



Nacka Miljövårdsråd

**Nacka Miljövårdsråd** är en partipolitiskt och religiöst obunden **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 2016-12-08

Stockholms Läns Landsting  
Förvaltning för utbyggd tunnelbana  
Box 225 50  
104 22 Stockholm  
[tbananackasoderort@sll.se](mailto:tbananackasoderort@sll.se)

Kopia till:  
Nacka Kommun  
Planenheten  
[registrator.plan@nacka.se](mailto:registrator.plan@nacka.se)  
[trafik@nacka.se](mailto:trafik@nacka.se)

## **Samrådsyttrande för tunnelbana till Nacka; järnvägsplan samt detaljplaner**

### **Nacka Miljövårdsråds samrådsyttrande i planprocessen för detaljplan och järnvägsplan för T-bana till Nacka**

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av samrådshandlingarna för den planerade tunnelbanan till Nacka, som finns utställda till 8 december av Stockholms Läns Landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

<http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/nackasoderort>

Samrådet 9 november – 8 december 2016 omfattar detaljerad järnvägsplan samt fungerar även som samråd inför de kommande detaljplanerna.

Nacka Miljövårdsråd har i november 2015 avgivit ett skriftligt samrådsyttrande angående byggskedet samt stationsuppgångar, i det tidiga samrådet för detta. De av föreningens synpunkter som kvarstår finns med även i detta yttrande.

Utöver detta, avgav Nacka Miljövårdsråd i mars 2015 ett skriftligt samrådsyttrande angående stationsplaceringarna.



Nacka Miljövårdsråd  
<http://www.nackamiljo.se>  
[ordf@nackamiljo.se](mailto:ordf@nackamiljo.se)

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

Nacka Miljövårdsråd har fokuserat på den del av tunnelbanan som ligger i Nacka, d v s stationerna Sickla, Järla och Nacka centrum. Vi är positiva till den nya tunnelbanan. Vi ser positiva effekter på utsläpp och klimat genom minskad biltrafik, mindre bilköer samt fler och bättre möjligheter för boende, främst på Sicklön, att transportera sig med kommunala färdmedel.

Vi vill avge följande synpunkter på förslaget:

Nacka Miljövårdsråd är positiva till utformningen av stationsentréerna för stationerna Sickla, Järla och Nacka centrum enligt de skisser som presenteras i samrådshandlingarna. Enligt skisserna är entréerna ljusa, öppna och trygga då de är försedda med glasväggar och belysning. Arkitekturen är anpassad till en stadsmiljö på 2000-talet. Enligt skisserna mynnar entréerna mot öppna torgytter med god plats för fotgängare. Träd och övrig grönska finns på samtliga skisser, vilket ytterligare förstärker trevnaden, minskar damm, buller, vind och förbättrar dagvattenhanteringen. Vi är medvetna om att arkitektskisserna inte är bindande för planen. Därför vill vi ge synpunkten att vi önskar att byggnaderna och torgen som omfattar stations-entréerna utformas såsom arkitektskisserna visar.

### **Planskedet**

Det är viktigt att minimera störningar för boende och resande under byggskedet. Byggskedet sammanfaller med flera andra stora projekt i Nacka. Några exempel: byggandet av Nacka Stad, upphöjning av Saltsjöbanan, ombyggnad av Järlaleden, Värmdövägen och Vikdalsvägen m fl blir stadsgator, eventuell överdäckning av Värmdöleden, byggande av bussterminal i Nacka centrum.

I planeringsskedet är det viktigt med samverkan mellan Stockholms Läns Landsting (SLL), Nacka Kommun och Trafikverket kring järnvägsplan och detaljplaner så att dessa utformas på ett sätt som möjliggör att alla dessa projekt kan genomföras. Detaljplanerna bör utformas för att i möjligaste mån gälla för ett färdigbyggt Nacka Stad (år 2030?), så att senare detaljplaneändringar och ombyggnationer undviks.

Vi ställer oss särskilt frågande till hur planeringen och byggande av stationsuppgångarna till station Nacka centrum samplaneras med den planerade överdäckningen av Värmdöleden, den nya bussterminalen för motorvägsbussar, ombyggnaden av Vikdalsbron samt Griffelvägen och Skvaltans väg som planeras att ersätta nuvarande på- och avfarter till Värmdöleden. Är SLL, Nacka Kommun och Trafikverket överens? Finns det en övergripande plan? Innehåller den planen etapper?

### **Byggskedet**

I byggskedet bör man om möjligt minimera störningar genom samverkan mellan Stockholms Läns Landsting (SLL), Nacka Kommun och Trafikverket i de olika byggprojekten. T ex kan transporter och eventuell krossning av sprängsten vara ett sådant område där samverkan bör kunna ske. Finns det någon planerad samverkan mellan projekten i byggskedet?



När det gäller byggskedet av station Nacka centrum så bör den del av etableringsytan som gränsar till Nyckelviken minimeras, för att undvika påverkan på naturen och buller i naturreservatet. Vi ställer oss också frågande till om det är nödvändigt att korsa motorvägs påfarten med en påfart från Saltsjöbadsleden norrgående. En dylik lösning framstår som trafikfarlig. Kan trafik till etableringsytan istället ske från öster på Värmdöleden (genom att vända vid Skuruavfarten)?

Trafiken kring etableringsområden och mynningarna på arbetstunnlarna vid station Sickla och Järla blir omfattande. Trafiksäkra skolvägar krävs under hela byggskedet.

### Station Sickla

Den västra uppgången blir en viktig omstigningsplats mellan tunnelbana, tvärbana, Saltsjöbanan samt bussar, bl a linje 401 till Älta. Resande från T-banan som ska vidare med buss 401 mot Nackanäs, Hästhagen och Älta måste vid omstigning korsa Sickla industriväg. Därmed kommer antalet personer som korsar gatan mångdubblas. Därmed bör man säkerställa att Sickla industriväg kan passeras på ett säkert sätt, t e x genom ett ljusreglerat övergångsställe. Busshållplatsen på västra sidan om Sickla industriväg bör förlängas och förses med belysning och adekvat väderskydd, eftersom antalet påstigande kommer att öka från få några personer till hela busslaster. Detaljplanen för Sickla industriväg bör medge plats för detta.

Då det inte planeras någon separat uppgång norr om Värmdövägen måste en bra passage för fotgängare över Värmdövägen till de västra delarna av bostadsområdet Alphyddan utformas. T e x skulle den befintliga gångbron öster om stationsuppgången kunna användas. Anslutningen bör i så fall ses över, t e x säkerställa att hissen (som nås från Sickla Köp kvarter P-garage) är öppen dygnet runt. Man bör även i samband med detta se över möjligheten för cyklister att passera över ”gångbron” till Alphyddan.

Givet att Saltsjöbanan höjs upp på bro, så försvinner den nuvarande barriären som Saltsjöbanans spår utgör. Den östra uppgångens två entréer bidrar till att knyta samman östra Alphyddan med Sickla. Det nya gång/cykelstråket kommer att användas för passage mellan bostäder, köpcentrum och skolor, både för fotgängare och cyklister. Det är viktigt att passagen över Värmdövägen utformas säkert, t e x med ljusreglerat övergångsställe och cykelpassage. Det är lämpligt att utforma passagen till Sickla Köp kvarter till att endast medge gång och cykeltrafik. Bil och busstrafik bör istället ansluta från Värmdövägen till Sickla/Älta där Planiavägen möter Värmdövägen (givet att Saltsjöbanan höjs upp).

Man bör även i detaljplanen utforma en cykelparkering för resande som byter från cykel till T-bana. Parkeringen bör vara upplyst med god insyn och cyklarna ska kunna låsas i ramen för minskad stöldrisk.

Värmdöstråket som går längs Värmdövägen utgör ett regionalt cykelstråk som ska byggas ut till god standard enligt Regional Cykelplan för Stockholm *före* 2030. Plats för detta (minst 4,3 m) måste medges i järnvägsplan och de kommande detaljplanerna för Värmdövägen. Därmed bör dessa detaljplaner omfatta utbyggnaden av det regionala cykelstråket, då det inte skulle vara rimligt att bygga om Värmdövägen ännu en gång mellan 2025 och 2030.



De ventilationstorn för T-banan som planeras efter Värmdövägen bör flyttas längre bort från Värmdövägen, så att de inte utgör ett hinder för utformningen av detaljplanen inklusive körbana, gång och cykelstråk.

### Station Järla

T-bane station Järlas placering har flyttats norrut i jämförelse till den ursprungliga planerade placeringen 2015, p g a bergstekniska skäl. Den nya placeringen är sämre för boende i Ekudden och Järla Sjö samt även för omstigning till/från Saltsjöbanans station Saltsjö-Järla samt till bussar österut mot Ektorp. Någon stationsentréer söder om Värmdöleden, som Nacka Miljövårdsråd efterfrågat, planeras inte i nuvarande förslag. Vi anser att en ny stationsentré till Järla sjö eller till Saltsjöbanans station Sickla skulle vara önskvärd. Det nuvarande förslaget med övergångsställe över Värmdövägen och sedan gångtunnel under Saltsjöbanan kan innebära trafikfara för stressade resenärer som inte väntar in grön gubbe. Vi har dock förstått att en gångtunnel som sträcker sig både under Värmdövägen och Saltsjöbanan skulle bli för lång och därmed otrygg. Har man noga utrett alla alternativ till övergångsställe över Värmdövägen? T ex gångbro?

Den nuvarande anslutningen till Saltsjöbanans station Saltsjö-Järlas perronger bör även handikappanpassas.

Då busshållplats Järla station blir omstigningsplats för bussar österut (t ex mot Ektorp) så kommer antalet påstigande öka från några få till hela busslaster. Busshållplatsen bör vara väl tilltagen i storlek för att rymma både ankommande bussar och väntande passagerare samt förses med belysning och väderskydd, elektronisk tidtabell mm.

Entrén mot Birkavägen kommer att trafikeras av skolbarn och skolungdomar på Järla Skola, Eklidens Skola, Nacka Musikskola och Nacka Gymnasium. Birkavägen samt korsningen Birkavägen/Järlaleden kan dessutom förväntas få kraftigt utökad biltrafik då nya bostäder i området planeras. Ännu mer östgående bil och busstrafik blir det på Järlaleden om Järlaledens påfart söder om Värmdövägen tags bort. Redan med dagens trafikmängd är korsningen Birkavägen/Järlaleden trafikfarlig, i synnerhet som många barn och unga passerar. Det är därmed viktigt att passagen över Birkavägen utformas trafiksäkert och förses med ett ljusreglerat övergångsställe. Det bör ligga nära korsningen med Järlaleden för att undvika att fotgängare och cyklister från Järlaleden ”genar” över vägen. Järlaleden bör även utformas för att undvika onödiga och vådliga passager över vägen.

Om Järlaledens påfart söder om Värmdövägen tags bort bör en ny busshållplats anläggas på Järlaleden norr om Värmdövägen för buss 840 mot Nacka Strand och 821 mot Nacka Sjukhus. Skolbarn från Älta på väg till Järla Skola, Eklidens Skola, Nacka Musikskola och Nacka Gymnasium får då kortare gångväg gentemot idag samt slipper även korsa Värmdövägen (från hållplatserna Ekuddsvägen och Lillängen). En trafiksäker passage över Järlaleden måste då istället anläggas i anslutning till den nya busshållplatsen. Idag finns där ett oöversiktligt övergångsställe som kan förbättras. På väg hem stiger dock skolbarnen på bussen vid hållplats Lillängen utan att korsa varken Järlaleden eller Värmdövägen. Denna hållplats påverkas inte av planerna.



De ventilationstorn för T-banan som planeras efter Värmdövägen bör flyttas längre bort från Värmdövägen, så att de inte utgör ett hinder för utformningen av detaljplanen inklusive körbana, gång och det regionala cykelstråket Nackastråket. Detaljplanen för Värmdövägen måste även här omfatta utbyggnaden till god standard enligt den regionala cykelplanen, för att undvika onödig ombyggnad mellan 2025 och 2030.

### **Station Nacka centrum**

Den västra uppgångens stationsentré ”Vikdalsbron” bör förses med en trafiksäker passage över Skvaltans väg till Nacka Forum. Har man studerat alternativet med stationsentré direkt in i Nacka Forum, inklusive en passage under Skvaltans väg.

Man bör ha en trafiksäker och väderskyddad passage till Nackas nya bussterminal och hållplatser för påstigning/avstigning på motorvägsbussar i Värmdöledens östra riktning.

För passage till motorvägsbussar (mot Stockholm) på norra sidan Värmdöleden kan man istället anlägga en passage från den östra stationsuppgången ”Jarlaberg”.

Området kring den västra uppgången blir en central plats för Nackas invånare, med ett stort antal personer som passerar varje dag, t ex till fots, med cykel med buss eller med bil. Det är därmed mycket viktigt att gatumiljön planeras tillsammans med T-banans uppgång, så att utgången mynnar på torg eller andra gångvänliga ytor, och inte mitt i en trafikkarusell. Även cykelbanor och cykelparkering bör ingå i den planeringen. Den estetiska utformningen om platsen är viktig liksom plantering av grönska och träd.

För Nacka Miljövårdsråd

.....  
Lina Olsson  
Styrelseledamot

Detta remissvar är utlagt på webben som <http://nackamiljo.se/samradtbananacka.pdf>



Nacka Miljövårdsråd  
<http://www.nackamiljo.se>  
[ordf@nackamiljo.se](mailto:ordf@nackamiljo.se)

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