

## **Detaljplan för upprustning av Saltsjöbanan avseende Fisksätra station, Erstavik 26:1, m. fl., Fisksätra**

KFKS 2014/900-214

Natur- och trafiknämnden lämnar följande yttrande

### **Fisksätravägen utformning**

Stationsområdet utvidgas ca 4 m över nuvarande gatumark och gatans körfält föreslås smalnas av och förses med planterade träd på norra sidan med nya övergångsställen som hastighetssäkras. Det är bra då nuvarande utformning på gatan kan ge upphov till höga hastigheter. Då den nya vägsektionen för Fisksätravägen inte tas med i denna detaljplan utan endast illustreras, är det viktigt att de nya förutsättningarna tas med i arbetet med intilliggande plan som vägsektionen kommer ingå i. De hastighetssäkrade övergångsställena bör göras samtidigt som ombyggnad av stationsområdet och därför tas med i denna omfattningsbeskrivning och regleras genom exploateringsavtal. Det är viktigt att den nya gatusektionens bredd håller standard för busstrafik enligt Trafikförvaltningens krav samt har plats för träd och belysningsstolpar. Sektioner och utformningsförslag bör stämmas av gentemot *Bilaga V, Riktlinjer för gatustandard i Nacka kommun* i Nacka kommuns tekniska handbok, alternativt *Gatustandard i Nacka stad – att bygga med moduler, Bilaga till fördjupad strukturplan för Nacka stad*.

I fortsatt arbete med Fisksätravägen kan man överväga om cykel ska ske i blandtrafik eller på separat cykelbana då vägen smalnas av och det går busstrafik. Troligt är att man inte har behov av att cykla den sträckan utan snarare ser stationen som en målpunkt, vilket gör det viktigt att det finns plats för cykelparkeringar i anslutningspunkterna till plattformarna. Detta behöver tas med i fortsatta arbeten.

Viktigt att övergångsställena och anslutningarna till stationen fungerar tillsammans med planerna för norra Fisksätra centrum, så att de känns gena och är på relevanta platser.

Görs inte hastighetssäkringen vid de nya övergångsställena i samband med ombyggnad av stationen, finns risk för trafiksäkerhetsproblem. Viktigt att sektionen har utrymme för att



klara busstrafik i en riktning samt tillräckligt med plats för träd och belysningsstolpar för att säkerställa för bra drift och underhåll. Om trafikflödet är för högt och det är hög frekvens av busstrafik kanske inte cykling i blandtrafik är lämpligt längs med Fisksätravägen och innebära trafiksäkerhetsproblem. Skapas inte cykelparkeringsplatser i anslutning till plattformarna finns risk att cyklar parkeras ändå längs med trottoar eller räcken och påverkar framkomlighet och tillgängligheten negativt.

### **Plankorsning över spår**

Det bör finnas en mer utförlig beskrivning och hantering av den nya bevakade planövergången i västra delen som beskriver trafiksäkerhet och tillgänglighet. Om plankorsningen inte utformas lämpligt, innebär det trafiksäkerhetsrisker och bristande tillgänglighet.

### **Stödmurar**

Detaljplanegränsen är dragen på stödmurarna. Då stödmurarna är en konsekvens av breddningen av Saltsjöbanan bör det tydligt framgå att de ligger innanför detaljplaneområdet. Om stödmurarna ligger på detaljplanegränsen kan det kan leda till otydlighet i ägande/huvudmannaskap.

### **Ny trappa mellan bro och perrong**

Ansvarsfördelning kring nya anläggningar i samband med ombyggnad av stationerna längs Saltsjöbanan sker övergripande och samordnat för samtliga stationer. Den nya trappan bör inbegripas i detta arbete. Om ansvaret över trappan inte är tydligt reglerat i avtal, finns risk för ett otydligt ansvarsförhållande för skador på bron respektive trappan i förvaltningsskedet.

### **Befintlig gång- och cykeltunnel**

Breddningen av spårområdet innebär att befintlig gång- och cykeltunnel måste förlängas cirka 1,5 meter. Detta kräver även att tunneln upprustas med nytt material och belysning. I samband med detta bör tunneln även omisoleras. Den befintliga gång- och cykeltunneln bör inom de närmsta åren omisoleras. Att göra det i samband med ombyggnad blir mest effektivt både ur ekonomiskt och framkomlighetsmässigt perspektiv.

### **Ny trappa till gångbro**

I den östra delen av planområdet finns ett u-område för allmänna ledningar. Vid utbyggnaden av den nya trappan från perrongen upp till gångbron måste hänsyn tas till möjlighet för framtida drift och underhåll av va-ledningarna. Den nya trappan får inte inskränka luftrummet ovanför u-området, därför krävs en fri höjd på 4 meter över u-området.

### **Teknikhus**

Vid placeringen av teknikhus och utformningen av stödmurar i slänten runt den nya teknikanläggningen är det viktigt att beakta va-ledningarna som ligger i gång- och



cykeltunneln. Avståndet mellan den nya byggnationen och ledningarna får inte vara så litet att det försvårar för framtida drift och underhåll av ledningarna.

Natur- och trafiknämnden

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Gunilla Grudevall-Steen".

Gunilla Grudevall-Steen  
Ordförande

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Dag Björklund".

Dag Björklund  
Natur- och trafikdirektör