

§ 23

KFKS 2020/1083 KFKS 2014/900–214

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

### 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. Kommunfullmäktige beslutade den 1 februari 2021, § 32 att återremittera ärendet till kommunstyrelsen genom minoritetsåterremiss. I ärendet behandlas samtliga punkter som är angivna i kommunfullmäktiges beslut om återremiss. 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

Tjänsteskrivelse från enheten för strategisk stadsutveckling den 15 februari 2021

Bilaga 1 Protokoll KF

Bilaga 2 Protokoll MSN

Bilaga 3 Tjänsteskrivelse MSN

Bilaga 4 Plankarta

Bilaga 5 Planbeskrivning

Bilaga 6 Granskningsutlåtande

Bilaga 7 Gestaltungsprinciper

### Yrkanden

Khashayar Farmanbar (S) yrkade att ärendet remitteras till Miljö- och stadsbyggnadsnämnden för att omarbeta planen avseende att bullerdämpning ska krävas vid källan och inte genom inglasning av balkonger.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

22 februari 2021

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsen

I yrkandet instämde Mikael Carlsson (NL), Sidney Holm (MP), Esa Örmä (SD) och Tomas Ottosson (V).

Cathrin Bergensträhle (M) yrkade bifall till förslaget från enheten för strategisk stadsutveckling. I yrkandet instämde Hans Peters (C).

## Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag till beslut. Ordföranden ställde förslagen mot varandra och fann att kommunstyrelsen har beslutat i enlighet med förslaget från enheten för strategisk stadsutveckling.

## Reservationer

**Khashayar Farmanbar reserverade sig för Socialdemokraterna och angav följande.**

”Förslaget till detaljplan för stationsområdet i Fisksätra och Tattby ger dubbelspår förbi stationerna för att öka turtätheten. Ökade turer är bra men bullret ökar också. Att hindra bullret genom att glasa in balkongerna är inte rätt väg att gå. Hela centrumområdet, lekplatserna och människornas utemiljö blir ändå drabbade. Vi vill stoppa bullret vid källan, vid saltsjöbanan och stationen.”

**Esa Örmä reserverade sig för Sverigedemokraterna.**

## Protokollsanteckningar

**Sidney Holm lät anteckna följande till protokollet för Miljöpartiet.**

”När förslaget till detaljplan behandlades av KF krävde vi i Miljöpartiet tillsammans med S, V och NL att planen skulle omarbetas så att bullerdämpningen skulle ske vid spåren istället för inglasning av balkonger. Tyvärr röstade Allianspartierna ner förslaget då som nu. Vid Fisksätra bullrar det mycket från tågen redan idag, något som kommer att öka när turtätheten ökar. Saltsjöbanan kommer inte att få nya tystare vagnar inom den närmsta framtiden och för att klara bullerkraven kan hända att SL tvingas sänka hastigheten på tågen. Med inglasning av balkonger som föreslås i detaljplanen blir det bara några få bostäder som får lägre buller. Bullret kommer även fortsättningsvis påverka stora delar av Fisksätra. Buller är idag ett stort folkhälsoproblem, men som kan undvikas om vi bygger rätt från början.”

**Tomas Ottosson lät anteckna följande till protokollet för Vänsterpartiet.**

”Vänsterpartiet yrkade på att ärendet återemitteras till Miljö och stadsbyggnadsnämnden för att omarbeta planen så att en tillräcklig ljuddämpning uppnås vid källan för oljudet. 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-

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

22 februari 2021

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

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. 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."

**Mikael Carlsson lät anteckna följande till protokollet för Nackalistan.**

"Nackalistan anser att ärendet borde remitteras till miljö- och stadsbyggnadsnämnden så att återremissen som fullmäktige beslutade om kan utredas ordentligt. Nackalistan anser det lämpligt att bygga en trappa mellan parkeringsplatsen och gångvägen. Genom att bygga en genväg till stationens södra plattform genom gångtunneln, skulle man minska incitamentet att gå via den kvarvarande plankorsningen öster om stationen. I de illustrationer som ingår i handlingarna, går den genaste vägen till södra plattformen via den gamla plankorsningen. Plankorsningar innebär ju alltid en olycksrisk för fotgängare och cyklister som korsar där, även om det finns bommar och signaler som minskar riskerna. Detaljplanen omöjliggör dock inte att trappan ändå byggs, varför vi ändå anser att detaljplanen kan antagas med detta medskick. 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

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

22 februari 2021

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsen

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.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------