt många att ta bilen, just för att det kollektiva alternativet inte uppfyller kraven på kapacitet. Mitt råd är att välja det bästa alternativet utifrån att få så många som möjligt att resa med den tilltänkta linjen och inte enbart ur ekonomisk synvinkel, det brukar man få äta upp i framtiden.</p> <p>MVH  <b>Hasse</b></p>	
Självklart ska Nacka få en tunnelbana. Dock skulle det vara önskvärt att den drogs längre ut än till Nacka Forum, mot Skurubron (alt. Ektorps centrum). Jag bedömer att man får ut mest av det röda förslaget. Det jag önskar mest är att ta sig smidigt ut ur Nacka via ex. Södermalm och Hammarbysjöstad. Inom Nacka är den nuvarande busstrafiken ett bra alternativ.	
Alt 1 bäst med t-bana till östra Södermalm och till Djurgården. Djurgården är en viktig målpunkt som borde bli lättare att nå för fler, t ex alla barnfamiljer. Alt 1 löser flest knutar.	



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Alt 1 känns klart intressantast. När både Nacka men även delar av Söder som inte har tunnelbana i dag. Skansen Gröna Lund, Vasamuseet har väldigt mycket besökare och i dag är det kaos att komma därifrån med en långsam Nk express. De andra alternativen gynnar både färre jobbspendlare och nöjesbesökare.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Alternativ 1 är att föredra. Ger tunnelbana på Djurgården och Södermalm samt byggs i berg, vilket är billigare än sänktunnel och stör inte annan verksamhet.</p>	
<p>Alternativ 1 är bäst och gynnar mest resenärer till Djurgården, söder och Nacka. Ingången till stationen på söder ska vara på Folkungagatan och Nytorget, det är bästa lösningen! TACK!</p>	
<p>Alternativ 1, station på Djurgården och Södermalm och vidare mot Nacka. En biltunnel vore även bra att få till.</p>	
<p>Alternativ 1, via Djurgården och Södermalm anser jag vore bäst! Mvh <b>Göran Eriksson</b></p>	
<p>Alternativ är bäst. Går både till Hammarby sjöstad och Djurgården</p>	
<p>Jag anser att linjesträckning 1 är bäst, av flera skäl. Bergtunnel känns hundra gånger trevligare och mindre skrämmande än sänktunnel, och sträckningen via Djurgården och Östra Södermalm känns tilltalande för både turister och Stockholmare.</p>	
<p>Jag tycker att alternativ 1 är bäst. Det gör östra Södermalm mer attraktivt samtidigt som det skapar en bra förbindelse med Djurgården</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>När det gäller linjesträckning vill jag gärna "rösta" på alternativ 1. Med stationer på Djurgården, östra Söder och Nacka täcker det in allt som jag saknat som Söderbo.</p> <p>Söderstationen - gärna i området Ringvägen/Nytorget/Vita Bergen.</p> <p>Tack för ordet!</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att ni bör använda alt. 1 för att den gör vi Djurgården, som inte har en tunnelbana och sedan vi östra Södermalm där man kan promenera till grön linje.</p>	
<p>Jag förordar en sträckning till Nacka, via Djurgården och Södermalm. Vidare tycker jag även att en förlängning av den planerade tunnelbanan mot Gustavsberg vore mycket önskvärt!</p>	
<p>Först och främst vill jag tacka för att ni tar in synpunkter och är lyhörda för resandes och invånares idéer.</p> <p>Jag tycker att alternativ 1 är det bästa förslaget. Under sommarmånaderna är det näst intill omöjligt att ta sig till Djurgården kollektivt. Med en eller två stationer på ön så skulle trafiken och tillgängligheten till Djurgården bli en mycket lyckad investering för tillgänglighet och miljö! Dessutom skulle en station på östra Södermalm vara på sin plats. Station Nytorget kanske? Vidare tycker jag att det vore bra med en klar insikt om framtiden, bygg tunnelbanan till Gustavsberg redan nu. Med tanke på planerade broreparationer på sträckan mellan Nacka och Gustavsberg så skulle man redan nu kunna förbereda sträckning ovan jord fram till Gustavsberg och planera in tunnelbanan i samma veva som broreparationen för vägen. En tunnelbana ovan jord som redan nu byggs ger en mer ekonomisk fördel. Bygger man in sträckan redan nu så har man dessutom mer oexploaterad mark till förfogande och kan planera in tunnelbanan ovan jord utan att det stör framtida</p>	

RAPPORT  
2013-08-29

Diarienummer  
TN 2013-0477

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
bebyggelse.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jag vill ha röd sträckning med både rosa och lila. Men jag vill ha en tunnelbane uppgång mot Vikingterminalen också på det röda alternativet.	
Bygg en station på Djurgården, vid Gröna Lund och en station vid Hammarby sjöstad	
Det viktigaste områden att täcka med nya linjesträckningen tycker jag är Djurgården och Hammarby Sjöstad på vägen mot Nacka.	
Jag vill ha t-bana till Nacka, gärna via Djurgården och Hammarby sjöstad	
Omstigning mellan T-bana - bussar-tvärbana och Saltsjöbana i Sickla. Förslagen som kombinerar T-banestation och gångtunnel under Hammarbykanalen och även Djurgården - Skeppsholmen tilltalar mig	
Jag vill rösta på alt 2, tycker vi ska hålla Djurgården fri från t-bana och det vore super att ha en station norr om Skanstull.	
Jag förordar alternativ 2 eftersom så lite påverkan/förstörelse som möjligt görs i bef grönområden	I miljökonsekvensbeskrivningen som tas fram kommer de olika alternativens miljökonsekvenser att

Synpunkter	Svar
	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p> <p>jämföras med varandra. Målsättningen med miljökonsekvensbeskrivningen är att kunna peka på vilket eller vilka alternativ som påverkar grönområden. Det är dock viktigt att göra en samlad miljöbedömning där naturmiljöfrågan lyfts tillsammans med andra miljöfrågor såsom, ytvattenpåverkan, buller med mera.</p>
<p>Föredrar gul(2) alt (4) med uppgång vid Luma på båda sidor om Hammarby kanal. Ser gärna att färjan får vara kvar både mellan norra och södra Hammarby samt in till stan.</p>	
<p>Generellt: Mycket bra med utbyggd t-bana, det är en del av vad som behövs för mer hållbara transporter i Sthlm.</p> <p>Hållplats på östra Södermalm är viktigt, sannolikt även Hammarby sjöstad och Sickla, med tanken på mängden människor med bil där - dvs linjesträckning 2, 4 eller 6.</p>	
<p>Jag jobbar i Nacka (Sickla) och tycker att det är en jättebra idé att utöka tunnelbanetrafiken dit. Jag personligen tycker att det skulle vara bra med någon av de linjer som medför en tunnelbanestation åt den östradelen av Södermalm! Jag tror att det skulle gynna flest resenärer. Min personliga önskning är att alternativ 2 för då får även Hammarbysjöstad tunnelbana och det skulle den där tråkiga stadsdelen livas upp av! Alternativ 4 är också intressant då blå linje skulle knytas samman med de övriga linjerna på mer än en station.</p> <p>Tack för att jag fick vara med och ha lite åsikter.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Station vid Slussen, östra Södermalm, Hammarbysjöstad, Sickla, Saltsjö-Järsla och Nacka. Möjligtvis skippa Slussen. Dvs alt 2 eller alt 4	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alt 2 eller 5	
Hej, jag föredrar alternativ 2, 5 och 6.	
Bra med tunnelbana till Nacka! Gillar alternativ 2, 5 och 6 bäst pga kortast väg mot Nacka och/eller förbättrade kommunikationer på östra Södermalm och i Hammarby Sjöstad.  Alternativet med tunnelbana och bilväg tillsammans, nr 3 hoppas jag skrotas. Satsa pengarna på väl fungerande kollektivtrafik i stället för på ytterligare bilvägar.	
Vill ha en så snabb och lättillgänglig förbindelse till T-Centralen som möjligt. En sträckning via Södermalm i sänktunnel är att föredra där stationerna inte hamnar alltför lågt under jord med stora avstånd som följd	
Alternativ 6 och 2 verkar vettigast.	
Gröna eller gula!	
Tycker alternativ 2 och 6 verkar bäst täcka in lämpliga trafikunderlag.	
Alternativ 2 och 6 är bäst. Ingen station varken vid Djurgården eller Slussen behövs.	
Viktigt med stationsläge Östra Södermalm. Förslag 2 eller 6 bäst.	
Jag anser att alternativ 2 är det mest lämpliga, därför att Östra Södermalm saknar bra kollektivtrafikförbindelser. Vidare anser jag även att man inte bör stirra sig blind på prislappen utan fokusera på den sträckning som gynnar flest personer.  Avslutningsvis tycker jag också att det INTE bör byggas	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
en T-baneuppgång vid Nacka Kyrka/Saltsjö-Järsla.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Alternativ 2 med en station vid östra Södermalm röstar jag för. Stationen bör ligga vid Nytorget.	
Jag föredrar dragning över Södermalm och Hammarbysjöstad. sänktunnel för att minska de djupa perrongerna	
Jag tror på alternativ 2, sänktunnel från Kungsan, via Sofia till Hammarby sjöstad. Bor själv vid Sofia och ser att det skulle vara extremt positivt för närområdet. Beslutet kan inte fattas snabbt nog!	
Viktigt att man väljer en linje som har anknytning vid nuvarande Saltsjö-Järsla stn där så många människor bor i Nacka. Bra om den också anknyter till Södermalm och går att ansluta till gröna linjen via ev förgrening. Jag röstar på det gula alternativet. Djurgården är inte ett bra alternativ då så få människor arbetar där. Det vardagliga är det viktigaste. Djurgården går att nå via Djurgårdsfärjan från Slussen. Bråttom med T-bana till Nacka!	
Bra med tunnelbana.Alt.nr.3 bäst. Stationer Nacka Forum, Sickla, Djurgården och Kungsträdgården.	
Alternativet som en samlokalisering med Österleden är det överlägset bästa förslaget. Dels är T-bana till Djurgården önskvärt. Dels betyder det tunnelbana till Saltsjö kvarn och trakter som hamnat i skymundan idag . Men framförallt betyder det att vi kan spara stora pengar på att slippa göra två dyra tunnlar under vattnet. Österleden _måste_ bli verklighet - idag är situationen ohållbar med all trafik rakt in i city. Och eftersom skattepengar måste handskas med varsamt är	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
alternativ tre absolut att föredra!	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Bra om man väljer alternativet där man samtidigt får en vägförbindelse för Östra länken. Bra med tunnelbana på Djurgården också då det är en plats många turister och besökare till Stockholm vill besöka.	
Jag förordar alternativ 3, då det dels försörjer Djurgården effektivt, dels har stora samordningsfördelar med byggandet av Östra länken.	
Jag förordar nr 3 då det behövs en vägförbindelse med norra Stockholm. Det är helt absurt att man ska behöva åka igenom centrala Stockholm eller Essingeleden för att ta sig norrut. Förhoppningsvis ska det gå fort att ta beslutet, det blir ju bara mer och ner folk härute i Nacka/Värmdö. Dessutom bör det finnas en T-banestation på Djurgården. Trafiken nu med spårvagn är ju löjlig när det är något publikdragande evenemang på Djurgården.	
Jag tycker alt. 3 verkar bäst. Anledningarna är två: 1. att jag vill ha en Österled för biltrafik, och då verkar detta alternativ innebära den mest prisvärda lösningen, och 2. för att T-bana via Djurgården vore bra för turismen	
Min åsikt är att i första hand gäller alternativ andrahand alternativ 3. Anledning: 1. Betjänar Djurgården. 2. Betjänar andra tätbebyggda områden bäst.	
Alternativ 3 känns mest kostnadseffektiv och pragmatisk. T-banan behöver utvidgas och skulle samtidigt bli en bra lösning för alla som vill ut på Djurgården. Med den framtida avgreningen till	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Gullmarsplan utan tvekan bäst.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Jag och min fru föredrar alternativ 3.</p> <p>Det ger goda möjligheter att enklare resa till Djurgården vilket upplevs rätt besvärligt med dagens kollektivtrafik utan massa byten.</p> <p>Ser gärna att ni redan tidigt förbereder och planerar sträckningen ända till Orminge centrum.</p>	
<p>Jag tycker alternativ 3, det blå alternativet är det bästa, bra ur miljösynpunkt, trafik under i tunnlar, bra med sträckning via Kvarnholmen och Djurgården som då kan utnyttjas mer och bättre!</p>	<p>I miljökonsekvensbeskrivningen som tas fram kommer de olika alternativens miljökonsekvenser att jämföras med varandra. Målsättningen med miljökonsekvensbeskrivningen är att kunna peka på vilket eller vilka alternativ som är att föredra ur miljösynpunkt.</p> <p>Se även sammanfattning för "Djurgården".</p>
<p>Södermalm och Hammarby Sjöstad har redan idag utmärkta kommunikationer med buss, tunnelbana och färja. Därför känns alternativ 3 mest aktuell med nya förbindelser via Djurgården, Finnboda, Sickla och Nacka.</p>	
<p>Alternativ 3 uppfattar jag som det klokaste alternativet. Att en östlig vägförbindelse byggs samtidigt som tunnelbanan. Att även välbesökta Djurgården får en tunnelbana station till och från City skulle minska väsentligt på kollektivtrafiken i innerstaden. Att resande trycket från Henriksdal/Finnboda området skulle minska via Danvikstullsbron och till Slussen med en tunnelbana station. Att många Nackabor då skulle</p>	



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>kunna välja bort sitt kollektiv resande genom Slussen skulle minska på Slussen trycket. Att Centralen med pendeltåg, fjärrtåg, tunnelbana, långfärdsbussar, Arlanda trafik, taxi och annat kan liknas som ett hjärta i ett blodomlopp. De i Hammarby och Södermalms området har Tvärbanan och gott om bussförbindelser.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag föredrar alt 3, dvs samlokalisering med vägtunnel då jag tror det gynnar Stockholm och Nacka mest. Sen tror jag också på att bygga T-banan vidare till Orminge direkt, inget att vänta med.</p>	
<p>Jag tycker att en kombinerad bil och t-banetunnel skulle vara bästa alt. Dels för att vi även behöver en bättre anslutning för bilar, dels för att vi spar miljön genom att bygga dessa tillsammans, dels för att för Nacka/Värmdöborna blir det den mest effektiva sträckningen än att sitta och åka zigzag via Södermalm. (som jag tycker borde få en egen linje eftersom befolkningsunderlaget är så stort)</p>	<p>Att bygga tunnelbana och vägtunnel samtidigt skulle, precis som du säger, ha vissa miljö fördelar till exempel att det blir ett störningstillfälle i vattenmiljön (gäller i alternativ med sänktunnel). För att kunna säga att en kombinerad bil- och tunnelbanetunnel totalt sett är bäst ur miljösynpunkt krävs dock mer utredningsarbete än vad som hittills är genomfört.</p>
<p>Förslag 3 och 5 är ända riktiga alternativen de andra är usla</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Jag tycker alternativ 3 eftersom många idag tar bilen t Djurgården/ parkerar på Östermalm eftersom spårvagn från Djurgården är så full. Det skulle antagligen också minska taxiresandet till/från Djurgården, så parken skulle få en lugnare miljö.</p> <p>Det skulle också leda till att östra Södermalm blir mer tillgängligt.</p> <p>Det som är synd är fortfarande att kollektivtrafik saknas i öst- västlig riktning på Södermalm. Det går fortare för mig att ta bilen när ska göra ärenden på Södermalm.</p> <p>Detta förslag skulle minska trycket på Skanstulls t-station där man både får köa ner och upp ur station.</p> <p>Nästbästa förslag tycker jag är gula förslaget för stationen ligger i nära anslutning till flera ställen såsom Nytorget mm.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag vill ha en tunnelbana ut till Nacka som har stationer vid Hammarby Sjöstad och Sickla Köp kvarter och sedan till Slussen. Mer än så behövs inte. Jag vill helt enkelt slippa trånga bussar med stationer efter 200m och istället ha ett tyst och mysigt tåg, gärna något i Tvärbanan-stilen för jag är ganska förtjust i Spårvagnar i allmänhet.</p>	
<p>Jag tycker alternativ 4 verkar praktiskt tycker det är bra om linjen knyts samman med Slussen. Från Slussen så knyts det ju ihop med resten och sen är det bra att Hammarby Sjöstad knyts samman med resten av Nacka. Hoppas också att det ska bli en förlängning till Orminge för att underlätta för oss som bor längre ut än Forum Nacka.</p>	
<p>Alternativ 4 känns bra. Bygga över Djurgården verkar onödigt.</p>	
<p>Föredrar klart alternativ 4, pga. bytesmöjligheter till grön och röd linje södergående. Detta alternativ kommer avlasta T-Centralen och förkorta resvägar för</p>	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>många. Djurgården klarar sig gott och väl med en modern spårvagn och behöver ingen T-bana.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag gillar alt 4, då kan man lättare byta till grön och röd t-linje och möta upp folk som kommer med bussen. Jag gillar inte alternativen som vill bygga på Djurgården, 1 och 3.</p>	
<p>Jag tycker linjen absolut bör gå via Slussen för att avlasta T-Centralen.</p> <p>Station vid Djurgården känns onödig. För att få tunnelbana bygg bostäder bör gälla även där.</p>	
<p>Via Slussen, Sickla, Forum. Bra anslutningar till buss 409 449 (Skuru).</p> <p>Anslutning till grön linje.</p>	
<p>Jag tycker att dragning 4 är mycket bra, den som inte vill bygga via Slussen är uppenbarligen en lekman i trafikplaneringsfrågor. Samtidigt har man en mycket bra möjlighet att byta ut exempelvis Hagsätra/skarpnäcklinjen till Blå vilket kommer behöva göras i framtiden för att öka trafiken på gröna linjen. Utbyggnad till Orminge bör planeras redan nu så att den kan börja byggas direkt när invigningen till Nacka C är klar.</p>	
<p>Den ska gå via Slussen, med utbyggnad till Orminge (och varför inte Gustavsberg) så snart som möjligt.</p>	
<p>Jag tycker det är viktigt att linjen går via Slussen så att man enkelt kan hoppa på de andra linjerna och komma snabbt fram till sin destination utan att byta för ofta. Jag vill också gärna kunna ta T-bana direkt från Orminge.</p>	
<p>Tycker det är viktigt att redan nu förbereda för en längre sträckning österut samt avlasta den höga belastning som Slussen har, både från grön och röd linje men även från alla bussar från Nacka och Värmdö.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Därför tycker jag att alternativ 4 är att föredra.	
Visst ska Nacka ha T-bana. Jag tycker att banan skall gå via Slussen och sen ut mot Nacka o Värmdö. Mitt förslag skall den blåa linjen vara bäst för Nacka.	
Jag tycker att Alt. 4 känns som den sträckning som täcker in flest områden på vägen, vilket jag tycker är klokt vid en nybyggnad. Tror att Danviken/Kvarnholmen också får ett uppsving av en tunnelbanestation.	
Bör gå via Slussen och östra Södermalm för bästa bytesmöjligheter och för att nå så många boende/målpunkter som möjligt.	
Den ska självklart dras via Slussen då byte till södergående grön och röd linje förenklas och T-Centralen avblastas. Dessutom ska den gå via östra Södermalm då den delen saknar tunnelbana.	
Förordar alternativ 4, pga anslutning till Tub 2 vid Slussen samt stationer på östra Södermalm	
Jag tror att det är bäst att dra via Slussen för att avlasta T-Centralen som redan känns knökfull. Sen bör den dras vidare till Sofia som saknar t-bana.	
Som söderbo skulle jag önska att det blev två stationslägen på Södermalm, Slussen samt Nytorget.	
Sträckning via Slussen och ny station Sofia är prioriterat.	
Sträckning via Slussen/östra Södermalm ut till Nacka, alternativ 4, tycker jag verkar bäst.	
Via Södermalm är en självklarhet med tanke på alla som bor där. Via Slussen är också ganska givet så att T-Centralen avlastas och bytena förkortas.	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Välj ett alternativ som går både via östra Södermalm och Slussen. Som boende i Nacka väljer man ofta att besöka östra Södermalm men avsaknaden av tunnelbana där gör att det alltid känns en aning besvärligt att ta sig därifrån, man måste alltid ta sig "tillbaka" till Slussen innan vidare färd till Nacka. Att även koppla ihop linjen med grön och röd linje vid Slussen borde minska trycket vid T-Centralen eftersom det annars är den enda platsen där alla linjer möts.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>En koppling till Slussen är önskvärd, som kan fortsätta via östra Södermalm och sjöstad. Slussen är viktig för omstigning till grön och röd linje söderut, annars ökar restider till målpunkter i södra delen och den avlastning som fås mellan Slussen och Centralen uppstår istället som ökad trafik söderut mellan Centralen och Slussen.</p>	
<p>Jag tycker att nya tunnelbanan till Nacka skall gå via Slussen, östra Södermalm, Hammarby sjöstad och Sickla</p>	
<p>Alternativ 4 med station via Slussen, Söder, Sjöstaden, Sickla, Järla och Forum är helt klart det bästa utifrån en Nacka resenärs perspektiv.</p>	
<p>Alternativ 4 med stationer vid Slussen, Östra Södermalm, Hammarby Sjöstad.</p>	
<p>Alternativ 4! Avlastar Slussen och får en station både på östra Södermalm och Hammarby sjöstad. Mycket bra idé! Dags att sätta igång och bygga nu innan kollektivtrafiken kollapsar totalt!</p>	
<p>Bör passera Slussen, Östra Södermalm samt Hammarby sjöstad.</p>	
<p>En linjesträckning från Kungsträdgården, via Södermalm (allra helst Slussen, bra med byte till röda linjen), Hammarby Sjöstad (viktig station, särskilt som det byggs mer och mer där), gärna via Sickla (bra</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>knutpunkt) och slutligen Nacka vore perfekt. Då fångar man upp de viktigaste stationerna, med bra bytesmöjligheter och där det byggs bostäder.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Hej! Tycker det är lämpligt att lägga stationerna där det är långt avstånd till T-bana och där resenärsunderlaget är stort. Viktigt är också att kunna byta linjer på ett enkelt sätt. Därför tycker jag att hållplatserna ska vara: Slussen, östra Södermalm, Hammarby sjöstad och Sickla. Vänligen Harald Gunterberg</p>	
<p>Jag gillar alternativ 4 i kombination med alternativ 1 (dvs Slussen med sänktunnel, östra Södermalm, Hammarby sjöstad, osv)!</p>	
<p>Jag tycker alternativ 4 är bäst med stationer vid Slussen och Östra Södermalm, vid typ Nytorget. Det vore även bra med en station under Hammarbykanalen med uppgångar åt både Södermalm och Hammarby sjöstad.</p>	
<p>Jag tycker att uttrycket "tunnelbana till Nacka" är lite missvisande. En lika viktig del av projektet är "tunnelbana till östra Södermalm". När linjen är utbyggd ska det vara lika naturligt att åka från t.ex. Solna eller Rådhuset till Slussen och Sofia som det idag är att åka från Östermalmstorg till Slussen och Hornstull.</p> <p>Det innebär att den nya sträckningen bör ha tre nya stationer på Södermalm. En station vid Slussen är absolut nödvändig för att avlasta T-Centralen som redan idag utnyttjas hårt och där det kommer bli problem när Citybanan står färdig om inte blåa linjen får en station vid Slussen. De andra stationslägena kanske kan utredas var de passar bäst, men någonstans runt Nytorget respektive i Norra Hammarbyhamnen verkar vettigt. Den sistnämnda kanske kan ligga under Hammarby Sjö och ha uppgångar i både Norra och Södra Hammarbyhamnen.</p> <p>Det absolut viktigaste är dock att linjen dras via Slussen. Att försöka spara pengar genom att hoppa över</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>den stationen vore katastrofalt dumsnålt - linjen till östra Södermalm och Nacka borde byggas i samma djärva andra som när tunnelbanan först byggdes. Den får vi mycket igen för idag.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker de flesta förslagen är bra. Om jag fick välja vill jag ha följande prioritet:</p> <p>Alt 4, 2, 6, 1.</p> <p>När det gäller alternativen 3 och 5 tycker jag man i stort missar hela östra Södermalm och Sjöstan vilket är olyckligt. Alternativ 4 är bäst då man slipper arbeta med en senare koppling till Gullmarsplan. Ska vi möta en växande befolkning är det dags att påbörja bygget nu, helst redan igår.</p>	
<p>Jag tycker det skulle vara mest praktiskt med alternativ 4, en T-bana som går till Nacka via Slussen, östra Södermalm och Hammarby Sjöstad!</p> <p>M v h  <b>Pia Berg</b></p>	
<p>The stations must not be too deep - the blue line is the least used line as it is inconvenient due to its depth. Therefore, the best option is also going to factor in station depth. For this reason, the best option is to go through Skeppsholmen, Slussen, Eastern Södermalm and through to Hammarby Sjöstad and on to Nacka.</p>	
<p>Via Slussen, östra Södermalm, Hammarby Sjöstad.</p>	
<p>Viktigt att linjen passerar Slussen för att erbjuda alternativ bytespunkt till/ avlasta T-Centralen. Viktigt att Östra Södermalm och Hammarby Sjöstad får tunnelbana.</p>	
<p>Viktigt att, om inte ansluta till Slussen, i alla fall passera östra Södermalm och Hammarby Sjöstad.</p>	
<p>Med en kombination av den orange och röda sträckningen skulle man täcka in tre viktiga ställen som</p>	

RAPPORT  
2013-08-29Diarienummer  
TN 2013-0477Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
idag saknar t-bana, nämligen Hammarby sjöstad, östra Södermalm och Djurgården. Samtidigt kunde man få en bra förbindelse till Slussen där det är enkelt att byta till bussar och södergående tåg på röda och gröna linjen.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jag förespråkar alternativ 4, dvs tunnelbana via Slussen. Detta alternativ är i mina ögon bäst då det både fångar upp befolkningen i Hammarby Sjöstad/östra Södermalm, samtidigt som det tillåter omstigning vid Slussen. De övriga förslagen kräver omstigning vid T-Centralen, som redan är hårt belastad, så en avlastning vid Slussen vore att föredra. Att dra tunnelbanan via Djurgården känns onödigt då det redan finns buss och spårväg dit, vilket i de allra flesta fall duger gott, och en dragnig via Österleden känns väldigt dumt då man helt skulle missa Sjöstaden och Söder - var inte dumsnåla vid byggandet, se till att maximera reseunderlaget! Mer tunnelbana åt folket!	
Jag tycker att det vore bra med avlastning av sträckan T-Centralen - Slussen och därför vore det bra med station vid Slussen. Det viktigaste enligt mig är dock station på östra Södermalm samt Hammarby Sjöstad. Station på Djurgården som diskuterats i vissa förslag är helt meningslöst för där finns en effektiv spårvagn.	
<p>Jag tycker det viktigaste sak att linjesträcka måste lösa är att ansluta östra Södermalm med en tunnelbana linje. Detta bör vara med en anslutning vid Slussen eftersom Slussen är en viktig hub därtill T-Centralen. Efter Slussen, sträckan kan gå till Nacka vid Sofia och Hammarby Sjöstad.</p> <p>Om Djurgården tycker jag spårvagn är en bättre och bra anslutning till kollektivtrafik och det finns inte en behov för en större kapacitet transport som tunnelbana.</p> <p>Jag ber om ursäkt för min dålig svenska, jag pluggar det nu och jag har varit i Sverige några år sen.</p>	



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>-Via Slussen verkar bra för att ha omstigning till röda linjen och avlasta Centralen.</p> <p>-Anknytning till grön via Gullmars där man tar över en gren från grön verkar också väldigt vettigt</p> <p>-Alternativ 3 verkar dåligt - missar chansen att få stationer med många potentiella resenärer t ex sjöstan och östra söder.</p> <p>-Överhuvudtaget känns dragning via Djurgården (grönan) slöseri med resurser när det redan finns spårväg dit.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tror att det är viktigt att tunnelbanan dras via Slussen för att avlasta T-Centralen samt att östra Södermalm och Sjöstan får stationer. Det är avsevärt viktigare än att Djurgården får tunnelbana. Alternativ 4 ser därmed klart bäst ut enligt min åsikt.</p> <p>Jag tror även att det är viktigt att det ges möjlighet till framtida avgrening mot Gullmarsplan och grön linje. Att det byggs med möjlighet till framtida förlängning till Orminge och kanske även Gustavsberg ser jag som en självklarhet.</p>	
<p>Det är viktigt att det blir en station på östra Söder. Helst sänktunnel under Strömmen (trots högre kostnad) för att inte stationen ska hamna för djupt och därigenom inte bli använd. Dessutom station Djurgården eller ännu hellre Slussen (helst Slussen då den enligt uppgift får flest resenärer).</p>	
<p>Att dra nya linjen via Slussen och östra Södermalm (Alternativ 4) borde vara självklart. Situationen på T-Centralen börjar bli ohållbar och om dessutom alla resenärer från Nacka tvingas resa via T-Centralen utan möjlighet att gå av vid Slussen kommer situationen att förvärras ytterligare. Med en station vid Slussen skulle T-Centralen kunna avlastas. Vidare är det viktigt att östra Södermalm får en tunnelbanestation. Den delen av Södermalm saknar idag riktigt bra kollektivtrafik. Att dra tunnelbanan under Djurgården bör inte heller</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>vara ett alternativ. Djurgården är ingen stor destination utom vissa tider på sommaren, men det trafiken klarar färjorna och spårvagnen. Att då dra tunnelbana till Djurgården får således en avsevärt sämre samhällsnytta då det inte existerar några större arbetsplats och bostadsområden på ön, i jämförelse med östra Södermalm.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Hej, jag tycker att Slussen och T-Centralen behöver avlastning och det kan göras med fler bytesmöjligheter. Det är viktigare än att Djurgården får tunnelbana. Östra Södermalm ska givetvis ha tunnelbana och den borde absolut gå vidare till Orminge och även ta Hagsätra-grenen. Kanske 2 stationer på östra söder.</p>	
<p>Jag förespråkar alternativ 4. Det är viktigt att den nya tunnelbanesträckningen angör Slussen. Detta gäller inte minst för lokalresor från östra Södermalm. Framför allt finns det ingen anledning att bygga en station under Djurgården, som ju redan har kapacitetsstark spårbunden trafik, i form av Spårväg City, linje 7.</p> <p>Vidare anser jag att projektering för en förlängning till Orminge bör ske redan i detta skede, liksom en hopkoppling med Gröna linjen vid Gullmarsplan/Skärmarbrink.</p>	
<p>Jag anser att sträckning 4 med station vid Slussen (Medborgarplatsen) är det förslag som bör genomföras. Sträckning 3 som bara går över Djurgården är det sämsta förslaget. Det bör finnas minst en station på Södermalm där det finns ett stort trafikantunderlag. En T-bana skulle avlasta bussnätet och antagligen också minska biltrafiken och därmed förbättra miljön.</p>	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>- Få människor pendlar till Djurgården vilket gör den sträckningen onödig – spårvagnen tjänar gott dit.</p> <p>- Tunnelbana till Hammarby Sjöstad skulle göra stadsdelen mer attraktiv för företag och bidra till att låta innerstaden växa så att fler människor kan få närmre till jobb, handel och aktiviteter.</p> <p>- Bytespunkter mellan linjerna gör mycket för att minska trängsel och förkorta resor. Minst ett nytt byte mot gröna linjen bör ingå i detta skede.</p> <p>Givet detta ger alternativ 4 mest värde på kort och lång sikt; T-Centralen lastas av, befolkningstäta områden täcks in och den kommande förlängningen mot Gullmarsplan tillåter maximal avlastning av gröna linjens trängselproblem.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Djurgården stopp känns inte nödvändigt, ett stopp vid Henriksdal eller Sickla kaj för oss i Hammarby sjöstad, ett stopp i Sickla köpcentrum vore ju förträffligt också</p>	
<p>Jag vill ha en sträckning som inte passerar Djurgården, gärna nummer 5.</p>	
<p>Förespråkar alternativ 5.</p> <p>Det är enda alternativet med station nära Vikingterminalen.</p> <p>En framtida avgrening till Gullmarsplan kan få station vid Luma.</p> <p>Dra inte även detta bygge i långbänk. Sätt igång så fort som möjligt. Tack!</p>	
<p>Alt 5 och 6 ser bäst ut, alt 3 är ok. Sickla köp kvarter bör absolut vara en station.</p> <p>Alt 3 är den absolut sämsta lösningen och har störst inverkan på miljön!</p>	<p>I miljökonsekvensbeskrivningen som tas fram kommer de olika alternativens miljökonsekvenser att jämföras med varandra. Målsättningen med miljökonsekvensbeskrivningen är att</p>

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
<p>Det bästa alternativet till linjesträckning är alternativ 5, där nordöstra Södermalm och Henriksdal får en mycket bättre trafiklösning - förutom Nacka som ändå måste ha högsta prioritet. Det näst bästa förslaget är alternativ 1 som går via Djurgården och Hammarby Sjöstad. Det kan ju vara en poäng med en anslutning till Djurgården. Men i Hammarby Sjöstad har man redan nu en bra trafiklösning i form av Tvärbanan.</p>	<p>kunna peka på vilket eller vilka alternativ som är att föredra ur miljösynpunkt och vilka alternativ som är sämre ur miljösynpunkt.</p>
<p>Det primära måste vara arbetsresor där det saknas spårtrafik, dvs alternativ 5 via östra Södermalm. Övriga alternativ har stationer/sträckning för när befintlig spårtrafik (2,4 och 6) alternativt täcker inte bostadsområden (3) eller absolut värst, både och (1).</p>	
<p>Dra den över Sofia och Henriksdal.</p>	
<p>Dra tunnelbanan när Nacka Gym. och sedan förbi Henriksdal/Sofie</p>	
<p>Jag bor på Metargatan vid lilla blecktornsparken och reser till Östermalm och Vasastan dagligen. Till detta fungerar buss 3 och 76 samt närheten till Skanstull toppen. Om ni vill bygga ut tunnelbanan föreslår jag därför att ni lägger den i det område av Södermalm där det inte finns någon närhet till många bussar och tunnelbana, nämligen ert alternativ 5.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Jag bor på östra Södermalm och föredrar alternativ 5 (sänktunnel eller bergtunnel med sträckning via Henriksdal). Jag tror hållplatserna vid Barnängen och Henriksdal skulle göra störst nytta. Det är båda områden med många boende, som skulle kunna dra nytta av t-banestationer i närområdet. Det skulle även vara en fördel för resenärer till Vikingterminalen. Jag tycker INTE det är någon bra idé med en hållplats vid Vita Bergen. Där finns redan gott om busslinjer, och både Medborgarplatsens och Skanstulls T-banestationer inom rimligt promenadavstånd. Charmen med Vitabergsområdet är bl.a. att det inte finns någon t-banestation, och därmed heller inte det stök som en sådan ofta medför. Tack!</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Station 1. Sofia</p> <p>Station 2. Henriksdal (med uppgångar mot alphyddan och Sickla)</p> <p>Station 3. Järla (uppgång mot Finntorp, Nacka Gym och Järla sjö)</p> <p>Station 4. Nacka Forum (med uppgång mot Storängen)</p> <p>Station 5. Nacka Sjukhus (med uppgång mot Ektorp)</p> <p><b>/Kristina</b></p>	
<p>Alternativ 5.</p> <p>Det ger östra Södermalm och Henriksdal bra kommunikationer.</p>	
<p>Jag kommer att vara pensionär när tunnelbanan är klar och jag skulle nog tycka det vore fint om tunnelbanan gick ända fram till Nacka sjukhus. Jag vill också ha ett stopp på Södermalm men det måste inte vara Slussen. Alternativ 5 ser bra ut.</p>	
<p>Jag tycker alternativ 5 verkar lämpligast. Bra med uppgång på östra Södermalm. Lämpligt även med station vid Henriksdal där busslinjerna stannar.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jag tycker att ni borde välja sträckning #5. Med stopp på östra Södermalm.	
Mycket viktigt att även Östra Södermalm får tillgång till Tunnelbanesystemet. Bäst är alternativet nr 5!	
Mycket viktigt att östra Södermalm får T-banestation. Bästa alternativet är nr 5!	
Om jag började gräva idag så skulle jag behöva gräva ca en meter tunnel per dag för att vara klar samtidigt som era beräkningar! Om jag låter mina polare hjälpa till klara vi nog huvudtunneln på egen hand till 2030. Vi tar givetvis den rakaste vägen över Henriksdal och vidare mot Nacka Forum. En station på söder är också ett måste.	
Tunnelbanan bör gå via östra Södermalm och vidare mot Henriksdal, den snabbaste vägen mot Nacka. Alternativ 5.	
Alternativ 5 känns optimalt för att fånga upp resande från östra delen av Södermalm samt Sjöstaden Henriksdalshamnen för att sedan gå vidare till Sickla samt Nacka Forum.	
Dra linjen via de delar av Södermalm där det idag inte finns tunnelbana. Ljusblå alternativet. Koppla sedan till Gullmarsplan.	
Det gröna alternativet ger förbindelser för området kring Sofia kyrka utan att gå för nära nuvarande gröna linje. Jag tycker det verkar vara den bästa sträckningen.	
Alternativ 6, den bör gå via östra Södermalm	
Jag gillar förslag sex för att det är billigare än de med sänktunnel men ändå täcker in söder. Jag tror att det kan bli intressanta lösningar med hissar i en sådan	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>station som ligger lång ner. Men jag tror att det går att lösa.</p> <p>Ju mer det satsas på t-baneutveckling desto bättre!            Jättebra med en sammankoppling över Hammarby sjö (Hammarby ale och söder). Bra om cyklar och gående kan ta sig genom den också! Bra sammankoppling och knyta ihop!</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att en bergtunnel under Skeppsholmen via Södermalm och Hammarby Sjöstad (alternativ 6) verkar bäst.</p>	
<p>Tycker att det behövs en sträckning som kompletterar midjan Slussen-T-Centralen, dvs som INTE ansluter till Slussen. Östra Södermalm är viktigt att täcka in, liksom Sjöstaden. Förespråkar alltså alternativ #6 i första hand.</p>	
<p>Jag tycker att förbindelser mellan östra Södermalm och vidare till Hammarby Sjöstad och vidare till Nacka vore bäst. Jag tycker inte den behöver gå via Djurgården. Det betyder att jag tycker att alternativ 6 är bäst av era alternativ.</p>	
<p>Alternativ 6, med hållplats Folkungagatan och östra Södermalm, med förlängning till Orminge och förgrening till Gullmarsplan.</p>	
<p>Alt som går via östra söder och Hammarby sjöstad är viktigt.</p>	
<p>Anser att sträckningen bör innefatta Östra Södermalm och Hammarby sjöstad för att avlasta Gullmarsplan och Slussen.</p>	
<p>Bra med utbyggd tunnelbana!</p> <p>Jag vill att den får en hållplats på Östra Södermalm och i Hammarby sjöstad.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Det är mycket viktigt att tunnelbanan har hållplatser i Hammarby Sjöstad och Östra Södermalm där ingen tunnelbana finns idag men där 13000 människor bor. Tvärbanan går för långsamt och förslår inte alls till den stora folkmängden. Det är också viktigt att den inte har någon hållplats vid Slussen som är en otrolig flaskhals idag.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Det är viktigt att tunnelbanan har stationer på Södermalm och i Hammarby sjöstad. Det är viktigt att det inte byggs någon österled eftersom parallella satsningar på biltrafik minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft.</p>	
<p>Det är viktigt att östra Södermalm och sjöstan får tunnelbana. Djurgården kan vara en bonus, men har lägre prio.</p>	
<p>En förlängning till Nacka via Södermalm och Hammarby sjöstad är mycket viktigt investering i vår stads infrastruktur. Vi måste erbjuda fler kollektiva transportlösningar i takt med att antalet invånare stiger. Självt reser jag dagligen mellan Södermalm via Slussen till Nacka Strand. Men det dröjer väl minst 10 år innan sträckan kan vara klar? Lycka till och tack på förhand!</p>	
<p>En sträckning som går till Nacka via östra Södermalm och Hammarby sjöstad ser jag som det bästa alternativet.</p>	
<p>En uppgång i anslutning till färjeläget samt intill Lumaparken</p>	
<p>För att få så många som möjligt att byta från bil till tunnelbana är det viktigt att tunnelbanan går via Hammarby Sjöstad och östra Södermalm. Boende idag i Hammarby Sjöstad (och i viss mån östra Södermalm) har dåliga förbindelser in till city. Tunnelbanestationer här skulle generera mycket resande och göra</p>	



RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
tunnelbanan lönsam.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Föredrar sträckningarna som har stationslägen på östra Södermalm, Hammarby sjöstad och Sickla. Ser en fördel med bergtunnel dels pga av den ekonomiska aspekten och dels pga att stationsdjupet inte blir lika stort.	
Gällande tunnelbana till Nacka ser jag gärna att östra Södermalm och Hammarby sjöstad får stopp längs linjen för att de ska kunna bli bättre integrerade med övriga staden.	
Hammarby sjöstad och östra Södermalm behöver verkligen få tunnelbana! Det behöver också finnas möjlighet att byta linje på något vettigt sätt, eftersom blå linjen redan är lite off.	
Härligt att tunnelbanan ska byggas ut! Det känns viktigt att det blir stationer på östra Södermalm och Hammarby sjöstad så att dessa delar länkas ihop med resten av stan och blir enklare att ta sig till/från.	
Jag anser att linjen iallafall bör dras via Södermalm, så att Sofia-området/Östra Södermalm får tunnelbaneanknytning. En station i Hammarby Sjöstad skulle skapa ett samband mellan de två stadsdelarna, något som saknas lite idag och ger Hammarby Sjöstad lite förortskaraktär. Stationslägena vet jag ingenting som lekman om, men något som bör undvikas är de riktigt djupa stationerna (som de man finner längs blåa linjen) för att det ska kunna utnyttjas maximalt. Riskerar stationerna att hamna för djupt så tycker jag att man istället för tunnlar bör se över möjligheterna till att låta tunnelbanan dyka upp till marknivå på Södermalm och på en bro ta sig till Hammarby Sjöstad.	
Jag kan inte förstå hur man ens kan överväga att förlänga blåa linjen och inte dra den över östra	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
Södermalm och Hammarby sjöstad. Kollektivtrafiken måste prioriteras framför biltrafiken.	Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.
Jag tycker att det är viktigt att tunnelbanan dras via Hammarby sjöstad o östra Södermalm. Att ta sig till o från Hammarby sjöstad är idag lite omständigt trots det centrala läget. Grön linje är också totalt överlastad vilket skulle minska rejält om boende på östra Södermalm o samt personer från Hammarby sjöstad, som idag går på på Gullmars, hade ett annat alternativ.	
Linjen bör ha stationer i både Hammarby Sjöstad samt på östra Södermalm. Linjen bör inte samlokaliseras med östlig vägförbindelse.	
Oavsett sträckning tycker jag att det är jättebra att t-banan byggs ut. Jag tycker att alternativ 3 och 4 känns mindre lämpliga. Som boende på östra söder skulle jag gärna se en station här. Det skulle också vara praktiskt att kombinera en T-banetunnel med gång- och cykelmöjligheter mellan Söder och Hammarby Sjöstad för att även förbättra framkomligheten på det sättet och utbytet mellan stadsdelarna.	
Ratar alt. 3 mörkblå - det missar både östra Södermalm och Hammarby sjöstad.	
Ser gärna en sträckning från Kungsträdgården över östra Södermalm och sedan mot Hammarby Sjöstad och Sickla. Viktigt att en station hamnar nära Sickla köp kvarter, för att minska biltrafik som korkar igen området varje helg. En östlig och en västlig ingång till denna station är önskvärd.	
Stationer önskas på Södermalm och i Hammarby Sjöstad. Undvik att bygga motorvägstunnel däremot eftersom andelen resande med kollektivtrafik då minskar.	

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Tunnelbana via östra Södermalm, e.v Hammarby sjöstad och sen vidare ut i Nacka känns som det rimligaste alternativet. Viktigt är att decentralisera tunnelbanan så mycket som möjligt och inte blanda in Slussen eller Gullmarsplan i detta skedet då de redan är överbelastade nog. Öppna även upp så mycket som möjligt för åtkomst till områden som kan byggas ut med fler bostäder och arbetsplatser, t ex genom stationsplaceringar/uppgångar.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Tycker det är självklart att välja ett alternativ, som innefattar befolkningskoncentrationerna i Sjöstaden och östra Södermalm. Sedan årsskiftet saknar Sjöstaden direktförbindelse med innerstaden då buss 71 inte längre går till Kungsträdgården. Att en miljöstadsdel har så klena kollektiva förbindelser tycker jag är anmärkningsvärt.</p> <p>Hälsningar  <b>Jan Bengtsson</b></p>	
<p>Viktigt med östra Södermalm och sjöstaden.</p>	
<p>Välj ett alternativ som ger största nytta för kollektivtrafikanterna, dvs med stationer på Söder och i Hammarbyhamnen. Klart sämst är alternativ 3.</p>	
<p>Önskar station i Hby Sjöstad samt gärna under östra Söder</p>	
<p>Östra Södermalm och Hammarby sjöstad bör absolut ingå, övriga alternativ kan utgå.</p>	
<p>Bör gå via Östra Södermalm och Hammarby sjöstad. Eventuellt via Djurgården. INTE samlokalisering med Österled.</p>	
<p>Gärna via Djurgården, Sofia och Hammarby sjöstad</p>	
<p>Jag tycker att ni borde bygga en tunnelbanelinje som går till Djurgården, östra Södermalm och Hammarby</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>sjöstad eftersom det då skulle gå snabbare att ta sig till dessa platser. Av alla förslagen tycker jag att det är det bästa.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Sträckning Djurgården, Södermalm, Hammarby Sjöstad, Sickla, Nacka känns som den optimala.</p>	
<p>Tycker det vore bra med en linje som går via Djurgården, östra Södermalm och Hammarby sjöstad med kanske någon station vid Sickla köpcentrum.</p>	
<p>Jag vill att tunnelbanan ska gå via Sofia och Hammarby sjöstad, inte via Djurgården. Stationerna ska inte byggas så billigt som möjligt utan så bra som möjligt. Att det t ex finns rulltrappor både upp och ner i alla uppgångar. Och att de har så mycket ljusinsläpp som möjligt. Att det blir lätt att hitta dit man ska i tunneln osv. Bygget ska komma igång så fort som möjligt, det är jätteviktigt!</p>	
<p>Jag bryr mig inte om vilket av alternativen som väljs, bara sträckningen går via östra Södermalm och Hammarby sjöstad. Sjöstaden är stor som en liten stad. Det vore därför vettlöst att missa att dra t- banan via sjöstaden. Djurgården har inte samma behov. Där bor få människor med dagliga transporter.</p>	
<p>Prioritera en dragning som möjliggör station i Sofia eller Hammarbysjöstad framför dragning via Djurgården. Djurgårdens försörjning går att öka med längre/ fler spårvagnar bussar - de dagar om året när trycket är som störst-</p>	
<p>Tunnelbanan bör gå via östra Södermalm och Hammarby Sjöstad, eftersom det är områden med många boende. Fokusera på nödvändig infrastruktur innan man bygger lyx som T-bana till Djurgården.</p>	

RAPPORT  
 2013-08-29

 Diarienummer  
 TN 2013-0477

 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

<b>Synpunkter</b>	<b>Svar</b>
<p>Jag tycker att en tunnelbana till Nacka är en mycket bra idé. Jag vill se att t-banan har stationer på Östra Södermalm, och vid Hammarby Sjöstad. Jag bor själv på östra Södermalm, och har länge irriterad mig på hur mycket bussar som det faktiskt krävs för att forsla resande in till stan. Ur miljösynpunkt vore det därför dumt att inte lägga en station där. Jag har ingen åsikt om berg- eller sänktunnel.</p>	<p>Om svar saknas nedan, se sammanfattningen.</p>
<p>Jag tycker att man ska lära sig av Finland som bygger snabbare och billigare. Jag tycker att man ska ha tunnelbana antingen till Djurgården eller via Södermalm.</p>	
<p>Stationer på Djurgården och östra Södermalm är ett måste.</p>	
<p>Djurgården o östra Södermalm är jätteviktiga. Och att linjen borde korsa grön linje vid tex Skanstull eller Gullmarsplan</p>	
<p>Slussen har alldeles för stor belastning, här måste man sprida trycket längre ut.</p> <p>Gröna Lund behöver Ingen T-banestation, där bor för lite folk som dagpendlar, Sofia, Henriksdal, Nacka Forum, Ektorp, Björknäs, Orminge är mer naturlig förlängning av Blå linjen till Kungsträdgården. Om man förlänger Tvärbanan till Sickla knyter man ihop linjerna. Mvh Lennart Ström, Rudsjövägen 52, Duvnäs Utskog.</p>	
<p>Kör på alternativ 6 och lägg en station vid Tjärhovsplan. Kör också en nästan rakt öst-västlig spårvagn Kvarnholmen-Danvikstull-Folkungagatan-Årstaberget!</p>	