

18 november 2020

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

§ 257

KFKS 2014/900–214

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

### Beslut

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



### Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av Fisksätra station till en anläggning för dubbelspår. En enplansbyggnad innehållande teknik för tågdriften möjliggörs i planområdets östra del. Genom en ombyggnad av Fisksätra station till en mötesstation med dubbelspår kan turtätheten öka till 12-minuterstrafik. Fisksätra station föreslås byggas om och kompletteras med ytterligare en plattform och ett spår. Norra plattformen nås i likhet med tidigare från gångbro i öster och gång- och cykeltunnel i väster. Den södra plattformen angörs via ramper och trappa direkt från Fisksätravägen. Plattformarna kopplas samman genom trappa och hiss via gångbron.

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. I samband med planarbetet har gestaltungsprinciper tagits fram för stationsområdet.

Tillgängliga och säkra gång- och cykelvägar finns kring stationsområdet och stängsel ska uppföras för att förhindra obehöriga på spårområdet. Ett genomförandeavtal som även preciserar fastighetsrättsliga åtgärder ska upprättas mellan kommunen och Trafikförvaltningen (Region Stockholm) som godkänns 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 23 yttranden. Inkomna synpunkter från remissinstanser behandlar främst ledningar, buller, detaljplanens förhållande till järnvägsplanen och byggtiden. Inkomna synpunkter från föreningar och fastighetsägare behandlar främst tillgänglighet, buller, naturmiljö och behovet av en miljökonsekvensbeskrivning. Utifrån inkomna synpunkter har mindre justeringar genomförts i planbeskrivningen avseende buller, illustration och konsekvenser för fastighetsägare.

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

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.

## Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse den 11 november 2020

Bilaga 1. Plankarta

Bilaga 2. Planbeskrivning

Bilaga 3. Granskningsutlåtande

Bilaga 4. Gestaltungsprinciper

## Yrkande

Rolf Wasteson (V) yrkade att planen återremitteras för att omarbetas avseende buller: bullerdämpning ska krävas vid källan och inte genom inglasning av balkonger.

Christina Ståldal (NL), Henrik Unosson (S) och Desha Svenneborg (MP) instämde i Rolf Wastesons återremissyrkande.

Johan Krogh (C) yrkade, med instämmande av Magnus Sjöqvist (M) och Anders Tiger (KD), bifall till förslag till beslut.

## Beslutsgång

Ordföranden ställde Rolf Wastesons återremissyrkande mot avslag och fann att nämnden beslutat avslå detsamma.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade därefter i enlighet med Johan Kroghs yrkande.



## Reservation

Rolf Wasteson (V) reserverade sig mot beslutet.

## Protokollsanteckningar

Johan Hiller (M), med instämmande av Cathrin Bergensträhle (M), Magnus Sjöqvist (M), Anders Tiger (KD), Johan Krogh (C) och Christina Ståldal (NL), lät anteckna följande:

”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.

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

18 november 2020

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

En planerad ombyggnad av Fisksättravägen 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.”

**Henrik Unosson (S), med instämmande av Rolf Wasteson (V), Christina Ståldal (NL) och Desha Svenneborg (MP), lät anteckna följande:**

”När förslaget till detaljplan behandlades av nämnden i februari 2020, krävde vi oppositionspartier (S, V, MP och NL) att planen skulle omarbetas, med syfte att detaljplanen ska innehålla krav att bullerdämpning sker vid källan och inte genom inglasning av balkonger. Beklagligtvis fick vi då inte gehör för detta hos nämndens majoritet. 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. 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 montage 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.” - - - -

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