



Nacka Miljövårdsråd är en partipolitiskt och religiöst obunden ideell förening, grundad 1969, med både enskilda personer och nackaföreningar som medlemmar. Miljövårdsrådet verkar för en god boende-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Nacka Miljövårdsråd är remissorgan i kommunala planfrågor.

Nacka 2020-04-01

Nacka kommun
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden
Planenheten
131 81 Nacka
registrator.plan@nacka.se

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
Att: Tomas Ramstedt
105 73 Stockholm
registrator.tf@sll.se

Yttrande över granskningsförslag till detaljplan (KFKS 2014/717-214) respektive järnvägsplan (SL 2017-0736) för mötesstation på Saltsjöbanan i Tattby

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av granskningshandlingarna som finns utställda till 2020-04-01.

Sammanfattning

Nacka Miljövårdsråd är positivt till byggande av en mötesstation i Tattby. Detta är dock bara en pusselbit i den kapacitetshöjning på Saltsjöbanan som planeras. Projekt Kapacitetsåtgärder avser byggandet av mötesstationer i Fisksätra och Tattby för att möjliggöra minst 12-minuterstrafik och öka robustheten i systemet. Vid en ökad turtäthet behövs fler fordon. I projektet ingår även ombyggnad av fem fordonsspar från tunnelbanan samt fler uppställningsspår i Neglingedepån. I nuläget bedöms det köras 140 tåg per dag (120 i Tattby) och i en prognos för år 2030 bedöms det köra 200 tåg per dag.

Syftet med hela upprustningen av banan som är 12-minuterstrafik är hotad av ålderstigna vagnar som inte klarar trafiken. Vagnar som bullrar och drabbas av skador ger inte säker och attraktiv kollektivtrafik. Bullerproblem vid skola och bostäder i Tattby kvarstår delvis olösta. En modern vagnpark skulle vara lösningen på både bullerproblem och tillförlitlig trafikering.



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
c/o Jan Åman
Plommongatan 9
138 31 Älta

De omfattande ombyggnader som skett, och de som nu är föremål för granskning samt övriga aviserade förändringar borde alla kräva järnvägsplan med tillhörande samråd. Eftersom konsekvenser av aktuella kapacitetsåtgärder också påverkar andra platser längs banan kan aktuella samråds-kretsar ifrågasättas. Det är mer än de snäva Fisksätra- och Tattbyfrågor som underlaget och planerna tar upp som behöver belysas. Trafikförvaltningens olika åtgärder för Saltsjöbanan är väsentlig ombyggnad av spårinfrastruktur och ska hanteras enligt lagen om byggande av järnväg som kräver upprättande av järnvägsplan. Behovet av underlag i form av en miljökonsekvensbeskrivning är tydligt. Underlaget vid tidigare behovsbedömning var otillräckligt.

När det gäller Tattbyområdet så är bullerfrågorna delvis olösta. Oklarheter finns om hur detaljplan och järnvägsplan ska tolkas vad avser tillgänglighet, hänsyn till naturvärden och gestaltning.

Hur buller från järnvägen hanteras är den viktigaste frågan även i Tattby

Den bullerutredning som bifogas visar stora problem med utomhusbuller för ett antal befintliga bostäder samt visar också stora problem för skolan. Dessa bullerproblem avses delvis hanteras vid källan dvs längs spåren. Huvudsakligen förs en diskussion om tidigare och eventuella tillkommande åtgärder vid berörda fastigheter. Trafikbuller orsakar dålig bostadsmiljö och skapar framtida hälsoproblem. Trafikförvaltningen listar korrekt vilka sjukdomar det är fråga om men har inget heltäckande åtgärdsförslag för att komma tillrätta med järnvägsbullret. Buller kan ge hälsoproblem som sömnsvårigheter, stress, koncentrations- och inlärningssvårigheter samt öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar.

Trafikförvaltningen hävdar att det blir billigare att åtgärda uteplatser än att bygga ytterligare spårnära bullerskydd. Vad det är för bullerskydd och hur kostnadsberäkningen utförts framgår inte. Spårnära bullerskärmar är att föredra bl a med tanke på utomhusmiljön. Redan existerande spårnära skydd redovisas i järnvägsplanen. Dessa bör förlängas och ansluta till plattformarna. När nuvarande plattform rivs försvinner ett bullerskydd mot skolan. Bullerskydd som ska ersätta måste fungera ännu bättre. Bullerskydd bör ansluta till den befintliga plankorsningen och till den nya stationens perronger.

Beroende på hur spåret är uppbyggt med fyllnadsmassor mellan bland annat slipers och berg kan det inte uteslutas att stomljud förekommer i närliggande fastigheter. Stomljudsdämpande ballastmattor kan behövas.

En tydligare redovisning av de bullerskyddsåtgärder som redan utförts både vid spår och vid byggnader och uteplatser behövs som utgångspunkt för de ytterligare åtgärder som behövs. Plankorsningen ligger intill den befintliga plattformen och i nuläget är hastigheten mycket låg här men kommer att vara betydligt högre när stationen flyttas åt nordväst. Buller och olycksrisk påverkas. Nya växlar tillkommer. Har trafikförvaltningen och kommunen beaktat konsekvenserna av dessa förändringar?

Enligt bullerkarta tillhörande planförslaget framgår ett flertal alltför höga bullervärden.

- Bostadsfastighet vid Skyttevägen mitt emot Samskolan utsätts för ljudnivåer som uppgår till ekvivalent 65 dBA och maximal 87 dBA. Riktvärdet för trafikbuller utomhus vid uteplats är 55 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximalnivå. Det framgår av planförslaget att det krävs byggnadstekniska åtgärder för att klara riktvärden inomhus och utomhus, men dessa konstateras ekonomiskt eller tekniskt svåra att genomföra. Fastigheten skulle kunna skyddas genom placeringen av en spårnära bullerskärm, men åtgärden konstateras vara för dyr. Därmed lämnas denna fastighet med en obeboelig miljö utan konkreta förslag eller krav på åtgärd.



Nacka Miljöförädlingsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
 c/o Jan Åman
 Plommongatan 9
 138 31 Älta

- Bostadsfastigheter vid Byvägen har maximala ljudnivåer som uppgår till 76 dBA. Med sådana ljudnivåer kommer inte ljudnivåerna inomhus för dessa trähus att klaras. Denna risk hanteras dock inte i planförslaget.
- Bostadsfastigheter i bergskanten av dalen (Sveavägen) synes ha maximala ljudnivåer som överskrider 70 dBA vid bostadsfastigheternas uteplatser. Ingen åtgärd föreslås i planförslaget.
- Söder om spåret ligger Samskolan. Ljudnivåerna överskrider riktvärdena för uteplats. Inga förslag på bullerskyddsåtgärder för hantering av detta omnämns i planhandlingarna.

Bullerproblem vid skolan och närliggande bostäder kvarstår delvis olösta i järnvägsplanen. Järnvägsplanen anger att två typer av bullerskydd ska anläggas längs södra sidan av spåren mot skolområdet.

- Sk1 Bullerskärm, spårnära skärm 0,92 meter över rälkant.
- Sk2 Rällivdämpare.

Övriga skyddsåtgärder gäller angränsande byggnader och utemiljö.

- Sk3 Översyn av fönsteråtgärder, friskluftsventiler samt kompletterande åtgärder på befintlig uteplats.
- Sk4 Erbjudande om lokal avskärmning av uteplats.

Vad rällivdämpare mer specifikt är framgår inte. Översyn och erbjudande är relativa begrepp.

Detaljplanen ger inte något mervärde i bullerfrågan. I all planläggning förväntats dock kommunen, som huvudansvarig för den fysiska planeringen i kommunen, låta utreda bullersituationen och komma med fullständiga krav på skyddsåtgärder som behövs för att uppnå en god ljudmiljö. Kommunen hänvisar till Trafikförvaltningens ansvar.

Gestaltning och behandlingen av naturvärdena behövs

Planprocess som varit rörig och okoordinerad mellan trafikförvaltningen och kommunen men den har nu blivit något tydligare. Intrånget i dallandskapet är nu mindre. Inget exponerat teknikhus planeras vid plattformen längs dalen. Kommunens detaljplan är större än järnvägsplanen och omfattar parkeringen och angränsande naturområde som har högt värde. Detaljplaneförslaget innehåller ett område utanför järnvägsplanen som är till för järnvägstrafik vilket är förvirrande. Det område som det gäller omfattar triangeln mellan nuvarande perrong och gång- och cykelvägen framför Samskolan. Järnvägsplanen omfattar endast ett mindre område för teknikhus här samt plats för större teknikhus för eventuell framtida likriktare. Istället för dem tidigare perrongen anges slänter innanför och utanför planområdet men inom järnvägsfastigheten. Området bör gestaltas väl då det ska samspela med den värdefulla skolbyggnaden samt med tanke på plankorsningen.

Det är svårt att jämföra plankartorna eftersom de är orienterade på skilda sätt. Det är anmärkningsvärt att skyddsväxel beskrivs på sju ställen i detaljplanebeskrivningen men saknas helt i järnvägsplanens beskrivning.

Det finns underlag som beskriver angränsande naturvärden etc. Det är bra att naturvärdesobjekt karteras och beskrivs. Men vem ansvarar för att tillräcklig hänsyn tas till dessa värden som sägs vara viktiga för gestaltningen av stationsområdet? De arbets- och etableringsområden som anges i järnvägsplaneförslaget sammanfaller till största delen med naturmarken med sina gräsytor, värdefulla träd och buskage. Försiktighetsåtgärder bör enligt planbeskrivningen genomföras för att skapa förutsättningar att skydda större träd, i synnerhet de större ekar som finns vid infartsparkeringen. Även de ekar som finns intill den södra rampen i det nya området för järnväg har stora värden. Ett tydligare skydd av träd som är



speciellt värdefulla borde övervägas. Detaljplanen anger endast natur kring parkeringen. I övrigt är det allmänna resonemang om hänsynstagande. Viss sprängning vid berget söder om banan krävs. Konsekvenser för angränsande hållmarkskog behöver beaktas.

Tillgänglighet och trafiksäkerhet

Målet för kommunen och trafikförvaltningen synes huvudsakligen vara att minimera de egna kostnaderna. Kommunens detaljplan gör främst de ändringar som är helt nödvändiga för att järnvägsplanen inte ska strida mot detaljplan. Men detaljplanen omfattar också parkeringen som breddas något. Delar av parkeringen är järnvägsområde för en skyddsväxel som kanske behövs i framtiden då halva parkeringen får tas bort. Varför behövs skyddsväxeln senare och inte nu? Den befintliga plankorsningen omfattas inte av järnvägsplanen eller detaljplanen. Trafiksäkerheten på och invid banan behöver beskrivas bättre.

Plankorsningen som är för gångtrafik är tillgänglig enligt gängse krav men detta är inte gång- och cykelvägen under järnvägen som är brant på sydsidan. Gångtrafiken mot perrongerna bör analyseras med detta i åtanke. Luras trafikanter som inte kan området att ta en väg som är alltför brant? Analysen försvåras av osäkerhet om vänster- eller högertrafik ska gälla i denna mötesstation. I dag kan skolan lätt nås från perrongen. I framtiden blir vägen från norra perrongen lång och svår för den som har rörelseproblem. Vägen från denna perrong blir lång och ansträngande, ramp ner till dalen och sedan gångbana längs Skyttevägen för passage av plankorsningen upp mot skolan.

Målet med 12-minuterstrafik blir sannolikt svårt att nå

Mellan Tattby mötesstation och Fisksätra mötesstationer ingår tågbyte i Igelboda och därför är tidsramen mycket knapp. Med de gamla tunnelbanevagnarna som är svårkörd och som återkommande drabbas av olika skador så blir målsättningen än svårare att uppnå. Vagnar som bullrar och drabbas av skador ger inte säker och attraktiv kollektivtrafik. Det är tveksamt om de dubbelspårsträckor och mötesmöjligheter som finns idag och de två mötesstationer som nu är aktuella på Saltsjöbanan räcker för att klara framtidens trafik. Som det nu planeras blir trafiken tidsmässigt mycket sårbar.

Nacka Miljövårdsråd

Mats Husén

Detta remissvar är utlagt på

<http://www.nackamiljo.se/tatbystationgranskdpjvp.pdf>



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se

Adress:
 c/o Jan Åman
 Plommogatan 9
 138 31 Älta