

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

2020-01-31

Dnr KFKS 2014/900–214

Projekt 9554

Normalt planförfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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

Sammanfattning

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 Fisksättravägen. Plattformarna kopplas samman genom trappa och hiss via gångbron.

Samråd hölls under perioden 17 mars – 13 april 2015. Under samrådet inkom 19 yttranden. Inkomna synpunkter från remissinstanser behandlar främst miljö kvalitetsnormer, trafik- och säkerhetsfrågor, buller, Fisksättravägens utformning, planens omfattning och dess bestämmelser, säkerhet för oskyddade trafikanter och teknikhusets placering. Inkomna synpunkter från närboende behandlar främst utformningen av stationen, gångvägarnas läge och passage över spåren.

Efter inkomna synpunkter har passagen över spåren tagits bort. Teknikhuset har flyttats till planområdets östra del. Planområdet har minskat i omfattning och anpassningar har gjorts mot intilliggande detaljplan Fisksätra entré. Ytterligare ett u-område har tillkommit i planområdets västra del. En hiss föreslås uppföras från gångbron till norra plattformen för ökad tillgänglighet. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planförslagets syfte och innehåll

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av Fisksätra station till en anläggning för dubbelspår. En enplansbyggnad innehållande teknik för tågdriften möjliggörs i plan-områdets östra del. Genom en ombyggnad av Fisksätra station till en mötesstation med dubbelspår kan turtätheten öka till 12-minuterstrafik. Fisksätra station föreslås byggas om, det befintliga spåret flyttas norrut och kompletteras med ytterligare ett spår på södra sidan av stationen. Båda spåren får var sin plattform på respektive sida av spårområdet. 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.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på samråd fattades av planchefen på delegation den 13 mars 2015. Samrådtiden var mellan den 17 mars 2015 och den 13 april 2015, sammanlagt 4 veckor. Berörda sakägare och remissinstanser underrättades om samråd. Förslaget var uppställt i Nacka Stadshus och på biblioteken i Fisksätra centrum och Nacka Forum. Förslaget presenterades även vid ett öppet hus i biblioteket i Fisksätra centrum den 24 mars 2015, där medverkande tjänstemän fanns på plats för att svara på frågor.

År 2018 startade Trafikförvaltningen arbetet med en järnvägsplan för Fisksätra station. Järnvägsplanen har varit på samråd under perioden 14 augusti till 11 september år 2019. Järnvägsplanen har samma avgränsning som detaljplanen för Fisksätra station. Under samrådtiden för järnvägsplanen inkom yttranden som främst handlar om hantering av buller såsom bullerskyddsåtgärder och stomljudsåtgärder. Vidare inkom synpunkter om den trappa som idag förbinder gångvägen från Fiskarhöjden med gång- och cykeltunneln under Saltsjöbanan som i järnvägsplanen planeras att läggas igen. Framkomlighet under byggtiden för gång- och cykeltrafikanter under byggtid samt huruvida vänster- eller högertrafik på järnvägspåret är möjligt var ytterligare synpunkter som inkom. Inkomna synpunkter har även beaktats vid framtagandet av granskningshandlingar för detaljplanen.

Granskningskedet för detaljplanen och järnvägsplanen samordnas mellan kommunen och Trafikförvaltningen Region Stockholm.

Yttranden under samråd

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Riksantikvarieämbetet
- AB Fortum Värme
- Vattenfall Eldistribution AB

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Natur- och trafiknämnden
- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Lantmäterimyndigheten
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Nacka Energi
- Skanova
- Nacka Miljövårdsråd
- Nacka kommuns Seniorråd
- Nätverket för Fisksättras framtid
- Saltsjöbadens Hembygdsförening
- Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting)
- Stena Fastigheter

Under samrådet inkom även tre skriftliga yttranden från privatpersoner i närområdet.

Inkomna synpunkter

Synpunkter i inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med planenhetens kommentarer.

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

1. **Natur- och trafiknämnden** lämnar synpunkter som rör trafiksäkerhetsfrågor och Fisksättravägens utformning. Nämnden har även synpunkter på ansvarsfrågor och driftaspekter för tillkommande anläggningsdelar.

Nämnden konstaterar att Fisksättravägen förutsätts byggas om och få en smalare sektion, vilket är positivt då den nuvarande utformningen kan ge upphov till höga hastigheter. Det är dock viktigt att de hastighetssäkrade övergångsställena byggs samtidigt med stationen trots att de ligger utanför planområdet. Därför bör de tas med i planbeskrivningen och regleras genom exploateringsavtal. Gatans sektion och utformning, som endast illustreras i planen, behöver samordnas med detaljplanen för Norra Centrum [nu kallas den detaljplanen för Fisksättra entré]. Det är viktigt att den nya gatusektionens bredd håller standard för busstrafik enligt Trafikförvaltningens krav samt har plats för träd och belysningsstolpar. Cykelparkering i anslutning till tågstationens plattformar behöver säkerställas. Det är viktigt att övergångsställena och anslutningarna till stationen fungerar tillsammans med planerna för Norra Centrum. Nämnden efterlyser vidare en mer utförlig redovisning av den nya planövergången i västra delen av stationen och en ingående beskrivning av trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Nämnden understryker vikten av att ansvaret för den nya trappan mellan plattform och bro tydligt regleras i avtal, lämpligen i samordnat avtal för hela Saltsjöbanan. Beträffande trappan påtalas även att den inte får inkräkta på driftområdet upp till en fri höjd om 4 meter över det u-område som finns strax öster om bron. Stödmurar som tillkommer till följd av breddningen av Saltsjöbanan bör ligga innanför detaljplaneområdet för att tydliggöra ägande/huvudmannaskap. Vid placeringen av teknikhus och utformningen av stödmurar i slänten intill teknikanläggningen är det viktigt att beakta va-ledningarna som ligger i gång- och cykeltunneln. Nämnden framför även att tunneln bör omisoleras, vilket bör göras i samband med ombyggnationen och förlängning av tunneln.

Planenhetens kommentar. Fisksätravägens utformning och anslutningspunkter mot stationsanläggningen samordnas med Trafikförvaltningen. Fisksätravägen regleras i detaljplan Fisksätra entré. Cykelparkering kan anordnas intill gångvägen mot den norra plattformen i enlighet med gällande stadsplan S252 (allmän parkmark). Inom de områden som Trafikförvaltningen använder under byggtiden kan cykelparkering anordnas som alternativ till återställning av marken. Detta regleras i genomförandavtal och överenskommelse under byggtiden mellan kommunen och Trafikförvaltningen. Cykelparkering anordnas även på det torg som föreslås i detaljplan Fisksätra entré. Den plankorsning som föreslogs under samrådet är nu borttagen ur planförslaget.

Den nya trappan och likaså den nya hissen regleras i genomförandavtal mellan kommunen och Trafikförvaltningen. En mindre del av u-området sammanfaller med yta för trappa, drygt fyra kvadratmeter. Underkant trappa ligger på cirka 3,1 meters höjd över mark. Stödmurar och andra konstruktioner som behövs för spår- och stationsanläggningen ligger innanför det område som i detaljplanen avgränsas för järnvägstrafik. Teknikhuset har flyttats efter samrådet och föreslås nu placeras i planområdets östra del. I genomförandavtal mellan Trafikförvaltningen och kommunen regleras ombyggnationen av tunneln och underhållsåtgärder på befintlig tunnel.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

2. **Länsstyrelsen** bedömer att förslaget, under nu kända förhållanden, inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL under förutsättning att nedanstående synpunkter beaktas.

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL. Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvatten

Planen innebär bara en liten ökning av hårdgjorda ytor och antagligen ingen större ökning av föroreningar. Men recipienten, Skurusundet, har övergödningsproblem och utsläppen till denna bör inte ökas. Enligt planen ska Nacka dagvattenpolicy följas och kommunen planerar att ta fram en dagvattenutredning i det fortsatta

planarbetet. Under förutsättning att den inte visar på en ökning av utsläpp till recipient så borde inte planen påverka ytvatten negativt.

Länsstyrelsen vill påminna om att miljökvalitetsnormer är bindande för kommuner och myndigheter. Miljökvalitetsnormerna innebär ett skarpt icke-försämringskrav samt att de allra flesta vatten måste förbättras för att följa normerna. I de fall då den ekologiska eller kemiska statusen är sämre än god för en vattenförekomst måste åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten genomföras inom vattenförekomstens avrinningsområde för att miljökvalitetsnormerna ska uppnås.

Hälsa och säkerhet - Föreslagen plankorsning

Länsstyrelsen bedömer att en ny korsning i plan, vid plattformarnas västra ände, inte är optimalt ur risk- och säkerhetskänslighet. Länsstyrelsen anser generellt att befintliga plankorsningar inom tätort som förses med dubbelspår om möjligt bör stängas eller ersättas med en planskild korsning på lämplig plats. Nybyggnation av plankorsningar över dubbelspår bör i största möjliga mån undvikas, för att inte bygga in nya riskområden. En strategi som är i överensstämmelse med innehållet i Trafikverkets handbok för plankorsningar, BVH 701.

Länsstyrelsen anser att den gjorda riskanalysen behöver fördjupas vad gäller säkerheten vid plankorsningen. Utifrån resultatet behöver kommunen tydligare redogöra för motiven till vald utformning av plankorsning och under vilka förutsättningar en hög trafiksäkerhet kommer att kunna uppnås. Utöver de riskaspekter som studerats inom ramen för detaljplaneläggningsen för Fisksätra station samt de aspekter som beskrivs i BVH 701, bör följande aspekter belysas vid val av lösningar:

- prognos över antalet passager över spåret (gc- och/eller biltrafik) utifrån nuvarande och framtida markanvändning på ömse sidor om spårområdet (bostäder, skolor, arbetsplatser, sportanläggningar)
- barns rörelsemönster (till och från skola, idrottsanläggningar, naturområde)
- bomfällningstider för att belysa risken för obehörigt spårspring om väntan på att bommen ska gå upp blir för lång.

Om den fördjupade riskanalysen visar på höga risknivåer vid den nya plankorsningen, bör kommunen utreda möjligheten att anlägga en planskild gångförbindelse i plattformarnas västra ände alternativt låta gångbron vara den enda förbindelsen över spåren.

Hälsa och säkerhet - Stängsel och skyddsräcken

På plankartan anges att stängsel ska finnas längs en del av plangränsen i planområdets nordöstra del. Länsstyrelsen anser att stängsel bör finnas längs med hela järnvägsanläggningen av säkerhetsskäl. Detta nämns i den framtagna riskidentifieringen med det bör även fastställas både på aktuella delar i plankartan och tydligare beskrivas i planbeskrivningen. Det bör även framgå tydligare i planhandlingarna att gångbron över spåren behöver förses med skyddsräcke som begränsar möjligheten att falla ner på spåret.

Rådgivande synpunkter

Natur

Området kring Fisksätra sporthall är en karterad värdefull trädmiljö. Här finns dock få yngre efterträdare till de träd som idag har höga naturvärden. Planförslaget gör i de norra delarna visst intrång i trädmiljön, men är också inriktat på att om möjligt spara befintliga lövträd. Förslaget berör inte heller några karterade enskilda träd med höga naturvärden. En positiv insats skulle kunna vara att se till att det finns föryngring av lämpliga trädslag och i lämplig omfattning i området.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar planenhetens uppfattning, baserat på redovisat underlag och med de motiveringar som anförts, att detaljplaneförslaget inte medför en betydande miljöpåverkan. Förhållanden på plats, projektets påverkan på omgivningen och det som kan påverka planens lämplighet, får behandlas och bedömas inom ramen för planarbetet.

Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet

Länsstyrelsen noterar att flera av åtgärderna i planbeskrivningen i normala fall anses utgöra ”byggande av järnväg” enligt definitionen i lag (1995:1649) om byggande av järnväg (LBJ). Det är bara om åtgärden medför marginell ytterligare påverkan på omgivningen och om det finns ett skriftligt medgivande för markåtkomst, som åtgärden inte ska anses vara byggande av järnväg och ingen järnvägsplan behövs (se 1:2 LBJ). Om det är fråga om en större utvidgning av området får dock påverkan normalt anses mer är marginell oberoende av hur omgivningen ser ut. Eftersom ingen järnvägsplan upprättats parallellt med detaljplaneläggningen för nu aktuell ombyggnad, torde järnvägsbyggaren, Trafikförvaltningen, ha kommit fram till att projektets genomförande endast medför marginell ytterligare påverkan eller att utvidgningen av spårområdet är litet. Det är järnvägsbyggaren ensamt som har rätt att göra denna bedömning.

Med hänsyn till innehållet i planhandlingarna, behoven av att närmare reglera plankorsningarnas utformning och behoven av att säkerställa genomförandet av nödvändiga skyddsåtgärder, så är Länsstyrelsen tveksam till slutsatsen att ombyggnationen inte anses vara byggande av järnväg. Länsstyrelsen ser överlag att det är behövligt att tillämpa speciallagstiftningen för att binda upp verksamhetsutövaren att utforma järnvägen och vidta de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behövs, för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken och anläggningen. En reglering med järnvägsplan innebär ett åtagande för järnvägsbyggaren att fullfölja planen. Endast oväsentliga avvikelser får göras från fastställd plankarta. Den ger därmed inte bara en rättighet utan även en skyldighet att genomföra åtgärderna som framgår av järnvägsplanekartan.

I nuvarande förslag till detaljplan regleras främst markens disposition, men innebär inga egentliga åtaganden för järnvägsbyggaren vad gäller detaljutformning. Beslut om järnvägens närmare utformning, eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått hänskjuts därmed till Trafikförvaltningen ensamt. Kommunen bör därför tydliggöra hur de avser binda upp verksamhetsutövaren, så att järnvägen utformas på det som underlaget visar är behövligt. Det gäller främst åtgärder rörande plankorsningen

huvudsakliga utformning, stängsel och räcken. Det vill säga åtgärder som behövs för att överlag åstadkomma en säker stadsplanering, med hänsyn till omgivande markanvändning i anslutning till järnvägen.

Planenhetens kommentar. En dagvattenutredning har tagits fram inom ramen för arbetet med detaljplanen och järnvägsplanen. Dagvattenutredningen redovisar att banvallen har en kapacitet att fördröja och rena vattnet från planområdet och även naturligt tillrinnande vatten från utanföriggande avrinningsområden. Med föreslagna åtgärder förväntas utgående föroreningsmängder minska.

Den plankorsning som föreslogs under samrådet är nu borttagen ur planförslaget.

Planområdet har sedan samrådet minskats norr om spårområdet och omfattar endast spår-anläggningen och plattform. En naturvärdesinventering har upprättats där naturvärdesobjekt och värdefulla träd har pekats ut och åtgärder föreslagits. En befintlig ek vid gång-tunneln behöver beskåras då den hamnar nära spårområdet. Befintliga lövträd intill norra plattformen behöver av utrymmesskäl tas ned.

Planenheten noterar länsstyrelsens ställningstagande avseende behovsbedömningen.

Sedan detaljplanens samråd har Trafikförvaltningen påbörjat en järnvägsplan för Fisksätra station. Uppförande av stängsel och andra skydds- och säkerhetsåtgärder regleras i järnvägsplanen.

3. **Trafikverket** understryker att Saltsjöbanan är av riksintresse för kommunikationer enligt 8 § 3 kap miljöbalken. Riksintressets funktion får inte påverkas eller påtagligt skadas och ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Enligt genomförd bullerutredning kommer bullervärdena för bostäder inte att överskridas. Trafikverket vill dock lyfta att riktvärdena för bostäder som anges i propositionen 1996/97:53 ska följas och att planen bör säkerställa att riktvärdena inte överskrids inomhus eller utomhus.

Planenhetens kommentar. Detaljplaneförslaget är i linje med riksintresset för Saltsjöbanan. En uppdaterad bullerutredning är framtagen i enlighet med riktvärdena som anges i propositionen 1996/97:53. Bullerutredningen visar att ett antal balkonger behöver glasas in för att uppfylla riktvärdena. Bulleråtgärder regleras i järnvägsplanen som tas fram av Trafikförvaltningen parallellt med detaljplanen.

4. **Lantmäterimyndigheten** har synpunkter på planbestämmelser och plankartans tekniska detaljer. Bestämmelsen ”n₂ – träd skall planteras” menar myndigheten ej är en lämplig bestämmelse. Plankartan är otydlig på grund av dubbla fastighetsbeteckningar, adresser och höjdangivelser. Kvalitet samt koordinat- och höjdsystem framgår ej av grundkartan. Gångbron och gångtunneln har reglerade markreservat på plankartan, dock saknar plankorsningen direkt väster om plattformen ett markreservat. Lantmäterimyndigheten frågar om det är enligt avsikt.

Under avsnitt konsekvenser för fastighetsägare bör fastighetsbeteckningar för samtliga fastigheter berörda av planen framgå. Det bör förtydligas vilka skyddsåtgärder som spårtrafiken föranleder samt vilka fastigheter som är berörda.

Planenhetens kommentar. Bestämmelsen n_2 är borttagen och trädrad föreslås inte uppföras. Istället ska en gångbana anläggas intill plattformen. Grundkartan har uppdaterats. Den plankorsning som föreslogs under samrådet är nu borttagen ur planförslaget.

I planbeskrivningens avsnitt om ”Konsekvenser för fastighetsägare” framgår att i princip all mark inom planområdet liksom mark i direkt anslutning till området ägs av kommunen. En mindre del av planområdet ägs av Trafikförvaltningen som vid planens genomförande kommer att förvärva all återstående mark inom planområdet för järnvägsändamål. Frågor beträffande drift och ansvar för anläggningen löses i avtal mellan parterna.

5. **Södertörns brandförsvarsförbund** påpekar att framkomligheten för räddningstjänsten inte får försvåras under byggtiden.

Planenhetens kommentar. Vid utbyggnad av järnvägsanläggningen är det Trafikförvaltningens ansvar att framkomligheten för räddningstjänsten upprätthålls även under byggtiden.

6. **Nacka Energi** har elkablar inom planområdet som går genom gångtunneln och vid den nya trappan upp till gångbron. Flyttning eller ändring av befintliga anläggningar och tillfälliga anläggningar bekostas av exploatören.

Planenhetens kommentar. Samråd ska ske mellan parterna inför byggnation. Ansvarsfördelningen sker genom avtal mellan Nacka Energi och Trafikförvaltningen.

7. **Skanova** har flera markförlagda teleanläggningar inom planområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Planenhetens kommentar. Samråd ska ske mellan parterna inför byggnation. Ansvarsfördelningen sker genom avtal mellan Skanova och Trafikförvaltningen.

8. **Nacka Miljövårdsråd** frågar sig om mötesstationerna i Fisksätra och Tattby räcker för att klara 12-minuterstrafik. De snäva kurvradierna i stationens närhet som ger upphov till buller (gnissel) förbättras inte av planen. Detta kan bli ett ännu större problem när fler bostäder i banans närhet tillkommer.

Miljövårdsrådet menar att det finns ett stort behov av tydligare samplanering mellan kommunen, landstinget och Stena fastigheter för att säkra goda lösningar på trafik- och bostadsmiljöerna i den mest centrala delen av Fisksätra. Planområdet är för snävt begränsat till enbart järnvägsanläggningen och kan därför inte säkra god tillgänglighet och gångtrafikmönster till och från stationen.

Säkerhetsrisker tillkommer i och med det stora antalet resenärer som passerar i plan över Fisksätravägen och mellan plattformarna. Säkra gångvägar och deras anslutningar till stationen i form av GC-vägar, ramper och trappor bör prioriteras och studeras ytterligare. En trottoar på norra sidan av Fisksätravägen behövs från den nya södra plattformen mot Fiskarhöjden. Trappan som mynnar i gångtunneln måste behållas som en säker väg mot norra plattformen. Varför ingår inte trappan i planområdet?

Med tanke på det ökade antalet resande och trafikanter bör en avstängning av Fisksätravägen för biltrafik övervägas och istället omvandlas till en bussgata via ett torg. En gångväg längs hela Fisksätravägen/Fidravägen får inte hindras av aktuell stationslösning och/eller av Stenas bostadsplaner.

De övergångsställen som illustreras på Fisksätravägen ligger utanför planområdet trots att de är centrala för hela stationens funktion. Därmed finns inte en juridiskt bindande lösning. Den breda trappan som är en fortsättning på det östra övergångsstället upp på den södra plattformen tar hälften av plattformens bredd. Denna avsmalning är en säkerhetsrisk. Teknikhuset har en alltför exponerad lokalisering och behöver studeras ytterligare. Gestaltningen av anslutande gångväg till den norra plattformen behöver förbättras med tanke på det stora antalet stödmurar som tillkommer.

Planenhetens kommentar. Detaljplanen syfte är att möjliggöra dubbelspår vid stationen. Utformning av övrig sträcka av järnvägen ingår inte i detaljplanen. Övriga förändringar intill planområdet som rör Fisksätra centrum och Fisksätravägen hanteras inom ramen för detaljplanen Fisksätra entré. Fisksätravägens gestaltning är i sammanhanget mycket viktig och samordning mellan kommunen, Trafikförvaltningen och Stena har skett kontinuerligt för att säkra god tillgänglighet och gångtrafikmönster till och från stationen. Den plankorsning som föreslås under samrådet är nu borttagen ur planförslaget.

En gångbana föreslås anläggas norr om Fisksätravägen som ansluter mot den nya södra plattformen. Den befintliga trappan ner till gångtunneln kommer stängas då utrymmet behövs för en ny växel för spåranläggningen. Övergångsställen föreslås över Fisksätravägen för att ansluta mot den södra plattformen. Den breda trappan upp till södra plattformen har justerats och tar inte längre yta från plattformen. Teknikhuset har flyttats efter samrådet och föreslås nu placeras i planområdets östra del och hamnar således i ett mindre exponerat läge. Mindre stödmurar krävs då mot den norra plattformen.

- 9. Nacka kommuns Seniorråd** (tidigare pensionärsråd) finner förslaget väl genomarbetat och föreslår omdaning av stationsområdet vid Fisksätra nödvändig och väl utformad. Seniorrådet skulle emellertid gärna se att Fisksätravägen breddas mot söder och att avsmalnade passager undviks.

Planenhetens kommentar. Fisksätravägens utformning hanteras inte i detta projekt utan inom ramen för detaljplanen Fisksätra entré.

Inkomna synpunkter från föreningar

10. **Nätverket för Fisksättras framtid** ser övergripande positivt på upprustningen av Saltsjöbanan, vilket bland annat kommer att innebära tätare trafik. Beträffande det aktuella planförslaget konstaterar nätverket att ett genomförande av planen kräver åtgärder utanför planområdet som har stor betydelse för helheten. Nätverket beklagar att kommunen nödgats ta fram en plan separat för stationen. Planområdet måste enligt nätverket utvidgas så att framför allt Fisksättravägen kommer att ingå i den aktuella planen.

Nätverket ser fördelar med att kunna nå den södra plattformen i markplan, men menar även att det innebär en trafiksäkerhetsrisk att passera Fisksättravägen och att den därför bör stängas för biltrafik. Vändplaner måste skapas öster och väster om stationen och infarten till centumparkeringen flyttas. I planförslaget nämns en infartsparkering söder om Fisksättravägen. Någon sådan existerar inte idag.

För att på ett godtagbart sätt kunna ta sig från Fiskarhöjden till södra plattformen menar nätverket att det är nödvändigt att en ny trottoar anläggs på Fisksättravägens norra sida. Nätverket understryker vikten av att stationen blir tillgänglig även för personer med funktionsnedsättning.

Nätverket anser att teknikhusets placering i det centrala läget inom stationsområdet är olämpligt och förordar ett diskretare läge i planområdets östra del. Nätverket framför även att befintliga problem med gnissel i spårkurvor bör åtgärdas i samband med den förestående ombyggnaden. Vidare är det de boendes uppfattning att det krävs bullerskydd utmed hela sträckningen genom Fisksätra.

Planenhetens kommentar. Fisksättravägen och utformningen kring den hanteras inom ramen för detaljplanen Fisksätra entré. Ett helhetsgrepp kring utvecklingen av Fisksätra centrum tas därmed. Fisksättravägens sektion kommer att bli smalare längs hela sträckan förbi planområdet. Fisksättravägen kommer fortsättningsvis vara öppen för biltrafik, men hastighetsdämpande åtgärder föreslås så som avsmalnande passager och upphöjda övergångsställen.

En gångbana föreslås anläggas längs Fisksättravägens norra sida och knyta an mot den södra plattformen. Stationsområdet kommer att nås tillgängligt från gångbanor, ramper, trappor och hiss. Teknikhuset har flyttats efter samrådet och föreslås nu placeras i planområdets östra del.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra dubbelspår vid stationen. Utformning av övrig sträcka av järnvägen ingår inte i detaljplanen. En bullerutredning är framtagen som visar att bullerskyddsåtgärder i form av inglasning av ett antal balkonger på fastigheterna Erstavik 26:113, 26:115, 26:117, 26:118, 26:114 och 26:426 är de åtgärder som krävs för att uppfylla gällande riktvärden. Bulleråtgärder regleras i järnvägsplanen som tas fram av Trafikförvaltningen parallellt med detaljplanen.

11. **Saltsjöbadens Hembygdsförening** är positiv till en ombyggnad av stationen som möjliggör 12-minuterstrafik. Beträffande utformningen av stationen ser föreningen

en potentiell risk med plankorsningen i väster och understryker vikten av att varningssignaler görs tydliga och om möjligt fysiskt hindrande. Vidare önskar föreningen att de tre björkar som idag står två meter från den befintliga plattformen bevaras.

Planenhetens kommentar. Den plankorsning som föreslogs under samrådet är nu borttagen ur planförslaget. Befintligt träd intill den norra plattformen kommer inte att vara möjliga att spara då den norra plattformen kommer att behöva förskjutas cirka 2 meter norrut för att skapa tillräckligt utrymme för anläggningen.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom planområdet

12. **Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting)** samverkar med Nacka kommun inom upprustningen av Saltsjöbanan. Aktuell detaljplan är framtagen med trafikförvaltningens medverkan.

Trafikförvaltningen påtalar att det saknas mått på Fisksätravägen samt att längd och utformning av hållplatser saknas, varpå det inte går att lämna synpunkter på dessa. Trafikförvaltningen har vidare synpunkter på upphöjda övergångsställen och dess närhet till hållplatsen, vilket inte är förenlig med attraktiv busstrafik. Det är väsentligt att utformningen sker i samverkan med trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen konstaterar att det i handlingarna framgår att de bekostar utbyggnad inom järnvägsområdet och på kvartersmarken vid stationen, men vill betona att förvaltningen främst bekostar anläggningar för spår, inte samtlig utbyggnad inom kvartersmarken. Den slutgiltiga ansvarsfördelningen är en förhandlingsfråga mellan kommunen och trafikförvaltningen och gäller utförande, drift och underhållsansvar.

Planenhetens kommentar. Fisksätravägens utformning hanteras inte i detta projekt utan inom ramen för detaljplanen Fisksätra entré.

Ett genomförandeavtal kommer att upprättas mellan Trafikförvaltningen och kommunen som reglerar ansvarsfördelning och kostnadsansvar för genomförandet av detaljplanen och järnvägsplanen.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

13. **Stena fastigheter AB**, ägaren till fastigheterna Erstavik 26:109, 26:110, 26:111, 26:113, 26:115, 26:117 och 26:118, är mycket positiv till planförslaget och anser att behovet är stort att förbättra såväl kommunikationen till/från, som miljön i och kring Fisksätra station. Stena AB konstaterar dock att ett dubbelspår innebär en förhöjning av bullernivån med 1–2 dB varför det är positivt att bullermätningar görs när spåren återtagits i drift.

Planenhetens kommentar. En bullerutredning är framtagen som visar att genom buller-skyddsåtgärder, i form av inglasning av ett antal balkonger på fastigheterna Erstavik 26:113, 26:115, 26:117, 26:118, 26:114 och 26:426 klaras gällande riktvärden avseende väsentlig

ombyggnad av spårinfrastruktur. Bulleråtgärder regleras i järnvägsplanen som tas fram av Trafikförvaltningen parallellt med detaljplanen.

Övriga inkomna synpunkter

14. **Boende på Långrevsgatan, Karpogatan respektive Ålgatan** påpekar att det saknas gångbanor utefter Fisksätravägens norra sida. Gångvägarna från Fisksätrahöjden måste lösas bättre, så att båda plattformarna nås på ett bättre sätt.

Placeringen av det föreslagna övergångsstället vid Harrgatan är olämpligt. Det borde av säkerhetsskäl inte ligga i direkt anslutning till passagen över spåren utan i ett läge längre västerut.

Planenhetens kommentar. En gångbana planeras längs med Fisksätravägen norra sida och regleras inom ramen för detaljplan Fisksätra entré. Den plankorsning som föreslogs under samrådet är nu borttagen ur planförslaget. Övergångsstället vid Harrgatan ansluter istället mot en ramp som leder upp till den södra plattformen.

15. **Boende på Karpogatan, Sikogatan, Mörtgatan respektive Ålgatan** är i huvudsak positiva till ombyggnaden av stationen och framhåller fördelarna med nya vägar till plattformarna och den tätare järnvägstrafiken. Dock uttrycker man oro för gångpassagen över spårområdet.

Planenhetens kommentar. Den plankorsning som föreslogs under samrådet är nu borttagen ur planförslaget.

16. **Boende i Fisksätra** efterfrågar en alternativ utformning av stationen med mittplattform istället för sidoplattform. Den boende föreslår en lösning där en mittplattform skulle nås via trappor från en väl upplyst gångtunnel, likt tunnelbane- och pendeltågsperronger. Den boende tycker inte att plankorsningen mellan plattformarna känns genomtänkt.

Planenhetens kommentar. Den plankorsning som föreslogs under samrådet är nu borttagen ur planförslaget. En mittplattform i kombination med borttagandet av plankorsning innebär enligt Trafikförvaltningen en försämrad möjlighet att klara tillgängligheten och ökade kostnader.

Ändringar efter samråd

Synpunkterna i samrådet har föranlett följande ändringar av planförslaget:

- Plankorsningen är borttagen och är inte längre en del av utformningen av stationsområdet.
- Planområdet har sedan samrådet minskats norr om spårområdet och omfattar endast spåranläggningen och plattform.
- Teknikhuset har flyttats och placerats i planområdets östra del. Teknikhuset har även kompletterats med utformningsbestämmelser.
- Anpassningar har gjorts mot intilliggande detaljplan Fisksätra entré.
- En hiss föreslås från gångbron till norra plattformen.
- Ytterligare markreservat för allmänna underjordiska ledningar har tillkommit i planområdets västra del (u-område).
- Ingen trädplantering föreslås mot Fisksätravägen, istället föreslås en gångbana anläggas intill den södra plattformen.

Planenheten

Angela Jonasson
Biträdande planchef

Anine Rondén
Planarkitekt

Per Jacobsson
Planarkitekt