

8 december 2020

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

§ 225

KFKS 2018/784

Genomförandeavtal med Region Stockholm avseende utbyggnad av Fisksätra station

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen beslutar att ingå förslaget genomförandeavtal med Region Stockholm avseende breddning av bro/gång- och cykeltunnel med mera i samband med utbyggnad av Fisksätra mötesstation, under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar att anta förslagen detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan Fisksätra station, Erstavik 26:1 med flera av den 24 november 2020.

Ärendet

Region Stockholm ska genomföra upprustnings- och moderniseringsåtgärder på Saltsjöbanan. Som ett led i detta kommer en mötesstation att byggas i Fisksätra. En detaljplan har tagits fram av kommunen och en järnvägsplan har tagits fram av Region Stockholm. Avtalet reglerar åtaganden och ansvar vid genomförandet av dessa planer. Regionen ansvarar för genomförandet av järnvägsplanen och detaljplanen i den del den ligger inom järnvägsplanen. Regionen erlägger en engångsersättning på 100 000 kronor för kommunens interna kostnader.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse från exploateringsenheten Nacka daterad den 17 november 2020
Genomförandeavtal med bilagor



Yrkanden

Johan Krogh (C) yrkade, med instämmande av Cathrin Bergensträhle (M), bifall till förslaget från exploateringsenheten Nacka.

Helena Westerling (S) yrkade, med instämmande av Sidney Holm (MP) och Christina Ståldal (NL), 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.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Därefter konstaterade ordföranden att det bara fanns ett förslag till beslut – förslaget från exploateringsenheten Nacka – och fann att stadsutvecklingsutskottet hade beslutat i enlighet med detta förslag.

Protokollsanteckningar



Christina Ståldal lät anteckna följande till protokollet för Nackalistan.

”Buller ska minskas vid källan. I ärendena som gäller Tattby och Fisksätra station så borde utgångspunkten vara att minska bullret från källan. Så är det tyvärr inte. Nackalistan är mycket kritiska till de åtgärder som nu planeras i båda dessa fall och som ligger på lägsta möjliga nivå och inte är framtidsinriktade. Man borde ta ett helhetsgrepp och enbart ha på sig Nacka-mössan vilket skulle innebära att regionen tar ett betydligt större ansvar. Nu ursäktas det klena resultatet av bullerbekämpning med att regionen blöder ekonomiskt. Nackalistan har motionerat om nya och moderna vagnar, vilket är den främsta åtgärden för att minska både buller och förseningar. I andra hand behövs mer effektiva bulleråtgärder i ett samlat grepp längs banan. Det är miljömässigt bedrövligt att enskilda Fisksätrabor ska behöva glasa in sina balkonger för att man ska jämka bullret i utemiljön med minskat buller inomhus. Likaså bedrövligt är det att skoleleverna i Fisksätra nya skola ska behöva drabbas så mycket av buller som utredningen visar. Nackalistan yrkade tillsammans med övrig opposition på en återremiss och omarbetning av detta ärende.”

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

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

8 december 2020

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

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 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.”

Tomas Ottosson lät anteckna följande till protokollet för Vänsterpartiet.

”Vänsterpartiet stödjer återremiss yrkandet från Socialdemokraterna 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 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.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
