



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 2014/900-214) respektive järnvägsplan (TN 2019-0722) för mötesstation på Saltsjöbanan i Fisksätra

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av granskningshandlingarna som finns utställda till 2020-04-01. Nyligen förlängd tid för järnvägsplaneförslaget till 2020-04-23.

Sammanfattning

Nacka Miljövårdsråd är positivt till byggande av en mötesstation i Fisksätra. 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 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 befintliga och planerade bostäder samt skolor i Fisksätra 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 samrådslokaler 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. Tidigare behovsbedömning var intern och otillräcklig. Samråd genomfördes inte.

När det gäller Fisksätraområdet så är bullerfrågorna delvis olösta. Oklarheter finns om hur detaljplan och järnvägsplan ska tolkas vad avser tillgänglighet, hänsyn till naturvärden och gestaltning. Detaljplanen erbjuder inget mervärde för området norr om stationen där gällande detaljplaner får tolkas. Det finns fortfarande vissa problem med gestaltningen av mötesstationen i övrigt samt otydlighet avseende vad som planeras. Angränsande detaljplan för Fisksätra entré hanterar bullret utifrån sin bullerutredning och detaljplanen och järnvägsplanen för mötesstationen baseras på uppdaterat underlag.

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

Trafikbuller orsakar dålig bostadsmiljö och skapar framtida hälsoproblem. Buller kan ge hälsoproblem som sömnsvårigheter, stress, koncentrations- och inlärningssvårigheter samt öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar vilket trafikförvaltningen skriver. Den bullerutredning som bifogas visar problem med utomhusbuller för ett stort antal befintliga bostäder samt antyder ännu större problem för de bostäder som planeras. Både förslaget till järnvägsplan och förslaget till detaljplan baseras sig på samma bullerutredning. Det är endast järnvägsplanen som anger vissa begränsade bullerskyddsåtgärder för lägenhetsbalkonger i befintliga hus. Bullerproblem avses inte hanteras vid källan dvs längs spåren. Bullerkonsekvenser för planerad bebyggelse hanteras underförstått i detaljplanen för Fisksätra entré. Denna detaljplan baseras sig på annan bullerutredning som inte kommenteras. De befintliga husen med balkongerna ingår i detaljplanen för Fisksätra entré men i denna plan kommenteras inte detta buller endast bullret för den tillkommande bebyggelsen.

Trafikförvaltningen hävdar att det blir billigare att åtgärda balkonger än att bygga 650 meter bullerskydd. Vad det är för bullerskydd och hur kostnadsberäkningen utförts framgår inte. Trafikförvaltningen konstaterar att den tänkta nybebyggelsen kommer att delvis skärma bullret så färre balkonger behöver inglasas. Vad bullret innebär vid fasad för de nya bostäderna tas inte upp. Att bostadsbebyggelsen tidsmässigt genomförs efter stationsombyggnaden förändrar inte bullrets negativa konsekvenser för bostadsmiljön. Sveriges mest tätbebyggda tätort ska bli ännu mer tätbebyggd och många människor berörs vilket måste vägas in när åtgärder för bullerskydd ska värderas. Spårnära bullerskydd har byggts på långa sträckor längs banan - varför inte nu i Fisksätra? För att säkra miljö kvalitetsmålet god bebyggd miljö krävs tydliga åtgärder.

Enligt bullerkarta tillhörande planförslaget framgår ett flertal alltför höga bullervärden.

- Vid fasaden till Fisksätra skola uppgår ekvivalent ljudnivå på skolgård till 63 dBA och den maximala ljudnivån till 82 dBA. Dessa överskrider gällande riktvärden (ekvivalent 55 dBA och maximalt 70 dBA3). Inga bullerreducerande åtgärder föreslås i planförslaget.
- Längs södra sidan om spåret planerar Stena uppföra sju bostadskvarter med 380 lägenheter samt vårdboende och förskola. Samtliga hus exponeras mot mycket höga



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

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

Ljudnivåer (enligt bullerkartan uppgår dessa maximalt till 80 – 85 dBA samt > 85 dBA). Inga förslag på bullerreducerande åtgärder framgår av planförslaget.

- Söder om spåret finns idag flerbostadshus. Utan Stenas nya bebyggelse, som delvis blir en bullerskärm för befintlig bebyggelse, så överskrider riktvärden för befintlig bebyggelse, både vid balkonger och för grönytorna mellan husen. Inglasning av balkonger nämns som åtgärd. Denna åtgärd utgör dock inte en lösning för hur boende ska säkras möjligheten till utevistelse i anslutning till bostad i skyddad miljö.
- Sydväst om spåret finns idag radhus. Ljudnivåerna överskrider riktvärdena för uteplats. Inga förslag på bullerskyddsåtgärder för hantering av detta omnämns i planhandlingarna.
- Sydost om spåret öster om Hamnvägen mot marinplaneras bostäder. Området var tänkt för multisporthall men nu är det endast bostäder som gäller. Området har bullernivåer som överskrider gällande riktvärden men detta kommenteras inte. Platsen gränsar direkt mot spårområdet men ligger strax utanför det aktuella planområdet.

I all planläggning förväntats 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. Detaljplanen för Fisksätra entré som är färdig för antagande baseras på en tidigare framtagen bullerkarta som visar en andra bullernivåer än de som nu visas för detaljplaneförslaget för Fisksätra station. På den plankartan finns bestämmelser som avser att reglera bullernivåerna i enlighet med gällande föreskrifter men utifrån andra prognostiserade bullervärden. Samordningen har brister. Planeringen är otydlig.

Målet för kommunen och trafikförvaltningen synes huvudsakligen vara att minimera de egna kostnaderna. De två planförslagen har identiska plangränser. Området är snävt avgränsat och omfattar endast de tekniska anläggningarna. Kommunens detaljplan gör endast de ändringar som är helt nödvändiga för att järnvägsplanen inte ska strida mot detaljplan.

Tydligare slutsatser om behandlingen av naturvärdena behövs

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 stationsområde? Genomförandeavtal samt eventuella framtida avtal om skötsel blir styrande.

De arbets- och etableringsområden som anges i järnvägsplaneförslaget sammanfaller till största delen med naturmarken med sina bergssidor, värdefulla träd och buskage. Det är bra att vissa passager hålls öppna under byggtiden. Vid sporthallen behöver gångförbindelsen tillfälligt flyttas norrut. När porten under järnvägen stängs måste bron kunna användas för vidare passage mot idrottsområdet. Något som ännu inte beaktats är kommunens idé att bygga ut den befintliga hallen till en multisporthall. Detta hotar på sikt naturvärdena ytterligare.

Nacka miljövårdsråd har återkommande påpekat hur trångt det blir mellan gång- och cykelvägen norr om norra plattformen och plattformen med sina stödmurar. Trafikanter på väg till och från plattformen riskerar att krocka med gång- och cykeltrafiken mellan skolan och idrottsområdet. Här behövs mer utrymme (buffertzoner) för trygg passage och god gestaltning. De slänter eller gröna mellanrum som finns idag ersätts av stödmurar och hårdgjorda ytor utan att gestaltning och funktion har problematiseras.

Det är bra att kommunens planbeskrivning har en karta över det planerade gång- och cykelvägnätet i hela norra delen av Fisksätra. Förbindelsen från bron norr om järnvägen österut mot Hamnvägen saknas dock. Den ligger till del på skolfastighetens (Stenas) mark. Illustrationen har trappor i norra perrongens västra ända – är inte den trappleden slopad? Ramp



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

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

på södra sidan av gång- och cykeltunneln uppfyller inte krav på tillgänglighet då den är för brant något som påverkar viss trafik mot den norra perrongen.

Plattformen mot Fisksätravägen behöver gestaltas

Stödmur längs plattformen vid Fisksätravägen ligger i plangräns. Är denna släta betongvägg som illustreras den gestaltning som planeras? Perrongens avslutning längs den blivande stadsgatan, Fisksätravägen, bör få en gestaltning värdig den stadsentré som planeras. Fisksätra med sin höga andel kollektivtrafikanter förtjänar en genomtänkt utformning. I denna centrala del av Fisksätra möts stationen som är Regionens huvudansvar med Fisksätravägen som är kommunens huvudansvar. På denna sida av stationen är det också trångt. Tidigare träddrad längs vägen får inte plats men vad kan göras för gestaltningen i övrigt?

Vänstertrafik på banan vid stationen bör gälla

Järnvägsplanen är också otydlig bl a när det gäller frågan om vänstertrafik (vilket är standard för svensk järnväg) eller om ett undantag ska göras med högertrafik vid Fisksätra station. I samrådsredogörelsen anges att frågan inte är beslutad. När trafiken är igång kommer det framgå. Vilket underlag finns för analys av höger- respektive vänstertrafik? Det är orimligt att skjuta på beslutet i denna viktiga fråga. Gångtrafikströmmarna till och från respektive perrong vid olika tider påverkas och behöver analyseras.

Stena fastigheter vill ha högertrafik så att trafikanterna från stockholmshållet stiger av på södra perrongen och leds direkt mot centrum. Vid vänstertrafik så går tågen mot Stockholm på södra perrongen som ligger närmare bebyggelsen och blir lättare att nå. Nacka Miljövårdsråd förordar denna lösning som också är bra för elever på nya skolan som på morgonen till stor del sannolikt kommer västerifrån. Skolelever m fl som kommer från saltsjöbadshållet på morgonen får lättare att byta från tåg till buss.

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 svårkörda 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 dubbelpårsträckor 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.

Det är anmärkningsvärt att trafikförvaltningen missat ett viktigt yttrande. Samrådsredogörelsen har fått ändras och granskningstiden har fått förlängas.

Nacka Miljövårdsråd

Mats Husén

Detta remissvar är utlagt på

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



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

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