

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

2020-09-23

Dnr KFKS 2014/900-214

Projekt 9554

Normalt planförfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan Fisksätra station, Erstavik 26:1 med flera, Fisksätra, Nacka kommun

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av Fisksätra station till en dubbelspårsanläggning. En enplansbyggnad innehållande teknik för tågdriften möjliggörs i planområdets östra del. Genom en ombyggnad av Fisksätra station till en mötesstation med dubbelspår kan turtätheten öka till 12-minuterstrafik. Fisksätra station föreslås byggas om och kompletteras med ytterligare en plattform och ett spår. Norra plattformen nås i likhet med tidigare från gångbro i öster och gång- och cykeltunnel i väster. Den södra plattformen angörs via ramper och trappa direkt från Fisksättravägen. Plattformarna kopplas samman genom trappa och hiss via gångbron.

Granskning hölls under perioden 4 mars – 1 april 2020. Under tiden 27 augusti 2020 till och med 17 september 2020 gavs ytterligare möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Den extra granskningen kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 27 augusti 2020. Totalt inkom 23 yttranden under de två granskningsperioderna. Detta granskningsutlåtande behandlar de synpunkter som inkom vid någon av perioderna.

Inkomna synpunkter från remissinstanser behandlar främst ledningar, buller, detaljplanens förhållande till järnvägsplanen och byggtiden. Inkomna synpunkter från föreningar och fastighetsägare behandlar främst tillgänglighet, buller, naturmiljö och behovet av en miljökonsekvensbeskrivning. Efter inkomna synpunkter har mindre justeringar genomförts i planbeskrivningen avseende buller, illustration och konsekvenser för fastighetsägare.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planförslagets syfte och innehåll

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av Fisksätra station till en dubbelspårsanläggning. En enplansbyggnad innehållande teknik för tågdriften möjliggörs i planområdets östra del. Genom en ombyggnad av Fisksätra station till en mötesstation med dubbelspår kan turtätheten på Saltjöbanan öka till 12-minuterstrafik. Fisksätra station föreslås byggas om, det befintliga spåret flyttas norrut och kompletteras med ytterligare ett spår på södra sidan av stationen. Båda spåren får var sin plattform på respektive sida av spårområdet. Norra plattformen nås i likhet med tidigare från gångbro i öster och gång- och cykeltunnel i väster. Den södra plattformen angörs via ramper och trappa direkt från Fisksätravägen. Plattformarna kopplas samman genom trappa och hiss via gångbron.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på granskning fattades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 19 februari 2020. Granskningstiden varade mellan den 4 mars och 1 april 2020, sammanlagt i fyra veckor. Berörda sakägare och remissinstanser har underrättats om granskning.

Under tiden 27 augusti 2020 till och med 17 september 2020 gavs ytterligare möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Den extra granskningen kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 27 augusti 2020. Information om den extra granskningen skickades även till berörda sakägare och remissinstanser. Sakägare och remissinstanser informerades om att ingen förändring skett i handlingarna och de synpunkter som lämnats in under granskningstiden i mars inte behövde skickas in igen.

Förslaget sändes på samråd mellan den 17 mars 2015 och den 13 april 2015. Berörda sakägare och remissinstanser underrättades om samrådet. En samrådsredogörelse upprättades den 31 januari 2020. Där framgick att 19 yttranden inkommit under samrådet. Inkomna synpunkter från remissinstanser behandlade främst miljö kvalitetsnormer, trafik- och säkerhetsfrågor, buller, Fisksätravägens utformning, planens omfattning och dess bestämmelser, säkerhet för oskyddade trafikanter och teknikhusets placering. Inkomna synpunkter från närboende behandlade främst utformningen av stationen, gångvägarnas läge och passage över spåren.

Efter inkomna synpunkter i samrådet togs passagen över spåren bort. Teknikhuset flyttades till planområdets östra del. Planområdet minskade i sin omfattning och anpassades mot intilliggande detaljplan Fisksätra entré. Ytterligare ett u-område tillkom i planområdets västra del. En hiss föreslogs uppföras från gångbron till norra plattformen för ökad tillgänglighet.

Yttranden under granskning (4 mars - 1 april 2020 samt 27 augusti 2020 - 17 september 2020)

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Polisen

- Statens fastighetsverk (SFV)
- Trafikförvaltningen Region Stockholm
- Trafikverket
- Vattenfall Eldistribution
- Länsstyrelsen
- Stockholm Exergi

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun
- Natur- och trafiknämnden
- Nacka Energi
- Nacka Miljövårdsråd
- Södertörns brandförsvarsförbund

Under granskningen inkom 10 yttranden från föreningar/fastighetsägare/boende utanför planområdet.

Inkomna synpunkter

Synpunkter i inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med planenhetens kommentarer.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

1. Länsstyrelsen har inget att erinra mot planförslaget

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras.

2. **Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** lämnar synpunkt på planförslaget. I konsekvenser för fastighetsägare i planbeskrivningen bör fastighetsbeteckningar för samtliga fastigheter berörda av planen framgå. Det framgår inte av stycket vilka fastigheter som kommer att belastas av servitut och ledningsrätter och att de har rätt till ersättning.

Planenhetens kommentar: Avsnittet konsekvenser för fastighetsägare i planbeskrivningen kompletteras enligt ovan.

3. **Natur- och trafiknämnden** är positiva till att en hiss som förbättrar tillgängligheten har tillkommit mellan Fisksätra gångbro och den nya stationen. Hissen bör ägas och förvaltas av trafikförvaltningen. Det behöver framgå tydligare i planbeskrivningen.

Planenhetens kommentar: Frågan om teknisk utformning, ansvar för byggande och framtida förvaltning av anläggningar där både trafikförvaltningen och kommunen berörs hanteras i genomförandeavtal.

4. **Nacka Energi** har ett befintligt nät norr om spåren. Det finns även flera ledningar som korsar spåren vid järnvägsbron och Hamnvägen. Intill blivande teknikhus planeras även en ny elnätstation.

Vid nybyggnation av spåren måste aktuell lagstiftning följas och SLL måste garantera att anläggningarna inte påverkas av vagabonderade strömmar. SLL måste vidta åtgärder för att skydda anläggningarna. Där ledning ersätts av ny skall nya ledningar vara i drift före rivning. Vid eventuell omläggning av ledningar måste ny kanalisation beredas. Tre befintliga transformatorstationer utmed Fisksättravägen och Brantvägen får inte utsättas för sättningar eller vibrationer som kan skada byggnad och utrustning. Nacka Energi behöver ha tillgänglighet till elnätet i området dygnet runt. Arbeten invid befintliga elkablar måste göras i samråd med Nacka Energi. Flytt eller ändring av befintliga anläggningar bekostas av exploatören.

Nacka Energi bifogar dokumenten ”Riktlinjer för sprängning intill elanläggning” och ”Skadestånd” till sitt yttrande.

Planenhetens kommentar: Under byggtiden har trafikförvaltningen uppgett att man kommer vidta nödvändiga säkerhetsåtgärder och att samråd ska ske med Nacka Energi om lämpliga skyddsåtgärder inför byggnation. Om ledningar bedöms komma att påverkas ska avtal upprättas mellan parterna.

5. **Nacka Miljövårdsråd** är positiv till byggande av en mötesstation i Fisksätra. Det är dock bara en pusselbit i den kapacitetshöjning på Saltsjöbanan som planeras. Syftet med upprustningen är en ökad turtäthet som Miljövårdsrådet menar är hotad av ålderstigna vagnar som inte klarar trafiken. Bullerproblematik vid befintliga och planerade bostäder och skolor i Fisksätra kvarstår också delvis olösta. En modern vagnpark skulle vara lösningen på både bullerproblem och tillförlitlig trafikering.

De omfattande ombyggnader som skett, 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 aktuell samrådskrets ifrågasättas. Att Trafikförvaltningens olika åtgärder längs Saltsjöbanan kräver upprättande av en järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning är tydlig.

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

Framtagen bullerutredning visar problem med utomhusbuller för ett stort antal befintliga bostäder samt antyder ännu större problem för de bostäder som planeras. Endast järnvägsplanen anger vissa begränsade bullerskyddsåtgärder för lägenhetsbalkonger i befintliga hus. Buller avses inte hanteras vid källan, det vill säga längs spåren. Bullerkonsekvenser för planerad bebyggelse hanteras underförstått i detaljplanen för Fisksätra entré som baseras på en annan bullerutredning. Detta kommenteras inte.

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. Den planerade bebyggelsen föreslås delvis skärma bullret för befintliga bebyggelsen. Att bostadsbebyggelsen tidsmässigt genomförs efter stationsombyggnaden förändrar inte bullrets negativa konsekvenser. Spårnära

bullerskydd har byggts på långa sträckor längs banan, varför är det inte möjligt i Fisksätra?

Bullerberäkningarna visar på ett flertal alltför höga bullervärden. Miljövårdsrådet radar upp de fall där gällande riktvärden överskrids och där åtgärder saknas i planhandlingarna. I all planläggning förväntas kommunen komma med fullständiga krav på skyddsåtgärder som behövs för att uppnå en god ljudmiljö. Detaljplanen för Fisksätra entré baseras på en tidigare framtagen bullerkarta som visar andra bullernivåer än planförslaget för Fisksätra station. Samordningen har brister och planeringen är otydlig.

Målet för kommunen och Trafikförvaltningen synes huvudsakligen vara att minimera de egna kostnaderna. Detaljplanen och järnvägsplanen har identiska plangränser och är snävt avgränsade. Detaljplanen gör endast de ändringar som är nödvändiga för att järnvägsplanen inte ska strida mot detaljplanen.

Tydligare slutsatser om behandlingen av naturvärdena behövs

Vem ansvarar för att tillräcklig hänsyn tas till de identifierade naturvärdena kring stationsområdet? Genomförandeavtal samt eventuella framtida avtal om skötsel blir styrande. Arbets- och etableringsområden sammanfaller till största delen med naturmarken med bergssidor, värdefulla träd och buskage. Något som inte beaktats är utbyggnaden av den befintliga hallen till en multisportshall vilket på sikt hotar naturvärdena ytterligare. Det är viktigt med fortsatt goda förbindelser under byggtiden.

Miljövårdsrådet har återkommande påpekat att det blir trångt mellan gång- och cykelvägen och den norra plattformen. Trafikanter till plattformen riskerar att krocka med övriga gång- och cykeltrafikanter. Här behövs utrymme för trygg passage och god gestaltning.

I planbeskrivningen till detaljplanen redovisas gång- och cykelvägnätet i norra delen av Fisksätra. Förbindelsen från gångbron mot Hamnvägen saknas dock. Illustrationen har trappor i norra plattformens västra ände, är inte dessa slopade? Ramp på södra sidan av gång- och cykeltunneln uppfyller inte krav på tillgänglighet då den är för brant.

Plattformen mot Fisksätravägen behöver gestaltas

Stödmur längs plattformen vid Fisksätravägen ligger i plangräns. Är den släta betongvägg som illustreras den gestaltningen som planeras? Plattformens gestaltning längs Fisksätravägen bör få en gestaltning värdig den stadsentré som planeras. Tidigare trädrad längs vägen får inte plats, men vad kan göras för gestaltningen i övrigt?

Vänstertrafik på banan vid stationen bör gälla

Järnvägsplanen är otydlig i frågan om vänstertrafik ska gälla eller ej. Vilket underlag finns för analys för höger- respektive vänstertrafik? Det är orimligt att skjuta på beslutet om denna viktiga fråga då gångtrafikströmmar påverkar och behöver analyseras. Miljövårdsrådet förordar vänstertrafik.

Målet med 12-minuterstrafik blir sannolikt svårt att nå

Miljövårdsrådet menar att målet med 12-minuterstrafik sannolikt blir svårt att nå på grund av tågbytet i Igelboda och de gamla tunnelbanevagnarna som ofta drabbas av skador. Det är tveksamt om de åtgärder som föreslås räcker för att klara framtidens trafik. Som det planeras nu blir trafiken tidsmässigt mycket sårbar.

Planenhetens kommentar. Byggandet av mötesstationen i Fisksätra har av trafikförvaltningen bedömts vara av sådan omfattning att det utgör byggande av järnväg och därmed finns behov av framtagande av en järnvägsplan. Frågan om framtida ökning av trafik längs Saltsjöbanan i övrigt och eventuella ytterligare störningar hanteras av trafikförvaltningen som verksamhetsutövare och inte inom ramen för upprättande av detaljplanen eller järnvägsplanen för Fisksätra station. Trafikförvaltningen bedriver sedan 2014 ett arbete med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar med 12-minuterstrafik. Ytterligare inslag i arbetet är översyn av vagnar, bromsar med mera och en inriktning att på sikt nå ett utbyte till en ny modern tåg- och vagnpark.

Länsstyrelsen har efter framställan från trafikförvaltningen tagit ställning till att järnvägsplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP). Därmed behövs inte heller en miljökonsekvensbeskrivning i samband med upprättande av järnvägsplan tas fram. Kommunen har tagit fram en behovsbedömning för att bedöma om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samråd har skett med länsstyrelsen som delar kommunens bedömning. Kommunen bedömer vidare att inga förändringar har inträtt som är av sådan art att det skulle motivera en förnyad prövning. Detaljplanens miljökonsekvenser beskrivs i planbeskrivningen.

Det är trafikförvaltningens ansvar som huvudman för järnvägsplanen att utreda och föreslå bullerskyddsåtgärder med anledning av byggande av järnväg. Bullerfrågorna regleras enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och trafikförvaltningens riktlinjer vid väsentlig ombyggnad av spårinfrastruktur, RiBuller ”Riktlinjer buller och vibrationer” (SL-S-419701 rev 6, 2018-01-16). I framtagna bullerutredning redovisas föreslagna bulleråtgärder för att gällande riktlinjer ska hållas. Med järnvägsplanens föreslagna skyddsåtgärder, erbjudande till fastighetsägaren om inglasning av balkonger, kan gällande riktlinjer hållas. Detaljplanen för Fisksätra entré med ny bebyggelse ska prövas av kommunen utifrån förordning SFS 2015:216. Radhusområdet har tillgång till skyddade uteplatser som klarar riktvärdena och är därför inte föremål för några förslag till skyddsåtgärder.

Under byggtiden ansvarar trafikförvaltningen som byggherre att tillräcklig hänsyn tas till de naturvärden som är viktiga att spara kring stationsområdet. Vegetation som under etableringen påverkas kommer att återställas. Detta regleras i överenskommelse mellan kommunen och trafikförvaltningen.

Plattformsområdet utformas i enlighet med det gestaltungsprogram som är framtaget för hela Saltsjöbanan samt enligt det landskaps-PM som tagits fram under planprocessen. Angöringspunkterna till plattformarna utformas tillgängliga och anpassade till de rörelsemönster som finns kring stationsområdet. Illustrationen i planbeskrivningen som

redovisar gångvägar kompletteras med förbindelse mot Hamnvägen. Trapporna i norra plattformens västra ände är borttagna och redovisas inte. Den möjliga anslutningen där är direkt från gång- och cykelvägen. Den ramp som redovisas på södra sidan gång- och cykeltunneln regleras i detaljplan Fisksätra entré.

Stationsområdet i Fisksätra utformas med förutsättningar för båda höger- och vänstertrafik. Trafikeringen är inget som hanteras i detaljplaneprocessen och är slutligen en fråga för trafikförvaltningen i samband med trafikstart.

6. **Södertörns brandförsvarsförbund** framhåller att förutsättningarna för räddningstjänstens insatser mot intilliggande bostadsområden inte bör försvåras under byggtiden. Denna punkt har kommunicerats med Nacka kommuns trafikenhet för vidare hantering. Södertörns brandförsvarsförbund har ingenting ytterligare att tillägga till de identifierade riskerna och föreslagna riskreducerande åtgärderna som redan tagits upp i Structors riskidentifiering.

Planenhetens kommentar. Det är trafikförvaltningens ansvar som byggherre att tillse att byggtrafik och annan trafik under tiden för byggande av mötesstationen kan hanteras på ett ur arbetsmiljösynpunkt och för allmänheten trafiksäkert sätt. Trafikförvaltningen ska upprätta en Trafikanordningsplan där även framkomligheten för räddningstjänsten ska säkerställas. De riskreducerande åtgärderna redovisas inte i detaljplanen. De inarbetas istället i detaljprojekteringen av järnvägsanläggningen eller inom ramen för godkännandeprocesser med transportstyrelsen.

Inkomna synpunkter från föreningar

7. **Saltsjöbadens socialdemokratiska förening** har i tidigare yttranden påpekat vikten av att byten mellan tåg och buss kan ske smidigt vid stationen. Föreningen noterar med tillfredsställelse att förslaget innehåller en trappa mellan södra plattformen och gångbron. För trafiksäkerhetens skull förordar föreningen även en trappa invid busshållplatsen, så att de som byter mellan tåg på norra plattformen och buss slipper korsa Fisksätravägen.

Trapporna är dock inte till nytta för dem som har svårt att gå i trappor, till exempel rörelsehindrade eller personer med barnvagn. Föreningen noterar att en hiss byggs mellan norra plattformen och gångbron. En hiss bör även byggas intill busshållplatsen för att inte de som har svårt att gå i trappor ska tvingas bort till Fisksätra centrum alternativt gå den långa omvägen via tunneln i väster.

Enligt uppgifter från kommunens tjänstemän är det möjligt med en hiss vid busshållplatsen inom ramen för detaljplan Fisksätra entré. En hiss på denna plats planeras dock inte. Ett alternativ till en hiss intill busshållplatsen vore att ha en hiss vid södra plattformen, dock är det något sämre för trafiksäkerheten. Kommunen bör säkra att ytterligare en hiss uppförs, i första hand intill busshållplatsen, i andra hand vid södra plattformen.

Planenhetens kommentar. Stationsområdet har utformats med lösningar som möjliggör för rörelsehindrade att klara passager mellan plattformarna. Detaljplanen medger att hiss

kan uppföras vid södra plattformen, men liksom i detaljplanen för Fisksätra entré planeras inte en sådan genomföras.

8. **Nätverket för Fisksättras Framtid** kan konstatera att deras tidigare synpunkter, bortsett för en ny placering av teknikhuset, i allt väsentligt även gäller för föreliggande förslag.

Buller

Nätverket anser att bullret ska reduceras så nära källan som möjligt, i form av en spårnära bullerskärm. En inglasning av balkonger ska inte vara betingat av att klara bullernormer om det finns andra användbara lösningar. Inte bara flerbostadshusen behöver skyddas. Radhusen på Fiskarhöjden är kraftigt störda av trafiken redan idag och för Fisksätterskolan kommer riktvärdena överskridas. Det är inte bara människor som vistas på sina balkonger som utsätts för bullret utan stora delar av samhället påverkas negativt. En spårnära bullerskärm skulle få stora positiva effekter för Fisksätra.

Bankurvan som leder in mot stationen är alldeles för snäv, vilket ger upphov till ett mycket störande gnissel när tågen passerar. Problemet bör åtgärdas i samband med utbyggnaden av dubbelspår. Nacka kommun måste ställa krav på Trafikförvaltningen i Region Stockholm att Saltsjöbanan förses med bullerskydd i Fisksätra.

Gångväg från Fiskarhöjden

Som en konsekvens av ombyggnaden av stationsområdet kommer trappförbindelsen till gångtunneln att slopas och inte ersättas av någon ny. Som ersättning planeras ett övergångsställe, vilket ger en markant försämring av trafiksäkerheten. Ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder måste därför anordnas såsom gupp eller hastighetsbegränsning.

Vänstertrafik på Saltsjöbanan

Nätverket utgår från att tåg mot Slussen kommer att gå från det södra spåret, det vill säga att det blir vänstertrafik. Det är en fördel på morgonen då flest har bråttom till tåget. Samma fördel gäller också för de som kommer från Saltsjöbaden och ska byta till buss i Fisksätra.

Vattnet i Lännerstasunden

Ombyggnationen av stationsområdet får inte leda till ökad belastning på recipienten. Enligt förslaget förväntas utgående föroreningsmängder med föreslagna åtgärder minska med minst 40 %. Men det är bara uppskattningar. För att kontrollera att föroreningarna verkligen minskar krävs en noggrann uppföljning.

Naturmiljö

Det är positivt att en inventering har genomförts som pekar ut värdefulla träd som ska bevaras under exploateringen och därefter. Men det är bara rekommendationer. Nätverket menar att det bör vara tydliga föreskrifter hur träden ska skyddas.

Planenhetens kommentar. Detaljplanen syfte är att möjliggöra dubbelspår vid stationen. Utformning av övrig sträcka av järnvägen ingår inte i detaljplanen. Den framtagna

bullerutredningen visar att de skyddsåtgärder som föreslås, i form av inglasade balkonger, uppfyller gällande riktlinjer. Bullerfrågan regleras i järnvägsplanen för Fisksätra station och trafikförvaltningen ansvarar för att bullerskyddsåtgärder genomförs.

Fisksätravägen och utformningen kring den hanteras inom ramen för detaljplanen Fisksätra entré. Ett helhetsgrepp kring utvecklingen av Fisksätra centrum tas därmed. Fisksätravägens sektion kommer att bli smalare längs hela sträckan förbi planområdet. Fisksätravägen kommer fortsättningsvis vara öppen för biltrafik, men hastighetsdämpande åtgärder föreslås så som avsmalnande passager och upphöjda övergångsställen.

Stationsområdet i Fisksätra utformas med förutsättningar för båda höger- och vänstertrafik. Trafikeringen är inget som hanteras i detaljplaneprocessen och är slutligen en fråga för trafikförvaltningen i samband med trafikstart.

Framtagen dagvattenutredningen redovisar att det inom planområdet finns goda förutsättningar för att både fördröja och rena dagvatten. Den genomsläppliga banvallen möjliggör mer än erforderlig magasinering och reningsgraden är hög. Dagvattenhanteringen regleras i genomförandeavtal mellan kommunen och trafikförvaltningen.

Under byggtiden ansvarar trafikförvaltningen som byggherre att tillräcklig hänsyn tas till de naturvärden som är viktiga att spara kring stationsområdet. Vegetation som under etableringen påverkas kommer att återställas. Detta regleras i överenskommelse mellan kommunen och trafikförvaltningen.

9. **Representanter från Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägareförening, Tjänstemännens Egnahemsförening vid Storängen, Storängstraktens Villaägareförening, Lillängens Egnahemsförening, Nätverket Nackabor Mot Buller, HSB BRF Bergkanten i Nacka, BRF Alphyddan, BRF Ringvägen i Saltsjöbaden, BRF Rösunda 6:1, BRF Neglinge Torg nr 1, BRF Vaxskivlingen 2 och aktionsgruppen Byt Saltsjöbanans Vagnpark Nu!** kan med förvåning konstatera att nästan ingen hänsyn tas till de betydande negativa konsekvenserna som planförslaget har på dess omgivning ur bullerhänseende. Med planförslaget blir det uppenbart att kommunen gör långgående avsteg från gällande riktvärden utan motivering.

Länsstyrelsens tidigare bedömning att detaljplaneförslaget inte medför en betydande miljöpåverkan är baserad på ett felaktigt och otillräckligt underlag. Det saknas en bullerutredning bland det material som kommunen i sin behovsbedömning anger varit till grund för sin bedömning. Den inför granskningen uppdaterade bullerutredningen visar att riktvärden väsentligt överskrids för bostäder, skola och rekreationsområden. Länsstyrelsens bedömning kan därmed inte längre anses vara lämplig och en ansökan till Länsstyrelsen om förnyad bedömning måste göras.

Det är förvånande att Nacka kommun inte gjort en egen förnyad behovsbedömning baserad på det uppdaterade underlaget. Med en ny behovsbedömning torde kommunen komma fram till att planens genomförande innebär betydande miljöpåverkan samt att en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas.

Planförslaget saknar en utförlig beskrivning av ljudmiljön inom planområdet och hur förändringar av ljudmiljön påverkar omgivningen. Planförslaget saknar en redogörelse för vilka överväganden som legat till grund för planens utformning och en redogörelse för varför nyttan med en spårnära bullerskärm understiger kostnaderna för denna lösning. Planförslaget saknar även en redogörelse för huruvida man gjort andra överväganden kring tekniskt genomförbara lösningar.

Inglasning av balkonger kan ej ses som en tillräcklig bullerskyddsåtgärd eftersom det inte längre är någon uteplats. Inte heller de hypotetiska bulleravskärmningarna från framtida byggnader eftersom de är del av en annan detaljplan som inte är antagen. I framtagen bullerutredning går att utläsa att riktvärden kommer överskridas för befintlig skola, bostäder och rekreationsområden. Planförslaget saknar förslag på skyddsåtgärder för att riktvärden ska klaras samt motivering varför avsteg görs.

Representanterna lyfter fram att spårskrik inte omnämns i handlingarna. Spårskrik medför högre bullernivåer, vilket också måste tas med i beräkningarna och inkluderas i krav på åtgärder så att riktvärden kan uppnås.

Nacka kommun bör på grund av de mycket stora bristerna i planprocessen göra ett omtag och ta fram flera alternativ i en miljökonsekvensbeskrivning. Planförslaget behöver presentera en heltäckande lösning som säkerställer att bullernivåerna för all omgivande befintlig bebyggelse håller sig inom riktvärdena. För att säkerställa att åtgärder genomförs bör kommunen säkra åtgärderna genom planbestämmelser på plankartan.

Planförslaget visar bara för en kort sträcka hur en utökning av turtätheten medför en stor negativ påverkan på Saltsjöbanans omgivning ur bullerhänseende. Det är sedan länge känt att de gamla tågen på banan överskrider riktvärden på flera ställen längs med sträckan Henriksdal – Saltsjöbaden/Solsidan. Det finns därför all anledning att anta att en utökad turtäthet kommer alstra omfattande bullerstörningar på flera ställen utanför aktuellt planområde. Det är därför av yttersta vikt att bullerkonsekvenserna belyses i en miljökonsekvensbeskrivning för hela Saltsjöbanans sträckning. Om inte kommunen tillsammans med Trafikförvaltningen kan påvisa att en utökning av turtätheten kan åstadkommas inom riktvärden för buller längs hela sträckan kommer representanterna att överklaga det aktuella planförslaget.

Planenhetens kommentar. Vad gäller bullerfrågorna regleras de enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och trafikförvaltningens riktlinjer vid väsentlig ombyggnad av spårinfrastruktur, RiBuller ”Riktlinjer buller och vibrationer” (SL-S-419701 rev 6, 2018-01-16). En bullerutredning är framtagen som ett underlag till planarbetet och i den föreslås skyddsåtgärder utifrån gällande riktlinjer. Bullerfrågan regleras i järnvägsplanen för Fisksätra station och trafikförvaltningen ansvarar för att bullerskyddsåtgärder genomförs.

Kommunen har tagit fram en behovsbedömning för att avgöra om genomförandet av detaljplanen kan anses utgöra en betydande miljöpåverkan. Kommunens bedömning är att detaljplaneförslaget inte kan innebära en betydande miljöpåverkan. Samråd har skett med

länsstyrelsen som delar kommunens uppfattning. Kommunen bedömer vidare att inga förändringar har inträtt som är av sådan art att det skulle motivera en förnyad prövning. Detaljplanens miljökonsekvenser beskrivs i planbeskrivningen.

Det är trafikförvaltningens ansvar som huvudman för järnvägsplanen att utreda och föreslå bullerskyddsåtgärder med anledning av byggande av järnväg. Ett flertal bullerutredningar och mätningar av faktiskt buller har genomförts för Saltsjöbanan. I den bullerutredning som föreligger i granskningshandlingen redovisas en beräkning av bullernivåer för den planerade mötesstationen. Beräkningen utgår från skyltad högsta tillåtna hastighet genom stationsområdet. Dimensioneringen av bullerskyddsåtgärderna utgår således från en teoretisk maximal bullersituation som i praktiken sällan kommer att uppstå. Det innebär att de förslagna bullerskyddsåtgärderna har en viss marginal utifrån verkliga/normala förhållanden. Den marginalen kan inrymma exempelvis spårskrik och andra ljudfenomen som inte går att beräkna och som är mer underhållsrelaterade och beroende på trafikering med specifika vagnar med mera. Även med denna teoretiskt beräknade höga nivå uppfylls gällande riktlinjer. I planprocessen för Fisksätra station har inte spårnära bullerskyddsåtgärder vare sig förekommit som förslag eller förkastats.

Mötesstationen i Fisksätra har bedömts vara av sådan omfattning att det utgör byggande av järnväg och därmed behov av järnvägsplan. Bullerfrågorna och skyddsåtgärderna är begränsade till stationsområdet, med anledning av byggande av ny infrastruktur. För bullerfrågor utanför planområdet och efter Saltsjöbanan i övrigt ligger ansvaret på trafikförvaltningen som verksamhetsutövare. Dessa frågor hanteras inte inom ramen för framtagandet av detaljplanen för Fisksätra station. Trafikförvaltningen har sedan 2014 bedrivit ett arbete med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar med 12-minuterstrafik. Ytterligare inslag i trafikförvaltningens arbete är översyn av vagnar, bromsar med mera och en inriktning att på sikt nå ett utbyte till en ny modern tåg- och vagnpark.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

10. **Boende i Solsidan** blir förfärade över hur bullret förväntas öka vid utbyggnaden av Saltsjöbanan och den planerade utökade turtätheten. Enligt bullerkartorna förväntas det maximala bullret öka längs hela det undersökta området. Det är inte acceptabelt för oss som bor längs banan och heller inte acceptabelt enligt gällande riktvärden. Till dessa värden ska så kallat spårskrik tilläggas, som de boende redan idag besväras av. Att utredningen saknar en miljökonsekvensbeskrivning för detta är oacceptabelt.

De boende kräver att Nacka kommun:

- Som huvudansvarig för den fysiska planeringen tar sitt ansvar och ser till att nödvändiga utredningar om utökat buller genomförs längs hela banan inkluderande en miljökonsekvensbeskrivning.
- Förvissas sig om att riktvärden för buller kan innehållas längs hela banan
- Undersöker möjligheterna att minska förväntat buller och spårskrik
- Kräver att Trafikförvaltningen Region Stockholm byter ut de gamla vagnarna mot nya vagnar.

I samband med uppförande av bullerplank för några år sedan lovade Trafikförvaltningen att tågens bromsar skulle bytas ut mot moderna och skrikfria bromsar, detta har ej skett. De boende förväntar sig att kommunen tar sitt ansvar för kommuninvånarna. Utredningen i sin helhet behöver göras tillgänglig för alla boende längs banan och de boende vill bli upplysta via mail när en sådan utredning är framtagen.

Planenhetens kommentar. De framtagna bullerberäkningarna utgår från skyltad högsta tillåtna hastighet genom stationsområdet. Dimensioneringen av bullerskyddsåtgärderna utgår således från en teoretisk maximal bullersituation som i praktiken sällan kommer att uppstå. Det innebär att de förslagna bullerskyddsåtgärderna har en viss marginal utifrån verkliga/normala förhållanden. De föreslagna bullerskyddsåtgärderna är därmed delvis överdimensionerade i förhållande till riktlinjerna. Det innebär också en marginal för exempelvis spårskrik och andra ljudfenomen som inte går att beräkna och som är mer underhållsrelaterade och beroende på trafikering med specifika vagnar med mera.

För frågor om störningar av tågtrafik, så som buller och bromsar längs andra delar av Saltsjöbanan ligger ansvaret på Trafikförvaltningen som verksamhetsutövare. Dessa frågor hanteras inte inom ramen för framtagandet av detaljplanen för Fisksätra station. Trafikförvaltningen har sedan 2014 bedrivit ett arbete med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar med 12-minuterstrafik. Ytterligare inslag i arbetet är översyn av vagnar, bromsar med mera och en inriktning att på sikt nå ett utbyte till en ny modern tåg- och vagnpark.

11. **Boende i Saltsjö-Duvnäs 1** bor intill Saltsjöbanans spår och anser att en ökad tågastighet och trafiktäthet riskerar medföra allvarliga trafik- och personolyckor. Om planen genomförs riskeras trafikolyckor med allvarliga personskador, dödsolyckor, ökad bullerbelastning och ökad störning av signalljud. De boende föreslår att nuvarande trafiktäthet och hastighetsbegränsning behålls, fortsätta med kompletterande bussförbindelser till Fisksätra, anskaffande av nya tåg och bygga gångtunnlar vid obebakade övergångsställen.

Planenhetens kommentar. Kommunen är i grunden positiva till en ökad turtäthet på Saltsjöbanan med ökad andel kollektivtrafikresande som följd. För störningar utanför planområdet och efter Saltsjöbanan i övrigt ligger ansvaret på trafikförvaltningen som verksamhetsutövare. Dessa frågor hanteras inte inom ramen för framtagandet av detaljplanen för Fisksätra station. Trafikförvaltningen har sedan 2014 bedrivit ett arbete med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar med 12-minuterstrafik. Ytterligare inslag i arbetet är översyn av vagnar, bromsar med mera och en inriktning att på sikt nå ett utbyte till en ny modern tåg- och vagnpark.

12. **Boende i Saltsjö-Duvnäs 2** framhåller att syftet med detaljplanerna är att möjliggöra ökad turtäthet längs hela Saltsjöbanan. Bullerfrågorna är på många ställen fortfarande olösta.

Bullerkartorna för Tattby och Fisksätra visar på två mycket korta sträckor hur allvarlig bullersituationen är och kommer bli längs Saltsjöbanan. Den boende ställer därför kravet på kommunen att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning för hela Saltsjöbadens sträcka. Den boende kräver att ingen ökning av turtäthet sker förrän kommunen och Trafikförvaltningen kan garantera att riktvärden för buller kommer hållas längs hela sträckan. Vidare kräver den boende att kommunen aktivt verkar för att Region Stockholm skaffar nya vagnar för Saltsjöbanan.

Planenhetens kommentar. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en ny mötesstation i Fisksätra. Det är en del av arbetet med att möjliggöra en upprustning av hela Saltsjöbanan och därigenom åstadkomma en ökad turtäthet. För bullerfrågor utanför planområdet och efter Saltsjöbanan i övrigt ligger ansvaret på trafikförvaltningen som verksamhetsutövare. Dessa frågor hanteras inte inom ramen för framtagandet av detaljplanen för Fisksätra station. Trafikförvaltningen har sedan 2014 bedrivit ett arbete med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar med 12-minuterstrafik. Ytterligare inslag i arbetet är översyn av vagnar, bromsar med mera och en inriktning att på sikt nå ett utbyte till en ny modern tåg- och vagnpark.

13. **Boende i Saltsjö-Duvnäs 3** ställer sig bakom det upprop som nätverket ”Nackabor mot buller” tagit fram med krav gällande bullerutredningar med mera. Bullret är betydande redan idag och med ökad turtäthet kommer problemet förvärras om inga åtgärder vidtas

Planenhetens kommentar. För svar på synpunkter lämnade av representanter från bland annat Nätverket Nackabor mot buller, se svar ovan.

Vad gäller bullerfrågorna regleras de enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och trafikförvaltningens riktlinjer vid väsentlig ombyggnad av spårinfrastruktur, RiBuller ”Riktlinjer buller och vibrationer” (SL-S-419701 rev 6, 2018-01-16). En bullerutredning är framtagen som ett underlag till planarbetet och i den föreslås skyddsåtgärder utifrån gällande riktlinjer. Bullerfrågan regleras i järnvägsplanen för Fisksätra station och Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ansvarar för att bullerskyddsåtgärder uppförs.

14. **Boende i Lillängen** framhåller att många i bostadsområdet redan idag störs av Saltsjöbanans bullriga och skramliga framfart. Deras balkonger ligger i söderläge mot Saltsjöbanan, vilket gör att de blir extra störda, trots inglasning. De boende undrar vilka konsekvenser en ökad turtäthet och en ökad maxhastighet kommer medföra? Många boende i området är äldre och har ingen möjlighet att ta sig ut i naturen, då är balkongen extra viktig. De boende hoppas att Nacka kommun tar sitt ansvar och ser till att bullernivåerna blir rimliga och enligt gällande regler. Det är hög tid att byta ut de ålderstigna vagnarna.

Planenhetens kommentar. Kommunen är i grunden positiva till en ökad turtäthet på Saltsjöbanan med ökad andel kollektivtrafikerande som följd. För bullerfrågor utanför planområdet och efter Saltsjöbanan i övrigt ligger ansvaret på trafikförvaltningen som verksamhetsutövare. Dessa frågor hanteras inte inom ramen för framtagandet av detaljplanen för Fisksätra station. Trafikförvaltningen har sedan 2014 bedrivit ett arbete

med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar med 12-minuterstrafik. Ytterligare inslag i arbetet är översyn av vagnar, bromsar med mera och en inriktning att på sikt nå ett utbyte till en ny modern tåg- och vagnpark.

15. **Boende 1 i radhusområdet Fiskarhöjden** framför att det redan i dag är mycket buller från tågen vid ankomst och avgång från stationen. Det saknas ljuddämpande betongblock som till exempel finns längs järnvägsspåren i Saltsjöbaden och Saltsjö-Duvnäs. Detta behöver ordnas eller så får tågen gå långsammare. Högst ljud uppstår i kurvorna på järnvägen väster om Fisksätra station. Det är oacceptabelt höga ljud från tåget både under natten och under dagtid. Den boende har bifogat kartor med markeringar var bullerskyddsåtgärder behövs. Bullret stör även de som badar vid bryggan norr om järnvägen. Bullret sprider sig också över vattnet till de boende i Lännersta och Tollare.

Den boende önskar att det ordnas trappa och en ramp för att ta sig snabbt och kortast mellan buss och tåg. Det behövs en ramp upp till bron över spåren/Fisksätra vägen. Hiss/hissar har inte den kapacitet som krävs. Det behövs trappor och ramper direkt mellan busshållplats och bron.

Den boende framför att det är viktigt att gångvägen från ”lastbilsparkeringen” till trappan, som leder ner i gångtunneln under järnvägen finns kvar.

De öppna väntkurerna ger inte tillräckligt skydd mot regn, snö och vind. Väntkurerna är inte heller dimensionerade för de flera hundra personerna som väntar på tågen i morgonrusningen. Den boende framför att väntkurerna måste fungera så att alla som vill kan få skydd, så som det är på pendeltågs- och tunnelbanestationer.

Planenhetens kommentar. Det är trafikförvaltningens ansvar som huvudman för järnvägsplanen att utreda och föreslå bullerskyddsåtgärder med anledning av byggande av järnväg. Bullerfrågorna regleras enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och trafikförvaltningens riktlinjer vid väsentlig ombyggnad av spårinfrastruktur, RiBuller ”Riktlinjer buller och vibrationer” (SL-S-419701 rev 6, 2018-01-16). I framtiden bullerutredning redovisas föreslagna bulleråtgärder för att gällande riktlinjer ska hållas. Radhusområdet uppnår riktvärden vid fasad och har tillgång till skyddade uteplatser som klarar riktvärdena och är därför inte föremål för några förslag till skyddsåtgärder.

Vid södra plattformen finns ramper från Fisksätravägen, både på plattformens västra och östra sida. En trappa anläggs från Fisksätravägen till södra plattformen och vidare till gångbron. Från gångbron i öster nås norra plattformen antingen via hiss, gång- och cykelvägen eller via trappa. Plattformsmiljön är utformad enligt trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet.

Trappan som leder ner i gångtunneln kommer inte finnas kvar. Gångbanan från Fiskarhöjdens radhusområde kommer finnas kvar och ansluter till den södra plattformen.

Befintliga väntkurer kommer att bytas ut för att skapa ett enhetligt intryck med likadana väntkurer på båda plattformarna. Väntkurerna utformas enligt framtaget gestaltungsprogram. Gestaltungsprogrammet är framtaget för hela Saltsjöbanan och kommer göra att Fisksätra station får en sammanhållen gestaltning med övriga stationer längs Saltsjöbanan.

16. **Boende 2 i radhusområdet Fiskarhöjden** önskar att en besiktning görs före och efter ingrepp och att den bekostas av kommunen. Detta för att klargöra om det uppstår sättningar/sprickor på grund av arbetet. Den boende anser att arbetet ska utföras under lämplig tid under dygnet. Buller bör mätas och åtgärder vidtas om dessa uppnår ej tillåtna värden.

Planenhetens kommentar. I och med att befintligt spår vid stationen flyttas till ett läge något norrut krävs på grund av terrängförhållanden markarbeten i form av bergskärning. I östra delen av planområdet krävs att bergskanten fasas av och bergskärningen flyttas norrut. Vid sprängning av berg ska gällande lagar, förordningar och riktvärden följas. Erforderliga tillstånd ska sökas och säkerhetsföreskrifter följas. En riskanalys ska alltid upprättas vid alla sprängningsarbeten. Inför sprängningsarbetet avgörs vilka fastigheter som ska besiktigas före och efter sprängning. Den aktuella fastigheten är enligt SGU:s jordartskarta grundlagt på berg och ligger mer än 300 meter från stationsområdet. Hus grundlagda på berg löper mindre risk att drabbas av sättningar i samband med sprängning.

Radhusområdet uppnår riktvärden för buller vid fasad och har tillgång till skyddade uteplatser som klarar riktvärdena och är därför inte föremål för några förslag till skyddsåtgärder.

Justeringar efter granskning

Efter granskningen har följande justeringar gjorts av planförslaget:

- Illustration över gångvägar i planbeskrivningen har justerats
- Avsnittet ”Buller” har justerats avseende beräknade hastigheter och radhusområdet.
- Avsnitten ”Konsekvenser för fastighetsägare”, ”Avtal” och ”Fastighetsrättsliga åtgärder” har justerats
- I övrigt har endast redaktionella justeringar gjorts efter granskningen.

Planenheten

Angela Jonasson
Biträdande planchef

Anine Rondén
Planarkitekt