

Stockholms läns landsting  
Trafikförvaltningen  
[upphojningen.saltsjobanan@sl.se](mailto:upphojningen.saltsjobanan@sl.se)

## **Nacka kommuns yttrande över samråd järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning Saltsjöbanans upphöjning**

Ert diarienummer SL 2017-0739

Nacka kommun sätter stort värde på samarbetet med landstingets trafikförvaltning som möjliggör planeringen och genomförandet av Saltsjöbanans upphöjning. Upphöjningen är ett projekt som ger viktiga möjligheter för utvecklingen av staden i Nacka där en barriär byggs bort och nya kopplingar skapas för människor och fordon. För Trafikförvaltningen innebär upphöjningen av Saltsjöbanan fördelarna av en ny anläggning med längre dubbelspår än i dag och kortare restider för resenärerna. Upphöjningen innebär även andra fördelar för kollektivtrafiken, eftersom den nya vägkopplingen möjliggör nya busslinjer med effektivare trafik.

### **Nacka kommuns synpunkter**

#### **Trafikförvaltningens tekniska kravställning**

Planeringen och genomförandet av Saltsjöbanans upphöjning betalas i sin helhet av Nacka kommun och fastighetsägare i området. Syftet med upphöjningen är att bygga en bättre stad med ökad tillgänglighet. En för hög kravställning försvårar kommunens möjligheter att genomföra detta projekt, vilket skulle vara negativt för båda parter. Syftet med upphöjningen är inte att höja standarden på banan, och det är därför oerhört väsentligt att trafikförvaltningens tekniska kravställning begränsas och inte innefattar standardhöjande åtgärder.

#### **Buller**

Bullerberäkningarna i järnvägsplanen utgår från bedömd trafikering år 2030 och att tågens hastighet är 70 km/h. Beräkningarna visar att spårtrafikbullret ökar, men detta beror på att tågens antal ökar (vilket möjliggörs genom pågående upprustning av banan) och på grund av att tågens hastighet kan öka jämfört med nuläget eftersom Nacka station läggs ned.

Själva upphöjningen i sig medför inte att ljudnivån ökar vid befintlig bebyggelse, utom på berget kring Sjötorpsvägen, där järnvägen kommer betydligt högre upp.



Nacka kommun anser inte att ökade bullernivåer från järnvägen är acceptabelt. Det pågår planering för en stor mängd nya bostäder i Saltsjöbanas närområde och som enligt bullerberäkningarna riskerar att få bullernivåer över riktvärdena. Nacka kommun vill därför begränsa bullerpåverkan i samband med Saltsjöbanans upphöjning så att riktvärdena klaras för såväl befintliga som för de tillkommande bostäder som kommunen planerar i området.

Med en maxhastighet på 50 km/h blir påverkan betydligt mindre än vid 70 km/h. Det är därför inte acceptabelt att Trafikförvaltningen vill höja hastigheterna i området. Istället bör hastigheten begränsas till max 50 km/h inom hela järnvägsplanens område.

Om Trafikförvaltningen upphandlar nya tåg till Saltsjöbanan där krav ställs på begränsade bullernivåer kan bullerkraven möjligen klaras även med ökade hastigheter. Detta har Trafikförvaltningen gjort för Roslagsbanan. Om man med nya tåg och spårnära bullerskärmar kan klara riktvärdena för såväl befintliga som tillkommande bostäder kan hastigheten ökas till 70 km/h. Nacka kommun kan därför tänka sig att bekosta att bron dimensioneras för 70 km/h för att säkra den möjligheten för framtiden. Trafikförvaltningen måste då säkerställa att tågens hastighet begränsas till max 50 km/h. Om trafikförvaltningen inte kan acceptera detta förfarande måste bron dimensioneras för 50 km/h.

Den upprustning av Saltsjöbanan som pågår med nya mötesstationer kommer att medge en ökad turtäthet och trafikförvaltningen måste tillse att nya tåg finns för att klara trafikeringen. Nacka förordar starkt att nya tåg köps in för detta ändamål, både för minskad bullerpåverkan och för bättre resenärskomfort.

### **Lutningar**

Nacka kommun anser att trafikförvaltningen vid Saltsjöbanans upphöjning ska tolerera andra maxlutningar än den dimensionering som görs i anläggningar som bekostas av trafikförvaltningen själv. En ökad maxlutning möjliggör en kortare byggtid och minskar även ingreppet i banan.

### **Brokonstruktion**

Standardhöjningar av brokonstruktionen som syftar till att sänka trafikförvaltningens framtida driftkostnader måste bekostas av trafikförvaltningen.

### **Ersättningstrafiken**

Det pågår just nu planering för flera projekt i Nacka som är beroende av en avstängning av Saltsjöbanan för att kunna genomföras. Förutom upphöjningen är det byggnation av tunnelbanans station Sickla, utbyggnad av mötesspår i Fisksätra och Tattby samt eventuellt projekt i Järla. Det är därför viktigt att Trafikförvaltningen säkerställer en rimlig fördelning av kostnaderna för ersättningstrafiken mellan projekten.

Nacka kommun förutsätter tydligt inflytande över och delaktighet i beslutsprocessen kring hur ersättningstrafiken ska utformas.



Kommunen anser att Saltsjöbanan under byggtiden ska vara igång på så lång sträcka som möjligt. Detta främjar det lokala resandet och ger hög resenärsnytta. Kommunen vill även framhålla vikten av att Saltsjöbanans resenärer under hela byggtiden garanteras en effektiv kollektivtrafik med god turtäthet och korta restider där antalet byten för resenärer till Slussen inte är fler än i dag.

### **Markanspråk under byggtid**

För etablering under byggtiden hänvisas bland annat till delar av fastigheterna Sickalön 40:11 och 40:12 som ägs av kommunen. Dessa ytor kommer även att behövas för ombyggnaden av Värmdövägen och utbyggnaden av tunnelbanan vilket måste beaktas i det genomförandeaftal mellan SL och kommunen som ska säkra markbehoven för Saltsjöbanans upphöjning under byggskedet.

### **Samordning**

Den systemhandling som tas fram måste även ta hänsyn till Nacka kommuns detaljplan för upphöjningen av Saltsjöbanan.

### **Planiavägen**

Systemhandlingen måste stämmas av med kommunen så att centrerad bropelare hamnar rätt i förhållande till den nya vägen. Fri höjd för vägen måste vara 4,70 meter, bland annat för att möjliggöra trafikering med buss i linjetrafik.

### **Gestaltning**

Gestaltning, passager och lokaler regleras i kommunens detaljplan. Dock är vissa delar av dessa avhängiga järnvägsplanens systemhandling, bland annat vad gäller att skapa utrymme och förutsättning för grundläggning och fästanordningar av fasad. Systemhandlingen måste även säkerställa att takhöjden i lokalerna för centrumverksamhet under bron blir tillräcklig

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Lena Dahlstedt  
Kommundirektör