

## **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

2020-01-31

Dnr KFKS 2014/717-214

Projekt 9554

Normalt planförfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

### **Detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan Tattby station, Tattby 39:I med flera, Saltsjöbaden, Nacka kommun**

#### **Sammanfattning**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av Tattby station till en anläggning för dubbelspår. En teknikbyggnad för tågdriften möjliggörs söder om spårområdet på ytan öster om gång- och cykelvägen. Syftet är även att möjliggöra viss utvidgning av befintlig parkering och säkerställa naturvärden. 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.

Samråd hölls under perioden 13 mars – 10 april 2019. Under samrådet inkom 19 yttranden. Inkomna synpunkter från remissinstanser behandlar främst rörelsemönster, tillgänglighet och kopplingar intill stationsområdet, cykelparkeringar, naturmiljö, sulfidmineraler vid sprängning av berg, plantekniska frågor, befintliga ledningar och befintlig plankorsning. Inkomna synpunkter från föreningar och fastighetsägare behandlar främst buller, borttagande av befintlig plankorsning, parkeringsplatser, teknikhusets placering samt rörelsemönster, tillgänglighet och kopplingar intill stationsområdet. Efter inkomna synpunkter har planområdets avgränsning reviderats till att inte inkludera plankorsningen, som kvarstår som idag, på grund av tillgänglighetskrav. Plankorsningen kvarstår med sin nuvarande funktion för att klara tillgänglighetskravet. Gångväg till den södra plattformen har justerats för att möjliggöra en anslutning som uppfyller tillgänglighetskrav. En genväg från gång- och cykeltunneln till den norra plattformen har tillkommit. Teknikhuset har flyttats till ytan söder om spårområdet. Ytterligare markreservat för allmänna underjordiska ledningar har tillkommit i planområdets västra del (u-område).

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 anläggning för dubbelspår. 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 samt säkerställa naturvärden. Genom en ombyggnad av Tattby station till en mötesstation med dubbelspår kan turtätheten öka till 12-minuterstrafik. 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 iordningställs och utökas något för att klara rekommenderade mått för parkeringsplatser. Den naturmark som omgärdar parkeringen säkerställs som allmän naturmark. Delar av parkeringsplatsen planläggs som kvartersmark för både parkering och järnvägstrafik. Detta för att delar av parkeringsplatsen i framtiden kan komma att användas för anläggande av en skyddsväxel.

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

## Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på samråd fattades av planchefen på delegation den 7 mars 2019. Samrådstiden var mellan den 13 mars 2019 och den 10 april 2019, sammanlagt 4 veckor. Berörda sakägare och remissinstanser har underrättats om samråd. Öppet hus hölls i Samskolan i Tattby den 20 mars 2019 kl. 16-19 och besöktes av cirka 50 personer. Öppet hus samordnades med Trafikförvaltningen som presenterade järnvägsplanen för Tattby station. Annonsering har skett i Dagens Nyheter och i lokaltidningarna Mitt i Nacka, Nacka Värmdöposten och Saltsjöbladet.

År 2018 startade Trafikförvaltningen arbetet med en järnvägsplan för Tattby station. Järnvägsplanen har varit på samråd under samma period som detaljplanen. Under samrådstiden för järnvägsplanen inkom yttranden som främst handlar om hantering av buller såsom bullerskyddsåtgärder längs med järnvägsspåret, men även för närboende. Vidare inkom synpunkter om tillgänglighet till plattformarna och åtgärder för att öka säkerheten och minska spårspning. Inkomna synpunkter rörde även utformningen av dalgången mot ängen, järnvägsbanken samt teknikhuset. Inkomna synpunkter har även beaktats vid framtagandet av granskningshandlingar för detaljplanen.

Granskningskedet för detaljplanen och järnvägsplanen samordnas mellan kommunen och Trafikförvaltningen Region Stockholm.

## Yttranden under samråd

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Försvarsmakten
- Statens fastighetsverk (SFV)
- Stockholm Exergi
- Trafikförvaltningen Region Stockholm

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Kommunstyrelsen
- Natur- och trafiknämnden
- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun
- Nacka Energi
- Nacka Miljövårdsråd
- Nacka vatten och avfall AB
- PRO Saltsjöbaden
- Södertörns brandförsvarsförbund

Synpunkter har även inkommit från två föreningar och från fastighetsägare utanför planområdet.

## Inkomna synpunkter

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

### Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

1. **Kommunstyrelsen** tillstyrker detaljplanens samrådsförslag, som utformats i enlighet med de översiktliga planerna för Nacka kommun.

Innehållsmässigt uppfyller planen målen i startpromemorian om att skapa förutsättningar för en mötesstation vid Tattby station och att tillgänglighetsanpassa stationen och dess anslutande gångvägar. I startpromemorian nämns även behov av kompletterande cykelparkeringar men detta tas inte upp i planbeskrivningen. Kommunstyrelsen anser att det av planhandlingarna bör framgå hur cykelparkering ska lösas vid stationen.

Kommunstyrelsen noterar att det i planförslaget inte finns någon god koppling mellan bilparkeringen och stationen. En gångväg från parkeringen till gångtunneln bör skapas. Detta bör tas med i järnvägs- och detaljplanerna och finansieras av Trafikförvaltningen Region Stockholm då utgångspunkten är att den part som påfordrar ombyggnationen ska stå för kostnaderna.

**Planenhetens kommentar.** Cykelparkering kan anordnas intill gångvägen mot den norra plattformen i enlighet med gällande stadsplan S102 (allmän parkmark). Inom de områden som Trafikförvaltningen använder under byggtiden kan cykelparkering anordnas som

alternativ till återställning av marken. Detta regleras i genomförandavtal och överenskommelse under byggtiden mellan kommunen och Trafikförvaltningen.

Tillgängliga kopplingar skapas från parkeringsplatsen både till norra och södra plattformen, bland annat då planområdesavgränsningen förändrats sedan samrådet och plankorsningen kvarstår. En gångväg från parkeringen direkt till gångtunneln föreslås inte genomföras, men omöjliggörs inte genom detaljplanens bestämmelser.

2. **Natur- och trafiknämnden** ställer sig positiv till detaljplanens intention om att möjliggöra en ombyggnad av Tattby station samt säkerställa befintlig parkering och befintliga naturvärden. Nämnden förordar däremot starkt att cykelparkeringsplatser under tak ska anordnas vid stationen. Vidare anser nämnden att en gångväg mellan parkeringen och gång- och cykelvägen bör övervägas för att skapa en genare väg för dem som hämtar och lämnar barn.

Den fria höjden för gång- och cykeltunneln efter förlängningen ska fortsatt vara lika hög som idag. Det ska beaktas och nämnas i planbeskrivningen.

Ur driftsynpunkt anser nämnden att det blir en tydligare ansvarsfördelning om hela parkeringen ges planbestämmelsen allmän plats avsedd för parkering och därmed inte kvartersmark på någon yta.

**Planenshetens kommentar.** Cykelparkering kan anordnas intill gångvägen mot den norra plattformen i enlighet med gällande stadsplan S102 (allmän parkmark). Inom de områden som Trafikförvaltningen använder under byggtiden kan cykelparkering anordnas som alternativ till återställning av marken. Detta regleras i genomförandavtal och överenskommelse under byggtiden mellan kommunen och Trafikförvaltningen.

Tillgängliga kopplingar skapas från parkeringsplatsen både till norra och södra plattformen, bland annat då planområdesavgränsningen förändrats sedan samrådet och plankorsningen kvarstår. En gångväg från parkeringen direkt till gångtunneln föreslås inte genomföras, men omöjliggörs inte genom detaljplanens bestämmelser. Den fria höjden för gång- och cykeltunneln kommer fortsatt ha samma frihöjd som idag. Det har tydliggjorts i planbeskrivningen.

Kvartersmarken på parkeringsplatsen avser en eventuell framtida skyddsväxel för järnvägsanläggningen och behöver därför kvarstå. Ansvarsfördelningen löses genom avtal mellan kommunen och Trafikförvaltningen.

### **Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser**

3. **Länsstyrelsen** bedömer att förslaget på nuvarande underlag inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL. Kommunen behöver dock säkerställa att berget inte innehåller betydande mängder sulfidmineraler.

### **Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL**

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL. Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

Länsstyrelsen anser att dagvattenutredningen (WRS 2019) föreslår lämpliga dagvattenåtgärder för planområdet. Eftersom sprängning av berg kommer att genomföras för den nya plattformen är det viktigt att säkerställa att berget inte innehåller betydande mängder sulfidmineraler. Ifall sprängning och krossning av sulfidhaltigt berg genomförs kan det orsaka allvarliga negativa hälso- och miljökonsekvenser och orsaka försämringar av miljö kvalitetsfaktorer som ingår i bedömningen av ekologisk och kemisk ytvattenstatus. Under förutsättning att de föreslagna dagvattenåtgärderna genomförs anser Länsstyrelsen att detaljplanen kommer att medverka till att miljö kvalitetsnormer för vatten kan följas.

### **Rådgivande synpunkter**

#### *Naturvård och artskydd*

Länsstyrelsen anser att det är positivt att planförslaget säkerställer att naturvärdesobjekt 1 och värdefulla träd kring parkeringen pekas ut som allmän naturmark. Gällande naturvärdesobjekt 3 bör området påverkas så lite som möjligt.

Gällande den planerade avverkningen av ett träd bör kommunen göra en bedömning om eken kan hysa fridlysta arter, framför allt insekter, och då om en artinventering kan vara aktuellt att genomföra för att säkerställa att artskyddsförordningen efterlevs.

I vattenområdet mellan Tattby och Ljuskärrsberget har observationer av vanlig snok (*Natrix natrix*) gjorts. Kommunen behöver ta ställning till om det kan finnas anledning att utreda artförekomst i och kring vattenområdet vidare om det finns risk för påverkan på någon fridlyst arts bevarandestatus till följd av genomförandet.

Under genomförandetiden bör träd som avses att sparas skyddas i enlighet med ”Standard för skyddande av träd vid byggnation” av Östberg och Stål samt i övrigt enligt vad som föreslås i kommunens miljöredovisning i aktuellt projekt.

För att bevara och gynna biologisk mångfald bör så mycket som möjligt av död ved som förekommer inom planområdet sparas inom planområdet alternativt flyttas till närliggande naturmark i anslutning till planområdet.

### **Behovsbedömning**

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

***Planenhetens kommentar:***

Borrprover och provtagning ska genomföras i samband med projektering för att identifiera sulfidmineraler. Hantering vid sprängning och krossning sker vid genomförandet av detaljplanen.

Inom naturvärdesobjekt 3 (banvallen) ska vegetation finnas kvar. Däremot behöver ytan hanteras utifrån ett trygghetsperspektiv och schaktarbeten för anläggandet av stödmurar, gångvägar och plattformar.

Kommunen gör bedömningen att en artinventering inte är nödvändig för den ek som behöver tas ned på grund av spåranläggningen. En naturinventering har utförts som underlag för planarbetet (Naturvärdesinventering Fisksätra och Tattby, Sweco Enviroment AB, 2018). Inventeringen är utförd enligt SIS-standard. Som tillägg har identifiering av naturvärdesklass 4 beställts samt kartering av naturvärdesträd. Planenheten anser att inventeringen ger en god kunskap om naturvärdena i området. Inom planområdet har endast ett ”skyddsvärt träd” identifierats. Detta träd är en stående död asp. Platsen där aspen står kommer inte att beröras av några markarbeten och aspen påverkas därför inte av ett genomförande av detaljplanen. Det vattenområde där snok observerats ligger långt utanför planområdet och kommunen gör bedömningen att artförekomsten inte bör påverkas vid ett genomförande.

Träd som ska sparas skyddas i enlighet med länsstyrelsens rekommendation. Träd som tas ner föreslås sparas inom eller i anslutning till planområdet.

4. **Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** anser att planen måste förbättras enligt följande:

I teckenförklaringen saknas illustrationen för ”nytt spår med växel och längdmättningsangivelse” och ”ny plattform”. Egenskapsgränsen är otydlig på plankartan (vid  $f_1$  och  $f_2$ ).

Planbeskrivningen behöver kompletteras med konsekvenser för fastighetsägare, vilka fastighetsregleringar som behöver göras samt eventuell ersättning för marköverföringar och bildande av servitut. Kopplingen mellan allmänplatsmark och inlösenrätt bör framgå tydligare, vilken mark som ska överföras och eventuell ersättning för detta. Enligt Ledningslagen ska ledningsrätt sökas av ledningshavaren. Vidare ska förrättningskostnader för att bilda ledningsrätter betalas av ledningshavaren. Lantmäterimyndigheten framhåller även att grundkartan ska vara som mest 3 månader gammal.

***Planenhetens kommentar:*** Teckenförklaringen har kompletterats med illustrationer och otydliga gränser har justerats. Planbeskrivningen har kompletterats enligt ovanstående synpunkter. Grundkartan är uppdaterad inför granskningskedet.

5. **Nacka Energi** har ett befintligt elnät som korsar spåren i områdets västra del och fortsätter söder om Tattbystigen till Byvägen/Skyttevägen. Det finns även flertal kablar som korsar spåren vid befintlig plankorsning. Planområdet ska kompletteras med ytterligare u-områden för att även gälla befintliga underjordiska ledningar för

el. Öster om Byvägen/Skyttevägen finns en transformatorstation (T1509 Tattbyvägen 2). Transformationsstationen får inte utsättas för sättningar eller vibrationer som kan skada byggnaden eller den elektriska utrustningen. ”Riktlinjer för sprängning intill elanläggning” ska följas.

Region Stockholm bär ansvaret för läckströmmar som Saltsjöbanan orsakar. Detta är ett strikt ansvar som trafikutövaren har och måste beakta. Inom planområdet där kabelstråk korsar Saltsjöbanans spår måste ny kanalisation anläggas. Kanalisationen ska även innefatta rör för framtida elförsörjning till Region Stockholms likriktarstation.

Nacka Energi måste ha tillgänglighet till elnätet i området dygnet runt. Eventuell etablering eller byggnation får inte förekomma över kablarna. Arbete invid befintliga elkablar måste göras i samråd med Nacka Energi. Flyttning eller ändring av befintliga anläggningar bekostas av exploitören.

**Planens kommentar.** Plankartan har kompletterats med ytterligare u-område i planområdets västra del. Ledningar i väster bedöms inte påverkas under byggtiden då endast mindre justering av spåret kommer göras i det läget. Planområdet har sedan samrådet minskat och omfattar inte längre plankorsningen. Under byggtiden vidtar Trafikförvaltningen nödvändiga säkerhetsåtgärder och samråder med Nacka Energi om lämpliga skyddsåtgärder. Samråd ska ske mellan parterna inför byggnation. Ansvarsfördelningen sker genom avtal mellan Nacka Energi och Trafikförvaltningen.

6. **Nacka Miljövårdsråd** anser att upprustningen av Saltsjöbanan är mycket viktig och det är positivt att kommunen och Trafikförvaltningen koordinerar planeringsprocesserna. Miljövårdsrådet saknar en koppling mot Trafikförvaltningens tidiga samråd om betydande miljöpåverkan och vill veta vad remissinsatserna yttrande då.

Miljövårdsrådet anser att det är positivt att nuvarande parkeringsplatser kvarstår, men lyfter ändå att avståndet till de nya plattformarna blir längre. Teknikhusets placering får ett exponerat läge i dallandskapet. Av trygghetsskäl bör beaktas att det inte ska vara möjligt att gömma sig bakom teknikhuset. Vidare är det viktigt att tunneln under dubbelspåret utformas ljus och öppen. Det är vidare viktigt att gestaltungsprinciper efterföljs på den eventuella framtida teknikbyggnaden som föreslås intill skolbyggnaden. Miljövårdsrådet undrar när samråd om den andra mötesstationen som planeras i Fisksätra kommer hållas?

Saltsjöbanans barriäreffekt ökar när plankorsningen slopas. Övergångsstället vid Byvägen bör studeras då ett nytt trafikmönster intill skarp kurva skapas. Säkra skolvägar måste prioriteras. Hur övergångsställen, trafikljus, skyltning etcetera lämpligen anordnas vid Byvägen bör därför ses över.

Dalgången och järnvägsbankens utformning bör studeras noga ur landskapsperspektiv. Placering av träd bör ses över för att skapa sikt men samtidigt samverka med naturreservatet på andra sidan spåret. Positivt att träden på kullen vid parkeringen skyddas.

**Planenhetens kommentar.** Det tidiga samrådet om betydande miljöpåverkan sker inom ramen för järnvägsplanen för Tattby station och är inte en del av detaljplaneprocessen.

Teknikhuset har efter samrådet flyttats till ytan söder om spårområdet. I framtiden kan teknikhuset behöva ersättas med en större byggnad för att klara elförsörjningen till Saltsjöbanan. Gestaltungsprinciper som regleras i detaljplanen måste efterföljas för båda teknikbyggnaderna. Gång- och cykeltunneln under spåren kommer i samband med breddningen förses med ny belysning.

Detaljplan för Fisksätra station var på samråd år 2015. Järnvägsplan för Fisksätra station var på samråd i augusti-september år 2019. Detaljplanen och järnvägsplanen för Fisksätra station samordnas med detaljplanen och järnvägsplanen för Tattby station inför granskningsskedet och ställs ut under samma period.

Avgränsningen av planområdet har sedan samrådet ändrats och inkluderar inte längre plankorsningen. Plankorsningen kvarstår med nuvarande funktion enligt gällande stadsplan Spl 185. Övergångsställe med mera vid Byvägen kan behållas oförändrade. Gestaltungsprinciper för landskap har tagits fram som ett underlag till detaljplanen. Marken intill parkeringsplatserna regleras som allmän naturmark och kvarstår därmed.

7. **Nacka vatten och avfall AB** förutsätter att flytt av vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar går att utföra med bibehållen funktion för ledningar samt att erforderliga markförstärkningar utförs. Förlängning av gång- och cykeltunnel norrut kan medföra ytterligare omläggning av knutpunkt för vattenledningar. Samtliga kostnader för ledningsomläggningar belastar Trafikförvaltningen.

**Planenhetens kommentar.** Flytt och omläggning av ledningar regleras i avtal mellan Trafikförvaltningen och Nacka vatten och avfall AB.

8. **PRO Saltsjöbaden** välkomnar att planen möjliggör 12-minuterstrafik för Saltsjöbanan. Vidare anser PRO Saltsjöbaden att det är bra ur säkerhetssynpunkt att den nuvarande plankorsningen stängs. Dock måste tillgängligheten mellan plattformarna lösas då backen upp från tunneln mot skolområdet är mycket brant. Detta måste få en bättre lösning än vad som anges i planen.

PRO Saltsjöbaden framhåller att det förekommer mycket trafik till och från planområdet i form av lämning och hämtning till förskola/skola samt att många parkerar sin bil intill stationen för vidare färd mot Stockholm. En bättre lösning vore att nuvarande parkeringsyta tas i anspråk för lämning/hämtning och att en ny infartsparkering byggs på tillgängligt ängsområde i anslutning till stationen.

**Planenhetens kommentar.** Avgränsningen av planområdet har sedan samrådet reviderats och inkluderar inte längre plankorsningen. Plankorsningen kvarstår med nuvarande funktion enligt gällande stadsplan Spl 185. Tillgänglig gångväg till båda plattformarna säkerställs därmed. Kommunen har gjort bedömningen att den befintliga parkeringen ska kvarstå och därmed finns inget motiv att ta grönytor i anspråk för ytterligare parkeringsändamål.



9. **Södertörns brandförsvarsförbund** framhåller att den föreslagna lokaliseringen medför ett antal scenarier som kan medföra en påverkan på människors hälsa och säkerhet. De riskreducerande åtgärder som identifierats avseende hur detaljplaneområdet och särskilt järnvägsanläggningen kan utformas (Riskidentifiering, uppdragsnummer 1023–102) bör beaktas och säkerställas i detaljplanens projektering.

**Planenhetens kommentar:** Vid riskutredningens framtagande presenterades en annan stationsutformning än nuvarande planförslag. Stationsområdet har flyttats ytterligare västerut och den plattformsovergång som föreslogs är ej längre aktuell. Den parkeringsytan som föreslogs norr om planområdet är inte heller aktuell längre. Avgränsningen av planområdet har sedan samrådet reviderats och inkluderar inte längre befintlig plankorsning. Plankorsningen kvarstår med nuvarande funktion enligt gällande stadsplan S185.

Flera identifierade åtgärder är av sådant slag att de hanteras i järnvägsplanen som tas fram av Trafikförvaltningen i en parallell process med detaljplanen. Ytterligare åtgärder rör detaljutformning. Åtgärderna säkerställs vid detaljprojekteringen av området.

### Inkomna synpunkter från föreningar

10. **Saltsjöbadens socialdemokratiska förening** framhåller att det ur säkerhetssynpunkt är positivt att den nuvarande plankorsningen stängs. Dock måste tillgängligheten mellan plattformarna lösas då backen upp från tunneln mot skolområdet är mycket brant. Problemet är observerat, men det är beklagligt att någon lösning inte presenteras.

Parkeringsplatsen intill stationen nyttjas för såväl hämtning/lämning som parkering för vidare färd in till Stockholm. Eftersom det generellt behövs fler kollektivtrafiknära parkeringsplatser borde kommunen bygga fler på ängsområdet norr om nuvarande parkeringsplats. Det bör definitivt ske om parkeringsplatser minskar på grund av att SL behöver bygga en skyddsväxel.

Föreningen anser att det är angeläget att se över hur rörelserna mellan stationen, parkeringsplatsen och skolan/förskolan kommer att fungera. Det krävs ett samlat grepp för att skapa ett säkert trafikflöde. Många föräldrar lämnar sina äldre barn vid Byvägen och föreningen ser därför att det är angeläget att det signalreglerade övergångsstället flyttas samt att det anordnas ”avlämningsfickor” på Byvägen.

Föreningen anser vidare att det bör anläggas gångvägar längs med banvallen och direkt ned till tunneln under järnvägen från såväl parkeringsplatsen som från norra plattformen. Nuvarande förslag medför att det sannolikt kommer uppstå upp-trampade genvägar. Det bör även anordnas ett högt stängsel mellan spåren så att det inte är möjligt att gena över spåren. Vädskydd bör anordnas på plattformarna och teknikhuset bör göras så litet som möjligt. Föreningen saknar en förklaring till varför alternativet med mittplattform avfärdats. Föreningen vill även framhålla det angelägna att bygget av mötesstationerna i Tattby och Fisksätra samordnas tidsmässigt med upphöjningen av Saltsjöbanan vid Nacka station så att banan bara behöver stängas vid ett tillfälle.

**Planenhetens kommentar.** Avgränsningen av planområdet har sedan samrådet reviderats och inkluderar inte längre plankorsningen. Plankorsningen kvarstår med nuvarande funktion enligt gällande stadsplan Spl 185. Tillgänglig gångväg till båda plattformarna säkerställs därmed och övergångsställe med mera vid Byvägen kan behållas oförändrade. Kommunen har gjort bedömningen att den befintliga parkeringen ska kvarstå oförändrad. En minskning av antalet parkeringsplatser blir bara aktuell om SL i framtiden behöver anlägga en skyddsväxel. Vid den tidpunkten får övervägas om det finns motiv att ta grönytor i anspråk för ytterligare parkeringsändamål.

Utöver gångvägen till den norra plattformen kommer en genare väg med trappa vid gång- och cykeltunneln att anläggas. Vid den södra plattformen är en genväg invid gång- och cykeltunneln inte möjlig på grund av den stora höjdskillnaden. En gångväg från parkeringen direkt till gång- och cykeltunneln föreslås inte genomföras, men omöjliggörs inte genom detaljplanens bestämmelser. Stängsel anläggs i spårområdets ytterkanter, men även mellan spåren invid plattformarna för att undvika spårspring. Väderskydd anordnas på plattformarna. Teknikhuset har efter samrådet flyttats till ytan söder om spårområdet. I framtiden kan teknikhuset behöva ersättas med en större byggnad för att klara elförsörjningen till Saltsjöbanan. En mittplattform innebär enligt Trafikförvaltningen en försämrad möjlighet att klara tillgängligheten och ökade kostnader. Trafikförvaltningens avsikt är att samordna så ombyggnationerna av Saltsjöbanan sker parallellt för att undvika flera avstängningar.

11. **Saltsjöbadens Hembygdsförening** anser att det föreslagna teknikhuset bör placeras söder om spåren, på platsen där ett eventuellt ytterligare teknikhus föreslås. Om huset läggs på andra sidan av spåren blir det inte så dominerande och riskerar inte att minska på den nuvarande parkeringen. Hembygdsföreningen tycker att teknikhuset bör efterlikna det utseende som det gamla stationshuset i Tattby hade. När den befintliga järnvägsövergången stängs behövs en enklare tillgänglighet till plattformarna än vad som redovisas i förslaget. Bygg en ramp med trappa från dagens parkering som ansluter till den nya gångvägen.

**Planenhetens kommentar.** Teknikhuset har efter samrådet flyttats till ytan söder om spårområdet. I framtiden kan teknikhuset behöva ersättas med en större byggnad för att klara elförsörjningen till Saltsjöbanan.

Tillgängliga kopplingar skapas från parkeringsplatsen både till norra och södra plattformen, bland annat då planområdesavgränsningen förändrats sedan samrådet och plankorsningen kvarstår. En gångväg från parkeringen direkt till gångtunneln föreslås inte genomföras, men omöjliggörs inte genom detaljplanens bestämmelser.

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet**

12. **Ägarna till fastigheterna Tattby 8:3, 12:6, 22:4, 22:5, 22:6, 22:7, 22:8, 22:9, 22:11, 22:14, 23:1, 23:5, 23:6, 27:9, 27:10, 27:11 och 27:16** har lämnat synpunkter som rör det väsentligt ökade bullret som den utökade turtätheten för med sig. Fastighetsägarna har noterat att det inte planeras för något bullerskydd på nordöstra sidan intill Tattby station. Redan idag utsätts de närboende för avsevärt buller från Saltsjöbanan och Tattby station. Sannolikt är de extra utsatta då fastigheterna är

belägna högt över nivån för stationen och spåren. I och med att trafiken uppemot fördubblas så kommer även det buller och den störning fastighetsägarna utsätts för att fördubblas, något som inte är acceptabelt.

Den bullerutredning som är framtagen har endast analyserat den ökade trafikens påverkan på Samskolan och vaktmästarbostaden, belägna på den sydvästra sidan av spåren. I planerna ingår det ett nytt bullerskydd mot dessa, vilket ytterligare spår på fastighetsägarna oro om ljudet befaras ”studsas över” till deras sida. Fastighetsägarna har även noterat att ängen norr om stationsområdet samt Tattby naturreservat saknas i utredningen.

Under öppet hus framförde fastighetsägarna att planerna måste kompletteras med verkningsfulla bullerskydd i nordost. Projektets representanter skulle då ta med sig frågan och ett uppföljande möte skulle ske. Därefter har fastighetsägarna erhållit ett mail från projektet att nya mätningar avses utföras på Sveavägen. Fastighetsägarna har dock svårt att förstå motivet bakom att genomföra ytterligare mätningar med nuvarande förhållanden. Fokus bör istället läggas på hur framtida bullernivåer kommer att påverka de boende. Fastighetsägarna emotser en inbjudan till uppföljningsmöte och fortsatt dialog.

Fastighetsägarna vill poängtera att bullerfrågan ej bör ses som hanterad genom att hänvisa till riktvärden för buller, speciellt som det tydligt och uttryckligen innebär en försämrad boendemiljö för närboende såväl som för friluftsidkare. Fastighetsägarna hänvisar till miljöbalkens hänsynsregler och den av regeringen tillsatta ”Nationell samordning av omgivningsbuller”. Utgångspunkten vid bedömningen av behov av åtgärder och vilka försiktighetsmått som ska vidtas bör vara att åtgärderna ska syfta till att begränsa bullret så att det motsvarar god miljö, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Men tanke på den omfattande bullerdämpningen som installerats utefter Saltsjöbanan torde den korta kompletteringen som fastighetsägarnas bullerdämpande anspråk omfattar vara en mycket rimlig kostnad i sammanhanget, medan nyttan för boende och friluftsidkare blir mycket stor.

**Planenhetens kommentar.** Den bullerutredning som togs fram som underlag inför samrådet har uppdaterats inför granskningen. Resultatet av bullerberäkningen visar att gällande riktvärden överskrids på ett antal fastigheter. För att klara gällande riktvärden vid bullerutsatta bostäder på Sveavägen (fastigheterna Tattby 22:9, 22:10, 22:11, 22:12, 22:13, 22:14 och 27:9) kan en spårnära mittskärm uppföras vid stationen, alternativt kan rällivdämpare placeras på motsvarande sträcka på det sydliga spåret. Bullerfrågan regleras i järnvägsplanen för Tattby station och Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ansvarar för att bullerskyddsåtgärder uppförs.

13. **Ägarna till fastigheten Tattby 2:18** har noterat att fastigheten är kontinuerligt omnämnd i underlagsrapporter som extra bullerutsatt. Det nämns att åtgärder har utförts på fastigheten, vilket sänkt bullernivån, dock ej på relevant plats enligt fastighetsägarna. Fastighetsägarna köpte fastigheten under år 2017 och de bullerbegränsande åtgärder som redan är utförda skedde innan fastighetsköpet. Underlag/avtal mellan ansvariga huvudmän och tidigare fastighetsägare kom aldrig fastighetsägarna till känna under köpet, vilket är problematiskt. Den uteplats som

har blivit åtgärdad av bullerskärm är för fastighetsägarna inte en relevant uteplats. Den uteplats som de nyttjar är på gräsytan i fastighetsgräns mot Byvägen/Skyttevägen. Fastighetsgränsen mot Byvägen/Skyttevägen kommer utsättas för ytterligare bullernivåer från biltrafik och ökad turtäthet samt förändrat stationsläge på Saltsjöbanan. Fastighetsägarna anser således inte att de hittills utförda bullerbegränsade åtgärderna är tillräckliga. De önskar att bullerskärm uppförs längs fastighetsgränsen vid Byvägen/Skyttevägen.

**Planenhetens kommentar.** Fastigheten Tattby 2:18 har tidigare erhållit fönsteråtgärder, ljudisolering av friskluftsventiler samt avskärmning av uteplats i samband med bullerskyddsåtgärder för Saltsjöbanan. Effekten av utförda åtgärder begränsas dock av befintlig ytterväggskonstruktion och fönstertypen. För att klara gällande riktvärden krävs fönsterbyten, nya ljudisolerade friskluftsventiler samt sannolikt även väggåtgärder. Väggåtgärder är dock en mycket omfattande åtgärd och en bedömning måste göras om det är teknisk och/eller ekonomiskt rimligt. För att klara riktvärden för uteplats kan förbättrad tätning på befintlig bullerskyddsskärm, ytterligare avskärmning eller avskärmning på annan plats på fastigheten vara alternativa åtgärder. Bullerfrågan regleras i järnvägsplanen för Tattby station och Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ansvarar för att fastighetsnära bullerskyddsåtgärder utförs.

14. **Ägarna till fastigheten Tattby 8:1** anser att de i högsta grad är berörda av de stora förändringar som detaljplaneförslaget medför. Fastigheten Tattby 8:1 är en av de mest bullerutsatta längs sträckan Tippen station och Tattby station. All utredning hittills gjord samt vidare utredningar kring bullerhantering som exkluderar fastigheten Tattby 8:1 ska rimligen anses inkomplett och otillräcklig. Om nya bullermätningar genomförs ska dessa vara baserade på tågets maxhastighet.

Redan i dagsläget har fastigheten oacceptabla ljudnivåer om cirka 70 db vid husets fasad även när tåget kör saktare än 60 km/h. Fastighetsägarna har varit i dialog med SL som hävdar att det enligt deras beräkningar rör sig om 63 db maximal ljudnivå. SL:s beräkningar överensstämmer således inte med verkligheten, vilket är alarmerande då de bullerreducerande åtgärderna tas fram utifrån SL:s egna beräkningar.

Hanteringen av bullerfrågan ska ses som otillräcklig om inte buller från stomljud också hanteras. Fastigheten Tattby 8:1 ligger ovanför den del av järnvägssträckan där tåget skär igenom en skarp kurva med bergskärning.

**Planenhetens kommentar.** Den bullerutredning som är framtagen som underlag till planarbetet utgår från planområdets avgränsning. I den redovisas att gällande riktvärden överskrids på ett antal fastigheter längs med Sveavägen. För att klara riktvärdena kan en spårnära mittskärm uppföras vid stationen, alternativt kan rällivdämpare placeras på motsvarande sträcka på det sydliga spåret. Bullerfrågan regleras i järnvägsplanen för Tattby station och Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ansvarar för att bullerskyddsåtgärder uppförs.

## Ändringar efter samråd

Synpunkterna i samrådet har föranlett följande ändringar av planförslaget:

- Avgränsningen av planområdet har reviderats så att plankorsningen i öster inte längre ingår i planområdet. Plankorsningen kvarstår med nuvarande funktion enligt gällande stadsplan Spl 185. Intill plankorsningen planläggs allmän gata.
- Gångvägen till den södra plattformen har justerats för att möjliggöra en anslutning som uppfyller tillgänglighetskrav. Planområdet har utökats därefter.
- Planområdet har minskat vid norra plattformen på grund av flytt av teknikhus. Teknikhuset har flyttats söder om spårområdet till ytan öster om gång- och cykelvägen.
- En mindre del regleras som allmän parkmark i syfte att släcka ut den mark som i tidigare stadsplan, Spl 102, reglerades som järnvägsändamål.
- Ytterligare markreservat för allmänna underjordiska ledningar har tillkommit i planområdets västra del (u-område).
- En genväg från gång- och cykeltunneln till den norra plattformen har tillkommit.

Planenheten

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Anine Rondén  
Planarkitekt

Per Jacobsson  
Planarkitekt