

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 Tattby, projekt Kapacitetsåtgärder inom program Saltsjöbanan

## 1 Bakgrund

### 1.1 Samrådsförfarandet

Järnvägsplaneprocessen för mötesstationen i Tattby inleddes med ett undersökningssamråd. Det genomfördes sommaren 2018 som ett led i utredningen om verksamheten kunde antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP) eller inte. Inkomna yttranden och övrigt samrådsunderlag ingick som beslutsunderlag inför länsstyrelsen i Stockholms läns ställningstagande. Länsstyrelsen beslutade 2018-08-31 att projektet inte kunde antas medföra en betydande miljöpåverkan. Järnvägsplanen var därefter ute på samråd under våren 2019 och allmänhet, enskilda som kan bli särskilt berörda samt 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 granskningshandlingen. Parallellt med framtagandet av järnvägsplanen har Nacka kommun drivit arbete med ny detaljplan för berört område.

### 1.2 Genomförande av granskningen

Granskningen av järnvägsplanen pågick 2020-03-04–2020-04-01. 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, Nacka Värmdö Posten. Ett separat utskick till myndigheter, fastighetsägare, remissinstanser

**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](mailto:registrator.tf@sl.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbansor

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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 granskningstiden för järnvägsplanen inkom 14 yttranden, varav 10 från berörda remissinstanser och 4 från boende och allmänhet.

Följande remissinstanser har meddelat att de inte har synpunkter:

- Trafikverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Polisen

Följande remissinstanser har synpunkter:

- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Nacka kommun
- Nacka Energi
- Nacka miljövårdsråd
- Socialdemokraterna i Saltsjöbaden
- Saltsjöbadens Villaägareförening
- Saltsjöbadens Hembygdsförening

### **2.1 Sammanfattning av genomförda förändringar av järnvägsplanen med anledning av granskningen**

Inga förändringar av järnvägsplanen genomförs med anledning av granskningen.

### **2.2 Synpunkter från berörda remissinstanser**

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

#### *2.2.1 Länsstyrelsen i Stockholms län*

##### Buller

I bullerutredningen (Akustikkonsulten, 2020-01-27) framgår att omfattande åtgärder som fönsterbyten, ljudisolerade friskluftsventiler samt sannolikt även väggåtgärder, krävs på fastigheten Tattby 2:18 för att klara gällande riktvärden. Även kompletterande åtgärder för befintlig uteplats krävs för att klara

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbansor

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

riktvärden om högst 70 dBA maximal ljudnivå. Bullerutredningen beskriver dock att effekten av ovan nämnda åtgärder begränsas av vad som är tekniskt möjligt. Det framgår inte av handlingarna om trafikförvaltningen vidare utrett de beskrivna åtgärdernas genomförbarhet. Länsstyrelsen anser därför att trafikförvaltningen tydligare behöver redovisa samtliga åtgärder som krävs för att bostadsfastigheten Tattby 2:18 ska klara riktvärdena, samt utreda huruvida de är tekniskt möjliga och ekonomiskt genomförbara. Detta behöver vara klarlagt innan planen kan tillstyrkas.

Bestämmelsen i plankartan reglerar endast en översyn av fönsteråtgärder, friskluftsventiler samt kompletterande åtgärder på befintlig uteplats. Eventuella väggåtgärder finns alltså inte med i bestämmelsen. Samtliga åtgärder som krävs för att klara riktvärden, samt bedömts som tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga, ska finnas med i plankartan. Länsstyrelsen anser därtill att "en översyn" inte är tillräckligt tydligt för vad trafikförvaltningen faktiskt åtar sig att genomföra.

#### Stomljud

Stomljud vid aktuella fastigheter bedöms enligt bullerutredningen klara riktvärdena i nuläget. 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 det inte är klarlagt att stomljuden inte ökar med föreslagen spårutbyggnad. Länsstyrelsen anser därför att trafikförvaltningen behöver bedöma och i planbeskrivningen redogöra för hur det nya spåret kan påverka förekomsten av stomljud för närliggande bostäder. Om skyddsåtgärder krävs ska de säkerställas genom reglering på plankartan.

#### *Trafikförvaltningens svar*

Den befintliga plankorsningen medför mycket begränsade effekter av spårnära bullerskyddsåtgärder. För att klara gällande riktvärden 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 Tattby 2:18. Åtgärderna bestod av montering av tillsatsrutor på befintliga äldre fönster. Enligt uppgift från nuvarande ägare har ljudisolerade friskluftsventiler monterats och bekostats av dem själva. Åtgärderna valdes i samråd med tidigare fastighetsägare med hänsyn till husets karaktär. Med stöd av bullerutredningen är trafikförvaltningens bedömning att man vid en översyn av fönsteråtgärder kan erbjuda fastighetsägaren nya fönster och nya lösningar på friskluftsventiler

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbuss

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

som har en bättre ljudisoleringsförmåga än de nuvarande. Detsamma gäller kompletterande åtgärder vid befintlig uteplats i form av tätning av befintlig skärm och eventuellt ytterligare avskärmning.

Bullerutredningen pekar tydligt på att effekterna av åtgärderna kan komma att begränsas av ytterväggskonstruktionen och att det är sannolikt att även tilläggsisolering av fasad invändigt eller utvändigt kan komma att krävas. Utredningen förordar att trafikförvaltningen som första steg erbjuder översyn av fönsteråtgärder och kompletterande åtgärder vid uteplats. Formuleringen ”erbjudande om översyn av fönsteråtgärder” är vald utifrån det faktum att trafikförvaltningen inte ensidigt kan besluta om vad som ska göras. Eventuella åtgärder förutsätter medverkan och samtycke från fastighetsägarens sida.

Trafikförvaltningen har i förslaget till järnvägsplan förordat utredningens förslag till skyddsåtgärder. Inför detta ställningstagande har trafikförvaltningen, utöver nämnd bullerutredning, även genomfört särskilda bullermätningar för den berörda fastigheten. De mätningarna har inte redovisats i järnvägsplanen. Av dessa framgår att uppmätt fasadisolering i aktuell fastighet är lägre än vad som kan förväntas med hänsyn till de bullerskyddsåtgärder som genomförts. Skälet till det anges sannolikt bero på att väggen, utifrån bedömd konstruktion, isolerar sämre än normalt, att drevning eller skicket på befintliga fönster är sämre samt att läckage förekommer i tillbyggnaden. Detta styrker trafikförvaltningens uppfattning att översyn av fönsteråtgärder och ventiler kan förbättra möjligheterna att klara riktvärden. Samtidigt kvarstår en osäkerhet om fasadens skick.

Trafikförvaltningens riktlinjer för bullerskyddsåtgärder (RiBuller ”Riktlinjer Buller och vibrationer”, SL-S-419701 rev 6, 2018-01-16), anger att åtgärder ska utformas på ett sådant sätt att riktvärden, där så är tekniskt och ekonomiskt rimligt, innehålls. Enligt riktlinjerna innebär det att erbjudande om tilläggsruta, byte av fönsterglas, tätning, byte av friskluftsventiler och i vissa fall byte av hela fönster är de åtgärder som står till buds för att förbättra fasadisolering till en nivå som klarar riktvärden. För de enstaka fall då byggnadens väggelement är av så bristfällig kvalitet att riktvärden inomhus inte kan innehållas med fönsteråtgärder är riktlinjernas slutsats att fasadförbättrande åtgärder ligger på fastighetsägarens ansvar. Detta då en sådan fasad även medför undermålig värmeisolering.

Bullerberäkningen i utredningen utgår från skyltad högsta tillåtna hastighet genom stationsområdet och därmed från en teoretisk maximal bullersituation

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Portfölj Lokalbano*r

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

som i praktiken sällan kommer att uppstå. Det innebär att de föreslagna bullerskyddsåtgärderna har en viss marginal utifrån verkliga/normala förhållanden. Mot bakgrund av ovanstående förhållanden är det trafikförvaltningens bedömning att de föreslagna skyddsåtgärderna är väl avvägda mot gällande riktlinjer.

Vad gäller stomljud konstaterar trafikförvaltningen att bullerutredningen visar att nivåer eller riktlinjer för stomljud inte överskrids. Utgångspunkten är att 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. Trafikförvaltningen bedömning är därför att nivåer för stomljud inte kommer att överskridas med anledning av anläggandet av ett nytt mötesspår vid stationen.

#### *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.

I kommande genomförandeavtal ska restriktioner för nyttjande av kommunens mark för etableringsytor regleras. Detta innefattar bland annat att gångbanan längs Byvägen inte ska ingå i markanspråket. Enligt kommunen bör det redovisas hur in- och utfarter från arbetsområdena ska anordnas och göras trafiksäkra.

Höjden i gång- och cykeltunneln ska bibehållas även efter föreslagen förlängning. Eftersom tunneln blir avsevärt längre kommer den även kräva belysning, vilket ska bekostas av trafikförvaltningen och säkras i genomförandeavtalet.

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, enligt kommunen, utredningen kompletteras med ljudnivåer och förslag på eventuella bullerdämpande åtgärder utmed hela sträckan.

*Trafikförvaltningens svar*

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbano

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Vad gäller områden med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden ska gångvägar m.m. så långt möjligt hållas öppna. Av hänsyn till arbetsmiljö och trafiksäkerhet kan de dock temporärt vara nödvändigt att stänga eller omdirigera trafik. 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 är särskilt angeläget vid nyttjanderättsområdets gräns mot Byvägen där infart kommer att ske till etableringsområden. Frågan om byggtrafik m.m. kommer att framgå av den trafikordningsplan som ska upprättas inför byggstart och som Nacka kommun kommer att beredas möjlighet att ge synpunkter på.

Byggandet av mötesstationen och förlängningen av järnvägsbron/gång- och cykeltunneln kommer inte att påverka eller förändra höjden för gång- och cykelbanan. Frågan gällande belysningen i tunneln hanteras lämpligen i avtal mellan trafikförvaltningen och kommunen.

Vad gäller bullerfrågorna och skyddsåtgärderna som föreslås i järnvägsplanen är de mycket riktigt begränsade till stationsområdet med anledning av byggande av ny infrastruktur. Hanteringen av bullerfrågor i övrigt för Saltsjöbanan ligger på trafikförvaltningens ansvar som verksamhetsutövare. Trafikförvaltningen har sedan 2014 bedrivit 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 som korsar spåren i områdets västra del och vid befintlig plankorsning.

Vid nybyggnation av spåren måste aktuell lagstiftning följas och SLL måste garantera att anläggningarna inte påverkas av vagabonderade strömmar. SLL måste upprätta en handlingsplan och vidta åtgärder som krävs för att skydda anläggningarna. 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 exploatören.

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

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbano

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

#### *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 Socialdemokraterna i Saltsjöbaden*

Föreningen 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, enligt föreningen, vilket sannolikt medför att det uppstår upptrampade genvägar i naturområdet.

#### *Trafikförvaltningens svar*

Parkeringen och intilliggande naturmark ligger på allmän plats i detaljplan. Eventuella gång- och cykelvägar samt trappor som förläggs inom allmän plats är en kommunal fråga och ingår inte i trafikförvaltningens uppdrag.

#### *2.2.5 Saltsjöbadens Hembygdsförening och Saltsjöbadens Villaägareförening*

Föreningarna 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 det byggs en ramp med trappa 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. Föreningarna förutsätter att effektiva bullerskydd uppförs. De förutsätter även att bullerskydd sätts upp på sträckan Solsidan – Tattby på motsvarande sätt som gjorts efter andra sträckor av Saltsjöbanan.

#### *Trafikförvaltningens svar*

Teknikhuset har efter tidigare samråd flyttats och placeras söder om järnvägsspåret för att öka tryggheten och kommer därmed inte att göra intrång

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbanaor

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

på parkeringsytan. När det gäller utformningen kommer den att följa gestaltungsprogrammet för Saltsjöbanan.

Parkeringen och intilliggande naturmark ligger på allmän plats i detaljplanen. Eventuella gång- och cykelvägar samt trappor som förläggs inom allmän plats är en kommunal fråga och ingår inte i trafikförvaltningens uppdrag.

Vad gäller bullerfrågorna följer trafikförvaltningen gällande riktlinjer enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och trafikförvaltningens riktlinjer ( RiBuller "Riktlinjer Buller och vibrationer" SL-S-419701 rev 6, 2018-01-16), Utifrån bullerutredningen och riktlinjerna föreslås skyddsåtgärder i järnvägsplanen. Riktlinjerna i förordningen SFS 2015:216 är avsedd att tillämpas vid planläggning, uppförande av ny bostadsbebyggelse, vid prövning av bygglov och förhandsbesked för ny bostadsbebyggelse. De är således inte tillämpliga för järnvägsplanen som omfattar byggande av järnväg.

Hantering av bullerfrågor i övrigt för Saltsjöbanan ligger på trafikförvaltningens ansvar som verksamhetsutövare. 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.

#### 2.2.6 *Nacka Miljövårdsråd*

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 samrådsrets ifrågasättas. Att trafikförvaltningens olika åtgärder längs Saltsjöbanan kräver upprättande av en järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning är tydlig.

#### Buller

Hur buller från järnvägen hanteras är den viktigaste frågan även i Tattby.



Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Portfölj Lokalbansor*

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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. Miljövårdsrådet frågar om 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 behandling av naturvärden

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 hållskog bör beaktas i samband med sprängning av berget söder om spårområdet.

#### Tillgänglighet och trafiksäkerhet

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Portfölj Lokalbanaor*

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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

Miljövrådsrådet 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 Tattby har bedömts vara av sådan omfattning att det utgör byggande av järnväg och därmed finns behov av framtagande av 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 järnvägsplanen för Tattby. Trafikförvaltningen har sedan 2014 bedrivit ett arbete med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar som för mötesstationen 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. Valet mellan spårnära och fastighetsnära skyddsåtgärder är beroende av förutsättningarna i varje enskild situation. Syftet med åtgärderna är att riktlinjerna ska hållas. Det är trafikförvaltningens ansvar

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbansor

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

som huvudman för järnvägsplanen att utreda och föreslå skyddsåtgärder med hänsyn till bullerfrågor med anledning av byggande av järnväg. Med järnvägsplanens föreslagna skyddsåtgärder kan gällande riktlinjer hållas med undantag för fastigheten Tattby 2:18. Där föreslås erbjudande av översyn av fönsteråtgärder och kompletterande åtgärder på uteplats. Åtgärder förutsätter medverkan och samtycke från fastighetsägarens sida.

Vad gäller stomljud konstaterar trafikförvaltningen att bullerutredningen visar att nivåer eller riktlinjer för stomljud inte överskrids. Trafikförvaltningen bedömer inte heller att nivåer för stomljud kan komma att överskridas med anledning av anläggandet av ett nytt mötesspår vid stationen.

Trafikförvaltningen utformar mötesstationen i Tattby och skapar förutsättningar för både höger- och vänstertrafik, hur trafikering ska ske beslutas vid trafikstart. Järnvägsplanen förändrar inte gång och cykelvägen. Bibehållen plankorsning innebär att tillgängligheten mellan plattformarna möjliggörs.

## **2.3 Synpunkter från boende och allmänheten**

### *2.3.1 Fastighetsägarna 1*

Fastighetsägarna kan med bestörtning konstatera hur likgiltig trafikförvaltningen är till de bullerkonsekvenser som planförslaget medför. Det kommer fastighetsägarna inte acceptera utan kräver att trafikförvaltningen jobbar utifrån sina skyldigheter att få ner ljudnivåer till gällande riktvärden.

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 inte. Framtagen bullerutredning innehåller felaktigheter gällande redan genomförda åtgärder på fastigheten. Trafikförvaltningen hävdar att

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbansor

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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.

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

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 trafikförvaltningen förbiser ovanstående krav kommer fastighetsägarna överklaga befintligt planförslag.

#### *Trafikförvaltningens svar*

Den befintliga plankorsningen medför mycket begränsade effekter av spårnära bullerskyddsåtgärder. För att klara gällande riktvärden 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 Tattby 2:18. 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 mycket riktigt monterats och bekostats av de nuvarande ägarna.

Den tidigare bullerutredning, som fastighetsägarna bilagt till yttrandet, redovisar en spårnära bullerskärm framför fastigheten som aldrig uppförts. Den slutliga bedömning som trafikförvaltningen då gjorde och som fortfarande kvarstår är att plankorsningen begränsar effekterna av en spårnära bullerskärm varför man valde att istället gå på fastighetsnära skyddsåtgärder. En ytterligare komplicerande faktor som togs i beaktande är Skyttevägen som löper parallellt

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Portfölj Lokalbansor*

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

med spåret. En skärm utmed spåret kan förstärka buller från bilvägen mot fastigheten. Skärmen skulle således behöva göras ljudabsorberande mot båda sidor. Förutom redan begränsad effekt på grund av plankorsningen skulle det resultera i både högre investerings- och driftskostnader.

Trafikförvaltningens bedömning är att man vid en översyn av fönsteråtgärder kan erbjuda fastighetsägarna nya fönster och nya lösningar på friskluftsventiler som har en bättre ljudisoleringsförmåga än de nuvarande. Detsamma gäller kompletterande åtgärder vid befintlig uteplats i form av tätning av befintlig skärm och eventuellt ytterligare avskärmning.

Bullerutredningen pekar tydligt på att effekterna av åtgärderna kan komma att begränsas av ytterväggskonstruktionen och att det är sannolikt att även tilläggsisolering av fasad invändigt eller utvändigt kan komma att krävas. Utredningen förordar att trafikförvaltningen som första steg erbjuder översyn av fönsteråtgärder och kompletterande åtgärder vid uteplats.

Trafikförvaltningen har i förslaget till järnvägsplan förordat utredningens förslag till skyddsåtgärder. Inför detta ställningstagande har trafikförvaltningen utöver nämnda bullerutredning även genomfört särskilda bullermätningar för den berörda fastigheten. De mätningarna har inte redovisats i järnvägsplanen. Av dessa framgår att uppmätt fasadisolering i aktuell fastighet är lägre än vad som kan förväntas med hänsyn till de bullerskyddsåtgärder som genomförts. Skälet till det anges sannolikt bero på att väggen, utifrån bedömd konstruktion, isolerar sämre än normalt, att drevning eller skicket på befintliga fönster är sämre samt att läckage förekommer i tillbyggnaden. Detta styrker trafikförvaltningens uppfattning att översyn av fönsteråtgärder och ventiler kan förbättra möjligheterna att klara riktvärden. Samtidigt kvarstår en osäkerhet om fasadens skick.

Trafikförvaltningens riktlinjer för bullerskyddsåtgärder (Riktlinjer Buller och vibrationer) anger att åtgärder ska utformas på ett sådant sätt att riktvärden, där så är tekniskt och ekonomiskt rimligt, innehålls. Enligt riktlinjerna innebär det att erbjudande om tilläggsruta, byte av fönsterglas, tätning, byte av friskluftsventiler och i vissa fall byte av hela fönster är de åtgärder som står till buds för att förbättra fasadisolering till en nivå som klarar riktvärden. För de enstaka fall då byggnadens väggelement är av så bristfällig kvalitet att riktvärden inomhus inte kan innehållas med fönsteråtgärder är riktlinjernas slutsats att fasadförbättrande åtgärder ligger på fastighetsägarens ansvar. Detta då en sådan fasad även medför undermålig värmeisolering.

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Portfölj Lokalbana*

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Bullerberäkningen i utredningen utgår från skyltad högsta tillåtna hastighet genom stationsområdet och därmed från en teoretisk maximal bullersituation som i praktiken sällan kommer att uppstå. Det innebär att de föreslagna bullerskyddsåtgärderna har en marginal utifrån verkliga/normala förhållanden. Den marginalen inrymmer viss hänsyn till exempelvis spårskrik och andra ljudfenomen som inte går att beräkna och som är mer underhållsrelaterade samt beroende på trafikering med specifika vagnar m.m. Mot bakgrund av ovanstående förhållanden är det trafikförvaltningens bedömning att de föreslagna skyddsåtgärderna är rimligt väl avvägda mot gällande riktlinjer.

Förslaget till järnvägsplan omfattar inte prövning eller reglering av högsta tillåtna hastighet. Generellt kan sägas att hastighetssänkningar inte betraktas som en bullerskyddsåtgärd. Samhällskostnaden för detta är mycket hög då restiden förlängs för alla trafikanter och allt färre väljer att åka kollektivt. Det går helt emot de klimatmål som regionen har, det vill säga att öka andel resenärer som åker kollektivt, och resulterar i praktiken i att man ställer miljömål mot varandra.

### 2.3.2 *Fastighetsägare 2*

Fastighetsägarna 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. Fastighetsägarna är inte övertygade att driftsäkerheten kommer kunna garantera 12-minuterstrafik. De frågar sig vilka känslighetsanalyser som egentligen har genomförts och vilket faktaunderlag dessa har de baserat sig på.

Vid ökad turtäthet riskerar fastighetsägarna och övriga fastigheter, liksom rekreatiomsområdet 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.

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbansor

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Vid tidigare arbeten på den aktuella sträckningen år 2015–2016 genomfördes bullermätningar som konstaterade betydligt högre bullernivåer än de teoretiska beräkningarna kommit fram till. Fastighetsägarna frågar på vilka sätt som 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 berörda fastighetsägarnas 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 rekreationsområdet 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.

#### *Trafikförvaltningens svar*

Byggandet av mötesstationen i Tattby har bedömts vara av sådan omfattning att det utgör byggande av järnväg och därmed finns behov av framtagande av järnvägsplan. Mötesstationen i Tattby är ett led i kapacitetshöjningen av Saltsjöbanan till gagn för kollektivtrafik och boende i regionen. Den möjliggör en ökad trafik som också ofrånkomligt leder till ökat buller. Trafikförvaltningen har i processen med framtagandet av järnvägsplanen följt gällande lagstiftning och riktlinjer för att hantera bullerfrågor. Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och trafikförvaltningens riktlinjer (RiBuller ”Riktlinjer Buller och

vibrationer”, SL-S-419701 rev 6, 2018-01-16). Länsstyrelsen har tagit ställning till att järnvägsplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och därmed krävs inte heller framtagande av miljökonsekvensbeskrivning. Det innebär inte att miljöfrågorna kringgås eller utelämnas. De ska alltjämt hanteras i järnvägsplaneprocessen.

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. Trafikbullerberäkningarna har utförts enligt de modeller och normer som är tillämpliga för den aktuella situationen. Trafikförvaltningen har ingen anledning att ifrågasätta riktigheten av de utförda beräkningarna. 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. I järnvägsplanen föreslås bullerskyddsåtgärder som innebär att gällande riktlinjer för buller avseende byggande av ny infrastruktur, med undantag av fastigheten Tattby 2:18, kan innehållas.

Frågan om andra upprustningsåtgärder efter Saltsjöbanan och eventuella ytterligare störningar på grund därav hanteras inte inom ramen för prövningen av järnvägsplanen för Tattby. Det är inte osannolikt att det för de kommande upprustningsåtgärderna längs Saltsjöbanan för vissa sträckor är nödvändigt att upprätta järnvägsplaner. För bullerfrågor och andra störningar där framtagande av järnvägsplan inte är aktuellt ligger ansvaret på trafikförvaltningen som verksamhetsutövare. Trafikförvaltningen bedriver sedan 2014 ett arbete med bullerskyddsåtgärder längs hela Saltsjöbanans sträckning. De bullerskyddsåtgärder som vidtas grundar sig på samma förutsättningar som för mötesstationen med 12-minuterstrafik.

### 2.3.3 *Boende på Sveavägen, Trollvägen och Tistelstigen*

De boende anser att trafikförvaltningen inte har tagit hänsyn till de tidigare lämnade synpunkterna från samrådet. Tillsammans med Samskolan och Tattby naturreservat torde de boende vara de absolut mest berörda och påverkade varför den bristande lyhördsen känns mycket besvärande.

De boende kräver att trafikförvaltningen gör ett omtag i arbetet med 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 underlag. 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 boende har inte fått ta del av handlingarna i utredningen om BMP innan den skickades till länsstyrelsen av trafikförvaltningen. En ny ansökan måste därför göras till länsstyrelsen.
- Trafikförvaltningen har utelämnat väsentliga riktvärden som anges i förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216). De boende avser framförallt "50 dBA ekvivalent ljudnivå vid uteplats". Dessa riktvärden måste införlivas i planförslaget.
- Det finns inga detaljerade redovisningar för hur framräkningarna av ekvivalent ljudnivå har gjorts. Har den framräknade ljudnivån använt 24 timmar (LAeq 24 h) 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 och ekvivalent ljudnivå under olika delar av dygnet behöver tas fram. Även vägbullret från Byvägen/Skyttevägen måste redovisas.
- I planförslaget 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 trafikförvaltningen 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

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbansor

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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.

Buller är en av vår tids stora miljöproblem och här ser vi en successiv skärpning av myndigheters krav i nya lagar och förordningar. Att inte ta in nu befintliga sådana krav är att anses som ett stort svek mot berörda medborgare. Till stöd för detta krav åberopar vi domen vid Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen 2012-06-14, mål nr M2263-11, som anger att buller från verksamhet efter ombyggnad av tunnelbanedepå ska begränsas till 50 dB(A) dagtid helgfri måndag – fredag (07-18), 45dB(A) kvällstid/helgtid och 40dB(A) nattetid, vilket mycket väl kan likställas med situationen runt Tattby station. Fastighetsägarna kräver ett omtag i arbetet med järnvägsplanen och att fullständiga lösningar på skyddsåtgärder inarbetas så att en god ljudmiljö uppnås.

#### *Trafikförvaltningens svar*

##### Länsstyrelsens beslut har tagits på felaktig grund

Länsstyrelsen har tagit ställning till att järnvägsplanen inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Att järnvägsplanen inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan innebär inte att miljöfrågorna kringgås eller utelämnas. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler och övriga centrala bestämmelser ska

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbansor

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

alltjämt tillämpas vid arbetet med järnvägsplanen. 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. Även med denna teoretiskt beräknade höga nivå uppfyller järnvägsplanens föreslagna bullerskyddsåtgärder gällande riktlinjer med undantag för fastigheten Tattby 2:18.

#### Närboende har inte fått ta del av handlingarna innan beslut

Inför det utredningssamråd som föregick begäran till länsstyrelsen om prövning om betydande miljöpåverkan gjorde trafikförvaltningen en avgränsning av samrådskretsen. Lagens krav är att den ska omfatta länsstyrelse, kommun och de enskilda som särskilt berörs. Ett utskick av material gjordes till närboende, däribland boende på södra sidan Sveavägen och flera intresseföreningar. Det är trafikförvaltningen uppfattning att den valda samrådskretsen väl omfattar kraven i gällande lagar och författningar. De synpunkter och yttranden som framfördes på samrådsunderlaget var en del av det underlag som ingick i länsstyrelsens prövning.

#### Riktlinjer i förordning SFS 2015:216 har förbisetts

De riktvärden som ska tillämpas är dels de som fastställts 1997-03-20 i samband med infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och dels de riktlinjer som trafikförvaltningen därutöver angivit. Dessa riktlinjer ska tillämpas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktlinjerna som hänvisas till i förordningen SFS 2015:216 är avsedd 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.

#### Beräkning av ekvivalent ljudnivå

Trafikbullerberäkningarna har utförts enligt de modeller och normer som är tillämpliga för den aktuella situationen. Trafikförvaltningen har ingen anledning att ifrågasätta riktigheten av de utförda beräkningarna. Av bullerutredningen

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Portfölj Lokalbansor*

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

framgår att den ekvivalenta ljudnivån avser dygnsnivå. Det är också ekvivalentnivån dygnsnivå som ska jämföras mot de gällande riktlinjerna.

#### Redovisning av hur vägbullret vägts in

Trafikförvaltningen är verksamhetsutövare för järnvägstrafiken. Vid utbyggnad av mötesstationen har järnvägsbyggaren att beakta det tillkommande buller som härrör från byggande av ny infrastruktur avseende järnvägen. Frågan om buller från vägtrafiken åvilar verksamhetsutövaren för vägen.

#### Stängningen av plankorsningen frångås

Under samrådsprocessen har många synpunkter framförts på det samrådsunderlag som presenterats. Synpunkterna har lett till att planförslaget ändrats och justerats efterhand på ett flertal punkter. En av förändringarna är att den föreslagna stängningen av plankorsningen utgått ur planförslaget. Bakgrunden är frågan om att klara en tillgänglighetsanpassad passage över järnvägen som diskuterats under samrådsprocessen. En utbyggnad av mötesstationen förutsätter inte en stängning av plankorsningen. För att det även fortsättningsvis ska finnas en tillgänglighetsanpassad passage över järnvägen har förslaget till järnvägsplan avgränsats till att inte omfatta befintlig plankorsning. Den del i riskanalysen som berör plankorsningen och tidigare föreslagna plattformsovergången är därmed inte heller aktuell. Riskanalysens identifiering av risker och förslag till åtgärder för järnvägsplanen i övrigt är i allt väsentligt gällande.

#### Val och placering av skyddsåtgärder

Bullerutredningen föreslår olika skyddsåtgärder och placeringar utifrån målet att klarar gällande riktlinjer. Utredningen föreslår bland annat, utan prioritering dem emellan, två alternativa spårnära bullerskyddsåtgärder. Trafikförvaltningens ansvar är att i järnvägsplanen redovisa åtgärder som innebär att riktlinjerna kan klaras. Det ingår inte uppdraget att bekosta och anlägga bullerskyddsåtgärder utöver gällande krav och riktlinjer eller efter särskilda önskemål.

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 föreslagna 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

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
*Portfölj Lokalbansor*

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

ljudfenomen som inte går att beräkna och som är mer underhållsrelaterade och beroende på trafikering med specifika vagnar m.m.

Domen 2012-06-14, mål nr M2263-11, bör tillämpas i Tattby.

Beträffande domen vid Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen 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 istället om buller avseende industriverksamhet, underhållsarbete m.m. och därmed tillämpliga riktlinjer, vilket inte är aktuellt för mötesstationen i Tattby.

*2.3.4 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 överskrids för bostäder, skola och rekreationsområden.

Länsstyrelsens bedömning kan därmed inte längre anses vara lämplig och en ansökan till länsstyrelsen om förnyad bedömning måste göras. 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.

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

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbansor

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

mycket negativa miljöförutsättningarna i aktuellt område samt de förändringar projektet kommer medföra och vad dessa innebär för människors hälsa.

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 redogörs endast för en del överväganden. Flera föreslagna bullerskyddsåtgärder lämnas utan ett ställningstagande om de faktiskt kommer genomföras. För dessa erbjuds endast en översyn och med ett konstaterande att vidare bedömning måste göras vad som är tekniskt och/eller ekonomiskt rimligt. Om en fastighet lämnas utan tillräckliga åtgärder behövs en redogörelse över de överväganden som gjorts.

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 tillsammans med 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.

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 –

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbano

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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 träslipers till betongslipers, som har medfört väsentligt förhöjda bullernivåer. Denna förändring har även konstaterats i domstol år 2010 gällande sträckan Saltsjö-Järla – Storängen. Trots detta har trafikförvaltningen fortsatt göra omfattande upprustning inklusive byte av slipers 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 gällande lagstiftning. Om detta inte kan påvisas kommer representanterna överklaga planförslaget.

*Trafikförvaltningens svar*

Länsstyrelsens bedömning baserad på felaktigt underlag

Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbansor

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Länsstyrelsen har beslutat att järnvägsplanen inte kan antas ha betydande miljöpåverkan. Inför ett sådant beslut ska ett särskilt samråd hållas. Enskilda som kan antas bli särskilt berörda ska ges möjlighet att yttra sig över samrådsunderlaget innan det lämnas till länsstyrelsen för prövning. Ett sådant samråd har genomförts och det är dokumenterat i samrådsredogörelsen.

Inför detta samråd gjorde trafikförvaltningen en avgränsning av samrådskretsen. Lagens krav är att den ska omfatta länsstyrelse, kommun och de enskilda som särskilt berörs. Utskick av material gick till närboende, däribland boende på södra sidan Sveavägen och flera intresseföreningar. Det är trafikförvaltningens uppfattning att den valda samrådskretsen väl omfattar kraven i gällande lagar och författningar. De synpunkter som framfördes på samrådsunderlaget var också en del av det underlag som ingick i länsstyrelsens prövning. Enligt trafikförvaltningen har inga förändringar inträtt som är av sådan art att det skulle motivera en förnyad prövning. Att järnvägsplanen inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan innebär inte att miljöfrågorna kringgås eller utelämnas. 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 underrättelse om granskning av järnvägsplan ska enligt 16 § i förordning om byggande av järnväg 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 samt berörda kommuner och myndigheter underrättas normalt med vanligt brev. Till den gruppen hör också fastigheter påverkade av buller.

#### Planförslaget saknar tillräckliga skyddsåtgärder

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



Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbano

PM  
2020-05-14

Ärende/Dok. id.  
SL 2017-0736

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

marginal för exempelvis spårskrik och andra ljudfenomen som inte går att beräkna och som är mer underhållsrelaterade och beroende på trafikering med specifika vagnar, m.m. Även med denna teoretiskt beräknade höga nivå uppfyller järnvägsplanens föreslagna bullerskyddsåtgärder gällande riktlinjer med undantag för fastigheten Tattby 2:18.

Trafikförvaltningens bedömning är att åtgärder på fasaden avseende fastigheten Tattby 2:18 utöver föreslagen översyn av fönsteråtgärder m.m. inte är tekniskt och ekonomiskt rimliga att genomföra. Åtgärder på enskilda fastigheter förutsätter dessutom en medverkan och samtycke från berörda. Det är också av den anledningen som formuleringen ”erbjudande om översyn av fönsteråtgärder” är vald. Trafikförvaltningen kan inte ensidigt precisera eller tvinga på en fastighetsägare åtgärder.

#### MKB och järnvägsplan för hela Saltsjöbanan

Byggandet av mötesstationen i Tattby 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 är de begränsade till stationsområdet med anledning av byggande av ny infrastruktur. Frågan om upprättande av järnvägsplan i övrigt efter Saltsjöbanan styrs av lagen om byggande av järnväg. Den prövas inte vid granskningen av förslaget till järnvägsplan för mötesstationen i Tattby.

### **3 Underlag**

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

För Trafikförvaltningen, Region Stockholm  
2020-05-14

Tomas Ramstedt  
Projektledare