

2019-03-26

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2019/62

Natur- och trafiknämnden

Samråd - Detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan avseende Tattby station, Tattby 39:1 m.fl., Saltsjöbaden

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden antar förslag till yttrande enligt tjänsteskrivelsens bilaga Förslag till yttrande.

Sammanfattning av ärendet

Denna detaljplan har till syfte att möjliggöra en ombyggnad av Tattby station till en dubbelspårsanläggning samt att säkerställa befintlig parkering och befintliga naturvärden. Genom en ombyggnad av Tattby station till en mötesstation finns förutsättningar att kunna öka turtätheten. Detaljplaneförslaget är en del av arbetet med att möjliggöra en upprustning och modernisering av Saltsjöbanan längs hela dess sträcka från station Slussen till stationerna Saltsjöbaden och Solsidan.

Ärendet

Huvuddragen i förslaget

Tattby station byggs om och kompletteras med ytterligare ett spår. Stationen får en dubbelriktad trafik så att tåg i respektive riktning kan mötas i Tattby. Ett planarbete för en mötesstation pågår även i Fisksätra. En ombyggnation av dessa två stationer ger förutsättningar för att öka turtätheten på Saltsjöbanan.

Förslaget förutsätter att stationsområdet flyttas cirka 100 meter västerut och utvidgas för att rymma en ny plattform på södra sidan och ytterligare ett spår med en plattform på norra sidan. Båda spåren får därmed var sin plattform på respektive sida av spårområdet. I anslutning till den norra plattformen föreslås en teknikbyggnad uppföras. Teknikbyggnaden kommer utgöra ett nytt inslag i landskapsbilden och kräver därför en genomtänkt gestaltning.

Den befintliga parkeringen säkerställs genom att den planläggs som allmän plats parkering. Den naturmark som omgärdar parkeringen säkerställs som allmän plats natur. Delar av parkeringsplatsen planläggs som kvartersmark för både parkering och järnvägstrafik. Detta för att delar av parkeringsplatsen i framtiden kan komma att användas för anläggande av en skyddsväxel. Utrymme för en eventuell framtida teknikbyggnad för järnvägens funktion placeras söder om spåren, på det område där dagens plattform finns. Byggnaden placeras på mark som redan idag är planlagd för järnvägsändamål.



I samband med ombyggnationen stängs plankorsningen för gång- och cykeltrafik som finns i planområdets östra del. Angöring sker istället endast via den befintliga gång- och cykelvägen och tunneln som kompletteras med ramper. Ramperna och övrig plattformsmiljö uppfyller kravet på tillgänglighet. Tillgängligheten på befintlig gång- och cykelväg söder om gångtunneln har inte en tillgänglig lutning idag. Hur detta kan lösas ska ses över till granskningen av detaljplanen.

Planförslaget (sid 12)

Stationsområdet flyttas västerut och kompletteras med ytterligare ett spår, plattformar för respektive spår och angöring till plattformarna via ramper. Befintlig parkering säkerställs som allmän plats parkering. En del av den mark som pekats ut som värdefull i naturvärdesinventeringen säkerställs som allmän plats natur.

Stationsområdet flyttas cirka 100 meter västerut och utvidgas något både norrut och söderut för att rymma ytterligare ett spår och plattformar på respektive sida av spårområdet. Den valda placeringen av plattformarna grundar sig i tekniska frågor om kurvradier och växelplaceringar för spårtrafiken.

För att rymma en plattform på södra sidan kommer bergsprängning behöva genomföras. Norr om spåret anläggs plattformen på den befintliga banvallen. Intill den norra plattformen föreslås en enplansbyggnad innehållande teknik för tågdriften (se illustration A2 i planbeskrivningen). Byggnadens placering ger möjligheten att ha översikt över hela stationsområdet vid underhåll. Servicefordon angör byggnaden från gång- och cykelvägen och ramp upp till plattformen.

Spårområdena ska inhägnas och utformningen av stationsområdet ska ske med uppfyllande av de säkerhetskrav som Transportstyrelsen ställer.

Stationsområdets plattformar angörs via ramper som ska uppfylla tillgänglighetskraven. Plattformarna nås från parkeringen genom gångbana längs Byvägen och vidare via gång- och cykelvägen på ängen. Utredning pågår avseende gång- och cykelvägen söder om spåret då den idag inte klarar tillgänglighetskravet på grund av för brant lutning. Gång- och cykeltunneln under spåret förlängs motsvarande det utökade spårområdet och rustas samtidigt upp för att bli en attraktiv och trygg passage då den utgör den enda kopplingen under spåret för resenärer, skolbarn och andra förbipasserande.

Den befintliga parkeringen säkerställs genom att den planläggs som allmän plats parkering. Den naturmark som omgärdar parkeringen säkerställs som allmän plats natur. Delar av parkeringsplatsen planläggs som kvartersmark för både parkering och järnvägstrafik. Detta för att delar av parkeringsplatsen i framtiden kan komma att användas för anläggande av en skyddsväxel.

Trafikförvaltningen behöver även säkra utrymme för eventuell framtida komplettering av teknikbyggnad för järnvägens funktion. I framtiden kan en likriktare behöva anläggas för att klara elförsörjningen till Saltsjöbanan. Byggnaden föreslås placeras söder om spåren, på det område där dagens plattform finns. Byggnaden ska placeras så att hänsyn tas till den intilliggande gång- och cykelbanan. Byggnaden placeras på mark som redan idag är planlagd för järnvägsändamål.



I samband med att det nya stationsområdet anläggs tas det tidigare plattformsområdet bort och plankorsningen över Saltsjöbanan stängs. De träd som växer på platsen sparas i den mån det är möjligt då de tillför grönska och rumslighet. På ytan söder om den tidigare plattformen reserveras utrymme för en eventuell framtida teknikbyggnad. Det är fortsättningsvis viktigt att bevara siktlinje mot Saltsjöbadens Samskola som utgör en fond till spårområdet.

Det nya stationsområdet kommer att vara placerat högre upp i landskapet varför det är viktigt att banvallen integreras både med plattformen och ängen. Om äng och vall mjukas upp och integreras med varandra kan barriäreffekten minska. Stationsområdet ska bli en naturlig del av landskapet samtidigt som en effektiv mark- och resursanvändning eftersträvas.

Slänten mellan den norra plattformen och gräsytan föreslås ges ett böjligare formspråk för att skapa en mer naturlig övergång mellan äng och slänt samtidigt som plattformsmiljön förankras i landskapet. Trädbeståndet i slänten tas delvis bort för att öppna upp siktlinjer, några större träd bevaras. Några exemplar av sälg sparas då dessa är viktiga för pollinering. Sly och buskar röjs och ersätts av busk- och ängsplanteringar. Naturområdet som omgärdar befintlig infartsparkering ska bevaras då det enligt naturvärdesinventeringen har påtagligt naturvärde.

Buller och vibrationer

En bullerutredning är framtagen som redovisar utbredningen av spårtrafikbuller från Saltsjöbanan i samband med den planerade ombyggnationen av stationsområdet i Tattby.

På bostadsfastigheten Tattby 2:18 har lokala åtgärder i form av fönsteråtgärder och avskärmning av uteplats utförts i samband med bullerskyddsåtgärder för Saltsjöbanan. Utförda bullerskyddsåtgärder bedöms medföra att gällande riktvärden klaras inomhus och utomhus på uteplats.

Med föreslagen spårnära bullerskyddsskärm underskrids gällande riktvärden vid Saltsjöbadens samskola. De utrymmen som enligt beräkningarna har över 75 dBA maximal ljudnivå vid fasad och betraktas som utbildningslokaler behöver utredas för eventuella fönsteråtgärder.

För att utreda risken för stomljud ska ljud- och vibrationsmätningar utföras. Om det framgår att stomljud förekommer i dagsläget ska stomljudsreducerande åtgärder utföras, till exempel kan vibrationsdämpande ballastmattor användas där underlaget utgörs av berg. Behovet kommer att utredas vidare i kommande planskede. Komfortvibrationer bedöms inte överskrida gällande riktvärden.

Teknisk försörjning

I nordvästra planområdet korsar vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar under spåret. U-områden reglerar att områdena ska vara tillgängliga för allmänna underjordiska ledningar på kvartersmark för järnvägstrafik.

Befintliga vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar som leds i banvallen norr om spåret flyttas till följd av den nya plattformen. Utredning avseende ledningar pågår och eventuella ledningsflyttningar ska samordnas mellan Nacka Vatten och Avfall och Trafikförvaltningen.



Ledningsflytt kan medföra att fler u-områden tillkommer eller kan behöver flyttas inom kvartersmark för järnvägen. Detta ska vara färdigutrett till detaljplanens granskningskede.

Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram för järnvägsplanen som också gäller för detaljplanen, med syftet att redogöra för hur dagvattnet ska hanteras inom planen för att klara de krav som ställs för att inte negativt påverka recipient, Saltsjöbanan och nedströms liggande fastigheter. De planerade ändringarna inom planområdet medför att flöden och föroreningsbelastning från planområdet ökar om inte åtgärder vidtas.

Utförda beräkningar av flöden och flödesbelastning samt framtagna lösningsförslag följer Nacka kommuns dagvattenriktlinjer. Riktlinjerna innebär att dagvatten ska renas genom lokalt omhändertagande innan det ansluts till ledningsnät.

Vid de nya ramperna föreslås dagvattnet tas om hand i svackdiken och makadamdiken som sedan avtappas till befintligt ledningssystem. Dagvattnet från plattformarna avleds till spårområdet och utjämnas där. Mot den sydliga plattformen avrinner delar av det intilliggande skogsområdet. För att undvika att det avrinnande vattnet från detta område rinner över plattformen rekommenderas ett avskärande makadamdike mellan plattform och bergvägg. För att ytterligare minska risken för ett ökat flöde till gång- och cykelvägen under tunneln rekommenderas att diken anläggs med sektioner i sluttning. Inom hela planområdet är höjdsättningen viktig för att skapa förutsättningar för dagvatten att rinna i önskvärd riktning.

Markmiljö

En kompletterande miljöteknisk undersökning planeras att utföras i kommande skede med fokus på nuvarande stationsområde. Uttagna prover analyseras för innehåll av metaller, fraktionerade alifater och aromater, PAH'er samt pesticider. I samband med undersökningen bör laktester utföras för att kontrollera massornas lämplighet för återanvändning och deponi.

De planerade åtgärderna inom järnvägsområdet medför sannolikt schaktarbeten i den befintliga banvallen och i omkringliggande skogsmark. Eventuella massor med föroreningshalter överstigande riktvärden för MKM kommer att schaktas bort. Ur teknisk synvinkel finns goda förutsättningar för att kunna återanvända eller kvarlämna jord- och bergmassor med föroreningshalter som understiger MKM.

Gator, trafik och tillgänglighet

De nya plattformarna och ramperna kommer att uppfylla kraven på tillgänglighet. Samtliga plattformar, trappor och ramper ska försees med kontrastmarkering och på plattformarna ska taktilt stråk finnas. Ramper försees med vilplan och ledstänger. Stationens anslutande gång- och cykelväg och tunnel behöver ses över avseende lutningar, belysning och övrig gestaltning för att uppfylla tillgänglighetskrav. Detta är under fortsatt utredning.

Det nya stationsläget innebär att avståndet mellan parkeringen och plattformarna blir längre än vad det är till nuvarande plattform. Plattformarnas placering grundar sig i tekniska frågor som rör spåransläggningen såsom kurvradier och växelplaceringar.



Angöring till parkeringen sker från Byvägen/Skyttevägen. Den befintliga parkeringen säkerställs i planförslaget. Parkeringen bör utökas något för att klara rekommenderade mått på parkeringsplats.

När stationen byggs om för två spår kommer dagens plankorsning mellan Byvägen/Skyttevägen och Saltsjöbadens Samskola att stängas. Gång- och cykeltunneln kommer att vara den enda kopplingen mellan områdena norr och söder om spåret.

Under byggtiden stängs Saltsjöbanan av för trafik. Saltsjöbanans resenärer kommer under avstängningen att erbjudas ersättningstrafik. När i tid Saltsjöbanan kommer att stängas av beslutas av Trafikförvaltningen. Arbets- och etableringsområden kommer minska framkomlighet och tillgänglighet i området. Under byggtiden ska en säker passage för cyklisterna och fotgängarna finnas, vilket regleras i genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikförvaltningen. Tillgänglighetsfrågor för barn och unga kommer särskilt studeras inför byggskedet för att begränsa negativa effekter.

Konsekvenser för fastighetsägare

Ett genomförande av planen innebär att Trafikförvaltningen (Region Stockholm) behöver förvärva mark av Nacka kommun. Tunneln för gång- och cykeltrafik förlängs som en följd av ökat spårområde och servitut bildas för kommunalt skötselansvar och allmänhetens tillgänglighet. Kommunen utökar den befintliga parkeringen så den blir ändamålsenlig. Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ansvarar för att spårnära skydd uppförs mot buller från spåransläggningen.

Förslag till yttrande natur- och trafiknämnden

Natur- och trafiknämnden lämnar följande yttrande:

Natur- och trafiknämnden ställer sig positiv till detaljplanens intention om att möjliggöra en ombyggnad av Tattby station till en dubbelspårsanläggning samt att säkerställa befintlig parkering och befintliga naturvärden. Nämndens kommentarer i remissvaret är få till antalet och anges nedan.

Natur

Natur och park

Natur- och trafiknämnden anser att det är positivt att de delar av planområdet som hyser påtagliga naturvärden, enligt naturvärdesinventeringen som tagits fram i samband med planen, planläggs som natur och park.

Trafik

Cykelparkering

Natur- och trafiknämnden förordar starkt att cykelparkeringsplatser ska anordnas vid stationen.

Gångbana



Efter avstängningen av befintlig plankorsning över Saltsjöbanan anser nämnden att en utbyggnad av en gångbana mellan parkeringen och gång- och cykelvägen bör övervägas, i mål och mening att skapa en genare väg för de som hämtar och lämnar barn - framförallt till förskolan som ligger på den södra sidan av spårområdet.

Gångtunnel

Den fria höjden för gångtunneln efter förlängningen ska fortsatt vara lika hög som idag. Detta ska beaktas i det fortsatta arbetet och nämnas i planbeskrivningen.

Parkering

Ur driftsynpunkt anser Natur- och trafiknämnden att det skulle vara en tydligare ansvarsfördelning av ansvaret för skötseln om *bela* parkeringen får planbestämmelsen allmän plats avsedd för parkering och därmed inte kvartermark på någon yta.

Handlingar i ärendet

- 1 Förslag till yttrande
- 2 Samrådshandlingar

Bengt Stenberg
Enhetschef
Trafikenheten

Mahmood Mohammadi
Trafikplanerare
Trafikenheten