

§ 351

KFKS 2020/ I 083, KFKS 2014/900-214

Detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan Fisksätra station, Erstavik 26:1 med flera, Fisksätra

Antagande

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anta detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan Fisksätra station, Erstavik 26:1 med flera, Fisksätra.

Ärende

Detaljplaneförslaget för upprustning av Saltsjöbanan Fisksätra station, Erstavik 26:1 med flera, Fisksätra är tillstyrkt av miljö- och stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen ska nu ta ställning till om kommunfullmäktige ska föreslås anta detaljplanen.

Parallellt med detaljplanen tas en järnvägsplan fram av Trafikförvaltningen Region Stockholm. Planernas huvudsakliga syfte är att möjliggöra en ombyggnad av Fisksätra station till en dubbelspårsanläggning. Detta skapar förutsättningar att kunna öka turtätheten på Saltsjöbanan. Planerna är en del av arbetet med att möjliggöra en upprustning och modernisering av Saltsjöbanan längs hela dess sträcka från station Slussen till stationerna Saltsjöbaden och Solsidan.

Enheten för strategisk stadsutveckling anser att de kommunala intressena i översiktliga planer och strategiska dokument har tillgodosetts. Enheten bedömer därför att kommunstyrelsen ska föreslå kommunfullmäktige att anta planförslaget för upprustning av Saltsjöbanan Fisksätra station, Erstavik 26:1 med flera, Fisksätra.

Handlingar i ärendet

Protokollsutdrag från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 8 december 2020, §226

Tjänsteskrivelse från enheten för strategisk stadsutveckling daterad den 24 november 2020

Bilaga 1 Protokoll MSN

Bilaga 2 Tjänsteskrivelse MSN

Bilaga 3 Plankarta



Bilaga 4 Planbeskrivning

Bilaga 5 Granskningsutlåtande

Bilaga 6 Gestaltungsprinciper

Yrkanden

Gunilla Grudevall Steen (L) yrkade bifall till stadsutvecklingsutskottets förslag. I yrkandet instämde Mats Gerdau (M).

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Helena Westerling (S) yrkade, med instämmande av Esa Örmä (SD), Tomas Ottosson (V), Mikael Carlsson (NL) och Sidney Holm (MP) att ärendet skulle återremitteras för att omarbeta planen avseende att bullerdämpning ska krävas vid källan och inte genom inglasning av balkonger.

Beslutsgång

Ordföranden ställde först bifall till återremissyrkandet mot avslag och fann att stadsutvecklingsutskottet hade avslagit återremissyrkandet.

Därefter konstaterade ordföranden att det bara fanns ett förslag till beslut – stadsutvecklingsutskottets förslag - och fann att kommunstyrelsen har beslutat i enlighet med detta förslag.

Protokollsanteckningar

Esa Örmä lät anteckna följande till protokollet för Sverigedemokraterna.



”Fisksätra Centrum håller på att bli vad man i debatten kallar ett ”utsatt område”. Bland flera gemensamma karakteristika för ”utsatta områden” är genomgående att boendemiljön länge har varit dålig och successivt blir sämre. I ärendena i fråga kommer buller in i fokus, en stor påverkan på boendemiljön.

Sverigedemokraterna anser att det finns mer att göra vad gäller att reducera bullret från Saltsjöbanan i Fisksätra centrum.

Detaljplanen i fråga är ett bra tillfälle – en återremiss är lämplig för att ge större utrymme åt bullerbekämpning från tågtrafiken. Regionen, som är huvudman, bör kunna göra större ansträngningar för bullerbekämpning. Med tanke på hur många människor som berörs, och över hur lång tid som investeringen varar, kan den ökade kostnaden säkerligen ses som liten över tid och per person som skyddas bättre från buller. Detta går väl ihop med Sverigedemokraternas uttalade mål att begära nya vagnar på Saltsjöbanan bland annat av bullerskäl.”

Tomas Ottosson lät anteckna följande till protokollet för Vänsterpartiet.

”Vänsterpartiet yrkar på återremiss för att planen bör omarbetas, med syfte att detaljplanen ska innehålla krav att bullerdämpning sker vid källan och inte genom inglasning av balkonger. Tågtrafiken på Saltsjöbanan har problem med buller på vissa sträckor. Vid Fisksätra låter det mycket från tågen redan idag, och bullret torde tillta när turtätheten ökar till 12-minuterstrafik. De 45 år gamla tågen gnisslar dessutom starkt vid inbromsning till stationen plus orsakar kraftiga 'spårskrik' i kurvan väster om stationen. Det finns heller inget som tyder på att Saltsjöbanan kommer att få nya tystare vagnar inom den närmaste 10-årsperioden. I detaljplaneförslaget anges att bullret på många platser kommer att ligga över riktvärden och att detta ska åtgärdas genom inglasning av ett flertal balkonger. Det menar vi är fel väg att gå. Buller är ett allt ökande problem i dagens samhälle och måste istället åtgärdas vid källan. Med inglasning är det bara några bostäder som får lägre buller, och bullret kommer då även fortsättningsvis att påverka alla som befinner sig utomhus, i



Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

stora delar av Fisksätra. Bostäder ska också tillkomma mycket nära spårområdet, varför bullerproblematiken blir än viktigare att lösa. Buller är idag ett av de största folkhälsoproblemen, och vi måste bygga rätt från början. Mot den bakgrunden anser vi att åtgärder för att minska bullret istället ska ske direkt intill järnvägen, och att detaljplanen ska ställa krav på detta. Vi får inte stirra oss blinda på dB-värden framtagna med beräkningsmodeller. Däremot finns goda erfarenheter från Saltsjöbanan att betongblock och andra bullerskydd längs rälsen dämpar buller mycket bra. Och då vore det dumt att inte få dit spårnära bullerdämpning från början. Det minsta man kan begära är att det åtminstone placeras spårnära skärmar där det byggs nya spår och längs de delar av spåren som kommer att förflyttas. Då kan merkostnaden hållas nere, om montaget görs i samband med spåruppbyggnaden. I Fisksätra - Sveriges mest tätbefolkade tätort - bor över 8000 människor, som då alla skulle få en bättre ljudmiljö. Därför finns ingen anledning att snåla med bullerdämpning, i synnerhet som kostnaden per capita blir låg. Spårnära skärmar skulle också dämpa bullret över vattnet och förbättra ljudmiljön även i Lännersta-Tollare. Ytterligare två skäl till att detaljplanen bör innehålla krav om bullerdämpning vid källan.”

Sidney Holm lät anteckna följande till protokollet för Miljöpartiet.

”När förslaget till detaljplan behandlades av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i februari 2020, krävde vi oppositionspartier (S, MP, V och NL) att planen skulle omarbetas, med krav på att bullerdämpning ska ske vid källan och inte genom inglasning av balkonger. Tyvärr röstade Allianspartierna ner det förslaget. Inte heller denna gång fick vi gehör. Tågtrafiken på Saltsjöbanan har problem med buller på vissa sträckor. Vid Fisksätra låter det mycket från tågen redan idag, och bullret torde tillta när turtätheten ökar till 12-minuterstrafik. De 45 år gamla tågen gnisslar dessutom starkt vid inbromsning till stationen plus orsakar kraftiga ”spårskrik” i kurvan väster om stationen. Det finns heller inget som tyder på att Saltsjöbanan kommer att få nya tystare vagnar inom den närmaste 10-årsperioden.

I detaljplaneförslaget anges att bullret på många platser kommer att ligga över riktvärden och att detta ska åtgärdas genom inglasning av ett flertal balkonger. Det menar vi är fel väg att gå. Buller är ett allt ökande problem i dagens samhälle och måste istället åtgärdas vid källan. Med inglasning är det bara några bostäder som får lägre buller, och bullret kommer då även fortsättningsvis att påverka alla som befinner sig utomhus, i stora delar av Fisksätra. Bostäder ska också tillkomma mycket nära spårområdet, varför bullerproblematiken blir än viktigare att lösa. Buller är idag ett av de största folkhälsoproblemen, och vi måste bygga rätt från början. Mot den bakgrunden anser vi att åtgärder för att minska bullret istället ska ske direkt intill järnvägen, och att detaljplanen ska ställa krav på detta. Vi får inte stirra oss blinda på dB-värden framtagna med beräkningsmodeller. Det finns goda erfarenheter från Saltsjöbanan med betongblock och andra bullerskydd längs rälsen som dämpar buller bra. Då är det dumt att inte få dit spårnära bullerdämpning från början. Det minsta man kan begära är att det åtminstone placeras spårnära skärmar där det byggs nya spår och längs de delar av spåren som kommer att förflyttas. Då kan merkostnaden hållas nere, om montaget görs i samband med

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

spåruppbyggnaden. I Sveriges mest tätbefolkade tätort Fisksätra bor över 8000 människor, som då alla skulle få en bättre ljudmiljö. Därför finns ingen anledning att snåla med bullerdämpning, i synnerhet som kostnaden per capita blir låg. Spårnära skärmar skulle också dämpa bullret över vattnet och förbättra ljudmiljön även i Lännersta-Tollare. Ytterligare två skäl till att detaljplanen bör innehålla krav om bullerdämpning vid källan.”

Karin Teljstedt lät anteckna följande till protokollet för Kristdemokraterna.

”Efter ombyggnaden till dubbelspår kommer den norra plattformen i likhet med tidigare att nås från gångbro i öster och gång- och cykeltunnel i väster. Den nya, södra plattformen kommer dock att angöras via ramper och trappa direkt från Fisksätravägen. Plattformarna kopplas också samman genom trappa och hiss via gångbron. Den nya södra perrongen i läget mot Fisksätravägen kommer att användas av många resenärer, inte minst skolungdomar på väg till eller från sina skolor.

En planerad ombyggnad av Fisksätravägen med en smalare gata och upphöjda övergångsställen föreslås öka säkerheten vid passage över vägen mellan stationen och Fisksätra centrum med närmaste busshållplats. Men, då den berörda vägsträckan utgörs av en längre raksträcka som ibland lockar trafikanter till fartöverträdelser, föreslås att trafiksignaler som komplement vid övergångsstället övervägs.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
