

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Torbjörn Berglund
073-18 22 369
torbjorn.berglund@sl.se

Granskningsutlåtande järnvägsplan mötesstation Fisksätra, projekt Kapacitetsåtgärder inom program Saltsjöbanan

1 Bakgrund

1.1 Samrådsförfarandet

Nacka kommun påbörjade redan 2014 arbete med ett detaljplaneförslag i Fisksätra berörande samma område som järnvägsplanen vilken varit föremål för samråd 2015-03-15 – 2015-04-13. Samrådet för detaljplanen genomfördes i enlighet med miljöbalkens krav på undersökningssamråd. Planens syfte var bland annat att möjliggöra järnvägsplanen för mötesstation. Inför detaljplanearbetet 2015 togs ett flertal underlagsutredningar fram för ett antal miljöaspekter. Kommunen lämnade in begäran om beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) till länsstyrelsen i Stockholm län vilken länsstyrelsen lämnade ett samrådsyttrande på, daterat 2015-05-04. I samrådsyttrandet bedömde länsstyrelsen att förslaget inte antogs medföra BMP men att planerade åtgärder innebar byggande av järnväg och därmed behov av upprättande av järnvägsplan.

Järnvägsplaneprocessen för mötesstationen i Fisksätra inleddes med en utredning om verksamheten antas medföra BMP eller ej. Eftersom järnvägsplanen omfattade ett marginellt större område än det inledande detaljplanearbetet från 2014 avsåg inkom trafikförvaltningen till länsstyrelsen 2018-09-07 med en komplettering av den tidigare inlämnade begäran om beslut om BMP.

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sl.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbanor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Länsstyrelsen i Stockholms län gjorde, utifrån redovisat underlag och inkomna yttranden, bedömningen att mötesstationen i Fisksätra inte antas medföra betydande miljöpåverkan och därmed behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen tas fram.

Järnvägsplanen var ute på samråd under hösten 2019, där allmänhet, enskilda som kan bli särskilt berörda och övriga intressenter bjöds in att lämna synpunkter på förslaget. Yttranden och synpunkter på planförslaget samt genomförandet av samrådsprocessen har dokumenterats i den samrådsredogörelse som redovisats i granskningshandlingarna. Parallellt med framtagandet av järnvägsplanen har Nacka kommun drivit arbete med ny detaljplan för berört område.

1.2 Genomförande av granskning

Granskning av järnvägsplanen pågick 2020-03-04 – 2020-04-01 men förlängdes tom 2020-04-23 efter att samrådsredogörelsen reviderats och kompletterats med ett yttrande som förbisetts i den första redogörelsen. Samtidigt höll Nacka kommun granskning av detaljplanen. Handlingarna fanns tillgängliga digitalt på trafikförvaltningens hemsida samt tillgängliga i pärmar på trafikförvaltningen, Nacka stadshus samt biblioteken i Nacka Forum, Fisksätra centrum och Saltsjöbaden Centrum. Granskningen kungjordes i Post- och inrikes tidningar och i de lokala tidningarna Mitt i Nacka och Nacka Värmdö Posten. Ett separat utskick till myndigheter, fastighetsägare, remissinstanser och intresseorganisationer med flera gjordes inför granskningen. Fastighetsägare vars mark kan komma att tas i anspråk med äganderätt, servitutsrätt eller tillfällig nyttjanderätt har underrättats särskilt genom rekommenderat brev.

2 Inkomna synpunkter vid granskningen av järnvägsplanen och trafikförvaltningens kommentarer

Under granskningen av järnvägsplanen 4 mars – 1 april 2020 för mötesstation i Fisksätra inkom nio yttranden, varav sex från berörda remissinstanser och en från boende och allmänhet.

Följande remissinstanser har inga synpunkter:

- Trafikverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Följande remissinstanser har synpunkter:

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Nacka kommun
- Nacka Energi
- Saltsjöbadens socialdemokratiska förening
- Södertörns brandförsvärsförbund
- Nacka Miljövärdsråd

2.1 Sammanfattning av genomförda förändringar av järnvägsplanen med anledning av granskningen

Inga förändringar har genomförts med anledning av granskningen

2.2 Synpunkter från berörda remissinstanser

Nedan redovisas en sammanställning av de inkomna synpunkterna från berörda myndigheter och organisationer med trafikförvaltningens svar.

2.2.1 Länsstyrelsen i Stockholms län

Buller

Trafikförvaltningen utgår från att föreslagen bebyggelse i den angränsande detaljplanen för Fisksätra entré genomförs som planerat. Trafikförvaltningen erbjuder därför endast bullerskyddsåtgärder för de delar av flerbostadshusen där bullerriktvärdena överskrider efter uppförande av den nya bebyggelsen längs med Fisksätravägen. Länsstyrelsen vill påtala att detaljplanen för Fisksätra entré ännu inte är antagen och gör bedömningen att trafikförvaltningen endast bör räkna med den tillkommande bebyggelsen när detaljplanen vunnit laga kraft. I plankartan erbjuds dock inte bullerskyddsåtgärder för bostäderna på den östra delen av Karpvgatan. Enligt bullerutredningen överskrider riktvärdena för maximalt buller även för dessa bostäder efter uppförande av ny bebyggelse längs med Fisksätravägen. Länsstyrelsen anser därför att även dessa bostäder ska erbjudas bullerskyddsåtgärder.

Länsstyrelsen noterar även att ett antal av radhusen på Trålgatan finns med i bullerutredningen och där riskerar bullerriktvärdena att överskridas med föreslagen spårutbyggnad. Trafikförvaltningen har bedömt att inga ytterligare bullerskyddsåtgärder behövs utöver de erbjudanden om inglasade balkonger på fastigheterna vid Forellgatan, Harrgatan, Fisksätra torg samt Karpvgatan. Länsstyrelsen saknar en tydligare motivering till varför radhusområdet inte erbjuds några bullerskyddsåtgärder. Om trafikförvaltningen har valt att avgränsa bullerutredningen så att dessa fastigheter ingår, anser länsstyrelsen att åtgärder bör kunna erbjudas.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stomljud och vibrationer

Av bullerutredningen framgår att stomljud förekommer på bottenvåningen i närliggande radhus samt i Fisksätraskolan/Folkets hus men att nivåerna är för låga för att kunna separeras från luftburet buller. Stomljudnivåerna i aktuella fastigheter bedöms dock klara gällande riktvärden. Bullerutredningen konstaterar däremot att det är viktigt att ny spårläggning inte medför en försämring av nuvarande situation, det vill säga att vibrationsöverföringen mellan räl och berg inte ökar. Länsstyrelsen anser att trafikförvaltningen inte har visat att stomljuden inte ökar med föreslagen spårutbyggnad. Länsstyrelsen anser därför att trafikförvaltningen behöver bedöms hur det nya spåret kan påverka förekomsten av stomljud för närliggande bostäder och verksamheter. Om skyddsåtgärder krävs och är möjliga att genomföra ska de säkerställas genom reglering på plankartan.

Naturvärden

Trafikförvaltningen skriver i samrådsredogörelsen att eken som pekats ut som ett särskilt skyddsvärt träd i naturvärdesinventeringen kommer att beskäras av säkerhetsmässiga skäl, för att undvika att eken faller och utgör fara för spårtrafiken. Eken kommer att beskäras på ett korrekt trädvårdsmässigt sätt av en arborist. Länsstyrelsen anser att detta är positivt och att detta även bör framgå i planbeskrivningen för tydlighetens skull.

Trafikförvaltningens svar

Fastställelse av järnvägsplanen förutsätter och ska föregås av en antagen och laga kraftvunnen detaljplan för Fisksätra entré och den detaljplanen som omfattar området för järnvägsplanen. Genomförandet av planerna är ömsesidigt beroende av varandra. Prövningen av detaljplanen för Fisksätra entré med efterkommande bebyggelse ska ske enligt förordningen SFS 2015:2016 som säkerställer att planerna och ny bostadsbebyggelse utformas med skyddsåtgärder så att riktlinjer för buller kan klaras. Enligt utförd bullerutredning föreslås skyddsåtgärder i järnvägsplanen i form av erbjudande om inglasning av balkonger för de fastigheter med 73 dBA maximal ljudnivå eller högre. Flerbostadshuset öster om Karpigatan når inte den nivån och har därför inte heller föreslagits några skyddsåtgärder. Vad gäller radhusområdet vid Trålgatan beräknas värdena uppgå till 74 dBA vid den nordligast belägna fasaden. Samtliga radhus i har tillgång till uteplats där gällande riktvärden klaras vilket också framgår av bullerutredningen.

Vad gäller stomljud konstaterar trafikförvaltningen att bullerutredningen visar att nivåer eller riktlinjer för stomljud inte överskrids. Utgångspunkten är att

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbana

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

utbyggnaden av ytterligare ett spår sker i samma markförhållanden som befintligt spår. Vid utbyggnaden kommer trafikförvaltningen att välja tekniskt utförande som inte medför styv koppling i grundläggning mot berg d.v.s. ballastdämpning eller annan åtgärd som minimerar risk för ökning av stomljud. Trafikförvaltningens bedömning är därför att nivåer för stomljud inte kommer att överskridas med anledning av anläggandet av ett nytt mötesspår vid stationen.

Eken är belägen utanför framtida område för järnvägsmark men ingår i det område som behöver upplåtas med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden. I samband med den upplåtelsen kan skyddsåtgärder regleras. Reglering av skyddsåtgärder för befintlig värdefull ek hanteras lämpligen i överenskommelse med markägaren Nacka kommun.

2.2.2 Nacka kommun

Nacka kommun anser att det är bra att trafikförvaltningen planerar för att förbättra kapaciteten på Saltsjöbanan och att en ökad turtäthet är mycket angeläget.

Det är positivt att en hiss föreslås för att förbättra tillgängligheten till norra plattformen. Hissen bör ägas och förvaltas av trafikförvaltningen, vilket bör förtydligas i planbeskrivningen. Histornet ska vara en fribärande konstruktion relativt gångbron.

Det pågår ett arbete avseende lokalisering av en multihall i Fisksätra och det finns en risk att de tillfälliga markanspråken i järnvägsplanen kan komma i konflikt med multihallen. Om beslut fattas om en ny lokalisering av multihallen kommer kommunen kontakta trafikförvaltningen avseende justering av de tillfälliga markanspråken.

Den fria höjden i gång- och cykeltunneln ska bibehållas även efter föreslagen förlängning. Eftersom tunneln blir avsevärt längre behöver trygghetsaspekten beaktas, bland annat belysningen, vilket ska bekostas av trafikförvaltningen och säkras i genomförandavtalet.

Det är viktigt att utbyggnaden av stationen samordnas med övrig utveckling i Fisksätra, framförallt utbyggnaden av Fisksätravägen. Kommunen vill även framhålla att framkomligheten för gående, cyklist, buss och bil måste tillse under utbyggnationen.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen har utrett spårtrafikbuller i samband med den planerade ombyggnationen av stationsområdet. Bullerutredningen belyser endast bullersituationen i närheten av stationsområdet. Då genomförandet av järnvägsplanen får konsekvenser utmed hela Saltsjöbanans sträckning bör utredningen kompletteras med ljudnivåer och förslag på eventuella bullerdämpande åtgärder utmed hela sträckan.

Trafikförvaltningens svar

Frågan om teknisk utformning, ansvar för byggande och framtida förvaltning av anläggningar där både trafikförvaltningen och kommunen berörs bör hanteras i särskilda avtal. Detta gäller såväl byggandet av hiss som förlängningen av järnvägsbron/gång- och cykeltunneln. Förlängningen kommer inte att påverka eller förändra höjden för gång- och cykelbanan.

Byggandet av mötesstationen kommer att samordnas med utbyggnaden av Fisksåtravägen. Det är trafikförvaltningens ansvar som byggherre att tillse att byggtrafik och annan trafik under tiden för byggande av mötesstationen kan hanteras på ett ur arbetsmiljösynpunkt och för allmänheten trafiksäkert sätt. Detta kommer att framgå av den trafikordningsplan som ska upprättas inför byggstart och som Nacka kommun kommer att beredas möjlighet att ge synpunkter på.

Vad gäller bullerfrågorna och skyddsåtgärderna som föreslås i järnvägsplanen är de begränsade till stationsområdet med anledning av byggande av ny infrastruktur. Hanteringen av bullerfrågor i övrigt för Saltsjöbanan ligger på trafikförvaltningens ansvar som verksamhetsutövare. Trafikförvaltningen bedriver sedan 2014 ett arbete med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar som gäller för mötesstationen med 12-minuterstrafik.

2.2.3 Nacka Energi

Nacka Energi har ett befintligt nät norr om spåren som främst påverkas av arbets- och etableringsområden samt även ny järnvägsmark. Det finns också ledningar som korsar spåren vid järnvägsbron i väst och Hamnvägen i öst. Ledningarna vid Hamnvägen går inom etableringsområdet. För kännedom etableras en ny elnätstation i projektet Fisksätra entré intill det blivande teknikhuset.

Vid nybyggnation av spåren måste aktuell lagstiftning följas och SLL måste garantera att anläggningarna inte påverkas av vagabonderade strömmar. SLL

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbussar

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

måste upprätta en handlingsplan och vidta åtgärder som krävs för att skydda anläggningarna. Där ledning ersätts av ny ska nya ledningar vara i drift före rivning. Vid eventuell omläggning av ledningar måste ny kanalisering beredas.

Tre befintliga transformatorstationer utmed Fisksätravägen och Brantvägen får inte utsättas för sättningar eller vibrationer som kan skada byggnad och utrustning. Nacka Energi behöver ha tillgänglighet till elnätet i området dygnet runt. Eventuell etablering eller byggnation får inte förekomma över kablarna. 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.

Trafikförvaltningens svar

Under byggtiden kommer trafikförvaltningen att vidta nödvändiga säkerhetsåtgärder. Samråd ska ske med Nacka Energi om lämpliga skyddsåtgärder inför byggnation. Om ledningar bedöms komma att påverkas kommer avtal att upprättas mellan parterna.

2.2.4 *Saltsjöbadens socialdemokratiska förening*

Föreningen har i tidigare yttranden över kommunens detaljplan påpekat vikten av att byten mellan tåg och buss kan ske smidigt vid stationen. Byten underlättas genom trappa mellan södra plattformen och gångbron. Trapporna är dock inte till nytta för dem som har svårt att gå i trappor, till exempel rörelsehindrade eller personer med barnvagn. Sådana resande tvingas bort till Fisksätra centrum alternativt gå den långa omvägen via tunneln i väster.

Föreningen noterar att en hiss byggs mellan norra plattformen och gångbron, vilket är bra men otillräckligt för rörelsehindrade. Föreningen har föreslagit att kommunen anordnar en hiss invid busshållplatsen, men det är osannolikt att kommunen gör detta. Därför är det angeläget att järnvägsplanen utformas så att en hiss även kan uppföras vid den södra plattformen.

Om inte ytterligare en hiss byggs måste regionen överväga att förlänga busslinje 465 mot Saltsjöbaden och/eller Solsidan så att byten buss och tåg inte behövs. Ett annat alternativt är att rörelsehindrade kan byta färdmedel vid någon eller några stationer inom detta område.

Trafikförvaltningens svar

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förslaget till järnvägsplan har utifrån rådande förutsättningar utformats med lösningar som möjliggör för rörelsehindrade att klara passager mellan plattformarna. Trafikförvaltningens bedömning är att förslaget innebär en rimlig avvägning mellan behoven och kostnaderna för att tillgodose framkomligheten för rörelsehindrade.

2.2.5 *Södertörns brandförsvarsförbund*

Förbundet önskar ges möjlighet att delta i fortsatt produktionsplanering i syfte att bevaka framkomlighet och tillgänglighet till intilliggande fastigheter under byggtiden. Förbundet anser att plankartan bör kompletteras med riskreducerande åtgärder utifrån identifierade risker enligt Riskidentifiering 1023–102.

Trafikförvaltningens svar

Det är trafikförvaltningens ansvar som byggherre att tillse att byggtrafik och annan trafik under tiden för byggande av mötesstationen kan hanteras på ett ur arbetsmiljösynpunkt och för allmänheten trafiksäkert sätt. Detta kommer att framgå av den trafikordningsplan som ska upprättas inför byggstart. Trafikordningsplanen ska även säkerställa framkomlighet för räddningstjänsten. De riskreducerande åtgärderna redovisas inte på plankartan. De är sådana som istället lämpligen inarbetas i detaljprojekteringen av järnvägsanläggningen eller inom ramen för godkännandeprocesser med transportstyrelsen.

2.2.6 *Nacka Miljövårdsråd*

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

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

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Buller

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

Trafikförvaltningen hävdar att det blir billigare att åtgärda balkonger än att bygga 650 meter bullerskydd. Vad det är för bullerskydd och hur kostnadsberäkningen utförts framgår inte. Den planerade bebyggelsen föreslås delvis skärma bullret för befintliga bebyggelsen. Att bostadsbebyggelsen tidsmässigt genomförs efter stationsombyggnaden förändrar inte bullrets negativa konsekvenser. Spårnära bullerskydd har byggts på långa sträckor längs banan, varför är det inte möjligt i Fisksätra?

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

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

Naturvärden

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

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

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

Gestaltning av plattformen mot Fisksätravägen

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

Vänstertrafik på banan vid stationen bör gälla

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

Målet med 12-minuterstrafik

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.

Trafikförvaltningens svar

Byggandet av mötesstationen i Fisksätra har bedömts vara av sådan omfattning att det utgör byggande av järnväg och därmed behov framtagande av järnvägsplan. Byggande av mötesstationen möjliggör en trafikökning men den genererar i sig ingen 12-minuterstrafik. Frågan om framtida ökning av trafik efter Saltsjöbanan i övrigt och eventuella ytterligare störningar hanteras av trafikförvaltningen som verksamhetsutövare och inte inom ramen för järnvägsplanen för Fisksätra. Trafikförvaltningen driver sedan 2014 ett arbete

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar med 12-minuterstrafik.

Länsstyrelsen har beslutat att järnvägsplanen inte innebär betydande miljöpåverkan. Därmed krävs inte upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning. Att järnvägsplanen inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan innebär inte att miljöfrågorna kringgås eller utelämnas. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler och övriga centrala bestämmelser ska alltjämt tillämpas vid arbetet med järnvägsplanen.

Vad gäller bullerfrågorna redovisas de i den bullerutredning som ligger till underlag för järnvägsplanen. Utredningen föreslår olika skyddsåtgärder för att gällande riktlinjer ska klaras. Syftet med åtgärderna är att riktlinjerna ska hållas. Det är trafikförvaltningens ansvar som huvudman för järnvägsplanen att utreda och föreslå skyddsåtgärder med hänsyn till bullerfrågor med anledning av byggande av järnväg. Med järnvägsplanens föreslagna skyddsåtgärder, erbjudande till fastighetsägaren om inglasning av balkonger, kan gällande riktlinjer hållas. Detaljplanen och tillkommande bebyggelse ska prövas av Nacka kommun som är huvudman vid planläggning och bygglov. Prövning kommer att enligt förordning 2015:216 så att gällande riktlinjer för buller vid uppförande av ny bebyggelse kan hållas.

Vad gäller radhusområdet i sydväst vid Trålgatan beräknas maximala värden uppgå till 74 dBA vid den nordligast belägna fasaden. Samtliga radhus har tillgång till uteplats där gällande riktvärden klaras vilket också framgår av bullerutredningen. De omfattas därför inte heller av några skyddsåtgärder i järnvägsplanen.

Trafikförvaltningen kommer att vidta skyddsåtgärder för värdefulla naturvärden i samband med nyttjandet av etableringsytor och arbetsområden under byggtiden. Områdena för tillfällig nyttjanderätt kommer inför byggstart att besiktas för att sedan vid återställning slutbesiktas för säkerställande att områdena återställs i godtagbart skick.

Gestaltningen av plattformen mot Fisksätravägen följer det gestaltungsprogram som framtagits under planprocessen. Trafikförvaltningen utformar mötesstationen i Fisksätra och skapar förutsättningar för både höger- och vänstertrafik, hur trafikering ska ske beslutas vid trafikstart.

2.3 Synpunkter från allmänheten

2.3.1 *Representanter från Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägareförening, Tjänstemännens Egnahemsförening vid Storängen, Storängstraktens Villaägareförening, Lillängen Egnahemsförening, Nätverket Nackabor Mot Buller, HSB BRF Bergkanten i Nacka, BRF Alphyddan, BRF Ringvägen i Saltsjöbaden, BRF Rösunda 6:1, BRF Neglinge Torg nr 1, BRF Vaxskivlingen 2 och aktionsgruppen Byt Saltsjöbanans Vagnpark Nu!*

För den fysiska planeringen av en järnvägsanläggning ställs krav på miljöhänsyn utifrån miljöbalken och lag om byggande av järnväg. En järnväg ska utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta olägenhet för omgivningen. Planförslaget visar att trafikförvaltningen inte hanterar det buller som Saltsjöbanan med anledning av planförslaget kommer generera. Det blir uppenbart att trafikförvaltningen gör långgående avsteg från gällande riktvärden utan någon motivering.

Länsstyrelsens tidigare bedömning att detaljplaneförslaget inte medför en betydande miljöpåverkan är baserad på ett felaktigt och tidigare underlag. Den inför granskningen uppdaterade bullerutredningen visar att riktvärden väsentligt överskrider för bostäder, skola och rekreatiomsområden. Länsstyrelsens bedömning kan därmed inte längre anses vara lämplig och en ansökan till länsstyrelsen om förnyad bedömning måste göras. Oavsett vad bullerutredningen visar är det orimligt att göra bedömningen att den framtida situationen kommer motsvara nuläget. Ökningen av tågpassager kommer innebära trafikökning och avsevärd förändring av bullerexponering för omgivningen.

Efter avstämning med trafikförvaltningen visar det sig att närboende aldrig fått ta del av handlingarna gällande mötesstationen som trafikförvaltningen skickade in till länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan. Detta ska göras enligt gällande förordning för att ge särskilda berörda möjlighet att yttra sig.

I planunderlaget saknas det uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och närmiljö i enlighet med gällande lag och förordning. I förslaget finns en miljöbeskrivning, men den saknar en redogörelse för de redan mycket negativa miljöförutsättningarna i aktuellt område samt de förändringar projektet kommer medföra och vad dessa innebär för människors hälsa.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbuss

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I förslaget saknas fastighetsförteckning över bostadsbyggnader som utan bullerdämpande åtgärder beräknas utsättas för buller som överskrider riktvärden för trafikbuller, i enlighet med gällande förordning. Utifrån fastighetsförteckningen ska en särskild underrättelse skickas ut att planen ställs ut för granskning. Eftersom fastighetsförteckningen saknas har fastighetsägare aldrig fått nödvändig underrättelse.

Planförslaget saknar tillräckliga skyddsåtgärder. Bullerutredningen visar att riktvärden kommer överskridas och det saknas tillräckliga förslag på skyddsåtgärder för att riktvärdena ska innehållas. Det saknas även en motivering till varför avsteg görs. Det framgår tydligt att miljöbalken inte tillämpats och att försiktighetsprincipen (2 kap. 3 §) frångåtts.

Vid utformningen av en järnvägsplan ska förslagen på skyddsåtgärder utgå från behoven. En redovisning av beslutade åtgärder ska därför även omfatta uteblivna åtgärder och motiven för detta. I planförslaget saknas vilka överväganden som legat till grund för planens utformning. Det konstateras endast att en spårnära bullerskärm är för dyr för att uppföras. En redogörelse för varför nyttan med en spårnära bullerskärm understiger kostnaderna saknas samt överväganden kring andra möjliga tekniska lösningar. Förutom spårnära bullerskärm bör andra mindre kostsamma åtgärder finnas, en redogörelse för dessa och varför de valts bort saknas.

Inglasning av balkonger kan ej ses som en tillräcklig bullerskyddsåtgärd eftersom det inte längre är någon uteplats. Inte heller de hypotetiska bulleravskärmningarna från framtida byggnader eftersom de är del av en annan detaljplan som inte är antagen.

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.

Trafikförvaltningen bör på grund av de mycket stora bristerna i planförslaget 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 ska skyddsåtgärder införas som planbestämmelser på plankartan.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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.

De ombyggnader som nu föreslås är en mycket liten del av ett större program för Saltsjöbanan där större upprustningar och moderniseringar skett sedan början av 2000-talet. De tidigare ombyggnaderna saknar järnvägsplan, något som ska tas fram om enligt lagen om byggande av järnväg när det rör ny eller ombyggnad. För att en åtgärd ska undantas från järnvägsplan behöver lagstiftningens kriterier vara uppfyllda. Lagen tar inte bara hänsyn till de fysiska förändringarna utan även huruvida ändringar medför en betydande påverkan på omgivningen. De ombyggnader av Saltsjöbanan som hittills skett har haft stor påverkan på omgivningen, inte minst bytet från träslippers till betongslippers, som har medfört väsentligt förhöjda bullernivåer. Denna förändring har även konstaterats i domstol år 2010 gällande sträckan Saltsjö-Järsla – Storängen. Trots detta har trafikförvaltningen fortsatt göra omfattande upprustning inklusive byte av slippers och rivning av perronger med mycket höga kulturvärden utan upprättande av järnvägsplan. Genom att inte upprätta en järnvägsplan har trafikförvaltningen alltså inte tillämpat miljöbalken eller kulturmiljölagen. Utan järnvägsplan saknas nödvändiga prövningar och underlag såsom till exempel en miljökonsekvensbeskrivning och samråd med myndigheter, insatser och berörda. Trafikförvaltningen har därmed hanterat ombyggnationen och den försämrade bullersituationen helt enligt egna bedömningar, vid sidan om gällande lagar och förordningar.

Gällande planförslag tar ingen hänsyn till de betydande negativa konsekvenserna förslaget har ur bullerhänseende. Detta genom att trafikförvaltningen struntar i gällande lagstiftning. Fortsatt planering av banan måste ske genom upprättande av järnvägsplan för hela sträckningen där mötesstationerna vid Tattby och Fisksätra inkluderas, men även de ändringar som redan skett längs banan. Denna järnvägsplan kommer tillsammans med en miljökonsekvensbeskrivning visa om det ens är möjligt med en utökning av turtätheten inom riktvärdena för buller med befintlig vagnpark. Miljökonsekvenserna behöver tas omhand för hela sträckan, i enlighet med

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

gällande lagstiftning. Om detta inte kan påvisas kommer representanterna överklaga planförslaget.

Trafikförvaltningens svar

Miljöpåverkan

Nacka kommun påbörjade redan 2014 arbete med ett detaljplaneförslag i Fisksåtra berörande samma område som järnvägsplanen vilken varit föremål för samråd 2015-03-15 – 2015-04-13. Samrådet för detaljplanen genomfördes i enlighet med miljöbalkens krav på undersökningssamråd. Planens syfte var bland annat att möjliggöra järnvägsplanen för mötesstation. Inför detaljplanarbetet 2015 togs ett flertal underlagsutredningar fram för ett antal miljöaspekter. Kommunen lämnade in begäran om beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) till länsstyrelsen i Stockholm län vilken länsstyrelsen lämnade ett samrådsyttrande på, daterat 2015-05-04. I samrådsyttrandet bedömde länsstyrelsen att förslaget inte antogs medföra BMP men att planerade åtgärder innebar byggande av järnväg och därmed behov av upprättande av järnvägsplan.

Järnvägsplaneprocessen för mötesstationen i Fisksåtra inleddes därefter med en utredning om verksamheten antas medföra BMP eller inte. Eftersom järnvägsplanen omfattade ett marginellt större område än det inledande detaljplanarbetet från 2014 avsåg inkom trafikförvaltningen till länsstyrelsen 2018-09-07 med en komplettering av den tidigare inlämnade begäran om beslut om BMP. Länsstyrelsen i Stockholms län gjorde, utifrån redovisat underlag och inkomna yttranden, bedömningen att mötesstationen i Fisksåtra inte antas medföra betydande miljöpåverkan och därmed behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplanen tas fram. Att järnvägsplanen inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan innebär inte att miljöfrågorna kringgås. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler och övriga centrala bestämmelser ska alltså tillämpas vid arbetet med järnvägsplanen.

Bullerpåverkade fastigheter saknas i fastighetsförteckning

De fastigheter som påverkas av buller och där riktvärden överskrids utan skyddsåtgärder finns upptagna i fastighetsförteckningen under del 5 Bullerpåverkade fastigheter. Särskild underrättelsen om granskning av järnvägsplan ska enligt 16§ förordning om byggande av järnväg ska skickas till dem som finns upptagna i fastighetsförteckningens delar som redovisar kända ägare till fastigheter, kända ägare till kända delägande fastigheter i samfälligheter och kända innehavare av särskild rätt där mark eller utrymme behöver tas i anspråk permanent eller tillfälligt. Övriga i fastighetsförteckningen

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

samt berörda kommuner och myndigheter underrättas normalt med vanligt brev. Till den gruppen hör också fastigheter påverkade av buller.

Tillräckliga skyddsåtgärder saknas

Ett flertal bullerutredningar och mätningar av faktiskt buller har genomförts för Saltsjöbanan. I den bullerutredning som föreligger i granskningshandlingen redovisas en beräkning av bullernivåer för den planerade mötesstationen. Beräkningen utgår från skyltad högsta tillåtna hastighet genom stationsområdet. Dimensioneringen av bullerskyddsåtgärderna utgår således från en teoretisk maximal bullersituation som i praktiken sällan kommer att uppstå. Det innebär att de förslagna bullerskyddsåtgärderna har en viss marginal utifrån verkliga/normala förhållanden. 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 mm. Även med denna teoretiskt beräknade höga nivå uppfyller järnvägsplanens föreslagna bullerskyddsåtgärder gällande riktlinjer. För Fisksätra har inte spårnära bullerskyddsåtgärder vare sig förekommit som förslag eller förkastats under planprocessen. Fastställelse av järnvägsplanen förutsätter och ska föregås av en antagna och laga kraftvunna detaljplaner för såväl Fisksätra entré som den detaljplan som omfattar järnvägsområdet. Genomförandet av de planerna är ömsesidigt beroende av varandra.

MKB och järnvägsplan för hela Saltsjöbanan

Byggandet av mötesstationen i Fisksätra har bedömts vara av sådan omfattning att det utgör byggande av järnväg och därmed behov framtagande av järnvägsplan. Vad gäller bullerfrågorna och skyddsåtgärderna som föreslås i järnvägsplanen så är de begränsade till stationsområdet med anledning av byggande av ny infrastruktur. För bullerfrågor och andra störningar där framtagande av järnvägsplan inte är aktuellt ligger ansvaret på trafikförvaltningen som verksamhetsutövare. Trafikförvaltningen driver sedan 2014 ett arbete med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar med 12-minuterstrafik. Det arbetet pågår alltjämt och ytterligare inslag i arbetet är översyn av vagnar, bromsar m.m. och inte minst en inriktning att på sikt nå ett utbyte till ny modern tåg och vagnpark.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbansor

PM
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0736

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

3 Underlag

Inkomna synpunkter finns i sin helhet diarieförda under diarienummer SL 2017-0736 i trafikförvaltningens ärende- och dokumenthanteringssystem.

För trafikförvaltningen, Region Stockholm
2020-05-14

Tomas Ramstedt
Projektledare