

Detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan Tattby station, Tattby 39:I med flera, Saltsjöbaden

Förslag till beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och föreslår att kommunfullmäktige antar planförslaget.

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av Tattby station till en dubbelspårsanläggning. En enplansbyggnad innehållande teknik för tågdriften möjliggörs söder om spårområdet på ytan öster om gång- och cykelvägen. Syftet är även att möjliggöra viss utvidgning av befintlig parkering, säkerställa naturvärden och säkerställa en gång- och cykelväg i tunnel under järnvägsanläggningen. Tattby station föreslås byggas om och kompletteras med ytterligare ett spår. Stationen får en dubbelriktad trafik så att tåg i respektive riktning kan mötas i Tattby. Genom en ombyggnad av Tattby station till en mötesstation med dubbelspår kan turtätheten öka till 12-minuterstrafik på Saltsjöbanan. Förslaget förutsätter att stationsområdet flyttas cirka 100 meter västerut.

Planförslaget möjliggör en ökad turtäthet som i sin tur skapar förutsättningar för ökad närvaro av människor inom och kring stationsområdet. Stationsområdet ska ha en väl genomtänkt gestaltning som upplevs trygg och tillgänglig bland annat genom belysning och god sikt. Gestaltungsprinciper för stationsområdet togs fram i samband med planarbetet. Tillgängliga och säkra gång- och cykelvägar finns kring stationsområdet och stängsel ska uppföras för att förhindra obehöriga på spårområdet. Bullerskyddsåtgärder uppförs för att säkerställa god boendemiljö och skolmiljö. Ett genomförandeavtal som även preciserar fastighetsrättsliga åtgärder ska upprättas mellan kommunen och Trafikförvaltningen (Region Stockholm). Detta ska godkännas innan detaljplanen antas.

Planförslaget var utställt för granskning mellan den 4 mars och den 1 april 2020 med en ny chans att yttra sig mellan den 27 augusti till 17 september 2020. Under granskning inkom 27 yttranden. Inkomna synpunkter från remissinstanser behandlar främst ledningar, buller,

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

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Planarbetet finansieras av Trafikförvaltningen (Region Stockholm) som parallellt med planarbetet tar fram en järnvägsplan för stationen.

Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av Tattby station till en anläggning för dubbelspår. En teknikbyggnad för tågdriften möjliggörs söder om spårområdet på ytan öster om gång- och cykelvägen. Syftet är även att möjliggöra viss utvidgning av befintlig parkering samt säkerställa naturområdet. Tattby station byggs om och kompletteras med ytterligare ett spår. Stationen får en dubbelriktad trafik så att tåg i respektive riktning kan mötas i Tattby. Ett planarbete för en mötesstation pågår även i Fisksätra. En ombyggnation av dessa två stationer ger förutsättningar för att öka turtätheten på Saltsjöbanan till 12-minuterstrafik. Förslaget förutsätter att stationsområdet flyttas cirka 100 meter västerut.

Parallellt med detaljplanen tar region Stockholm fram en järnvägsplan för området.

Planområdet ligger i Tattby, intill Byvägen/Skyttevägen strax norr om Saltsjöbadens Samskola och omfattar Tattby station, spårområde med banvall och befintlig parkering med angränsande naturmark. Planområdet berör fastigheten Tattby 39:1 ägd av Trafikförvaltningen (Region Stockholm) och de kommunala fastigheterna Tattby 2:5 och 2:6.

Stationsområdet ska gestaltas tillgängligt och tryggt och med hänsyn till intilliggande skolområde. I samband med planarbetet togs gestaltungsprinciper fram för stationsområdet. För skolbarn som reser med Saltsjöbanan kan gång- och cykeltunneln nyttjas för att nå den norra plattformen. Den södra plattformen nås på samma sida som skolan. Gång- och cykelvägen genom gång- och cykeltunneln är inte tillgänglighetsanpassad.

Plankorsningen kvarstår med sin nuvarande funktion för att klara tillgänglighetskravet. Stängsel planeras att uppföras längs hela spåranläggningen som en säkerhetsåtgärd för att förhindra obehöriga på spårområdet. Stängsel planeras även att uppföras mellan spåren vid plattformarna för att förhindra passage över spåren. Bullerskyddsåtgärder planeras att utföras för att klara gällande riktvärden, vilket säkerställer en god boendemiljö och skolmiljö.

Detaljplanen handläggs med normalt förfarande enligt PBL 2010:900 i dess lydelse före den 1 januari 2015 och ska därmed kungöras. Granskning genomfördes utan kungörelse mellan



den 4 mars 2020 till och med 1 april 2020 och därför gavs ytterligare tid att lämna synpunkter under tiden den 7 augusti 2020 till och med 17 september 2020. Den extra granskningen kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet. Totalt inkom 27 yttranden under de två granskningsperioderna.

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

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

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

Ett gestaltungsprogram finns för hela Saltsjöbanan och gestaltungsprinciper för landskap har tagits fram för stationsområdet för att åstadkomma ett stationsområde med väl genomtänkt gestaltning som upplevs tryggt och tillgängligt.

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

Konsekvenser ur brottsförebyggande perspektiv

Planförslaget möjliggör för en ökad turtäthet på Saltsjöbanan och skapar därmed förutsättningar för ökad närvaro av människor inom och kring stationsområdet. Det är viktigt att arbeta med belysning och god sikt, särskilt kring hissens under gångbron. Gång- och cykeltunneln avses i samband med förlängningen att rustas upp med bland annat belysning.

Tidplan

Tillstyrkan i MSN 18 november 2020
Antagande KF januari 2021

Ekonomiska konsekvenser

Ett genomförandeavtal ska upprättas mellan kommunen och Trafikförvaltningen (Region Stockholm) som godkänns av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. Detaljplanen kommer att leda till justeringar av fastighetsgränser mellan kommunal mark och mark ägd av Trafikförvaltningen (Region Stockholm). Fastighetsrättsliga åtgärder preciseras i genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikförvaltningen (Region Stockholm). Trafikförvaltningen (Region Stockholm) bekostar detaljplanen, vilket regleras i ett detaljplaneavtal.

Plankostnaderna specificeras i bilagd tabell.

Konsekvenser för barn

Stationsmiljön kommer att upplevas som mer trygg och säker för barn, och vuxna, eftersom sly kommer röjas vilket förbättrar sikt. Bättre belysning på perronger samt i gång- och cykeltunneln ökar tryggheten. Nya cykelparkeringar i stationens närhet gör det enkelt att ta sig till och från stationen. För att klara tillgänglighetskraven behöver befintlig plankorsning vara kvar, vilket är negativ ur säkerhetssynpunkt.

Handlingar i ärendet

- Denna tjänsteskrivelse
- Plankarta
- Planbeskrivning
- Granskningsutlåtande

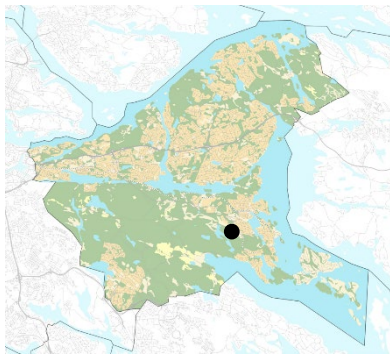
Till tjänsteskrivelse bifogas karta över området, översikt över kommunala beslut samt översikt över detaljplanens kostnader.

Angela Jonasson
Biträdande enhetschef
Planenheten

Anine Rondén
Planarkitekt
Planenheten

Översikt Tattby station, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt	2014-11-11	KSSU	§ 230
✓	Detaljplaneavtal	2018-11-12	Planchef	Delegationsbeslut
✓	Detaljplan, samråd	2019-02-20	MSN	Information om samråd
✓	Detaljplan, samråd	2019-03-07	Planchef	Delegationsbeslut
✓	Detaljplan, yttrande, samråd	2019-04-23	KSSU	§ 69
✓	Detaljplan, granskning	2020-02-19	MSN	§34
✓	Detaljplan, tillstyrkan	2020-11-09	MSN	
✓	Exploateringsavtal, godkännande		KF	
✓	Detaljplan, antagande		KF	
✓	Utbyggnads-PM, tillstyrkan		NTN	
✓	Utbyggnads-PM		KSSU	
✓	Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut



Översikt över detaljplanens kostnader

Tabellen nedan redovisar översiktligt de preliminära kostnaderna för planarbetet fram till tillstyrkan av detaljplanen i miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Aktivitet	Kostnad
Personalkostnader, exkl. kommunikatör	Totalt: 1 420 000 kr Exploateringsenheten: 670 000 kr (projektledning, exploateringsresurs, projektstöd) Planenheten: 640 000 kr (detaljplanering, plan-, trafik- o landskapsresurs, administration, kommunikationsresurs) Övriga enheter: 110 000 (miljö-, bygglov-, lantmäteri-, anläggning-, VA-resurs m.fl.)
Kommunikation	Annonskostnad 109 000 kr
Utredningar och underlag	Trafikförvaltningen (Region Stockholm) har bekostat utredningarna i projektet.
Grundkarta och fastighetsförteckning	42 000
Preliminär plankostnad fram till tillstyrkan av detaljplanen	1 570 000 kr