



Nacka Miljövårdsråd

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 2016-09-12

Miljö och Stadsbyggnadsnämnden
Planenheten
Nacka Kommun
131 81 Nacka
registrator.plan@nacka.se

Samrådsyttrande, detaljplanen för Saltsjöbanans upphöjning vid Planiaområdet, KFKS2016/514-214

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av samrådshandlingarna för detaljplan för upphöjning av Saltsjöbanan mellan Finntorp och Sickla, som finns utställd av Nacka Kommun till 2016-09-12:

<http://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/planiaområdet-sickla/saltsjobanans-upphojning/#panel-startpage>

Nacka Miljövårdsråd vill avge följande synpunkter på samrådsförslaget:

Samplanering

Det går inte att bedöma planen separat från T-banestation Sickla, Tvärbanans ändstation, Värmdövägens omvandling till stadsgata med 3-vägs korsning mot Planiaavägen, omvandling av Järlaleden, parken vid Kyrkviken samt planerad bebyggelse kring planområdet. Planförslaget är helt beroende av att anslutande planer får lämplig utformning. De olika detaljplaneprogram som nackaborna fått möjlighet att samråda kring visar ingen tydlig helhet. Den utvecklade strukturplanen som inte varit på samråd ger inte heller svar på hur barriären skall hanteras.

T ex är Saltsjöbanans upphöjning starkt relaterad till framtida plan för Järlaleden. Det finns idéer om att göra om Järlaleden till bussgata. Det är orimligt att bibehålla Järlaleden i nuvarande form om Saltsjöbanan höjs upp.

Barriär vid Kyrkviken

Det finns ett flertal planer för att förbättra parken mellan Nacka Kyrka och Kyrkviken, som idag är avskuren skärs av de tre barriärerna; Saltsjöbanan, Järlaleden och Värmdöleden. Planerna för upphöjning av Saltsjöbanan påverkar åtminstone två av



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

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

dessa barriärer; Järlaleden (eftersom biltrafik istället kan ledas på Planiaivägen + Värmdöleden) samt Saltsjöbanan (där en upphöjning på pelare eller vall påverkar såväl tillgänglighet som landskapsbild). Saltsjöbanans upphöjning kommer att utgöra en visuell barriär, betydligt större än den nuvarande visuella barriären från banan, eftersom spåren idag ligger i markhöjd och endast omgärdas av ett ”genomskinligt” stängsel. En viadukt med gång och cykelbana genom upphöjningen minskar den fysiska barriären (förbättrar tillgängligheten till parken) men inte den visuella. Om banan skulle höjas och/eller vällen förlängas ytterligare gentemot förslaget i detaljplanen, för att ge höjd för en GC-bana samt kulvert för dagvatten under spåren, så kommer tillgängligheten öka men den visuella barriären att bli ännu större än i nuvarande förslag. Fördelar och nackdelar måste vägas. Det kan vara lämpligt att i granskningshandlingarna ta fram illustrationer över landskapet, gärna med fler alternativ, för att underlätta för beslutsfattare.

Skall *både* den visuella barriären *och* det fysiska hindret i Kyrkvikens park undanröjas, så måste man ta bort Saltsjöbanan (Järsla blir då slutstation) alternativt gräva ned Saltsjöbanan under jord. Även i Planiaområdet känns det tveksamt att ett upphöjt spår passar in i stadsbilden av en modern stad, som Nacka vill bygga.

Tågtrafik

Konsekvenser för resenärer på en nedläggning av Nacka Station bör beskrivas. Till exempel påverkan för elever i Svindersviks och Sickla skola, som reser med Saltsjöbanan. Långt tidigare har det funnits idéer om en ny station vid Finntorp. Bör denna idé återaktualiseras med Nacka Stations nedläggning?

Det är viktigt att lutningen på spåret har järnvägsstandard. Eventuell påverkan på tåginvesteringar på ökade lutningar bör redovisas.

Under byggtiden, som bör samordnas med andra åtgärder på Saltsjöbanan, bör så liten påverkan på tågtrafiken som möjligt ske. Ombyggnaden av Slussen har redan försämrats för tågtrafikanterna och tågbron vid Danvikstull står i tur för ombyggnad förutom pågående upprustning av banan som helhet.

Cykeltrafik

Det regionala cykelstråket Värmdöstråket passerar planområdet. Mellan Alphyddan och Planiaivägen tillkommer en gång- och cykelpassage under Saltsjöbanan vilket Nacka Miljövårdsråd förordat sedan 2007. Denna är mycket bra för att köpkvarter och bostäder integreras.

Det är dock inte acceptabelt för cykeltrafiken, varken ur framkomlighets- eller säkerhetsperspektiv, att den östergående GC-banan stängs av i fyra års tid under byggskedet. En likvärdig cykelbana måste i så fall iordningsställas under dessa år. Alla olika avstängningar för arbeten med Saltsjöbanan samt övriga arbeten behöver koordineras, så att avstängningar och olägenheter för samtliga trafikanter minimeras. Det är också viktigt att planen för Saltsjöbanans upphöjning inte medför begränsningar för de existerande planen för standardhöjning av Värmdöstråket, som nu planeras att helt flytta till Värmdövägens södra sida. Påverkan på nya Värmdöstråket bör bättre beskrivas i granskningshandlingarna.



Buller

Ökningen av vägtrafiken i området med anledning av Planriavägens utökade roll och tillkommande bebyggelse ökar bullret i området. Ökat tågbuller avses hanteras med bullerskärmar uppe på tågbron. Det är dock oklart om högt placerade bostäder i närområdet klarar det utökade bullret. Bullerfrågan behöver belysas ytterligare inför nästa skede i planprocessen. Buller påverkar hälsan negativt och ett stadsbyggande som försummar denna fråga kan visa sig dyrköpt. Gestaltningen av tågbron/tågbanken med sina bullerskydd behöver också studeras ytterligare i granskningshandlingarna. Buller påverkar de boende längs upphöjningen både direkt här och nu och på lång sikt. De boende kan känna sig störda både på dagtid och under sömnen.

Trafikbuller är oftast oönskat och då blir det för individen störande. Det är svårt att samtala med andra människor och irritationen ökar liksom stressen. Folkhälsan på lång sikt kommer att bli sämre eftersom buller och skakningar påverkar både livskvaliteten och medellivslängden för de som drabbas av oljudet. Risken för hjärt- och kärlsjukdomar ökar dramatiskt.

Att höja upp Saltsjöbanan motarbetar åtgärderna för att minska bullret i området och förändrar ljudlandskapet negativt i området.

Det finns utförlig forskning av kostnader för trafikbuller. Någon redovisning av kostnader för buller görs inte i planförslaget.

Nacka Miljövårdsråd

Jan Åman
Ordförande

Detta remissvar är utlagt på <http://www.nackamiljo.se/saltsjobanansupphojning.pdf>

