

Detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan avseende Fisksätra station, Erstavik 26:1, m. fl., Fisksätra, Nacka kommun.



Kartan visar områdets avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun området ligger.

Planens syfte

Denna detaljplan har till syfte att möjliggöra en ombyggnad av Fisksätra station till en dubbelspårsanläggning. Genom en ombyggnad av Fisksätra station till en mötesstation med dubbelspår kan turtätheten öka till 12-minuterstrafik. En förbättring av kollektivtrafiken bedöms som positiv för Fisksätra som helhet. Högre turtäthet och bättre tillgänglighet kan stödja en framtida stadsutveckling med ny bebyggelse för bostäder och verksamheter. Detaljplaneförslaget är en del av arbetet med att möjliggöra en upprustning och modernisering av Saltsjöbanan längs hela dess sträcka från station Slussen till station Saltsjöbaden och hållplats Solsidan. I upprustningen ingår att höja anläggningens tekniska standard för att få en hög drift- och personsäkerhet, liksom en uppgradering av banans system och kapacitet. Utöver åtgärder som krävs för att uppfylla myndigheternas och samhällets funktionskrav, dimensioneras den moderniserade banan för en ökad turtäthet i trafiken.

Handlingar och innehåll

Planförslaget är upprättat utifrån plan- och bygglagen PBL (2010:900).

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Detaljplaneprogram för Fisksätra (antaget maj 2013)
- PM Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (Upprustning av Saltsjöbanan), 2015-02-05
- Trafikbullerutredning (Saltsjöbanan – Utbyggnad till dubbelspår i Fisksätra), 2015-03-13
- Riskanalys (Riskidentifiering för detaljplanearbete Fisksätra station med anledning av ny mötesstation inom projektet Upprustning av Saltsjöbanan), 2015-02-06
- Kulturmiljöanalys (Utdrag ur kulturmiljöanalys – Saltsjöbanan - Fisksätra station), 2015-03-13

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning	s. 2
2. Förutsättningar	s. 5
3. Planförslaget	s. 11
4. Konsekvenser av planen	s. 18
5. Så genomförs planen	s. 21
6. Medverkande i planarbetet	s. 24

I. Sammanfattning

Bakgrund

Saltsjöbanan anlades 1891-93 av Knut A. Wallenberg som ett led i etableringen av den nya villastaden och societetsbadorten Saltsjöbaden. Järnvägens tillkomst gav snart upphov till ett flertal nya villasamhällen längs banan. Ett attraktivt boende i naturskön omgivning lockade en välbärgad befolkning att flytta ut utanför staden. Det var Saltsjöbanans goda kommunikationer som var förutsättningen för denna utveckling och 1913 utökades banan med sträckan Igelboda-Solsidan. Idag är Fisksätra en av de stationer som har flest resande längs Saltsjöbanan.

Banan är i stort behov av upprustning. Delar av anläggningens tekniska system har passerat den tekniska eller ekonomiska livslängden. Stockholms läns landsting har även tagit beslut om att rusta banan så att den kan erbjuda tätare avgångar.



Flygfoto över Fisksätra station med omgivning. Ljusröd markering anger detaljplanens område.

Huvuddragen i förslaget

Fisksätra station byggs om och kompletteras med ytterligare ett spår. Stationen får därigenom en dubbelriktad trafik så att tåg i respektive riktning kan mötas i Fisksätra. Därmed kan turtätheten öka till 12-minuterstrafik.

Förslaget förutsätter dels att stationsområdet utvidgas cirka 4 meter söderut på gatumark för att rymma ett nytt spår, dels att det befintliga spåret med plattform flyttas cirka 2 meter norrut mot bergsslänten. Båda spåren får var sin plattform på respektive sida av spårområdet. Norra plattformen nås i likhet med tidigare från både gångbro i öster och gång- och cykeltunnel i väster. Därtill anläggs en bevakad planövergång i västra delen av stationen, där det samtidigt finns förbindelse mellan plattformarna. Den södra plattformen får trappor och ramper direkt till Fisksätravägen och även trappa till gångbron över spåren.



Vit ton markerar detaljplaneområdet.

Målområden för hållbart byggande:

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Detaljplanen utgör en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas och följande målområden har valts ut som prioriterade:

- *Hållbart resande* utgör projektets huvudsyfte genom att erbjuda resenärer ett konkurrenskraftigt alternativ till bilresandet. Saltsjöbanan ges en förbättrad turtäthet och säkerhet som kompletteras med bekvämlighet och god miljö inom stationsområdet.
- *En levande stadmiljö* eftersträvas, där stationen ingår som en väsentlig del i ett större sammanhang. Goda funktionella samband och en attraktiv utformning av stationen är angelägen i arbetet för utvecklingen av Fisksätra centrum.
- *Effektiv mark- och resursanvändning* har prioriterats för att projektet så långt möjligt är inte ska inkräkta på mark som kan användas för utbyggnad av bostäder och verksamheter inom Fisksätra.

2. Förutsättningar

Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet omfattar cirka 8 500 kvadratmeter och ligger intill Fisksätra centrum, norr om Fisksätravägen. Planområdet omfattar delar av fastigheterna Erstavik 26:1 och Erstavik 76:1, ägda av Nacka kommun respektive Storstockholms Lokaltrafik. Planförslaget påverkar därtill en mindre del av Fisksätravägen som i likhet med Fisksätra stationsområde ligger inom fastigheten Erstavik 26:1. I västra delen av planområdet berörs även angränsande del av Erstavik 26:2, ägd av Nacka kommun.



Nuvarande fastigheter. Planområdet berör Erstavik 26:1, 26:2 och 76:1.

Översiktlig planering

Gällande översiktsplan ”Hållbar framtid i Nacka” (2012) anger fyra stadsbyggnadsstrategier för Nacka.

- Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön.
- Kompletta transportsystem med tunnelbana till Nacka.
- Utveckla Nackas lokala centra och deras omgivning.
- Planera, förvalta och utveckla den gröna och blå strukturen.

Enligt gällande översiktsplan ”Hållbar framtid i Nacka” utgör Fisksätra centrum ett lokalt centrum inom en medeltät stadsbebyggelse. I översiktsplanen anges att kollektivtrafiken ska vara dimensionerad och utformad så att dess andel av resorna avsevärt ökar till 2030. Satsningen på regional infrastruktur innebär att Nacka kan fortsätta att starkt bidra till Stockholmsregionens bostadsförsörjning, utbildning och arbetsmarknad. Moderniseringen av Saltsjöbanan är ett led i detta arbete.

Andra projekt/beslut som berör planen

Planarbetet för Fisksätra station pågår parallellt med planering för utbyggnad av kvartersmarken/markparkeringen mellan Fisksätra station och Fisksätra centrum, där planarbete ska möjliggöra en utbyggnad av bostäder och verksamheter.

Stockholms läns landsting genomför under perioden 2013-2018 en upprustning av hela Saltsjöbanan. I projektet ingår det att upprusta befintliga teknikersystem, skapa förutsättningar för en 12 minuters tidtabell, öka säkerheten med installation av ett ATC-system (Automatic Train Control) samt att genomföra buller- och tillgänglighetsåtgärder enligt SL:s riktlinjer. De generella åtgärderna är indelade i följande tre kategorier:

- Uppgradering av befintliga system består i huvudsak av brorenoveringar och reinvesteringar inom BEST (ban-, el-, signal- och telearbeten).
- Myndighets- och samhällskrav fordrar bulleråtgärder, tillgänglighetsåtgärder och installation av ATC-system. ATC är ett samlingsnamn för olika säkerhetssystem för järnväg som kraftigt minskar risken för olyckor som orsakas av handhavandefel från lokföraren.
- Utvecklings- och trimningsåtgärder föranleder BEST byggnationer (ban-, el-, signal- och telearbeten) för nya Slussen och åtgärder för ökad kapacitet för infrastruktur, fordon, depå och stationer längs banan i övrigt.

Detaljplaneprogram

Detaljplaneförslaget har föregåtts av Detaljplaneprogram Fisksätra KFKS 2011/236-212 Projektnummer 9538, antaget av Kommunstyrelsen 13 maj 2013 §119 som omfattar ett område norr om Saltsjöbadsleden i Fisksätra med områdena Centrum, Fisksätravägen, Fisksätra station, Fiskarhöjden, Fidravägen, Båthöjden, Fågelhöjden, Fisksätra IP, Fisksätra holme och Fisksätra marina. Programmet utgör underlag för ett antal detaljplaner som kommer att sättas igång under de närmaste åren och på längre sikt.

För området kring Fisksätra station och Saltsjöbanan har målsättningen i detaljplaneprogrammet varit att visa hur bebyggelse och infrastruktur samt helheten bör gestaltas för att skapa integration mellan station och centrum, och mellan marinan/hamnen och idrottsområdet. Ambitionen är att stationen och centrum ska gestaltas till en tydlig entré och mötesplats. Vidare ska områdena kring idrottsplats och Folkets hus kopplas samman för att kunna utvecklas.

Detaljplaner

För planområdet gäller Spl 229 (1972-04-24) och Spl 252 (1975-09-04). I de aktuella delarna inom Spl 229 anges specialområde för järnvägstrafik och specialområde för trafik. I Spl 252 berörs en mindre del som är parkmark. Planområdet gränsar till Fisksätravägen och ett område söderut som för närvarande är under planläggning för nya bostäder och verksamheter.



Ljusröd ton markerar den plan Spl 229 som gäller för den huvudsakliga delen av planområdet.

Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Saltsjöbanan är av riksintresse för kommunikationer och detaljplanens funktion är bland annat att säkerställa detta.

Området idag

Fisksätra station anlades 1925, men flyttades från sitt ursprungliga läge något norrut 1974 i samband med uppförandet av den nya centrumbebyggelsen. Den äldre hållplatsens paviljonger för väntande resenärer revs när dagens station uppfördes.

Fisksätra station är idag en enkelspårsanläggning med plattform på stationens norra sida för båda färdriktningarna. Hållplatsen ligger i öst-västlig riktning och har Fisksätra centrum med omgivande bostadsbebyggelse som blickfång mot söder. Mellan stationen och bebyggelsen ligger spår, gata (Fisksätravägen) och stora parkeringsytor som fysiska barriärer. Mot norr finns däremot direkta förbindelser med skola, närliggande natur-, friluft- och idrottsområden, småbåtshamn, museum och andra fritidsaktiviteter. Längs norra sidan löper ett gångstråk i öst-västlig riktning som förenar skollokaler i öster med sporthall och idrottsplatser i väster.



Från dagens perrong ses Fisksätra centrum och gångbro över Fisksätravägen.

Direkt söder om stationen ligger Fisksätravägen med dubbelriktad trafik och med bussar i linjetrafik. Marken mellan Saltsjöbanan och Fisksätravägen utgörs av en smal remsa gräsbevuxen mark som ligger oåtkomlig innanför stängsel utefter gatan. Söder om Fisksätravägen intill bostadsbebyggelsen och Fisksätra centrum finns idag stora ytor med markparkering, lastintag och infarter till garage under bostadsbebyggelsen. Från Fisksätravägen kan plattformen nås via tunnel under spåren väster om stationen. Från Fisksätra centrum nås stationens plattform via en gångbro över Fisksätravägen och spårområdet. Bron kopplar vidare samman centrum med de ovan nämnda natur- och fritidsaktiviteterna.



Från dagens plattform mot Fisksättras bostadsbebyggelse.

Service

Fisksätra Centrum ligger strax söder om Fisksätra station. Här finns bibliotek, kyrka och dagligvaruhandel med mera. Centrumanläggningen ligger på ett plan över gatunivå med direkt broförbindelse över spårområdet till norra sidan av stationen där Fisksätraskolan, Fisksätra fritidsgård, förskolor och Folkets hus är belägna.

Friytor

Norr om planområdet ligger Fisksätra sporthall, idrottsplats och ett rekreationsområde med naturmark, stränder och badplats på Fisksätra holme. Med bil nås området österifrån via Hamnuddsvägen. Gående och cyklande når området från Fisksätravägen via Båthamnsstigen i tunnel under spåren väster om stationsområdet, och för gående finns även broförbindelse från Fisksätra centrum.

Gator och trafik

Fisksätravägen är lokalgata med dubbelriktad trafik och bussar i linjetrafik mot Nacka Strand, Slussen och Saltsjöbaden. Bilparkeringar finns söder om Fisksätravägen, där även Saltsjöbanans resenärer kan angöra.



Vy över dagens hållplats från gångbron över Fisksätravägen.

Teknisk försörjning

Inom området finns vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar som korsar planområdet öster och väster om stationsanläggningen.

Trafikdagvatten från omgivande område leds idag till största del ned i ledningssystemet via dagvattenbrunnar. Dagvatten från Fisksätravägen leds via brunnar till dagvattenledning under befintlig gångbana. Dagvattenbrunnar finns på den västra samt östra sidan av befintlig plattform.

Inom spårområdet är spåren förlagda i huvudsak med makadam där regnvatten infiltreras. Enligt SGU:s jordartskarta består området till största delen av postglacial lera och berg i dagen med dåliga förutsättningar för infiltration och perkolation.

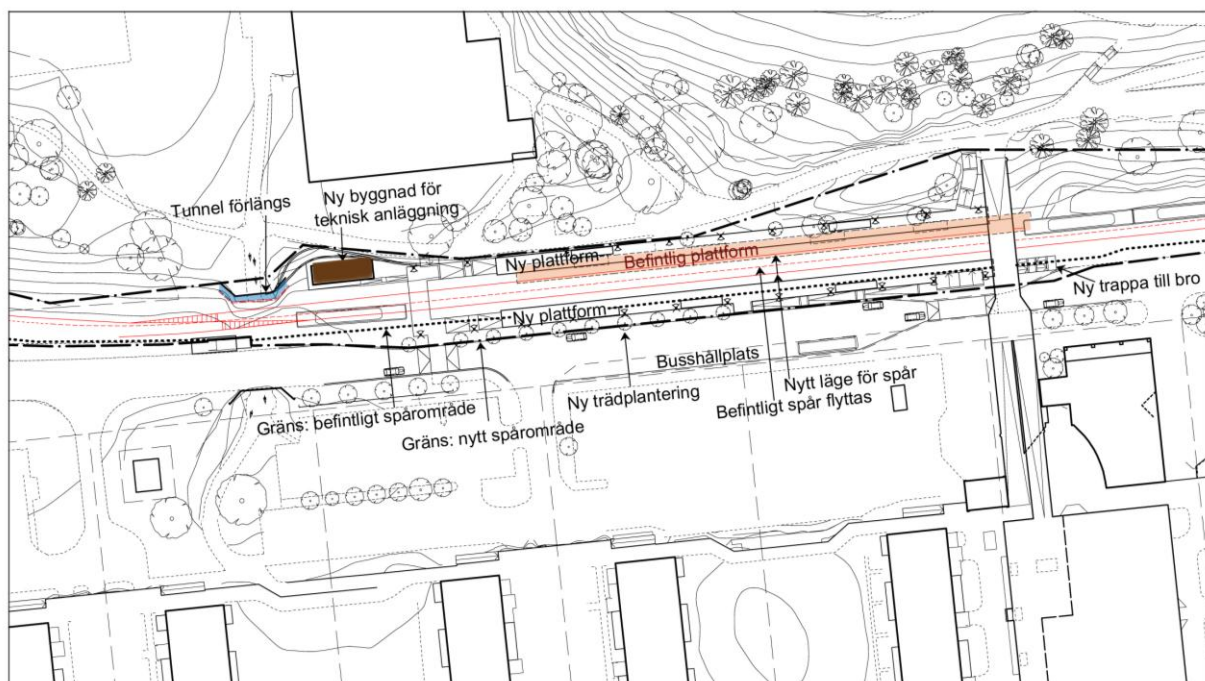
Vatten från planområdet och omgivande området avrinner främst mot Lännerstasundet, Skurusundets vattenförekomst. Vattenmyndigheten har beslutat om vilken miljö kvalitet, så kallade miljö kvalitetsnormer som området ska klara. Miljö kvalitetsnormer för vatten uttrycks i ekologisk status (god eller hög) eller, för konstgjorda och kraftigt modifierade ytvattenförekomster, ekologisk potential (god eller maximal), samt kemisk status (god). Miljö kvalitetsnormer för Skurusundet är bestämt som god ekologisk status till 2021 och god kemisk status till 2015.

3. Planförslaget

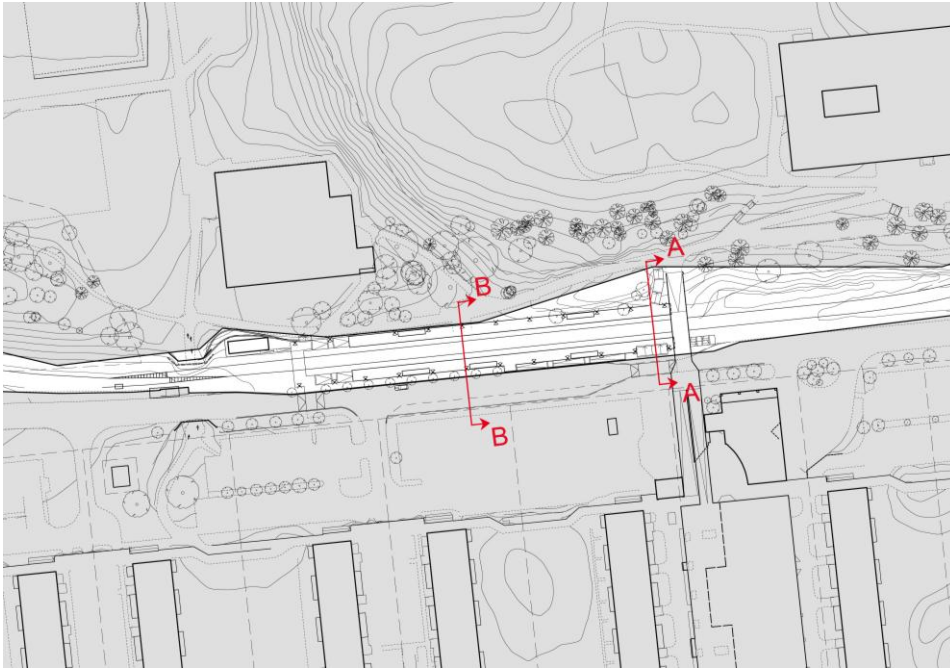
Ny stationsanläggning

Fisksätra station byggs om och utvidgas. Det befintliga spåret flyttas norrut och kompletteras med ytterligare ett spår på södra sidan av stationen. Därigenom får stationen en dubbelriktad trafik så att tåg i respektive riktning kan mötas i Fisksätra. Det sker genom att stationen får var sin plattform för vardera riktningen. Den södra perrongen nås via ramper och en bred trappa från Fisksätravägen. Den norra perrongen nås även fortsättningsvis planskilt från både gångbron och gång- och cykeltunneln. Mellan perrongerna skapas en kommunikation, dels via trappor till den befintliga bron, dels med en bevakad övergång direkt över spåren i väster. Norra plattformen blir på så sätt tillgänglig direkt från Fisksätravägen. Stationen får förbättrad tillgänglighet och utrustas med väderskydd och ny belysning på båda plattformarna. Ytterligare åtgärder genomförs för förbättring av plattformar, spår och växlar samt anordnande av urspårningsskydd i form av en stoppbock i anslutning till nya växlar.

Spårområdet bredd behöver vidgas med cirka 6 meter. Det befintliga spåret med plattform flyttas cirka 2 meter norrut och ett nytt spår med plattform anläggs mot söder. Stationsområdet utvidgas cirka 4 meter ut över nuvarande gatumark på Fisksätravägen. Mellan gata och perrong föreslås en rad av träd att planteras.

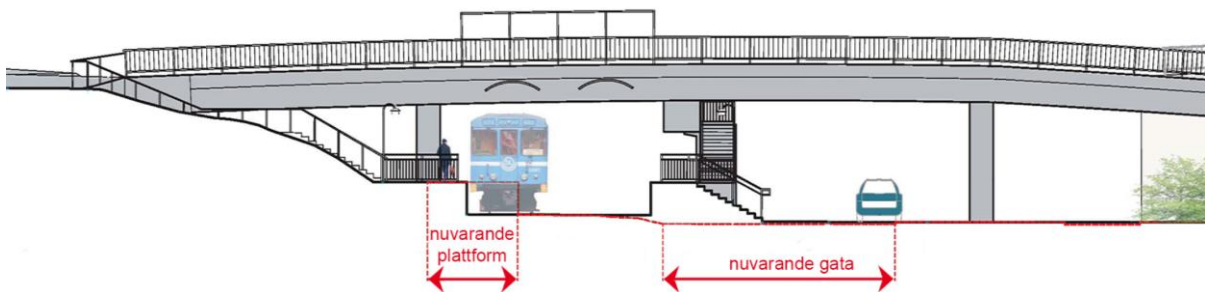


Illustrationsplan över planområdet. De viktigaste förändringarna är beskrivna i text på kartan.

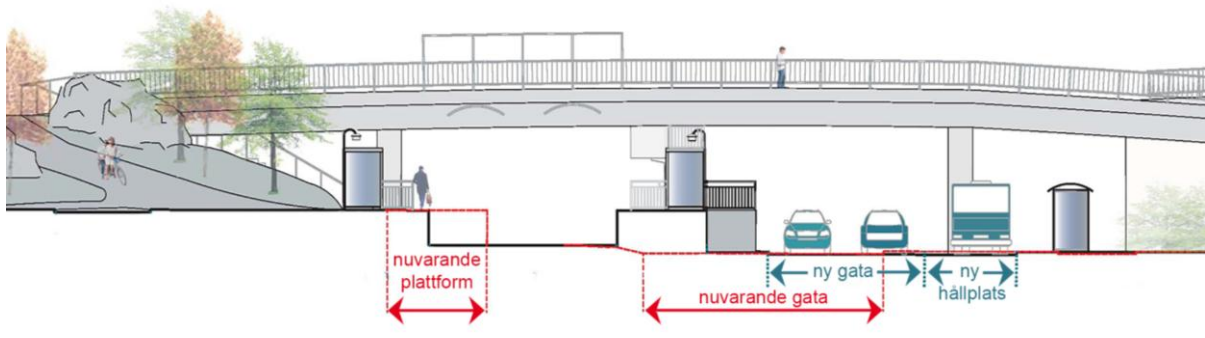


Vit ton markerar detaljplaneområdet.

Röda pilmarkeringar anger läget för sektionerna som visas i de följande två bilderna.



Sektion A-A, mot öster. Röd markering visar läge för befintlig plattform och gata.



Sektion B-B, mot öster, genom plattformar med väderskydd. Röd markering visar läge för befintlig plattform och gata.

Genom utvidgningen av stationen kommer Fisksätravägen att få en ny funktion som entrégata till stationen. Dess bredd minskar, och för att dämpa trafikhastigheten införs förhöjda övergångsställen.

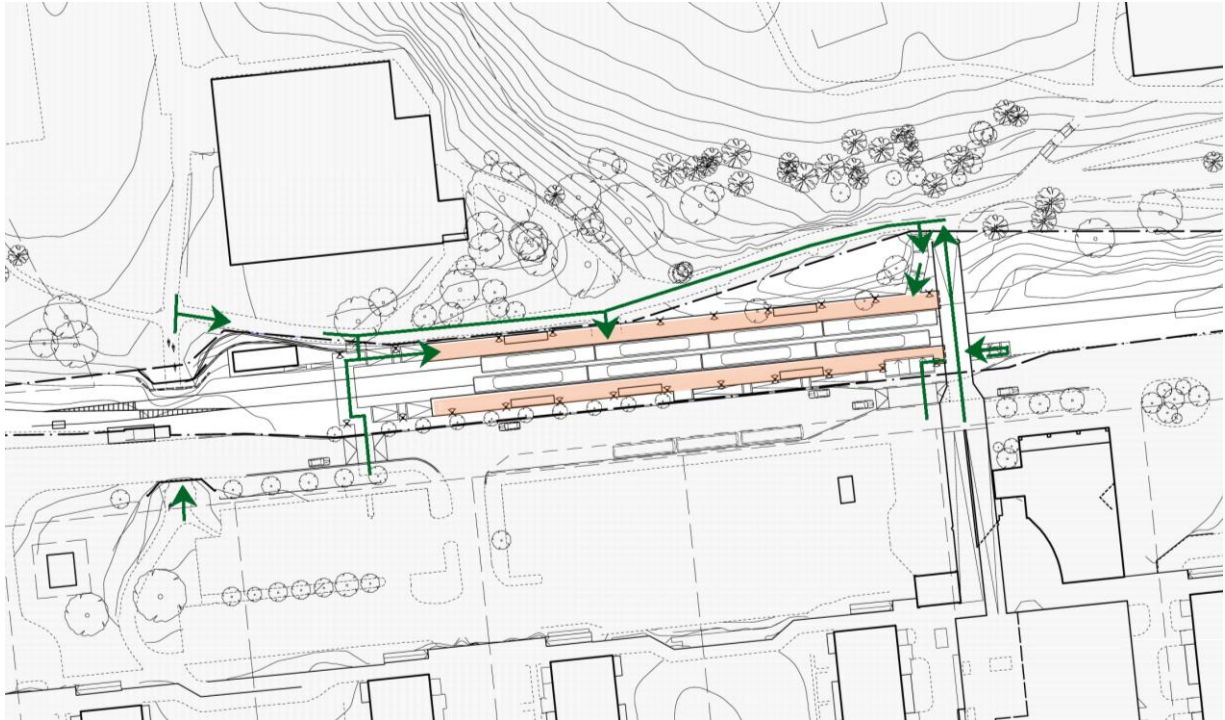


Vy över stationen från planområdets sydöstra del. Fisksätravägen planeras att bli entrégatan till stationen.



Från norra plattformen mot Fisksätra centrum.

Breddningen av spårområdet innebär att den befintliga gång- och cykeltunneln väster om stationen måste förlängas cirka 1,5 meter. I samband med detta genomgår tunneln en upprustning både vad gäller material och belysning.



Gångvägar till norra plattformen.



Gångvägar till södra plattformen.

I omedelbar anslutning till stationen, mellan sporthallen och spårområdet, föreslås en enplansbyggnad innehållande teknik för tågdriften. Byggnadens placering gör den lättåtkomlig för servicefordon och ger möjlighet att ha översikt över hela stationsområdet vid underhåll. Dess föreslagna placering invid omgivande naturmark och karaktäristisk tegelarkitektur ställer krav på hur byggnaden gestaltas. Norr om byggnaden anpassas terrängen med hjälp av stödmur och terrassering.



Från Fisksätravägen skapas en övergång till de båda plattformarna. Till vänster i bilden den planerade teknikbyggnaden.



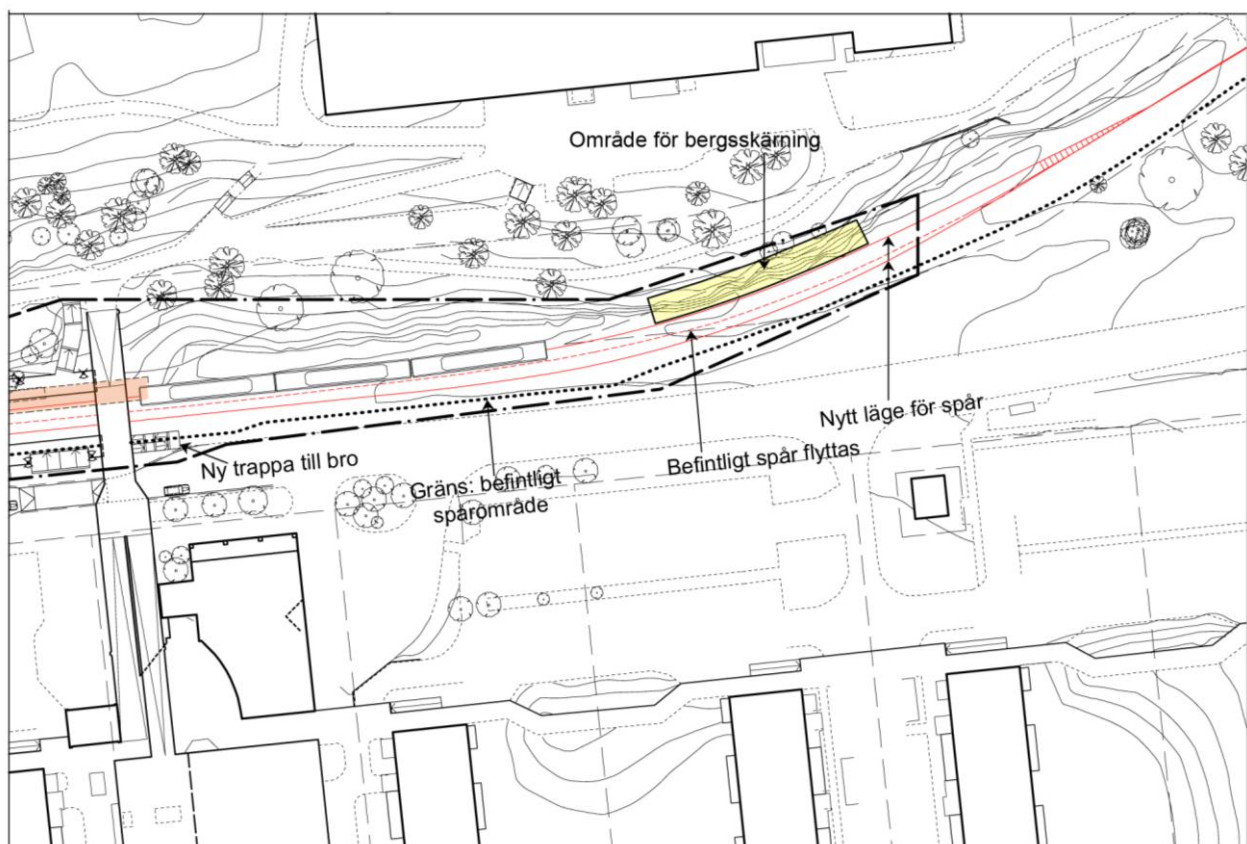
Från gångvägen intill sporthallen norr om stationen ses stödmurar och terrassering framför den planerade nya teknikbyggnaden vid spåren.

Mark och växtlighet

I och med att befintligt spår vid stationen flyttas till ett läge något norrut krävs olika markarbeten i form av förstärkningar och berguttag. Eventuella stödmurar eller förstärkning av banvall till följd av spårbreddningen ska göras inom planområdet. Strax öster om gång- och cykeltunneln, vid den föreslagna enplansbyggnaden för teknikanläggning, terrasseras marken med hjälp av stödmur. I terrasserna planteras buskar. En trädrad planteras i anslutning till den södra plattformen.

I östra delen av planområdet, söder om Fisksätraskolan, fordras att bergskanten fasas av och bergsskärningen flyttas norrut. Området för berguttaget markeras i illustrationsplan nedan. Längs sträckan från gångbron österut införs krav på skyddsstängsel i detaljplanen med anledning av höjdskillnaden ner till spåren och närheten till skolan. Östra delen av den nya plattformen anpassas så att berguttag kan undvikas.

Vid norra plattformens bakkant finns sju lövträd. Ambitionen är att göra ursparningar för träden i plattformens bakkant så att så många av de större träden som möjligt kan sparas. Gångvägen norr om plattformen justeras i höjd för att få bättre tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Markarbeten för gångvägen och belysning ska genomföras så att träd intill bevaras.



Östra delen av planområdet. Gul markering visar område där berg behöver fasas av genom sprängningar.

Enligt utdrag från Länsstyrelsens EBH-stöd finns inga potentiellt förorenade områden inom detaljplanlagt område. Ingen provtagning av marken har ännu skett, utan kommer att utföras i efterföljande skeden. Från Saltsjöbanans spårområde kan föroreningar som tungmetaller och organiska ämnen ha spridits till marken. Provtagningar ska göras i bygghandlingsskedet för att säkerställa en korrekt hantering av fyllningsjord. Hanteringen av massor ska stämmas av med Miljöenheten i Nacka kommun som är tillsynsmyndighet.

Gator och trafik

Genom utvidgningen av stationen kommer Fisksätravägen att få en ny funktion som entrégata till stationen. Gatans ombyggnad ingår i projektet men ligger utanför planområdet. Gatans bredd minskas, och för att dämpa trafikhastigheten införs såväl avsmalnande passager och förhöjda övergångsställen. Gatan får även fortsättningsvis dubbelriktad trafik och busshållplats ligger vid södra sidan mitt emot stationen, där det även ges plats för Saltsjöbanans ersättningstrafik. Infartsparkering finns söder om Fisksätravägen.

Tillgänglighet

Vid södra plattformen finns ramper från Fisksätravägen i både öster och väster med lutning 1:20 respektive 1:12. Från Fisksätravägen nås även norra plattformen via övervakad passage över spårområdet och ramp med lutning 1:12. Från gångbron i öster nås norra plattformen via en gångväg med lutning 1:20. Befintliga vägar och trappor tillgänglighetsanpassas och belysningen ses över.

Teknisk försörjning

Kommunens huvudvattenledning, spillvatten- och dagvattenledningar korsar planområdet under gång- och cykeltunneln väster om stationen. Vattenledning ligger även längs norra plattformen och inom planområdet öster om gångbron korsar vattenledning-, spillvatten- och dagvattenledningar spårområdet.

Dagvattenlösning för hela planområdet ska hanteras i enlighet med Nacka kommuns dagvattenpolicy med tillhörande anvisningar. Dagvatten ska så långt som möjligt återbördas till angränsande markområden. I annat fall tillämpas tekniska lösningar för att garantera lämpligt omhändertagande av dagvattnet i enlighet med dagvattenstrategin.

Trygghet och säkerhet

Gång- och cykeltunneln under spåren blir genom breddningen av spårområdet längre än idag och upplevelsen av otrygghet kan därför öka. Åtgärder som till exempel god belysning och annan omsorgsfull gestaltning är därför av stor vikt.

Hållbarhet

Hållbarhetsaspekterna har behandlats med följande åtgärder.

- *Hållbart resande:* I omedelbar närhet till stationen planeras nya bostäder. En turtäthet på 12 minuter är i sig attraktivt för närboende och för att göra resandet bekvämare har enkla och

tydliga förbindelser till stationens plattformar varit viktiga. Tillgängligheten för funktionshindrade har förbättrats.

- *En levande stadsmiljö:* Målsättningen har varit att öppna upp stationsområdet och skapa enkla förbindelser till gatunätet och bebyggelsen runt stationen. En mjukare grön planering har eftersträvat i en miljö som annars präglas av 1970-talets tekniska och funktionsseparerade planering. Mötet mellan plattformar och mark har bearbetats på olika sätt. På södra sidan planeras kompletterande trädplantering och på norra sidan anpassas plattformen organiskt till den befintliga marken.
- *Effektiv mark- och resursanvändning:* För att skapa dubbelspår på stationen krävs att anläggningen breddas med 8,5 meter. Den norra plattformen flyttar cirka 2 meter norrut ut över parkmark, medan största delen, cirka 6 meter, går ut över gatumarken i söder. Största delen av den ianspråktaga marken utnyttjas sålunda idag redan för trafikändamål och gatan kommer att byggas om med en smalare bredd än idag.

4. Konsekvenser av planen

Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. En miljöredovisning ska upprättas och komplettera planhandlingarna till granskningskedet.

Sociala konsekvenser

Genom standardhöjningen på Saltsjöbanan skapas större möjligheter för resenärer att välja kollektivtrafik.

Förbättrade kommunikationer ökar tillgängligheten för allmänheten till natur- och fritidsaktiviteter i stationens närområde.

Tillgänglighet

Till den norra plattformen ökar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning genom den planfria passagen över spåren och med rampen till plattformen. Till den södra plattformen finns ramp från Fisksätravägen med lutning 1:20.

En planfri passage för gångtrafikanter skapar en mer gen väg mellan spårområdet och målpunkterna i centrum.

Landskapsbild

Den planfria passagen över spåren blir ett komplement till bron för gående mellan stationen och målpunkterna i söder. Stationen blir en tydligare del av centrum och barriärer mellan norra och södra Fisksätra luckras till viss del upp i och med den planfria passagen. Vidare kommer den

planerade trädraden intill Fisksätravägen bidra till att området upplevs trevligare och mer inbjudande.

Teknikbyggnaden och dess placering gör att siktlinjen från Fisksätravägen ner mot vattnet delvis skymms. Sporthallens skylt kommer delvis att skymmas från vägen. Spårbreddningen och teknikbyggnaden kräver att landskapet vid gångtunnel och intilliggande slänt förändras.

Trygghet och säkerhet

En riskidentifiering har genomförts och dokumenterats av Structor (2015-01-20) som underlag till denna detaljplan. Studerade riskkällor inkluderar järnvägstrafiken på Saltsjöbanan samt vägtrafik på Fisksätravägen. De olycksscenarioer som bedöms kunna medföra en påverkan mot människor i omgivningen, resenärer eller trafiken på järnvägen utgörs av:

- Tågurspårning
- Tåg kolliderar med person som av olika anledningar befinner sig på spårområdet
- Vägfordon kolliderar med person som är på väg till stationen
- Fallolyckor på plattformar, i trappor eller vid bergskärning
- Bränder i olika delar av järnvägsanläggningen
- Bränder i omgivningen
- Trafikolyckor på Fisksätravägen
- Eloyckor som involverar järnvägsanläggningens ledningar

För flera av riskerna har också möjliga riskreducerande åtgärder identifierats. Ingen av de identifierade riskreducerande åtgärderna är sådan som bedöms vara lämplig att reglera i detaljplanen. Ett flertal av åtgärderna är dock sådana som kan inarbetas i detaljprojekteringen av järnvägsanläggningen. Sådana åtgärder inkluderar bland annat trafiksäkerhetsåtgärder som signalreglering inklusive ATC, stängsel, räcken, utformning av plankorsning och dess skyddsanordningar, beaktande av elsäkerhetsavstånd och skyddsnät med hänsyn till strömförande ledningar. Ytterligare ett antal av de identifierade åtgärderna är sådana som kan inarbetas i detaljutformning av stationsområdet. Dessa inkluderar bland annat konstruktionen hos plattformar, trappor och räcken, samt ytskikt på gångytor, skyltning och belysning.

Med införande av åtgärderna i detaljprojekteringen av järnvägsanläggningen och detaljutformningen av stationsområdet bedöms den föreslagna detaljplanen kunna medföra tillräcklig hänsyn till människors hälsa och säkerhet inom och omkring planområdet.

Buller

En bullerutredning är framtagen för Saltsjöbanan som beskriver ljudutbredningen för ekvivalent och maximal ljudnivå utifrån ett trafikscenario år 2030. I Fisksätra planeras en spårförändring som medger dubbelspår förbi stationen. En kompletterande bullerutredning för bostäder i och kring Fisksätra station har gjorts för att utreda bullersituationen.

Saltsjöbanan ska normalt innehålla de nationella riktvärdena i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 för nybyggnad/väsentlig ombyggnad av järnväg. Riktvärdena är inte rättsligt bindande

normer, utan ska vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet.

Riktvärdena för bostäder kan sammanfattas till:

- Högst 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå i boningsrum nattetid.
- Högst 45 dB(A) maximal ljudnivå i boningsrum nattetid.
- Högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostadshus.
- Högst 70 dB(A) maximal ljudnivå vid en uteplats i anslutning till bostadshus.

Utan förändring av Saltsjöbanans spårplan får bostäder i Fisksätra under 55 dBA ekvivalent respektive 70 dBA maximal ljudnivå från Saltsjöbanan. Med förändringen av spårplanen fås något högre ljudnivåer än för situation utan dubbelspår, mellan 1-2 dBA. Bostäder i Fisksätra får under 55 dBA ekvivalent respektive 70 dBA maximal ljudnivå även med förändringen av spår och inga bullerskyddsåtgärder föreslås därmed för området.

Ekonomiska konsekvenser

Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting) bekostar utbyggnad inom järnvägsområdet och kvartersmarken vid stationen.

Planförslagets syfte att öka turtätheten på Saltsjöbanan genererar en ökad rörlighet längs hela Saltsjöbanan och bättre förutsättningar för kollektivtrafiken. Möjligheten för boende och arbetande att ta sig till och från Fisksätra ökar, vilket i sin tur är positivt för handeln, service etcetera i området.

Kulturmiljö och landskapsbild

En kulturmiljöanalys har genomförts för hela Saltsjöbanan, vilken kommer att ligga till grund för ett gestaltungsprogram för banans detaljupprustning. Kulturmiljöanalysen för Fisksätra station anger att stationsmiljön bevarar få ursprungliga detaljer och är till sin karaktär svår att läsa som en sammanhållen och medveten gestaltad miljö. Befintliga väntkurer, räcket med krökt profil mellan gångtunnel och station samt trappan mellan gångbro och perrong är av visst kulturhistoriskt värde för platsen och bör beaktas vid ändringar av stationsutformningen. Med planförslaget kan trappan till största delen bevaras men behöver justeras för att passa den norra perrongens nya läge. Eftersom stationen får två perronger byts befintliga väntkurer ut för att skapa ett enhetligt intryck med likadana väntkurer på båda perrongerna. Där det krökta räcket går idag ges istället plats för ny trappa och ramp till norra stationen samt för terrasseringar och stödmurar norr om den föreslagna teknikbyggnaden.

Miljö kvalitetsnormer för luft och vatten

Inga miljö kvalitetsnormer för luft överskrids i och med planförslaget.

Planförslaget berör endast en liten del av Lännerstasundets avrinningsområde tillhörande Skurusundets vattenförekomst och bedöms därmed inte försvåra att miljö kvalitetsnormerna för Skurusundets ytvattenförekomst uppnås. Detta bör studeras mer utförligt i kommande skede.

Dagvatten

Det nya planförslaget innebär att dagvattenavrinning inte ökar nämnvärt. Försättningsvis bedöms en stor del av infiltrationen i spårområdet ske via makadam. En breddning av spårområdet, som är en öppen yta, förväntas inte öka mängden dagvatten i området. Mängden dränvatten, som är regnvatten som fördröjts i bankroppen, förväntas öka till följd av järnvägsanläggningens utökade område.

En dokumentation av dagens dagvattenhantering och redogörelse för förutsättningar och eventuella åtgärder i samband med utbyggnaden ska göras, där lokalt omhändertagande av dagvattnet ska tillämpas så långt det är möjligt. Vid begränsade kapacitet beträffande infiltration och perkolation ska möjligheter till utjämning och fördröjning av dagvattenflöde eftersträvas. Detta kan göras genom exempelvis olika former av fördröjningsmagasin och gröna ytor.

Markföroreningar

I samband med schaktarbeten i byggskedet behöver eventuella föroreningar uppmärksammas så att hanteringen av massorna sker så att spridning och exponering av föroreningarna minimeras. När förorenad mark påträffas kommer dessa massor att tas om hand vilket minskar risken för föroreningsspridning. Därmed kommer potentiella markföroreningar inom detaljplaneområdet att omhändertas, vilket minskar risken för exponering och spridningar av föroreningarna i ett längre perspektiv.

Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan/Hållbarhet

Genom standardhöjningen på Saltsjöbanan beräknas antalet resenärer att öka längs banan i dess helhet. Fler resenärer bedöms välja tågtrafik framför bil och buss än idag, vilket bedöms ge en positiv miljöpåverkan.

Konsekvenser för fastighetsägare

Fisksätra station ligger idag på kommunens mark. Ett genomförande av planen innebär att Stockholms läns landsting förvärvar all mark inom planområdet. För gång- och cykelbron över Fisksätravägen och gång- och cykelvägen i tunnel under spåren bildas servitut för kommunalt skötselansvar och allmänhetens tillgänglighet. För skyddsåtgärder på annans egendom som föranleds av spårtrafiken ansvarar spåransvarig.

5. Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

Tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för hur planen ska tas fram och genomföras.

Plansamråd	2:a kvartalet 2015
Granskning	3:e kvartalet 2015
Kommunfullmäktiges antagande	4:e kvartalet 2015
Laga kraft	1:a kvartalet 2016

Genomförandet av planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under 2:a kvartalet 2016 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. Utbyggnaden planeras därefter att genomföras under sommarperioderna 2016 och 2017. Saltsjöbanans trafik stängs då av och ersätts av busstrafik.

Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Detaljplanen medför att Fisksätravägen som ligger utanför planområdet behöver byggas om. Detta regleras genom avtal mellan trafikförvaltningen och kommunen.

Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting) ska vara huvudman för kvartersmarken inom planområdet, det vill säga all utbyggnad och skötsel av område för järnvägstrafik och stationsområdet. Nacka Energi är huvudman för utbyggnad och skötsel av för det allmänna elnätet.

Markfrågor handläggs av fastighetsutvecklingsenheten i Nacka kommun. Avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten i Nacka kommun.

Fastighetsbildningsfrågor och andra fastighetsrättsliga frågor samt beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

Avtal

Ett avtal mellan kommunen och trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting) ska upprättas och godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I avtalet för Saltsjöbanan avseende Fisksätra station, Erstavik 26:1, m. fl. regleras bland annat marköverföringar, skydd av allmänna ledningar och anläggningar. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Detaljplanen medför att trafikförvaltningen kan förvärva marken inom planområdet, vilket idag till största delen ligger inom kommunens fastighet Erstavik 26:1. Spårbreddningen kräver vidare en mindre fastighetsjustering av den kommunala fastigheten Erstavik 26:2.

För gång- och cykelbron över Fisksätravägen och gång- och cykelvägen i tunnel under spåren bildas servitut för kommunalt skötselansvar och allmänhetens tillgänglighet.

Inom kvartersmarken kommer det behövas ledningsrätt för huvudvattenledning, spillvatten- och dagvattenledning under tunnel längs Båthamnsstigen. Likaledes behövs ledningsrätt genom planområdet öster om gångbron från Fisksätra Centrum, och ledningsrätt för el och vatten längs planområdet norra sida längs gångväg till norra plattformen.

Fastighetsrättsliga åtgärder preciseras i avtal mellan kommunen och Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting). Förvärvande av fastighet, servitutsbildning och ledningsrätter hanteras genom en lantmäteriförrättning.

Tekniska åtgärder

Trafikanläggningar och parkering

Fisksätravägen byggs om med en smalare sektion och hastighetsdämpande åtgärder. Längs södra sidan anläggs en större busshållplats för bussar i linjetrafik och för Saltsjöbanans ersättningstrafik.

En planövergång skapas i västra delen av stationen och i anslutning till norra plattformen anläggs ett teknikhus för spåranläggningens drift.

Den befintliga gångbron från Fisksätra centrum byggs till med en trappa till den nya södra plattformen. Det norra gångstråket mellan Fisksätraskolan och sporthallen byggs om avseende markhöjder och lutningar för att ge bättre tillgänglighet till och från stationen.

Den befintliga tunneln för gång- och cykeltrafik förlängs norrut i samband med breddning av spåranläggningen. Ett cykelställ placeras intill stödmuren vid tunnelmynningen.

Skydd mot buller

Enligt den genomförda trafikbullerutredningen behöver inga bullerskydd uppföras. När spåren återtagits i drift genomförs bullermätningar.

Dagvattenhantering

Geotekniska undersökningar och provtagningar ska göras inför planens genomförande, där markförhållanden och eventuell markförorening klarläggs. Undersökningen får utvisa om lokalt omhändertagande av dagvattnet är möjlig.

Parkanläggningar

En trädrad planteras utmed Fisksätravägen. Intill teknikbyggnaden byggs terrasser som planteras med buskar.

Ekonomiska frågor

Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting) bekostar en ny trappa och andra ombyggnader av bron som krävs för genomförande av planen.

Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting) bekostar ombyggnad och upprustning av tunneln.

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa.

För styckning av fastigheter, bildande av servitut eller andra fastighetsrättsliga åtgärder inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren själv. Lantmäterimyndigheten tar ut en avgift enligt taxa.

6. Medverkande i planarbetet

Nacka kommun:

Emil Hagman	projektledare	trafikenheten
Thomas Magnusson	planarkitekt	planenheten
Emma Färje Jones	planarkitekt	planenheten
Anna Ek	landskapsarkitekt	park- och naturenheten
Birgitta Held Paulie	miljöstrateg	miljöenheten

Övriga:

Tomas Ramstedt	projektledare	Sthlms läns landsting/ Trafikförv.
Martin Henriksson	projekteringsledare	Sthlms läns landsting/Trafikförv.
Marielle Nottberg	projektör	Ramböll Sverige AB
Sven Ahnborg	arkitektur/illustrationer	GRID Arkitektur AB

Planhandlingarna har tagits fram i samarbete med Brunenberg & Forshed Arkitektkontor AB genom planarkitekt Anna-Paula Andersson.

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Thomas Magnusson
Planarkitekt