

15 oktober 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

~~Dnr KFKS 2014/778-214~~ NB
Dnr KFKS 2014/717-214/NB

§ 261

Startpromemoria för detaljplan för Tattby station inom stadsbyggnadsprojektet upprustning av Saltsjöbanan för Tattby 39:1 m.fl., Saltsjöbaden

Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker startpromemorian.

Ärendet

Trafiknämnden i Stockholms läns Landsting beslutade den 11 februari 2014 att trafikförvaltningen ska upprusta Saltsjöbanan för cirka 1,3 miljarder kronor. Saltsjöbanan rustas upp för att klara 12-minuterstrafik till alla stationer. I dagsläget är det 20-minuterstrafik till de flesta stationerna. Upprustningen innebär att trafikförvaltningen ska genomföra en allmän översyn av banan och däribland införande av ATC-system, (säkerhetssystem för automatisk tågkontroll), bulleråtgärder utförs längs hela banan, både vid bostadsfastigheter och vid banvall. Stationerna ska anpassas till gällande nu gällande samhällskrav bland annat avseende tillgänglighet för funktionshindrade. Området för Tattby station ska utökas och utrustas med dubbelspår.

Syftet med detaljplanen är att utöka spår- och stationsområdet för Saltsjöbanan vid Tattby station. Planområdet omfattar Tattby station och dess direkta närområde. Den aktuella fastigheten heter Tattby 39:1 och ägs av Trafikförvaltningen. De kommunala fastigheterna Tattby 2:5 och Tattby 2:6 berörs till viss del. Planområdet består av ett stationsområde med perrong, väntkur och en markparkering. Från Skyttevägen finns en övergång över spåret till Samskolan som ligger söder om stationen. Väster om stationen finns en gång- och cykelväg som går i tunnel under spåret. Norr om stationen finns ett grönområde, delvis med stora ekar intill parkeringen. Marken runt stationen är delvis mycket kuperad.

Ekonomiska konsekvenser



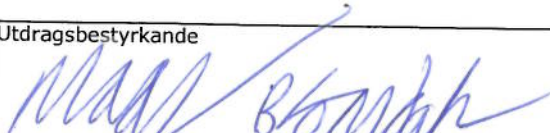
Kostnader för detaljplanen regleras med planavtal. Kostnader för utbyggnad regleras i genomförandeavtal med trafikförvaltningen SLL. Trafikförvaltningen bekostar investeringar rörande Saltsjöbanan. Eventuellt kan ombyggnation av kommunala gång- och cykelvägar tillkomma.

Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse 2014-09-17.

Bilagor:

1. Startpromemoria.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

15 oktober 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med förslaget till beslut.

Protokollsanteckningar

Magnus Sjöqvist (M) gjorde följande anteckning till protokollet:



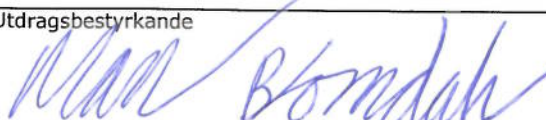
”Användningen av området kring Tattby Station har genomgått stora förändringar de senaste åren i samband med att Nyckelpigans förskola lokaliserades till området och Samskolans verksamhet förändrats i grunden. Vidare har omfattande investeringar gjorts i idrottsanläggningar i omedelbar anslutning till Samskolan. Många fler yngre kommuninnevånare använder därmed området än tidigare och det finns all anledning att belysa trafikfrågorna mot denna bakgrund. En hel del trafik går nu bakom skolan i strid med föreskrifterna. Avlämningen av barn vid järnvägs korsningen är vidare direkt trafikfarlig.

Cykel och biltrafiken är delvis separerade men mer kan göras för att öka säkerheten. Parkeringen är under vardagar regelmässigt helt full vilket leder till att de bilister som försöker parkera för att ta Saltsjöbanan till Slussen får åka ytterligare en sträcka för att hitta en parkeringsplats. Många områden i Saltsjöbaden ligger långt ifrån allmänna kommunikationer och många föräldrar har lämning av barn som första åtgärd innan själva arbetsresan. Med en tätare trafik på Saltsjöbanan är det också möjligt att kunna förändra resandemönstret till förmån för mer kollektivtrafik. Denna del av planarbetet måste fortsättningsvis adresseras på ett tydligt sätt.”

Thomas Josefsson (S) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Start-PM anger en preliminär avgränsning av området för detaljplanen. Jag rekommenderar att planområdet utsträcks ytterligare åt nordväst, i riktning mot hållplats Tippen, fram till den plats där järnvägsspåret går in i en bergskärning. Syftet är att planen ska medge dubbelspår ända fram till bergskärningen. Bakgrunden är att analyserna i underlaget för landstingets beslut inte var fullständiga – enligt min mening - när det gäller tidtabellssimuleringar för att upprätthålla 12-minuterstrafik ihop med ”grenbanan” Igelboda-Solsidan. Avståndet mellan de två nya mötesplatserna i Fisksätra och Tattby är i längsta laget, och det kan krävas speciella åtgärder för att körtiden Fisksätra-Tattby (inklusive ett tågbyte) och åter till Fisksätra inte ska överstiga 12 minuter. Min bedömning är att SL inte har varit fullt medveten om detta, (åtminstone inte i juni 2014).

Planenheten kommer att få en kopia av den PM som jag skickat till SL om dessa frågor. En av dessa åtgärder är att utsträcka det nya dubbelspåret för mötesplatsen vid Tattby station i riktning mot Tippen ända fram till den nämnda bergskärningen. Det är också terräng där det är lätt att bygga ut banan till dubbla spår.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		




15 oktober 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Om det idag finns mark reserverad för en eventuell framtida fortsättning av Solsidevägen, bör detta reservat flyttas norrut för att möjliggöra dubbelspår fram till bergskärningen. En idé som definitivt bör provas är att flytta Tattby station åt nordväst, till andra sidan av den gång- och cykelväg som går under järnvägen intill stationen. Det har även att göra med olycksriskerna vid den järnvägsövergång för gående som ligger direkt öster om nuvarande perrong.

För många år sedan låg stationens perrong norr om spåren. Det medförde att många barn sprang från Tattbyskolan över järnvägen, trots röda signaler, när tåget var på ingående från Solsidan. Därför flyttades perrongen från norra till södra sidan om spåren, dvs. till samma sida som Tattbyskolan, varvid olycksrisken minskade radikalt. (Jag tror att detta skedde kring år 1990.). Därför vore det olyckligt om det nu byggs en ny perrong norr om spåren.

Om Tattby station med dubbla spår istället förläggs väster om nämnda gång-cykelväg blir det också bättre förutsättningar att bibehålla och kanske utvidga parkeringsplatserna vid Tattby station plus bättre förutsättningar att ha kvar de stora träden (ekar) norr därom. Magnus Sjöqvist (M) påpekar i sin anteckning att barn avlämnas vid järnvägs korsningen. Även jag bedömer det som olämpligt och direkt trafikfarligt. Barnen borde ju avlämnas så att de alltid väljer tunneln under järnvägen. SL borde därför överväga att stänga järnvägsövergången. En idé som då måste provas är att omvandla första delen av den gång-cykelväg som går mellan Byvägen och tunneln under järnvägen till en infartsväg för bilar, (t.ex. fram till den plats där gång-cykelvägen delar sig mot järnvägen resp Tippen/Ljuskärrsberget). En sådan åtgärd kanske också gör det möjligt att utöka antalet infartsparkeringar något. Planområdet borde således kunna vidgas även åt detta håll.”

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