

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

2020-09-25

Dnr KFKS 2014/717-214

Projekt 9554

Normalt planförfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan Tattby station, Tattby 39:1 med flera, Saltsjöbaden, Nacka kommun

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av Tattby station till en dubbelspårsanläggning. En enplansbyggnad innehållande teknik för tågdriften möjliggörs söder om spårområdet på ytan öster om gång- och cykelvägen. Syftet är även att möjliggöra viss utvidgning av befintlig parkering, säkerställa naturvärden och säkerställa en gång- och cykelväg i tunnel under järnvägsanläggningen. Tattby station föreslås byggas om och kompletteras med ytterligare ett spår. Stationen får en dubbelriktad trafik så att tåg i respektive riktning kan mötas i Tattby. Förslaget förutsätter att stationsområdet flyttas cirka 100 meter västerut.

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 27 yttranden under de två granskningsperioderna.

Inkomna synpunkter från remissinstanser behandlar främst ledningar, buller, detaljplanens förhållande till järnvägsplanen och gångvägar. Inkomna synpunkter från föreningar och fastighetsägare behandlar främst buller och behovet av en miljökonsekvensbeskrivning. Efter inkomna synpunkter har bulleravsnittet i planbeskrivningen justerats avseende beräknade hastigheter och bullerskyddsåtgärder.

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 Tattby station till en dubbelspårsanläggning. En enplansbyggnad innehållande teknik för tågdriften möjliggörs söder om spårområdet på ytan öster om gång- och cykelvägen. Syftet är även att möjliggöra viss utvidgning av befintlig parkering, säkerställa naturvärden och säkerställa en gång- och cykelväg i tunnel under järnvägsanläggningen. Genom en ombyggnad av Tattby station till en mötesstation med dubbelspår kan turtätheten öka till 12-minuterstrafik. En likande ombyggnation sker vid Fisksätra station Därigenom förbättras kollektivtrafiken för resande i Tattby liksom för kommunens invånare i dess helhet. 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.

Tattby station föreslås byggas om och kompletteras med ytterligare ett spår. Stationen får en dubbelriktad trafik så att tåg i respektive riktning kan mötas i Tattby. 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. Den befintliga parkeringen iordningsställs och utökas något för att klara rekommenderade mått för parkeringsplatser. Den naturmark som omgärdar parkeringen säkerställs som allmän plats naturmark. Delar av parkeringen 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.

Teknikbyggnad för järnvägens funktion placeras söder om spåren, på det område där dagens plattform finns. I framtiden kan föreslagen teknikbyggnad behöva ersättas med en större byggnad för att klara elförsörjningen till Saltsjöbanan. 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 behöver inte skickas in igen.

Förslaget sändes på samråd mellan den 13 mars 2019 och den 10 april 2019. 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 rörelsemönster, tillgänglighet och kopplingar till stationsområdet, cykelparkeringar, naturmiljö, sulfidmineraler vid sprängning av berg, plantekniska frågor, befintliga ledningar och befintlig plankorsning. Inkomna synpunkter från föreningar och fastighetsägare behandlade

främst buller, befintlig plankorsning, parkeringsplatser, teknikhusets placering samt rörelsemönster, tillgänglighet och kopplingar till stationsområdet. Efter samrådet reviderades planområdets avgränsning till att inte inkludera plankorsningen. Plankorsningen kvarstår med sin nuvarande funktion för att klara tillgänglighetskravet. Gångväg till den södra plattformen justerades för att möjliggöra en anslutning som uppfyller tillgänglighetskravet, en genväg från gång- och cykeltunneln till den norra plattformen tillkom, teknikhuset flyttades till ytan söder om spårområdet och ytterligare markreservat för underjordiska ledningar tillkom i planområdets västra del.

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

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Försvarsmakten
- Länsstyrelsen
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Natur och trafیکنämnden
- Polisen
- Statens fastighetsverk (SFV)
- Trafikförvaltningen Region Stockholm
- Vattenfall Eldistribution
- Stockholm Exergi

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Nacka Energi
- Nacka Miljövårdsråd
- Skanova
- Nacka vatten och avfall
- Saltsjöbadens Hembygdsförening och Saltsjöbadens Villaägareförening
- Saltsjöbadens socialdemokratiska förening

Under granskningen inkom 12 yttranden från 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. **Nacka Energi** har ett befintligt nät som korsar spåren i områdets västra del och vid befintlig plankorsning. Nacka Energi är positiva till att plankartan kompletteras med u-område i västra delen av planområdet.

Vid nybyggnation av spåren måste aktuell lagstiftning följas och SLL måste garantera att anläggningarna inte påverkas av vagabonderade strömmar. Vid eventuell omläggning av ledningar måste ny kanalisering beredas. Transformatorstationen (T1509 Tattbyvägen 2) 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 exploitören.

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

Planenhetens kommentar: Trafikförvaltningen uppger att nödvändiga säkerhetsåtgärder kommer att vidtas under byggtiden och att samråd ska ske med Nacka Energi om lämpliga skyddsåtgärder inför byggnation. Om ledningar bedöms komma att påverkas kommer avtal att upprättas mellan parterna.

3. **Nacka Miljövårdsråd** är positiv till byggande av en mötesstation i Tattby. 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 skola och bostäder i Tattby kvarstår också delvis olösta. En modern vagnpark skulle vara lösningen på både bullerproblem och tillförlitlig trafikering.

De omfattande ombyggnader som skett och de 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 samrådsplan 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 Tattby

Framtagen bullerutredning visar stora problem med utomhusbuller för ett antal befintliga bostäder samt för skolan. Bullerproblemen avses delvis hanteras vid källan, delvis vid berörda fastigheter. Trafikförvaltningen hävdar att det blir billigare att åtgärda uteplatser än att bygga ytterligare spårnära bullerskydd. Det framgår inte hur kostnadsberäkningen utförts. Spårnära bullerskärmar är att föredra bland annat med tanke på utomhusmiljön. Redan existerande spårnära skydd bör förlängas och anslutas till plattformarna.

En tydligare redovisning av de bullerskyddsåtgärder som redan utförts behövs som utgångspunkt för bedömning av de ytterligare åtgärder som behövs. Plankorsningen ligger idag intill den befintliga plattformen och hastigheten är låg, men kommer bli högre när stationen flyttas. Buller och olycksrisk påverkas. Har konsekvenserna för dessa förändringar beaktats?

Bullerberäkningarna visar på ett flertal alltför höga bullervärden. Miljövårdsrådet radar upp de fall där gällande riktvärden överskrids och där åtgärder saknas i

planhandlingarna. Miljövårdsrådet vill veta vad rällivdämpare innebär och anser att formuleringarna i järnvägsplanens bullerbestämmelser behöver ses över då ”översyn” och ”erbjudande” är relativa begrepp. Miljövårdsrådet framhåller att detaljplanen inte ger något mervärde i bullerfrågan. Kommunen förväntas komma med krav på skyddsåtgärder som behövs för att uppnå en god ljudmiljö, men hänvisar till Trafikförvaltningens ansvar.

Gestaltning och behandlingen av naturvärdena behövs

Kommunens detaljplan omfattar ett större område än järnvägsplanen. Söder om spåren innehåller detaljplanen ett område för järnvägstrafik, som inte ingår i järnvägsplanen, vilket är förvirrande. Området bör gestaltas väl eftersom det ska samspela med skolbyggnaden och plankorsningen. Miljövårdsrådet framhåller att det är svårt att jämföra plankartorna eftersom de är orienterade på skilda sätt.

Miljövårdsrådet frågar vem som bär ansvaret för att tillräcklig hänsyn tas till de naturvärden som sägs vara viktiga för gestaltningen av stationsområdet? Arbets- och etableringsområden i järnvägsplanen sammanfaller till stora delar med gräsytor, värdefulla träd och buskage. Ytterligare skydd mot värdefulla träd bör övervägas. Konsekvenser för hällskog bör beaktas i samband med sprängning av berget söder om spårområdet.

Tillgänglighet och trafiksäkerhet

Delar av parkeringsplatsen är avsatt för skyddsväxel som kanske behövs i framtiden. Varför behövs skyddsväxeln senare och inte nu? Den befintliga plankorsningen omfattas inte av järnvägsplanen eller detaljplanen. Trafiksäkerheten på och invid banan behöver beskrivas bättre.

Gång- och cykelvägen under spåren är inte tillgänglighetsanpassad. Gångtrafiken mot plattformarna bör analyseras med detta i åtanke. Idag kan skolan lätt nås från plattformen men i framtiden blir vägen från norra plattformen lång och svår för den med rörelseproblematik.

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 Tattby 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 Tattby 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. När en detaljplan inte innebär en betydande miljöpåverkan tas en miljöredovisning fram som ett underlag till planbeskrivningen. Miljöredovisningens syfte är att beskriva effekterna för miljö, hälsa och naturresurser till följd av ett utbyggnadsförslag. En sådan har tagits fram som underlag inför granskningen av detaljplanen för Tattby station.

Det är trafikförvaltningens ansvar som huvudman för järnvägsplanen att utreda och föreslå bullerskyddsåtgärder med anledning av byggande av järnväg. I framtagen bullerutredning redovisas föreslagna bulleråtgärder för att gällande riktlinjer ska klaras. Valet mellan spårnära och fastighetsnära skyddsåtgärder är beroende av förutsättningarna i varje enskild situation. Rällivdämpare är en spårnära skyddsåtgärd som innebär att ljuddämpning appliceras direkt på räl. Med de föreslagna skyddsåtgärder som regleras i järnvägsplanen kan gällande riktlinjer hållas med undantag för fastigheten Tattby 2:18. Där föreslås erbjudande om översyn av fönsteråtgärder och kompletterande åtgärder på uteplats. Åtgärderna förutsätter medverkan och samtycke från fastighetsägarens sida.

På södra sidan av järnvägsspåren reglerar kommunens detaljplan ett område för järnvägstrafik. Det området är redan idag reglerat för järnvägstrafik enligt gällande plan Spl 102 från år 1930. Detaljplaneförslaget bekräftar befintlig markanvändning och säkerställer därmed att det i framtiden, vid behov, finns utrymme att ersätta förslaget teknikhus med en större byggnad för att klara ökad elförsörjningen till Saltsjöbanan till följd av framtida ökning av trafik. Områdets gestaltning regleras i överenskommelse 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.

Skyddsväxeln är en säkerhet för framtida ökad trafik och kommer att behövas vid trafikering med längre tåg. Skyddsväxel kan också komma att ställas som krav vid trafikering med nya fordon.

Gång- och cykelvägen under spåren avser inte förändras vid ett genomförande av planen. Plankorsningen kvarstår med nuvarande funktion enligt gällande stadsplan Spl 185. Bakgrunden är att klara en tillgänglighetsanpassad passage över järnvägen, en fråga som uppkom under samrådsprocessen. En utbyggnad av mötesstationen förutsätter inte en stängning av plankorsningen. Den del i riskanalysen som berör plankorsningen och tidigare

föreslagna plattformsovergången är därmed inte längre aktuell. Riskanalysens identifiering av risker och förslag till åtgärder i övrigt är i allt väsentligt gällande.

4. **Skanova** har markförlagda teleanläggningar i och i anslutning till planområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. De förväntar sig att åtgärder för nya serviser till att kunna ansluta eventuellt nya byggnader inom detaljplaneområdet till Skanovas nät meddelas, möjliggörs och bevakas under ledningssamordningen i kontakter med Skanovas representant för området.

Planenhetens kommentar: Skanovas ledningar kommer inte att påverkas.

5. **Nacka vatten och avfall** meddelar att omläggning av befintliga nyrenoverade vatten-, spill- och dagvattenledningar kommer att flyttas när ledningarna hamnar under den nya föreslagna perrongen och spåret för Saltsjöbanan. Samordningen om nytt läge pågår och förslaget U-område kan behöva flyttas innan antagande. Samordning med SLL pågår.

Planenhetens kommentar: Det nya läget för ledningarna kommer att ligga inom det föreslagna u-området. U-området behöver därför inte justeras.

Inkomna synpunkter från föreningar

6. **Saltsjöbadens Hembygdsförening och Saltsjöbadens Villaägareförening** välkomnar den planerade mötesstationen i Tattby. Det föreslagna teknikhuset bör placeras på platsen för det framtida teknikhuset för att inte bli dominant och för att minska risken att den hamnar på den nuvarande parkeringen. Föreningarna önskar att teknikhuset får samma utseende som det gamla stationshuset i Tattby hade, samma utseende som Igelboda stationshus.

Om den befintliga övergången stängs behövs en enklare tillgänglighet till plattformen än nuvarande förslag, anser föreningarna. De föreslår även att en ramp med trappa byggs från parkeringen som ansluter till gångvägen.

Föreningarna förutsätter att hänsyn tas till den ökade ljudnivån som dubbelspårsanläggningen medför och att gällande förordning (SFS 2015:216) följs. Föreningen förutsätter att effektiva bullerskydd uppförs. Föreningarna förutsätter även att bullerskydd sätts upp på sträckan Solsidan – Tattby på motsvarande sätt som gjorts efter andra sträckor av Saltsjöbanan.

Planenhetens kommentar: Förslaget på placering av teknikhuset har efter tidigare samråd flyttats och förlagts söder om järnvägsspåret och kommer därmed inte att göra intrång på

parkeringsytan. I detaljplanen regleras att teknikhuset ska utformas med fasad av rödmålat trä och att taket ska vara av svart plåt och utformas som ett sadeltak.

Tillgängligheten bibehålls både till norra och södra plattformen då plankorsningen kvarstår. En ramp med trappa som ansluter från parkeringen till gångvägen har inte föreslagits, men omöjliggörs inte genom detaljplanens bestämmelser.

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). Utifrån bullerutredningen och gällande riktlinjer föreslås skyddsåtgärder, vilka regleras i järnvägsplanen. Riktlinjerna i förordningen SFS 2015:216 är avsedda att tillämpas vid planläggning av ny bostadsbebyggelse, vid prövning av bygglov och förhandsbesked för ny bostadsbebyggelse. De är således inte lämpliga att använda som riktlinjer som omfattar byggande av järnväg.

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 Tattby 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.

7. **Saltsjöbadens socialdemokratiska förening** noterar att plankorsningen bibehålls, vilket får anses acceptabelt för att lösa tillgängligheten för rörelsehindrade. Föreningen noterar med tillfredsställelse att gångvägen till norra plattformen är kompletterad med ytterligare en gångväg och trappa direkt ner till tunneln. Dock saknas fortsatt en trappa från parkeringsplatserna, vilket sannolikt medför att det uppstår upptrampade genvägar i naturområdet. Föreningen saknar fortsatt ett samlat grepp för att få ett optimalt och säkert trafikflöde i hela området kring stationen, skolan och sporthallen. Kurvan vid Byvägen-Skyttevägen är trafikfarlig.

Planenhetens kommentar. En trappa som ansluter från parkeringen till gångvägen har inte föreslagits, men omöjliggörs inte genom detaljplanens bestämmelser. Inom och kring planområdet säkerställs tillgängliga gång- och cykelvägar till och från plattformarna på respektive sida spårområdet. För biltrafik sker inga förändringar mot dagens läge. Detaljplanen omöjliggör inte att trafiksäkerhetskärande åtgärder kan vidtas vid skolan, sporthallen och gatumiljön. Ett sådant arbete sker inte inom ramen för detaljplaneprocessen.

8. **Representanter från Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägareförening, Tjänstemännens Egnahemsförening vid Storängen, Storängstraktens Villaägareförening, Lillängen Egnahemsförening, Nätverket Nackabor Mot Buller, 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 långtgående 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. I länsstyrelsens tidigare bedömning omnämns inte buller överhuvudtaget, troligen eftersom underlaget inte var korrekt. 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. Exempel ges på flera möjliga bullerskyddsåtgärder, men alla lämnas osäkra och för vidare bedömning om de är tekniskt och/eller ekonomiskt rimliga att genomföra. 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. 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 Tattby station och trafikförvaltningen ansvarar för att bullerskyddsåtgärder uppförs.

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.

Kommunen bedömer vidare att inga förändringar har inträtt som är av sådan art att det skulle motivera en förnyad prövning. När en detaljplan inte innebär en betydande miljöpåverkan tas en miljöredovisning fram som ett underlag till planbeskrivningen. Miljöredovisningens syfte är att beskriva effekterna för miljö, hälsa och naturresurser till följd av ett utbyggnadsförslag. En sådan har tagits fram som underlag inför granskningen av detaljplanen för Tattby station.

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 föreslagna bullerskyddsåtgärderna har en viss marginal utifrån verkliga/normala förhållanden. Det innebär också en viss 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. Även med denna teoretiskt beräknade höga nivå uppfylls gällande riktlinjer med undantag för fastigheten Tattby 2:18. Trafikförvaltningen har för fastigheten gjort bedömningen att åtgärder utöver föreslagen översyn av fönster med flera inte är tekniskt och ekonomiskt rimliga att genomföra. Åtgärder på enskilda fastigheter förutsätter även en medverkan och samtycke från berörda.

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 Tattby 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. Frågor avseende upprättande av järnvägsplan i övrigt efter Saltsjöbanan styrs av lagen om byggande av järnväg och trafikförvaltningen ansvarar för den processen.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

9. **Boende i Tattby 1** ser inga starka skäl till ökad turtäthet, men om den ska öka är en mötesstation i Tattby rimlig, givet att andra åtgärder genomförs så som driftsäkrare tågsätt och hantering av störningsrisk i tidtabell på grund av tågbyte i Igelboda. De boende är inte övertygade att driftsäkerheten kommer kunna garantera 12-minuterstrafik. De frågar sig vilka känslighetsanalyser som egentligen har genomförts och vilket faktaunderlag dessa har baserat sig på.

Vid ökad turtäthet riskerar de boendes och övriga fastigheter, liksom rekreativområdet i spårets närhet, drabbas av betydligt mer omfattande bullerproblem än i nuläget. Enligt Folkhälsomyndigheten påverkar bullret vår hälsa och möjlighet till en god livskvalitet.

Redan tidigare utförda ombyggnader av Saltsjöbanan, liksom de nu föreslagna, utgör väsentlig ombyggnad av spårinfrastruktur och kräver därför järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning och tillhörande samråd. Bullerfrågorna i Tattby är inte lösta och det förefaller inte sannolikt att de är det i övrigt längs banan.

Vid tidigare arbeten på den aktuella sträckningen år 2015–2016 genomfördes bullermätningar som konstaterade betydligt högre bullernivåer än de teoretiska beräkningarna kommit fram till. På vilka sätt har dessa fel i dåvarande beräkningar påverkat de nya beräkningarna? Kartorna i underlaget ger ett gravt förskönat intryck jämfört med upplevd bullernivå utomhus. Det är värt att notera att tomterna längs Sveavägen är på järnvägssidan av husen. Ljudnivån på tomterna kan alltså ligga klart över de som når huskropparna och omöjliggöra bruk av tomterna. Hur är det hanterat i planarbetet? Den bullerskärm som har uppförts har gett visst, men inte tillräckligt bullerskydd. De boendes fastighet är fortsatt bullerstörd. Med en turtäthet på 12 minuter blir bullret nästintill konstant. De boende efterfrågar ett välfungerande bullerskydd som inte bara syftar till att klara idag tillåtna maxvärden utan även bevarar naturvärden. Bullerfrågorna måste hanteras seriöst i en miljökonsekvensbeskrivning och fungerande lösningar behöver tas fram och införas.

Det behövs en tydligare redovisning av redan utförda bullerskyddsåtgärder och åtgärdernas faktiska uppmätta konsekvenser. Grundprincipen bör vara att installera spårnära bullerskyddsskärmar då hela dalen och rekreativområdet påverkas, inte bara fastigheter och byggnader.

Ett antal fastigheter som har konstaterade bullerproblem vid Skyttevägen, Byvägen och Sveavägen lämnas i underlaget utan förslag eller krav på åtgärd. Angående vissa fastigheter föreslås åtgärder vid spåren samt översyn och erbjudanden om åtgärder, men det är otydligt vad detta skulle utgöra och ge för resultat. De boende anser att bullerkartan baseras på en glädjekalkyl som är baserad på simuleringar som inte verifierats genom mätningar. Det behövs ett nytt, seriöst planförslag som visar hur föreslagen turtäthet ska uppnås och hur miljöhänsyn ska beaktas så att inte risk för skada eller olägenhet för människors hälsa och miljön uppstår.

Planenhetens kommentar. Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ansvarar för bullerskyddsåtgärder till följd av upprättandet av järnvägsplanen. 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). En bullerutredning är framtagen som ett underlag till planarbetet och i den föreslås skyddsåtgärder utifrån gällande riktlinjer.

Byggandet av mötesstationen i Tattby har av trafikförvaltningen bedömts vara av sådan omfattning att det utgör byggande av järnväg och därmed finns behov av framtagande av järnvägsplan. För frågor om andra upprustningsåtgärder efter Saltsjöbanan och eventuella ytterligare störningar på grund därav ligger ansvaret på trafikförvaltningen som verksamhetsutövare. Dessa frågor hanteras inte inom ramen för framtagandet av detaljplanen för Tattby station.

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

Länsstyrelsen har efter framställan från trafikförvaltningen tagit ställning till att inte heller järnvägsplanen antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP). Därmed behövs inte heller en miljökonsekvensbeskrivning i samband med upprättande av järnvägsplan tas fram.

Trafikförvaltningen har genomfört ett flertal bullerutredningar och mätningar av faktiskt buller för Saltsjöbanan. I framtagen bullerutredning redovisas en beräkning av bullernivåer för den planerade mötesstationen. Trafikbullermätningarna har utförts enligt de modeller och normer som är tillämpliga för den aktuella situationen. Kommunen har ingen anledning att ifrågasätta riktigheten av de utförda beräkningarna. Bullerberäkningen 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 föreslagna bullerskyddsåtgärderna har en viss marginal utifrån verkliga/normala förhållanden. De föreslagna bullerskyddsåtgärderna innebär att gällande riktlinjer för buller avseende byggande av ny infrastruktur, med undantag av fastigheten Tattby 2:18, kan innehållas.

10. **Boende i Tattby 2** ser framemot bättre tågförbindelser, men oroar sig för den förhöjda bullernivån som blir följd. Fastighetsägaren utgår från att det kommer att åtgärdas med någon form av bullerskydd.

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 Tattby station och trafikförvaltningen ansvarar för att bullerskyddsåtgärder utförs.

11. **Boende i Tattby 3** kan med bestörtning konstatera hur likgiltig Trafikförvaltningen är till de bullerkonsekvenser som planförslaget medför. Fastighetsägarna är även synnerligen förvånade över hur likgiltigt kommunen, som ansvarig både för den

fysiska planeringen och tillsynsmyndighet, agerar kring de miljökonsekvenser som planen medför. Det kommer fastighetsägarna ej acceptera. Aktuella planförslag gör grova avsteg från gällande riktvärden utan motivering.

Fastigheten blir den mest bullerutsatta, men detta till trots genomförs förändringen utan hänsyn till gällande lagstiftning och det är inte acceptabelt att fastighetsägarna förvägras hjälp.

Lagstiftningen anger att byggande av järnväg ska utformas så att ändamålet uppnås med minsta olägenhet för omgivningen. Planförslaget visar att Trafikförvaltningen förnekar sitt lagstadgade ansvarstagande i och med att åtgärder för bullerbegränsning inte genomförs. Ordentliga bullerskyddsåtgärder måste införas som bestämmelser i planförslaget. Planförslaget saknar relevanta förslag på skyddsåtgärder för att riktvärdena ska klaras och någon motivering till varför avsteg från riktvärden görs och varför detta ska vara godtagbart presenteras ej. Framtagen bullerutredning innehåller felaktigheter gällande redan genomförda åtgärder på fastigheten. Trafikförvaltningen hävdar att ljudisolering av friskluftsventiler utförts, vilket är fel. Det har fastighetsägarna själva ombesörjt.

Fastighetsägarna ifrågasätter om bullerutredningen har tagit med spårskrik i beräkningarna? Spårskrik är vanliga förekommande och måste tas med, något annat kan inte accepteras.

Fastighetsägaren har av Trafikförvaltningen krävt att spårnära bullerskärm ska uppföras mot fastigheten, men Trafikförvaltningen har konsekvent förnekat sitt ansvar. Kommunen har en skyldighet att tillse att fastigheten förses med nödvändigt bullerskydd. Svaga argument om att lösningen nekas på grund av ekonomiska skäl accepteras ej, då Trafikförvaltningen satt upp flera kilometer spårnära skärm längs med andra delar av Saltsjöbanan. I tidigare bullerutredning från ÅF (2014-10-01), som fastighetsägaren bilagt till yttrandet, redovisas en spårnära bullerskärm framför fastigheten som aldrig har uppförts. Fastighetsägaren kräver att det spårnära bullerskyddet uppförs som planerat.

Fastighetsägaren anser vidare att Nacka kommun agerat försumligt då behovsbedömningen, efter uppdaterat bullerunderlag, ej har förnyats. Behovsbedömningen skulle sannolikt medge att planförslaget medför en betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning därmed behöver upprättas. Fastighetsägarna kräver därför att en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Fastighetsägarna kräver vidare att hastigheten på tågen sänks runt stationsområdet för att ytterligare begränsa bullret. Tidsförlusten kommer bli ytterst marginell medan nyttan ur miljöhänsende blir stor.

Om Nacka kommun och Trafikförvaltningen förbiser ovanstående krav kommer fastighetsägarna överklaga befintligt planförslag.

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 Tattby station och trafikförvaltningen ansvarar för att bullerskyddsåtgärder utförs.

Den tidigare bullerutredningen, som fastighetsägarna bilagt till yttrandet, redovisar en spårnära bullerskärm framför fastigheten som aldrig uppförts. Enligt trafikförvaltningen var den bedömning som då gjordes, och som fortfarande kvarstår, att den befintliga plankorsningens läge medför mycket begränsade effekter av spårnära bullerskyddsåtgärder. För att klara gällande riktvärden är trafikförvaltningen därför av uppfattningen att det vid fastigheten krävs fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Bullerutredningen konstaterar att det redan tidigare i samband med upprustningsåtgärder på Saltsjöbanan utförts bullerskyddsåtgärder i form av fönsteråtgärder på fastigheten. Trafikförvaltningen hänvisar till att åtgärderna bestod av montering av tillsatsrutor på befintliga äldre fönster. Åtgärderna valdes i samråd med tidigare fastighetsägare med hänsyn till husets karaktär. Ljudisolerade friskluftsventiler har monterats och bekostats av de nuvarande ägarna.

Trafikförvaltningens uppfattning är att de vid en översyn av fönsteråtgärder kan erbjuda fastighetsägarna nya fönster och lösningar på friskluftsventiler med bättre ljudisoleringsförmåga. Desamma gäller kompletterande åtgärder vid befintlig uteplats i form av tätning av befintlig skärm och eventuellt ytterligare avskärmning. Bullerutredningen pekar på att effekterna av åtgärderna kan begränsas av ytterväggskonstruktionen och att det är sannolikt att även tilläggsisolering av fasad invändigt och utvändigt kan komma att krävas. Trafikförvaltningen har utöver bullerutredningen även genomfört särskilda bullermätningar på fastigheten. De mätningarna har inte redovisats i detaljplanen eller järnvägsplanen. Av mätningarna framgår att uppmätt fasadisolering är lägre än vad som kan förväntas med hänsyn till de bullerskyddsåtgärder som genomförts. Trafikförvaltningens riktlinjer för bullerskyddsåtgärder anger att åtgärder ska utformas på ett sådant sätt att riktvärden, där så är tekniskt och ekonomiskt rimligt, innehålls. De åtgärder som Trafikförvaltningen erbjuder är tilläggsruta, byte av fönsterglas, tätning, byte av friskluftsventiler och i vissa fall byte av hela fönster, i enlighet med riktlinjerna i 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).

Bullerberäkningen i utredningen utgår från skyltad högsta tillåtna hastighet genom stationsområdet och därmed en teoretisk maximal bullersituation som i praktiken sällan kommer att uppstå. Det innebär att föreslagna bullerskyddsåtgärder har en marginal från verkliga/normala förhållanden. Marginalen inrymmer viss hänsyn till exempelvis spårskrik och andra ljudfenomen som inte går att beräkna och som är mer underhållsrelaterade samt beroende av trafikering med specifika vagnar med mera.

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. Samråd har skett med länsstyrelsen som delar kommunens uppfattning. Kommunen bedömer att inga förändringar har inträtt som är av sådan art att det skulle

motivera en förnyad prövning. När en detaljplan inte innebär en betydande miljöpåverkan tas en miljöredovisning fram som ett underlag till planbeskrivningen. Miljöredovisningens syfte är att beskriva effekterna för miljö, hälsa och naturresurser till följd av ett utbyggnadsförslag. En sådan har tagits fram som underlag inför granskningen av detaljplanen för Tattby station.

Förslag till detaljplan omfattar inte prövning eller reglering av högsta tillåtna hastighet.

- 12. Boende i Tattby 4** ifrågasätter varför boende längs Saltsjöbanan ska behöva ha en så bullrig miljö tätt inpå sina bostäder. Som boende 150 meter från järnvägsspåren, är Saltsjöbanan ett ständigt störande inslag i vardagen. Sommartid kan de boende inte ha öppet sina fönster. Genom att turtätheten föreslås öka vill de boende å det bestämdaste protestera eftersom bullret kommer bli mer än påträngande. De boende har även en båtplats i Neglinge och reagerar på att bullret intill Neglingemarens vatten och rekreatiomsområden är oacceptabelt. De boende kräver att Nacka kommun kraftfullt stöttar i kravet om att anskaffa nya tåg till Saltsjöbanan.

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 Tattby station och trafikförvaltningen ansvarar för att bullerskyddsåtgärder utförs.

För bullerfrågor utanför planområdet och efter Saltsjöbanan i övrigt ligger ansvaret på trafikförvaltningen som verksamhetsutövare. 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. Dessa frågor hanteras inte inom ramen för framtagandet av detaljplanen för Tattby station.

- 13. Boende i Tattby 5** önskar att granskningstiden förlängdes till den 23 april på grund av rådande Covid-19 och ärendets komplexitet. Flera av fastighetsägarna som påverkas av utbyggnaden har inlett diskussion med de ansvariga för projektet på trafikförvaltningen. Det är fortfarande en del frågetecken när det gäller bulleråtgärderna.

Planenhetens kommentar. Granskningstiden förlängdes med ytterligare en granskningsperiod. 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 Tattby station och trafikförvaltningen ansvarar för att bullerskyddsåtgärder utförs.

- 14. Boende på Sveavägen, Trollvägen och Tistelstigen** anser att kommunen inte har tagit hänsyn till de tidigare lämnade synpunkterna från samrådet. Tillsammans

med Samskolan och Tattby naturreservat torde de närboende vara de absolut mest berörda och påverkade varför den bristande lyhörddheten känns mycket besvärande.

Tattbyområdet lider sedan många år av bullerproblematik från Saltsjöbanan. Det är därför oacceptabelt att kommunen presenterar ett detaljplaneförslag där bullerfrågorna fortsättningsvis lämnas olösta och som till och med lämnar en del fastigheter med sämre bullermiljö jämfört med dagsläget. Kommunen är huvudansvarig för den fysiska planeringen och har ansvaret att komma med fullständiga krav på skyddsåtgärder som behövs för att uppnå en god ljudnivå. Aktuellt planförslag gör avsteg från gällande riktlinjer utan motivering varför. Att kommunen söker skjuta över ansvaret på Trafikförvaltningen är oacceptabelt.

Det saknas en redogörelse till varför mer effektiva bullerskyddsåtgärder som finns tillhands inte valts. Spårnära bullerskärmar är att föredra då de förläggs närmast bullerkällan. Planförslaget borde innehålla dessa så långt det är tekniskt möjligt samt förlänga redan befintliga skärmar till plattformarna. Det saknas en redogörelse till varför mindre effektiva bullerskyddsåtgärder valts. Planförslaget behöver en redogörelse för vilka överväganden som legat till grund för valet av skyddsåtgärder. Det är heller inte acceptabelt att lämna bullerproblematiken olöst för framtida bedömning huruvida skyddsåtgärder är tekniskt och/eller ekonomiskt rimliga.

Det är kommunens uppgift att i detaljplanen lösa bullerproblematiken med fullständiga krav på skyddsåtgärder. Notera att åtgärderna måste föras in som planbestämmelser på plankartan, annars finns en stor risk att Trafikförvaltningen aldrig kommer genomföra dem.

En modern vagnpark skulle givetvis vara lösningen på samtliga bullerproblem längs Saltsjöbanan. Samverkan mellan Trafikförvaltningen och Nacka kommun för att uppnå väl fungerande trafiklösningar verkar inte fungera. Att endast uppföra dubbelspår på två mycket korta sträckor (Tattby och Fisksätra) är en sårbar trafiklösning, vilket dessutom ska ske med vagnar som sedan länge är tekniskt uttjänta. Fastighetsägarna kräver att kommunen gör ett omtag i planprocessen och kommer med ett förslag som är acceptabelt ur bullerhänseende. Det är dags att kommunen nyttjar de möjligheter som finns vad gäller samverkan med Trafikförvaltningen och tar på sig kravställarrollen.

Fastighetsägarna kräver att kommunen och Trafikförvaltningen gör ett omtag i arbetet med detaljplanen och järnvägsplanen och inarbetar fullständiga lösningar på de skyddsåtgärder som krävs för att uppnå en god ljudmiljö för närboende, Samskolan och naturreservatet och lämnar följande synpunkter:

- Utredningen angående betydande miljöpåverkan (BMP) baseras på felaktigt material. Länsstyrelsens beslut har fattats på en äldre bullerutredning med underskattade bullervärden. Länsstyrelsens tidigare bedömning kan inte längre anses vara tillämplig och en ansökan om förnyad bedömning måste göras till Länsstyrelsen.

- De närboende har inte fått ta del av utredningen om BMP innan den skickades till Länsstyrelsen av Trafikförvaltningen. En ny ansökan måste därför göras till Länsstyrelsen.
- Nacka kommun har utelämnat väsentliga riktvärden som anges i förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216). Fastighetsägarna avser framförallt ”50 dBA ekvivalent ljudnivå vid uteplats”. Dessa riktvärden måste införlivas i detaljplanen.
- Det finns inga detaljerade redovisningar för hur framräkningarna av ekvivalent ljudnivå har gjorts. Har den framräknade ljudnivån använt 24 timmar ($L_{Aeq,24h}$) eller har man utgått från en sammanvägning eller annat? De boende anser att redovisningen bör göras för den delen av dygnet då den nya turtätheten används (högtrafik). Genom att beräkna över 24 timmar döljer man högtrafikens högre värden. Beräkningssättet måste redovisas i detalj samt ta fram resultat för ekvivalent ljudnivå under olika delar av dygnet. Även vägbullret från Byvägen/Skyttevägen måste redovisas.
- I detaljplanen hänvisas till bullernivåer enligt riktlinjer, vilka endast utgör en liten del av den styrningen mot minskat buller som samhället strävar mot. Enligt Miljöbalkens försiktighetsprincip ska alla som bedriver verksamhet vidta åtgärder för att hindra skada eller olägenhet för människors hälsa och miljö. De boende menar att en sådan olägenhet föreligger i samband med ombyggnad av Tattby station om inte ytterligare åtgärder vidtas.
- De boende anser att kommunen behöver redovisa de skäl varför plankorsningen som tidigare planerade att stängas nu kvarstår. Riskanalysen behöver uppdateras i det avseendet.
- Trafikförvaltningen lämnar ingen redovisning varför rällivdämpare valts framför spårnära mittskärm, men de boende kan anta att det är en kostnadsaspekt. De boende kräver att den existerande bullerskärmen norr om spåren, som i dagsläget slutar vid 14+175 förlängs hela vägen till plattformen för att undvika bullerläckage. Vidare kräver de boende spårnära bullerskärmar från norra plattformen och vidare österut. För invändning mot detta med hänvisning till läckage vid plankorsningen är de boendes motargument att stänga plankorsningen eller att spårnära bullerskärmar ändå tillför effekt trots läckage. De boende kräver även rällivdämpare i kurvorna för att dämpa spårskrik. De boende efterfrågar en redogörelse för båda alternativens kostnader och effekter (spårnära bullerskärmar och rällivdämpare).
- De boende noterar att Akustikkonsulten angivit beräkningsförutsättningar för spårnära bullerskyddsskärmar, men inga för rällivdämpare. Det lämnar stora frågetecken som måste klargöras.
- Rällivdämparna är placerade på sträckan där tågen kommer stå still alternativt inneha sin lägsta hastighet. Det förefaller märkligt att bullerdämpning sker just där. De boende ser ett större behov av bullerdämpning för ingående tåg och önskar en redovisning över de överväganden som gjorts.
- Saltsjöbanan genererar förutom buller även spårskrik, vilket ökar ljudnivåerna. Detta måste tas med i beräkningarna och val av bullerskyddsåtgärder.
- Bullerberäkningen visar att ekvivalent ljudnivå vid Sveavägens redovisade fastigheter inte uppfyller förordningens (2015:216) gränsvärde på 50 dBA vid uteplats. Åtgärder måste vidtas för att uppfylla denna nivå.

Fastighetsägarna kräver ett omtag i arbetet med järnvägsplanen och detaljplanen och att fullständiga lösningar på skyddsåtgärder inarbetas så att en god ljudmiljö uppnås. Till stöd för deras krav åberopas domen vid Nacka Tingsrätt, MMD 2012-06-14 (M2263-11).

Planenhetens kommentar: Det är trafikförvaltningens ansvar som huvudman för järnvägsplanen att utreda och föreslå bullerskyddsåtgärder med anledning av byggande av järnväg. I samband med byggande av järnväg ska de riktvärden som faststälts 1997-03-20 i samband med infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och de riktlinjer som trafikförvaltningen därutöver angivit tillämpas. Riktlinjerna som hänvisas till i förordningen SFS 2015:216 är avsedda att tillämpas vid detaljplaneläggning för ny bostadsbebyggelse, prövning av bygglov och förhandsbesked för ny bostadsbebyggelse. De är således inte tillämpliga för frågan om ombyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur. I den proposition (2013/14:128) som föregick förordningen 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader angavs särskilt att den inte skulle gälla vid planering och byggande av infrastruktur för väg- och spårtrafik.

Framtagen bullerutredning föreslår skyddsåtgärder och placeringar av dessa utifrån målet att klara gällande riktlinjer. Bullerfrågan regleras i järnvägsplanen för Tattby station och trafikförvaltningen ansvarar för att bullerskyddsåtgärder utförs.

Ett flertal bullerutredningar och mätningar av faktiskt buller har genomförts för Saltsjöbanan. I framtagen bullerutredning redovisas en beräkning av bullernivåer för den planerade mötesstationen, där 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 föreslagna bullerskyddsåtgärderna har en viss marginal utifrån verkliga/normala förhållanden. 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. Även med denna teoretiskt beräknade höga nivå uppfyller järnvägsplanens föreslagna bullerskyddsåtgärder gällande riktlinjer med undantag för fastigheten Tattby 2:18.

Med föreslagna rällivdämpare klaras gällande riktvärden vid bullerutsatta bostäder på Sveavägen (fastigheterna Tattby 22:9, 22:10, 22:11, 22:12, 22:13, 22:14 och 27:9). Rällivdämpare är en spårnära skyddsåtgärd som innebär att ljuddämpning appliceras direkt på räl och är en skyddsåtgärd som Trafikförvaltningen valt istället för mittskärm. Med föreslagna rällivdämpare klaras gällande riktvärden. På bostadsfastigheten Tattby 2:18 har lokala åtgärder i form av fönsteråtgärder och avskärmning av uteplats utförts i samband med bullerskyddsåtgärder för Saltsjöbanan. Ytterligare åtgärder behövs för att klara gällande riktvärden, så som fönsterbyten, nya ljudisolerade friskluftsventiler samt sannolikt väggåtgärder. Trafikförvaltningen har bedömt att tilläggsruta, byte av fönsterglas, tätning, byte av friskluftsventiler och i vissa fall byte av hela fönster är åtgärder som utifrån rådande riktlinjer bedöms vara teknisk och/eller ekonomiskt rimliga. Åtgärder behöver även utföras på uteplats för att klara gällande riktvärden. Lokal avskärmning av uteplats krävs för att klara gällande riktvärden på fastigheten Tattby 35:2. Fastigheterna Tattby 27:15 och 27:14 har tillgång till uteplatsvistelse som klarar gällande riktvärden. Med föreslagen spårnära

bullerskyddsskärm klaras riktvärdet på merparten av skolgården till Saltsjöbadens Samskola. För de utrymmen som enligt beräkningarna har över 75 dBA maximal ljudnivå vid fasad och betraktas som utbildningslokaler har fönsterbyten utförts.

Trafikbullerberäkningarna har utförts enligt de modeller och normer som är tillämpliga för den aktuella situationen. Kommunen har ingen anledning att ifrågasätta riktigheten av de utförda beräkningarna. Av bullerutredningen framgår att den ekvivalenta ljudnivån avser dygnsnivå. Det är också den ekvivalenta ljudnivån som ska jämföras mot gällande riktlinjer. Bedömningen av bullerskyddsåtgärder med anledning av utbyggnad av mötesstationen och tillkommande järnvägstrafik prövas i järnvägsplanen gentemot gällande riktlinjer. Bedömningen av bullerfrågor begränsas därför till trafikförvaltningens ansvar som verksamhetsutövare för järnvägstrafiken.

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.

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 järnvägsplanen 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. Samråd har skett med länsstyrelsen som delar kommunens uppfattning. Kommunen bedömer att inga förändringar har inträtt som är av sådan art att det skulle motivera en förnyad prövning. När en detaljplan inte innebär en betydande miljöpåverkan tas en miljöredovisning fram som ett underlag till planbeskrivningen. Miljöredovisningens syfte är att beskriva effekterna för miljö, hälsa och naturresurser till följd av ett utbyggnadsförslag. En sådan har tagits fram som underlag inför granskningen av detaljplanen för Tattby station.

Plankorsningen kvarstår med nuvarande funktion enligt gällande stadsplan Spl 185. Bakgrunden är att klara en tillgänglighetsanpassad passage över järnvägen, en fråga som uppkom under samrådsprocessen. En utbyggnad av mötesstationen förutsätter inte en stängning av plankorsningen. Den del i riskanalysen som berör plankorsningen och tidigare föreslagna plattformsovergången är därmed inte längre aktuell. Riskanalysens identifiering av risker och förslag till åtgärder i övrigt är i allt väsentligt gällande.

Beträffande domen från 2012-06-14 (mål nr M2263-11) rörande ombyggnaden av tunnelbanedepån bör det påpekas att riktlinjer för tågtrafik inte är relevanta att tillämpa då verksamheten vid depån inte utgör trafik i den meningen. Domen handlar om buller avseende industriverksamhet, underhållsarbete med mera och därmed tillämpliga riktlinjer, vilket inte är aktuellt för mötesstationen i Tattby.

15. **Boende i Solsidan** blir förfärad 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 besvärar 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 Tattby 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.

16. **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 obevakade 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 Tattby 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.

17. **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 Tattby. 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 Tattby 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.

18. **Boende i Saltsjö-Duvnäs 3** ställer sig bakom det upprop daterat 2020-03-08 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 kommentar 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 Tattby station och trafikförvaltningen ansvarar för att bullerskyddsåtgärder uppförs.

19. **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 Tattby 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.

Justeringar efter granskning

Efter granskningen har följande justeringar gjorts av planförslaget:

- Avsnittet "Buller" har justerats avseende beräknade hastigheter och bullerskyddsåtgärder.
- Avsnitten "Ekonomiska konsekvenser", "Konsekvenser för fastighetsägare", "Fastighetsrättsliga åtgärder" och "Så påverkas enskilda fastighetsägare" har justerats.
- I övrigt har endast redaktionella justeringar gjorts efter granskningen.

Planenheten

Angela Jonasson
Biträdande planchef

Anine Rondén
Planarkitekt