

2025-09-26

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

KFKS 2019-00416

Utökat förfarande

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för Henriksdalsbacken, del av fastigheten Sicklaön 37:11, Nacka kommun

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ny bebyggelse, i form av bostäder, verksamheter och en förskola i anslutning till befintlig bebyggelsemiljö på Henriksdalsberget samt bekräfta befintligt reningsverk under mark. Detaljplanen syftar även till att skapa förutsättningar för ett tryggt och levande gaturum med stärkta kopplingar till det befintliga skogsområdet Trolldalen samt att ta till vara, koppla ihop och förstärka de rekreativa värden som finns idag samt tillföra nya.

Detaljplanen syftar vidare till att säkerställa att den nya bebyggelsen underordnar sig befintlig bebyggelse på Henriksdalsberget, stads- och landskapsbilden, platsens naturvärden samt att minimera negativ inverkan på riksintresse för kulturmiljövården – *Stockholms farled och inlopp*.

Under granskningen inkom cirka 310 yttranden från privatpersoner. De allra flesta av dessa synpunkter betonar att ingen ny bebyggelse ska placeras på den östra sidan av Henriksdalsbacken inom naturområdet *Trolldalen*. Detta utifrån motivet att platsen har höga naturvärden samt är viktig för livsmiljö och rekreation.

En stor andel synpunkter berör trafiksituationen som upplevs som ansträngd och med bristfällig kollektivtrafik. Oro framförs att dessa problem kan komma att öka ytterligare med tillkommande bebyggelse i området. En annan frekvent återkommande synpunkt är att barn påverkas negativt av att den bilfria vägen till Vilans skola med gångtunnel mellan Henriksdalsringen och Vilans skola tas bort.

Utifrån inkomna synpunkter har bullerutredningen uppdaterats och förtydligats.

Bebyggelseförslaget har omarbetats för att visa hur bebyggelsen klarar trafikbullerförordningen och planbeskrivningen har förtydligats med en definition om vad som kan tolkas som ljuddämpad sida. Även dagvattenutredningen har uppdaterats. Därutöver har ett kompletterande

risk-PM tagits fram för att klargöra behov av riskreducerande åtgärder för förskolegården inom kvarter 2. Förskolegårdens yta har begränsats med bestämmelse m₅ som innebär att en zon om 10 meter närmast Henriksdalsbacken inte får utformas så att den uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Ny bestämmelse avseende skydd mot störningar har även införts genom riskreducerande åtgärd i form av ett brandskyddsklassat plank. Vidare har storleken på föreslagna transformatorstationer utökats. Planbeskrivningen har generellt setts över där motiven till planbestämmelser förtydligats med ytterligare tolkningsstöd.

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

Planförslagets syfte och innehåll

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ny bebyggelse, i form av bostäder, verksamheter och en förskola i anslutning till befintlig bebyggelsemiljö på Henriksdalsberget samt bekräfta befintligt reningsverk under mark. Detaljplanen syftar även till att skapa förutsättningar för ett tryggt och levande gaturum med stärkta kopplingar till det befintliga skogsområdet Trolldalen samt att ta till vara, koppla ihop och förstärka de rekreativa värden som finns idag samt tillföra nya.

Detaljplanen syftar vidare till att säkerställa att den nya bebyggelsen underordnar sig befintlig bebyggelse på Henriksdalsberget, stads- och landskapsbilden, platsens naturvärden samt att minimera negativ inverkan på riksintresse för kulturmiljövärden – *Stockholms farled och inlopp*.

Detaljplanen utgår från detaljplaneprogram för Henriksdal från 2018.

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

Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på granskning fattades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 12 mars 2025. Granskningstiden varade mellan den 20 mars 2025 och 5 maj, sammanlagt sex veckor. Under granskningstiden fanns planförslaget tillgängligt i Nacka kommuns utställningshall i Nacka stadshus, på biblioteken i Nacka Forum och Sickla, samt på kommunens webbplats.

Planförslaget var utsänt på samråd mellan den 4 februari och 17 mars 2022, vilket resulterade i cirka 1600 inkomna samrådsyttranden. Inkomna synpunkter från samrådet sammanfattades och bemöttes i en samrådsredogörelse, daterad 5 mars 2025. De allra flesta synpunkterna från privatpersoner handlade om att inte bebygga den östra sidan av Henriksdalsbacken inom naturområde Trolldalen. Länsstyrelsen bedömde att planförslaget behövde bearbetas vad gäller frågor som rör riksintresse för kommunikationer, riksintresse för kulturmiljö, miljö kvalitetsnormer för vatten samt hälsa med avseende på buller och säkerhet med avseende på olycks- och översvämningsrisk. Efter samrådet bearbetades planförslaget med bland annat

bredare släpp mot naturen, justerade höjder på bebyggelsen, utvecklade gestaltungsprinciper och större busstorg. Framtagna utredningar reviderades och fördjupades och nya utredningar togs fram.

Yttranden under granskning

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Ellevio AB
- Polisen - Lokalpolisområde Nacka
- PostNord Sverige AB
- Sjöfartsverket
- Stockholm Vatten och Avfall
- Swedavia Airport
- Södertörns brandförsvärsförbund
- Trafikverket

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun
- Länsstyrelsen Stockholm
- Nacka Energi AB
- Nacka hembygdsförening
- Nacka miljövärdsråd
- Naturskyddsföreningen Nacka
- Natur- och trafiknämnden
- Nacka vatten och avfall AB
- Stockholm Exergi
- Trafikförvaltningen
- Yimby

Luftfartsverket har lämnat in ett sekretessbelagt yttrande. Utöver det har yttranden inkommit från cirka 310 privatpersoner och från 7 föreningar .

Inkomna synpunkter

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

Återkommande synpunkter

Totalt har 310 privatpersoner inkommit med yttranden under granskningen. Merparten av dessa synpunkter är synpunkter som återkommer i flertalet yttranden. Dessa återkommande synpunkter är sammanfattade tematiskt under denna rubrik med planenhetens kommentarer. Under rubriken

Inkomna synpunkter från privatpersoner utanför planområdet längre ner i granskningsutlåtandet sammanfattas de synpunkter som inte inryms i någon av de tematiska kategorierna nedan.

Två boende är positiva till den nya markanvändning som detaljplanen medger.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras.

Trafik

Cirka 170 boende har synpunkter på trafiksituationen och kollektivtrafiken i området. Synpunkterna handlar om att biltrafiken kommer öka, att kollektivtrafiken är viktig, att parkering inte bör tas bort och att en koppling till Sickla bör byggas.

Det lyfts att trafiksituationen för bil och buss idag är mycket ansträngd på Kvarnholmsvägen som helhet samt i korsningen vid Henriksdal. Boende upplyser om att det ofta är köbildning redan i den övre rondellen, Kvarnholmsvägen/Danvikshemsvägen. Detta bidrar sammantaget till att det tar lång tid för motortrafiken att komma ut på Värmdövägen. Även köer längs Stadsgården och mot tunnelar vid södra länken lyfts. Det framförs att många bilister tar bussfilen över till Danviksklippan för att komma ut från området på grund av köerna, vilket leder till mer trafik på Hästholmsvägen och lokalvägnätet. Det leder även till högre hastigheter samt att förare tar ökade risker med försämrad trafiksäkerhet som konsekvens. Många boende anser att problemen med det lokalt överbelastade vägnätet måste lösas innan fler bostäder kan byggas inom aktuellt planområde samt inom övriga delar av Henriksdal, Finnboda och Kvarnholmen. Boende önskar att kommunen gör en övergripande plan och föreslår kapacitetshöjande åtgärder för den ökade trafiken på halvön som helhet. En boende frågar om kommunen gjort mätningar över antal fordon i rusningstid. Boende framför att kommunen måste ta ansvar för de förseningar som drabbar blåjustrafiken som hindras att passera rondellerna på Kvarnholmsvägen.

Oro lyfts även för ökande trafik i området på ett allmänt plan och de konsekvenser de ger för framkomlighet, miljöpåverkan, fara för olyckor samt ohälsa i form av buller, trängsel och dålig luft.

Det framhålls att det inte finns någon plan för att förbinda Henriksdalsberget med den nya tunnelbanan i Sickla. En boende framför att det i stället för en ny gång- och cykelbro från Henriksdalsberget till Sickla bör anordnas en hissförbindelse.

Det framförs att busstrafiken idag är överbelastad med fulla bussar och försenade bussar som konsekvens av bland annat förtätningen på Kvarnholmen. Det framförs även att busstrafiken i området har försämrats väsentligt med en minskad turtäthet. Buss 55 och buss 53 lyfts särskilt fram. Det framhålls även att ytterligare bebyggelse kan försämma bussarnas möjligheter att passa tider. Det framförs även en oro för att busslinjerna ska störas under byggtiden och att kollektivtrafiken upp till Henriksdalsberget ska minskas eller tas bort. Bättre kollektivtrafik

efterfrågas med ökad turtäthet för bussar och bussförbindelser utan byten till tvärbanan i Hammarby sjöstad eller Sickla.

En boende önskar att Kvarnholmsvägen görs bättre och säkrare. Förslagsvis viadukter så gående inte behöver stanna upp för trafik. Det framförs även att gång- och cykelvägar behöver bli säkrare. Det framförs att det är ont om parkeringsplatser i området idag och oro finns för att det ska bli svårare med fler invånare.

Planenhetens kommentar: Kommunen är medveten om att det idag finns vissa kapacitetsproblem vid Henriksdalskorset, Kvarnholmsvägen/ Värmdövägen, väg 222. I detaljplanearbetet har en trafik- och mobilitetsutredning tagits fram där bland annat exploateringens framtida trafikallstring har utretts. Av utredningen framgår vilken trafikallstring som exploateringen enskilt förväntas medföra och vilken påverkan den förväntas medföra i förhållande till uppmätta trafikmängder på omkringliggande gatunät. Påverkan bedöms vara marginell. Planförslaget har också ett stort fokus på att främja hållbara trafikslag framför bilanvändning genom att placera all parkering i ett gemensamt garage och planera för andra typer av mobilitetstjänster.

Detaljplanen bedöms skapa bättre förutsättningar för att resa med gång, cykel och kollektivtrafik. Detta genom att busstorget byggs om och att Henriksdalsbacken breddas. I Region Stockholm är Trafikförvaltningen kollektivtrafikmyndighet. Detta innebär att det är Trafikförvaltningen som tar beslut om trafikförändringar av kollektivtrafiken i Nacka kommun. Kommunen ges årligen möjlighet att tycka till om hur kollektivtrafiken bör utvecklas men har inte mandat att fatta beslut om utveckling eller finansiering. Kommunen kan därmed inte svara på hur trafikeringen av linjetrafiken kommer utvecklas till att bli under byggtiden och/eller efter färdigställandet av detaljplanen. För kommunen är det dock viktigt att kollektivtrafiken är kapacitetsstark och tillgänglig. Kommunen har kontinuerlig dialog med Trafikförvaltning och bussoperatör där både längre utvecklingsförslag diskuteras och mer närliggande åtgärdsbehov identifieras. I planarbetet har dialog skett med Trafikförvaltningen för att tillgodose att de funktioner som behövs för att en effektiv och tillgänglig busstrafik kan möjliggöras inom den gatumark som detaljplanen medger. I genomförandeskedet kommer det mer i detalj klarläggas exakta placeringarna av nya och förändrade busshållplatser. Detaljplanen medger att nya bostäder kan byggas vilket innebär fler boende. Detta skapar ett ökat underlag för kollektivtrafiken som på sikt kan innebära en förbättrad turtäthet.

Föreslagen förtätning på Henriksdalsberget innebär en ny bebyggelsestruktur som medför att den bilfria vägen från Henriksdalsringen till Vilans skola tas bort. Förslaget syftar bland annat till att öka trygghetsaspekter i stadsmiljön genom att rikta rörelseflöden för gående till gatuplan. För att barn och vuxna ska kunna röra sig tryggt och säkert i området ska Henriksdalsbacken byggas om och utformas med bredare gång- och cykelbanor, möblering samt övergångsställen. Invid de

föreslagna radhusen planeras för en ny gångbana, vilket innebär att befintliga träd på Henriksdalsringen behöver tas bort. Nya träd planteras dock längs gatumarken.

En del parkeringsplatser kommer försvinna i och med planförslaget på grund av att andra prioriterade funktioner behöver inrymmas i stadsmiljön. Parkeringsplatserna kan delvis kompenseras för genom att vissa platser för boendeparkering konverteras till korttidsparkering samt nya möjligheter till parkering i föreslagen mobilitetsanläggning. Ambitionen är även att minska efterfrågan på parkeringsplatser genom samnyttjande av parkeringsplatser, möjlighet att nyttja bilpool samt enkel och attraktiv tillgång till andra trafikslag än bil. Varje fastighet har dock ett ansvar att tillgodose sitt eget parkeringsbehov inom sin egen fastighet. Allmän plats syftar till att vara tillgänglig för det allmänna behovet.

En koppling mellan Henriksdal och Sickla är efterfrågat men ingår inte i detaljplanen för Henriksdalsbacken. Kommunstyrelsen i Nacka kommun fattade den 2 september 2024 beslut om att starta ett separat stadsbyggnadsprojekt för en gång- och cykelbro mellan Henriksdal och Sickla. Frågan hanteras inledningsvis genom ett planarbete där förutsättningarna för en bro utreds.

Den 2 juni 2025 tog kommunstyrelsen i Nacka kommun beslut om att genomföra politikerinitiativet om att ta ett helhetsgrepp för Henriksdal-Kvarnholmen. Uppdraget pågår och syftar till att bebyggelsen i detaljplaneprogrammen ska omprövas utifrån nu kända förutsättningar. I uppdraget ingår att genomföra en övergripande analys utifrån befintlig och framtida trafiksituation i Henriksdal-Kvarnholmen. Utifrån analysen ska sedan förslag på åtgärder hur trafiken i området ska fungera tillfredställande på kort och lång sikt tas fram. I aktuell detaljplan har konsekvenser för trafiken utretts och bedömningen är att detaljplanen kan genomföras utan att invänta det utredningsarbetet med det övergripande uppdraget.

Brister avseende framkomligheten vid Henriksdals trafikplats är kända för kommunen. Värmdövägen, väg 222, utgör en större transportled för motortrafik och för de som reser mellan Värmdö kommun, Nacka kommun och Stockholm stad. Kommungränsen mellan Nacka och Stockholm ligger i direkt anslutning till Henriksdals trafikplats. Frågan avseende de befintliga kapacitetsproblemen vid Henriksdals trafikplats och smitvägar via det omkringliggande lokalvägnätet, bland annat Hästholmsvägen, ligger utanför planområdet och till viss del även utanför kommungräns. Stadsledningskontoret har inom politikerinitiativet för att ta ett helhetsgrepp för Henriksdal-Kvarnholmen fått i uppdrag att inleda dialog med Stockholms kommun om hur trafiklösningen i Henriksdalskorset kan förbättras. Frågan ligger inte inom ramen för aktuellt detaljplanearbete att hantera.

Kommunen gör årligen trafikmätningar vid utvalda punkter som tillsammans bedöms kunna ge en aktuell helhetsbild över trafikflödena inom kommunen.

Busstorget

Cirka 30 synpunkter handlar om att bussarna och busstorget är viktiga för området. Det framförs att busstorget redan är hårt belastat och att en minskad yta och fler boende riskerar att skapa trängsel och försämrade kollektivtrafik. Det framförs att kollektivtrafiken måste förbättras till Henriksdalsringen och att det måste finnas tillräckligt med utrymme för att långa bussar ska kunna stanna vid torget. Det ifrågasätts att föreslagen vändplan och hållplats för bussarna kommer att ha tillräckligt med plats och att bussarna inte kommer att kunna köra upp för Henriksdalsbacken. Synpunkter framförs på vikten att bevara parkeringsytan för besökare till angränsande livsmedelsbutik och att ytor för privatpersoners parkeringsbehov bör bibehållas. En boende frågar om antalet busshållplatser räcker.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. I Region Stockholm är Trafikförvaltningen kollektivtrafikmyndighet. Det innebär att det är Trafikförvaltningen som tar beslut om trafikförändringar av kollektivtrafiken i Nacka kommun. Kommunen ges årligen möjlighet att tycka till om hur kollektivtrafiken bör utvecklas men har inte mandat över att fatta beslut om utveckling eller finansiering. Kommunen kan därför inte svara på hur linjetrafiken kan komma att utvecklas till Henriksdal i samband med att exploateringen genomförs. Fler boende i området ger bättre underlag för kollektivtrafiken.

Planförslaget möjliggör fyra hållplatser/reglerplatser. Busstorget är dimensionerat för busstrafik med boggibuss det vill säga långa bussar och hållplatslägen har dimensionerats för ledbuss. Detta i enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer. Föreslagen utformning har även kontrollerats med körspårsanalyser. Vilket behov av framtida hållplatslägen som finns bedöms av Trafikförvaltningen och baseras på den mängd trafik som planeras att vara i drift.

Avseende lutningen på Henriksdalsbacken kommer detaljplanen medföra en mer gynnsam lutning för kollektivtrafiken än vad befintlig lutning gör vilket möjliggör ett mer tillgängligt gaturum.

Kommunen vill lyfta att varje fastighet har ett ansvar att tillgodose sitt eget parkeringsbehov inom fastighetsgräns. Allmän plats syftar till att vara tillgänglig för det allmänna behovet. I avvägningen mellan parkeringsplatser på torget och framkomlighet för busstrafik har det senare vägt tyngre.

Naturvärden

Cirka 160 boende motsätter sig att bebyggelse föreslås inom befintligt område naturmark/Trolldalen med anledning av platsens naturvärden. Synpunkterna handlar om att naturvärden, arter och ekologiska spridningssamband påverkas negativt vid ett genomförande av detaljplanen eftersom orörd naturmark bebyggs.

Värden som bland annat lyfts fram för området är naturvärdesträd, rödlistade och fridlysta arter, spridningskorridor för ädellövträd och barrskog samt att skogen bör bevaras av klimatskäl. Därutöver framförs att ett genomförande av detaljplanen innebär negativa konsekvenser för den

biologiska mångfalden. Boende lyfter fram att 630 träd riskeras att behövas tas ner och det framhålls att cirka 150 naturvärdesträd finns i skogen. Det lyfts vidare fram att drygt 100 grova döda träd har högre värdeklassning än träd i tidigare trädinventeringar på Sicklaön med undantag för Ryssbergen. Boende anser att kommunen behöver kompensera de träd som tas ner med nya. Kvarvarande träd och annan vegetation kommer att beskuggas av de nya bostadshusen. Livsmiljöer skadas, vilket hotar drygt 50 rödlistade, fridlysta och signalartslistade arter. Risk för markförstörelse, översvämningar samt problem med vattenkvalitén lyfts även fram som konsekvenser av att skog tas ner. Naturområdets ekosystemtjänster såsom reglering av temperaturer lokalt lyfts vidare fram. Det framhålls att avverkning av träd försämrar luftkvaliteten och påverkar folkhälsan negativt.

Flera boende uppmanar kommunen att Trolldalen bör skyddas genom bildandet av ett naturreservat. Det framförs även att en ökad befolkning i området kommer att innebära ett ökat slitage på kvarvarande naturmark.

Det framförs vidare att enligt en ny EU-lag från i höstas så får det inte ske någon minskning av mark som täcks av vegetation eller trädkronor i städer och förorter.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Ett genomförande av detaljplanen innebär att naturmark bebyggs och att naturvärden och arter kopplade till naturmarken därmed påverkas negativt. I detaljplanearbetet har flera utredningar tagits fram: naturvärdesinventering, fågelinventering, artskyddsutredning för fågel, inventering av fladdermöss och artskyddsutredning av fladdermöss samt inventering och inmätning av naturvärdesträd. Underlaget har legat till grund för att kunna bedöma vilka naturvärdesträd som påverkas och på vilket sätt fåglar och fladdermöss påverkas. Bebyggelsens och kvarterens utbredning har anpassats för att spara ett större sammanhängande naturområde mellan kvarter 2 och 3. Tornseglare finns i området och detaljplanen reglerar höjden på ny bebyggelse för att inte försämma inflygningsmöjligheter till befintliga boplatser. Detaljplanen har även utformats med bestämmelser avseende markens anordnande och vegetation för att i högre utsträckning anpassa nya byggnader och markarbeten till markens topografi och naturförutsättningar för att minimera schakt och fyllnadsarbeten. Ljusanordningar regleras med planbestämmelser för kvartersmark för att minska ljusföroreningar till park- och naturområden och minimera påverkan för nattlevande djur såsom fladdermöss. Skyddsåtgärder kommer utöver planbestämmelser även att regleras genom avtal.

De östra kvarteren inom planområdet ska uppföras med stor försiktighet avseende schakt och påverkan på naturmarken. Men det finns ändå en risk att naturmarken utanför planområdet påverkas vid genomförandet av planen. Inför genomförandet ska detta vidare studeras och regleras i avtal med respektive exploatör för att minimera påverkan.

Trolldalen utgör en viktig spridningskorridor för ädellöv och barrskog. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte innebära en negativ påverkan på spridningskorridoren. Kommunstyrelsen har beslutat att utreda frågan om bildande av naturreservat eller annat skydd

för den del av Trolldalen som ligger utanför planområdet. Ett eventuellt beslut om naturreservat är positivt för att långsiktigt säkerställa naturvärden och spridningssamband i området.

I avvägningen mot att ta naturmark med höga värden i anspråk och att möjliggöra ny bebyggelse i ett centralt och kollektivtrafikhärlä har det senare vägt tyngre. Detta utifrån att planområdet ligger centralt i ett kollektivtrafikhärlä läge med befintlig infrastruktur och med föreslagna skyddsåtgärder bedöms artskyddsförordningen inte utlösas.

Det stämmer att EU har antagit en ny förordning om restaurering av natur. Förordningen innebär att skadad natur ska restaureras i alla medlemsstater och den innehåller bindande mål för restaurering av ekosystem, naturtyper och arter, med delmål för 2030, 2040 och 2050. Hur målen ska nås och själva genomförandet av åtgärder planeras av varje land för sig. Medlemsländerna har två år på sig från augusti 2024 att ta fram en nationell restaureringsplan. I Sverige har Naturvårdsverket fått i uppdrag att tillsammans med flera andra myndigheter att utarbeta ett förslag till nationell naturrestaureringsplan. Naturvårdsverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 27 februari 2026 och innan dess är det oklart vad förordningen innebär för detaljplaneprojekt som detta. När det finns en färdig restaureringsplan kommer kommunen att inarbeta aktuella delar i kommunens arbete med stadsutveckling.

Rekreation

Cirka 160 boende motsätter sig att bebyggelse föreslås inom befintligt område naturmark/Trolldalen med anledning av platsens rekreativa värde. Synpunkterna handlar om att naturområdet Trolldalen är ett viktigt rekreationsområde som används av många olika åldersgrupper inklusive seniorer, barn och hundar. Området används för en mängd olika aktiviteter och syften som på grund av planförslaget minskas och påverkas negativt både permanent och under byggtiden. Trolldalen nämns som viktig att bevara för barnens lek och förskolors verksamhet men även för framtida generationer. Vidare framförs att platsen används frekvent av förskolor, fritids och skola.

Trolldalen lyfts fram som en av få kvarvarande skogar och ytor för rekreation i närområdet och boende anser att det finns för få grönområden i närområdet. Naturområdet lyfts fram som viktig för människors välbefinnande samt psykisk och fysisk hälsa. Det lyfts att tillgången till grönytor per invånare i Henriksdal och Kvarnholmen är långt under nivåerna i delar av innerstaden eller i exempelvis Enskede-Årsta. Synpunkter framförs på att det är för många personer som ska dela på grönområdena i området. Boende lyfter att det är den mest bostadsnära och tillgängliga delen av naturområdet som bebyggs samt att det kvarvarande området med naturmark döljs bakom planerad bebyggelse. Det framförs vidare en oro för att tillgängligheten till skogsområdet ska begränsas under byggtiden. Den västra delen av skogen där bebyggelse föreslås lyfts fram som den mest tillgängliga delen och att naturen därmed blir svårtillgänglig för bland annat barn och rörelsehindrade. Det lyfts även att det blir en längre väg för boende att komma till skogen.

Boende anser att skogskänslan påverkas när de nya bostadshusen kommer synas från olika håll i naturområdet. Det lyfts även fram att det är viktigt med gröna vyer från befintliga bostäder samt att grönskan är viktigt för områdets attraktivitet. En boende föreslår att begreppet 3-30-300 används som målbild.

Planenhetens kommentar: Planförslaget innebär att rekreationsytor i form av naturmark minskar. Bebyggelsen har dock placerats nära Henriksdalsbacken för att kunna spara en stor del av Trolldalen som därmed fortsatt kan utgöra ett större och sammanhängande rekreationsområde. Bebyggelsen på östra sidan har flera allmänna släpp mot Trolldalen för att möjliggöra åtkomst till naturområdet. De befintliga stigar som påverkas av ny bebyggelse kommer ledas om så att funktionen kvarstår och för att tillgängliggöra naturen bakom bebyggelsen. Natursläppet mellan kvarter 2 och 3 syftar till att ge en tydligare entré till Trolldalen så att området görs tillgängligt för fler. Flera offentliga ytor kommer att tillgängliggöras, rustas upp eller tillskapas i samband med detaljplanens genomförande. Några exempel är torget, gaturummen längs Henriksdalsringen och Henriksdalsbacken samt parkstråket mellan kvarter 4 och 5 och ytan intill natursläppet mellan kvarter 2 och 3. Sammantaget innebär detta att det kommer finnas fler anordnade offentliga platser med parkkvalitéer framöver än vad som finns på platsen idag. Under byggtiden kommer passagen genom natursläppet (mellan kvarter 2 och 3) mellan Henriksdal och Svindersviken att vara tillgänglig.

Utsikten från befintliga bostäder med fasader som vetter mot öster kommer att få en förändrad utsikt när delar av naturmarken bebyggs. I avvägningen mellan att tillgodose behovet av nya bostäder i ett centralt läge och ianspråktagande av bostadsnära natur med rekreativa värden har behovet av att möjliggöra nya bostäder vägt tyngre.

Metoden 3-30-300 är en princip för grönpianering som syftar till att säkerställa en god tillgång till grönska och natur i stadsmiljöer. Den innebär att: **3** träd ska vara synliga från varje bostad, skola eller arbetsplats; minst **30 %** av varje stadsdel ska täckas av trädkronor; och alla ska ha högst **300** meter till närmaste offentliga grönområde. Denna princip har tagits fram för att främja hälsosammare och mer välmående stadsmiljöer. Metoden har i viss utsträckning tillämpats inom Nackas stadsbyggnadsprojekt och utvärdering sker i samband med kommunens årsbokslut för antagna detaljplaner.

Barnkonsekvenser/Bilfri väg till Vilans skola

Cirka 140 boende har synpunkter på att barn påverkas negativt av att den bilfria vägen till Vilans skola med gångtunnel mellan Henriksdalsringen och Vilans skola försvinner. Det lyfts även att gångtunnlarna bör behållas mellan Henriksdalsberget och Vilans skola för barnens säkerhet, så de inte ska behöva korsa vägen på två ställen där bilar kör i höga hastigheter för att komma till skolan samt att sikten är dålig på platsen.

En boende framhåller att barn tvingas korsa trafikerad väg med ökad byggtrafik, inklusive transporter av farligt gods. En boende anser att en av de största kvaliteterna med området när det

ursprungligen byggdes var att det var trafikseparerat. Det ifrågasätts att förslaget skulle öka tryggheten för barn.

Planenhetens kommentar: Detaljplanen innebär en tätare stadsmiljö genom en kompletterande bebyggelsestruktur och med nya kopplingar ut mot naturmarken. En tätare stadsmiljö kan skapa bättre förutsättningar för närhet till olika funktioner, vilket kan gynna både vuxna och barn.

Detaljplanen innebär en ny bebyggelsestruktur vilket innebär att gång- och cykeltrafik i huvudsak sker längs gaturummet. Den planskilda gång- och cykelvägen mellan Henriksdalsringen och Henriksdalsbacken tas bort men för att öka trafiksäkerheten kommer nya övergångsställen att tillföras. De stadsplaneideal med trafikseparerade bostadsområden som fanns när Henriksdalsberget bebyggdes kan även i viss utsträckning skapa otrygghet. Detta då gång- och cykeltunnlar kan upplevas otrygga och medföra att den gående/cyklisten ibland väljer en annan väg. En väg som inte alltid är trafiksäker. Syftet med att leda trafikanterna i gatumiljön är att bidra till ett levande och tryggare gaturum där trafiksäkerhetsåtgärder såsom övergångsställen med mera säkerställer trafiksäkerhet.

Bygg inte i naturområdet

Cirka 70 synpunkter handlar om befintligt naturområde Trolldalen bör bevaras.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Se svar under återkommande synpunkter, rubrik *Naturvärden*.

Störningar

Cirka 40 boende har synpunkter som berör störningar. De framför att luftkvaliteten försämras, att trafiken kommer generera mer buller och att byggnationen kommer innebära störningar i form av buller, sprängning och tillfälliga lösningar för trafiken. Flera boende lyfter fram att boende i området redan utstått många störningar och framför att de inte önskar mer störningar under byggtiden.

Synpunkterna handlar vidare om att framkomligheten under byggtiden kommer att påverkas av byggtrafik och avspärrningar.

Planenhetens kommentar: Området är högt beläget på ett berg och generellt sett välventilerat. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte försämra luftkvaliteten nämnvärt.

Avståndet mellan den föreslagna bebyggelsen på vardera sida om Henriksdalsbacken är cirka 30 meter vilket innebär ett relativt brett gaturum. Kvarteren planeras i huvudsak med släpp mellan byggnaderna, vilket gör att luften kan passera däremellan. Bullerutredningen har kompletterats med en fördjupad analys som visar att den nya bebyggelsen innebär en viss förbättring ur bullersynpunkt för befintlig bebyggelse genom att den nya bebyggelsen skärmar av bullret.

Byggtiden kommer innebära störningar i form av buller, sprängning och tillfälliga lösningar för trafiken. Under byggtiden ska tillgänglighet till befintligt bostadsområde, Henriksdalsringen, säkerställas för både bil, gående och cyklister. Även framkomligheten för busstrafiken kommer att säkerställas. Gångtrafik till närliggande förskola och grundskola ska säkerställas under utbyggnaden. Det finns särskilda krav som byggherrar behöver följa under byggtiden bland annat för att minska buller, vibrationer och dammpartiklar med hänsyn till boende och miljön i området. Dessa krav regleras dock inte av detaljplanen utan av annan lagstiftning.

Kulturmiljö

Cirka 20 boende har synpunkter på kulturmiljövärden och de negativa konsekvenser som uppkommer genom föreslagen bebyggelse. Befintliga värden som lyfts fram är dels det lokala intresset för kulturmiljövården – *Henriksdalsberget*, dels riksintresse för kulturmiljövården – *Stockholms farled och inlopp*. Henriksdalsberget beskrivs som ett framträdande landmärke i stads- och landskapsbilden och som en karaktär inom riksintresseområdet. Det framhålls att föreslagen bebyggelse förändrar upplevelsen av Henriksdalsberget i stads- och landskapsbilden samt i vyerna från inloppet, Djurgården och Svindersviks gård. Det framförs att en oberoende granskning av påverkan på riksintresset bör göras.

Planenhetens kommentar: Detaljplanen har utformats med hänsyn till kulturmiljövärden och utifrån aspekten att minska påverkan i stads- och landskapsbilden samt riksintresse. Ny bebyggelse har utformats och reglerats med höjder för att skapa en silhuett som följer landskapets form, utan enskilda uppstickande byggnader. Natursläppen mellan kvarteren som vetter mot Trolldalen syftar till medge ett anpassat möte mellan bebyggelse och natur.

Detaljplanen har utformats med höga ambitioner för att möjliggöra ny bebyggelse med god kvalité avseende gestaltning. Gestaltungsprinciper för arkitektonisk kvalité, material och kulörer regleras med utformningsbestämmelser. Vidare har detaljplanen utformningsbestämmelser avseende lusanordningar för att minimera bebyggelsens omgivningspåverkan i landskapet. För kvarteren som vetter mot Trolldalen har detaljplanen bestämmelser om markens anordnande i syfte att bebyggande av kvartersmarken inte ska medföra skador på träd inom angränsande fastighet. Sammantaget syftar detaljplanens regleringar till att ny bebyggelsen inte ska medföra omgivningspåverkan som medför negativ påverkan avseende kulturmiljövärden.

Kommunen bedömer att detaljplanen som medger ny bebyggelse kommer förändra stads- och landskapsbilden samt vyer som berör riksintresset. Genom detaljplanens reglering säkerställs dock att ny bebyggelse kommer underordna sig Henriksdalsbergets bebyggelse och utformas med ett varsamt förhållningssätt gentemot omgivande natur vilket kommer minimera omgivningspåverkan. Sammantaget bedömer kommunen att detaljplanen underordnar sig den kulturhistoriska bebyggelsen på Henriksdalsberget och inordnar sig i landskapet så att skada på det lokala intresset för kulturmiljön och riksintresse för kulturmiljövården inte uppstår. Länsstyrelsen har, genom sin tillsyn över kommunens detaljplanering, en roll som oberoende

granskare kring frågor som berör bland annat riksintresse för kulturmiljön. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande inte lämnat några synpunkter på detaljplanens påverkan på riksintresset.

Bebyggelsetypologi och gestaltning

Cirka 5 boende har synpunkter på byggnadernas storlek och gestaltning. Synpunkterna handlar om att det är för mycket bebyggelse, att en annan typologi och gestaltning borde väljas. En boende anser att med nya stora höga huskomplex riskerar torget att bli en mörk, skuggig och blåsig plats där ingen vill vistas. En boende vill att bebyggelsen inte ska bli högre än befintlig mur runt Henriksdalsringen. En boende föreslår att föreslagen bebyggelse på var sida om Trolldalens entré tas bort.

Planenhetens kommentar: Detaljplanen har utformats och anpassats till platsens förutsättningar med befintlig bebyggelse, platsens natur- och rekreationsvärden, kulturmiljö och landskap samt utifrån bulleraspekten. Kommunen bedömer att bebyggelsetypologin med kvarter runt innergårdar på västra sidan och mer uppbrutna kvarter på östra sidan är lämplig på platsen då den ger förutsättningar att skapa en sammanhållen och tät stadsbebyggelse i enlighet med översiktsplanen och samtidigt begränsa intrånget i naturmarken och möjliggöra fortsatt tillgång till Trolldalen och Svindersviken. Den nya bebyggelse som detaljplanen medger bedöms kunna utgöra ett anpassat komplement till befintliga skivhus på Henriksdalsberget. I kvarter 5, mot Henriksdalsringen planeras för radhus i syfte att bidra med en blandad bebyggelsetypologi. Gestaltungsprinciper ligger till grund för detaljplanens utformning för att säkerställa att ny bebyggelse i volym, kulör och uttryck ges en kvalitativ gestaltning med kulörer som harmonierar med området, befintliga värden och underordnar sig landskapet. Kommunen bedömer att bebyggelsens höjder inte kan sänkas till befintligt murkrön, då detta skulle innebära stora intrång i naturmarken för att möjliggöra tillgängliga bostäder med motsvarande exploateringsgrad.

Bygg någon annanstans

Cirka 20 synpunkter handlar om det inte bör byggas inom aktuellt planområde utan att bebyggelse i stället bör ske någon annanstans. Vissa lyfter att byggnation av bostäder kan ske på områden med mindre natur- och kulturvärden, exempelvis genom ombyggnad av lokaler, bebygga Gäddviken, området vid Finnboda förskola, den gamla nedlagda kyrkogården eller genom att däcka över Värmdöleden. Det föreslås även att bostäder bör byggas nära framtida tunnelbanestationer, vid Sickla eller längs med Kvarnholmsvägen. Det påtalas även att andra delar av kommunen skyddas från liknande exploatering, vilket upplevs som orättvist. Det föreslås att ny bebyggelse fördelas mer jämnt över kommunen. Det föreslås även att kommunen bör bygga på redan hårdgjord mark eller på höjden för att spara yta. Ett flertal boende anser att det inte bör byggas mer på Västra Sicklaön, eller inom Henriksdal.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Planområdet är centralt beläget med närhet till Stockholms innerstad och tät kollektivtrafik. Området är utpekad för tät stadsbebyggelse i kommunens översiktsplan och i det planprogram som tagits fram för planområdet. En

bebyggelseutveckling i området är därmed något som funnits med under lång tid i kommunens planerade stadsutveckling och är något som kan förväntas i ett centralt läge med utbyggd infrastruktur. En överdäckning av Värmdöleden skulle ge positiva effekter utifrån trafikbuller och stadsmiljökvantiteter. Värmdöleden är dock primär transportled för farligt gods och utpekat riksintresse för kommunikationer, vilket innebär att en överdäckning med bostäder är en mycket komplicerad och kostsam process som det inte bedöms finnas några förutsättningar för att genomföra idag.

Hundrastgården

Cirka 20 boende har synpunkter emot att en välbesökt hundrastgård försvinner. Fem boende anser en ny hundrastgård inte bör placeras i den känsliga naturmarken på östra sidan om Henriksdalsbacken. En boende framför att en ny plats för hundrastgård måste vara säkerställd innan byggstart.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Ett genomförande av detaljplanen innebär att ny bebyggelse ersätter befintlig hundrastgård i anslutning till Henriksdalstorget. Hundrastgårdar bidrar till liv i området och fungerar som viktiga mötesplatser för boende men även för besökare till området vilket skapar trivsel. En ny hundrastgård kommer att anordnas invid Henriksdalsringen men på västra sidan av Henriksdalsberget och ersätter den som tas bort. Det finns även planer på att anlägga en tillfällig hundrastgård i Finnboda.

Försämrad utsikt

Cirka 15 boende har synpunkter om att utsikten från boendes bostäder försämras i och med planförslaget. Ett flertal boende framför att utsikten inte ska förstöras. Mer specifikt nämns att bostäderna i port 1-7, boende i Brf Svindersvik och Brf Utsikten 1-35 berörs med förstörd eller försämrad utsikt och minskning av värde på bostäderna som konsekvens.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Ett genomförande av planförslaget innebär att en del av de befintliga lägenheterna på Henriksdalsberget kommer få en förändrad utsikt. Västra Sicklaön är utpekad i översiktsplanen som tät stadsbebyggelse och det finns ett planprogram från 2018 som beskriver tillkommande bebyggelse. En byggnation i enlighet med aktuell detaljplan är därmed något som boende har kunnat förvänta sig sedan en längre tid. I de centrala delarna av Nacka innebär förtätningen som helhet att tunnelbanan kan byggas ut till Nacka vilket i stort ökar områdets värde och attraktivitet. Planenheten bedömer att även om detaljplanen innebär vissa nackdelar för boende vars utsikt påverkas medför detaljplanen även positiva aspekter för de närboende i form av ett attraktivare gaturum längs med Henriksdalsbacken, mer service och tillkommande parkytor. Detaljplanen bedöms inte påverka närboende på ett sätt som orsakar betydande olägenhet.

Värdeminskning på bostäder

Cirka 5 synpunkter handlar om att befintliga bostäder på Henriksdalsberget kommer minska i

värde på grund av planförslaget. Det framhålls även att bostäder på Kvarnholmen kommer att minska i värde då det byggs på alla gröna ytor i närområdet.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Ett genomförande av detaljplanen innebär att en del av de befintliga lägenheterna på Henriksdalsberget kommer få en förändrad utsikt. Västra Sicklaön är utpekad i översiktsplanen som tät stadsbebyggelse och det finns ett planprogram från 2018 som beskriver tillkommande bebyggelse. En byggnation i enlighet med aktuell detaljplan är därmed något som boende har kunnat förvänta sig sedan en längre tid. I de centrala delarna av Nacka innebär förtätningen som helhet att tunnelbanan kan byggas ut till Nacka vilket i stort ökar områdets värde och attraktivitet. Planenheten bedömer att även om detaljplanen innebär vissa nackdelar för boende vars utsikt påverkas medför detaljplanen även positiva aspekter för de närboende i form av ett attraktivare gaturum längs med Henriksdalsbacken, mer service och tillkommande parkytor. Detaljplanen bedöms inte påverka närboende på ett sätt som orsakar betydande olägenhet.

Planenheten önskar informera att planområdet endast omfattar en begränsad del av Trolldalen och den återstående delen kommer att utredas för bildande av naturreservat.

Hiss- och broförbindelse

Cirka 5 boende anser att en eller flera hissar ska byggas för att öka tillgängligheten för boende på Henriksdalsberget, alternativt en broförbindelse mot Sickla för gång och cykel. Flera boende frågar varför dessa förbindelser har lyfts ur det aktuella projektet.

Planenhetens kommentar: Den övergripande huvudinriktningen för Henriksdalsplatån är att göra området mer tillgängligt för fler med bättre kopplingar till omgivande områden. Tidigare har förslag på platser med hissförbindelser föreslagits. Nu aktuellt planområde omfattar inte platser där sådana förbindelser har studerats eller utretts. Parallellt med aktuellt stadsbyggnadsprojekt utreds frågan om ny gång- och cykelförbindelse i form av en bro mellan Henriksdal och Sickla. Mer information om detta projekt går att läsa på kommunens webbplats.

Övriga synpunkter från privatpersoner utanför planområdet

Totalt har 310 yttranden inkommit från privatpersoner under granskningen. Merparten av dessa synpunkter är synpunkter som framförs i flertalet yttranden. Dessa återkommande synpunkter är sammanfattade tematiskt ovan under rubriken *Återkommande synpunkter*. Nedan sammanfattas och bemöts de synpunkter som inte inryms i någon av de tematiska kategorierna ovan.

Boende 4 motsätter sig att hundrastgården ska sprängas bort och marken utjämnas. Den boende anser att detta går emot kommunens principer om att minimera sprängning med negativa miljökonsekvenser som följd. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkter.

Planenhetens kommentar: Kommunens huvudinriktning i stadsutveckling är att utgå från platsens naturliga terrängförhållanden och därmed minimera sprängning. För vissa platser är det

dock inte möjligt att undvika sprängning och markarbeten helt för att möjliggöra ny bebyggelse. I detta fall har behovet att möjliggöra nya bostäder och lokaler i ett centralt och kollektivtrafikhärläge vägt tyngre än de ingrepp i natur och mark som är nödvändiga för att möjliggöra ny bebyggelse. Därutöver har aspekter såsom att minimera projektets påverkan i stads- och landskapsbilden vägt in. Detaljplanen reglerar att ny bebyggelse och markarbeten ska anpassas till markens topografi och möte naturmark med särskild omsorg, i syfte att bland annat minimera sprängning.

Boende 11 anser att beslut om detaljplanen inte kan tas före valet 2026. Övriga synpunkter återfinns i de återkommande synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Detaljplaneprocesser är generellt långa processer och i detta projekt finns även avtal med externa byggaktörer. Vidare beaktar projektets tidplan aktuellt marknadsläge och framtida byggintäkter för kommunen. Detta innebär sammantaget att aktuell tidplan avses följas och att det inte är lämpligt att pausa projektet till efter valet 2026.

Boende 55 framför att trappan ner till Henriksdalsviadukten är dåligt upplyst, ofta dåligt underhållen samt farlig när man kommer ner och att det inte finns någon möjlighet att komma över vägen där bussar svänger in mot tågstationen, det står betongsuggor uppställda på övergångsstället med mera. Övriga synpunkter återfinns i de återkommande synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Planenheten instämmer i att frågor om framkomlighet och trygghet är viktiga. Synpunkterna berör dock områden utanför aktuellt planområde och frågor som inte regleras i en detaljplan. Synpunkterna har förmedlats till kommunens trafikenhet och enheten för offentlig utemiljö som ansvarar för aktuella frågor. Planenheten vill även informera att kommunen har en tjänst för felanmälan, frågor och synpunkter som finns tillgänglig på kommunens webbplats.

Boende 31 framför att behovet av fler kontorslokaler inte behövs när många jobbar hemifrån. Den boende motsätter sig en förändring av Nacka i stort med många stora byggnationer samt kostnader som skenar i olika projekt. Övriga synpunkter återfinns i de återkommande synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Planenheten bedömer att även om den digitala omställningen medfört att många jobbar hemifrån så finns det ett behov av att möjliggöra lokaler både på kort och lång sikt. Detta utifrån aspekten att bidra till en mer livfull, blandad och mångfunktionell stadsmiljö, men även utifrån trygghetsaspekter. Detaljplanen möjliggör kontor genom markanvändningen C - centrum som även möjliggör flera andra typer av lokaler såsom för handel.

Boende 34 ställer sig frågande till att föreslagen bebyggelse ska uppfylla löften om att fylla tunnelbanan med resande då den täta bebyggelsen hamnar så långt borta från tunnelbanan och

där resenärerna är helt beroende av busstrafiken. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenheten kommentar: Planområdet är centralt beläget med gång- och cykelavstånd till både centrala Stockholm och Nacka samt har goda förbindelser med buss både från Henriksdalsringen men även från Kvarnholmsvägen. Vid utbyggnad av eventuell gång- och cykelbro finns potential att minska restiden för gående och cyklister mellan Henriksdal-Kvarnholmen och framtida tunnelbana, vilket skulle medföra ökad tillgänglighet mellan planområdet och framtida tunnelbana. Föreslagen gång- och cykelbro är under utredning och hanteras som ett separat projekt och ingår alltså inte i denna detaljplan.

För kommunen är det viktigt att kollektivtrafiken är tillgänglig och kapacitetsstark. I Region Stockholm är Trafikförvaltningen kollektivtrafikmyndighet. Detta innebär att det är Trafikförvaltningen som tar beslut om trafikförändringar av kollektivtrafiken i Nacka kommun.

Boende 36 anser att det inte går att bygga bort bostadsbristen i Nacka och Stockholm utan att människor måste kunna bosätta sig i andra områden som inte redan är exploaterade till bristningsgränsen. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras. Kommunen har ett ansvar att tillgodose bostadsförsörjning. Platsen ligger centralt och har bedömts som lämplig att förtäta.

Boende 71 anser att ingen mer exploatering bör ske runt hela Svindersviken. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Planenheten önskar informera att den del av Trolldalen som ligger utanför planområdet är aktuell att utreda för eventuellt bildande av naturreservat i syfte att bevara naturvärden. Vad gäller frågor om övriga eventuella förändringar runt Svindersviken så ligger ansvaret utanför aktuell detaljplaneprocess. Kommunens övergripande viljeinriktning för området framgår i kommunens översiktsplan.

Boende 96 vill att all fortsatt byggnation i Finnboda, Kvarnholmen, Gäddviken och Trolldalen stoppas. Den boende framför att det finns brist i nybyggda områden på sociala och offentliga ytor samt kultur- och idrottsaktiviteter för barn, unga och pensionärer. Den boende anser att den lilla båthamnen mellan Finnboda och Kvarnholmen bör bevaras som rekreationsyta. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras. Planenheten önskar informera att det i kommunens angivna styrdokument såsom översiktsplanen anges vilka områden som är lämpliga att förtäta exempelvis Henriksdalsområdet.

Boende 46 har synpunkter på utformningen av bebyggelsen. Den boende anser att hus 11 är för högt, inte anpassat till landskapet och att det påverkar de boendes utsikt. Den boende föreslår att huset sänks med en våning så att det blir en trappning på volymerna ned mot vattnet. Vidare föreslås att bestämmelse e_3 ska tas bort från alla synliga tak och att ventilationsschakt borde kunna lösas på andra sätt. Gällande bestämmelse f_1 anser den boende att de vegetationsbeklädda taken bör utföras med vegetationsbeklädning eller att en procentsats fastställer utbredningen av grönskan så att bland annat brandgator inte blir för breda. Vidare anser den boende att solceller går att kombinera med gröna tak. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Bebyggelsens har utformats i volym och skala utifrån platsens förutsättningar med naturvärden och landskapsbild men även utifrån genomförandeperspektivet med en lämplig exploateringsgrad. Detta för att kunna koncentrera bebyggelsen längs Henriksdalsbacken och därmed kunna bevara den större delen av naturområdet Trolldalen. Bestämmelsen e_3 finns på bebyggelsen i kvarter 4 och 5 med syfte att möjliggöra och styra att mindre tekniska anläggningar får uppföras ovan angiven nockhöjd och med ett indrag från underliggande vånings fasad. Bestämmelsen har efter granskning förtydligats genom att det endast är mindre ventilationsanläggningar som åsyftas, samt att man inte ska kunna vistas inom dessa utrymmen. Kommunen har bedömt att bestämmelsen endast innebär att mindre byggnadsdelar kan uppföras på taken och att de inte får någon större allmän påverkan eftersom de med stor sannolikhet inte kommer att synas från gatu-/marknivå. De tekniska anläggningarna kan däremot i vissa lägen synas från de övre våningarna i den befintliga bebyggelsen vid Henriksdalsringen. Kommunen bedömer dock att anläggningarna är av en relativt begränsad omfattning och att det därmed är motiverat att möjliggöra en sådan teknisk utformning.

Detaljplanen möjliggör att solceller kombineras med gröna tak.

Boende 57 önskar att överklaga detaljplanen och hänvisar till ett antal skäl till detta. Föreslagna höjder i kvarter 1 överstiger utsiktspunkten vid Henriksdalsringen, vilket riskerar att privatisera en offentlig utsikt och försämrar boendemiljön. Den boende anser att kvarter 1 istället bör ha en maxhöjd på +48 meter och kvarter 5 en maxhöjd på +55 meter. Den boende lyfter även att byggnation nära känsliga tunnlar till reningsverket bedöms innebära rasrisk. Vidare anser den boende att planerad bebyggelse i kvarter 4 strider mot ett gällande servitutsavtal. Planen bedömer den boende vidare strida mot PBL och miljöbalken avseende boendemiljö, översiktsplan, landskapsbild och samrådsförfarande. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Bebyggelsens har utformats i volym och skala utifrån platsens förutsättningar med naturvärden och landskapsbild men även utifrån genomförandeperspektivet med en lämplig exploateringsgrad. Detta för att kunna koncentrera bebyggelsen längs Henriksdalsbacken och därmed kunna bevara den större delen av

naturområdet Trolldalen. I detaljplanearbetet har dialog skett med SVOA avseende projektets påverkan avseende befintlig reningsanläggning. Detaljplanen har bland annat utformats med schaktdjupsbestämmelser avseende grundläggning och markarbeten. Ny byggnation i anslutning till reningsverkets tunnlar bedöms inte medföra några risker som inte kan hanteras utifrån nu kända förutsättningar. Det finns ett flertal avtalsservitut inskrivna på Sicklaön 37:11. Enligt kommunens bedömning står dessa inte i strid med ett genomförande av projektet. För att kunna överklaga detaljplanen behöver beslut om antagande först ha fattats av Kommunfullmäktige vilket förväntas ske i december 2025.

Boende 298 framför önskemål om att en fin park med hundrastgård anordnas nedanför Munspelet. Övriga synpunkter återfinns i de återkommande synpunkterna.

Planenhetens kommentar: I samband med att befintlig hundrastgård vid Henriksdalstorget tas bort kommer en ny att anordnas på västra sidan av Henriksdalsberget.

Boende 299 ställer sig frågande till om ungdomar kommer ha råd att bo i de föreslagna lägenheterna. Övriga synpunkter återfinns i de återkommande synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Frågan om prissättning av bostäderna ligger utanför kommunens rådighet. En detaljplan kan inte reglera prisnivån för lägenheter utan det styrs av respektive fastighetsutvecklare utifrån marknadsläget.

Boende 62 ifrågasätter de illustrationer som visas i planförslaget där föreslagen bebyggelse framstår som lummig. Den boende framhåller att det kommer att ta mycket lång tid för vegetation att växa upp i enlighet med illustrationerna. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: De illustrationer som ligger till grund för detaljplanens framtagande är konceptuella visionsbilder som ska redovisa en långsiktig framtidsbild. Planenheten delar synpunkten att det tar lång tid för nyplanterad vegetation att växa upp.

Boende 66 anser att de nya planerna för Hästholmsvarvet och Svindersvikskanalen innebär större och tätare bebyggelse än tidigare utlovat. Den boende föreslår att ett parkområde skapas med kanal i Hästholmsvarvet för människor och djur. Den boende anser vidare att tunnelbanan borde ha dragits via Kvarnholmen för att avlasta trafiken. Vidare anser den boende att införandet av boendeparkering med städdag varje vecka skapar praktiska problem för boende och föreslår att städdagar begränsas till en gång per år. Ombyggnad av Kvarnholmsvägen föreslås även för att förbättra områdets estetik och funktion. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar:

Aktuell detaljplan berör inte frågor om förändrad markanvändning invid Hästholmsvarvet.

I Region Stockholm är Trafikförvaltningen kollektivtrafikmyndighet. Detta innebär att det är Trafikförvaltningen som tar beslut om utveckling av kollektivtrafiken i Nacka kommun. Framtida tunnelbanas sträckning och stationer har beslutats i Stockholms- och Sverigeförhandlingen. Bedömning har gjorts utifrån aspekterna att framtida kollektivtrafiksystem ska ge så mycket nytta som möjligt för så många som möjligt, med minsta möjliga påverkan.

Frågan kring framtida utveckling av Kvarnholmsvägen hanteras inte inom aktuell detaljplan. Däremot ingår frågan i ett pågående uppdrag om att ta ett helhetsgrepp om stadsutvecklingen för Henriksdal-Kvarnholmen. Uppdraget syftar bland annat till att arbeta fram en övergripande analys utifrån befintlig och framtida trafiksituation i Henriksdal-Kvarnholmen. Utifrån analysen ska sedan förslag på åtgärder hur trafiken i området ska fungera tillfredställande på kort och lång sikt tas fram.

Servicedagar är inte en fråga som regleras av detaljplanen. Servicedagar har införts i syfte att säkerställa framkomlighet för samhällsviktiga funktioner såsom kollektivtrafik och renhållning under hela dagen. De möjliggör även andra nödvändiga insatser, exempelvis gatu- och parkstädning, underhållsarbete, dagvattenhantering, belysningsåtgärder samt transporter.

Boende 69 önskar att kommunen väljer att skydda miljö och befintliga boendes livskvalitet, snarare än att ge efter för kortsiktiga ekonomiska påtryckningar. Övriga synpunkter återfinns i de återkommande synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras. Detaljplanen utgår från kommunens övergripande styrdokument såsom översiktsplanen där Henriksdalsområdet pekas ut som lämplig för förtätning.

Boende 70 anger att många cyklar året runt för att slippa den bristfälliga kollektivtrafiken. Vidare anses att underhållet av cykelbanor är mycket dåligt vintertid. Övriga synpunkter återfinns i de återkommande synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Kommunen uppmuntrar till cykelpendling. I Nacka kommun snöröjs och sopsaltas hela det regionala cykelstråket och delar av huvudcykelstråket. Projekt och satsningar för att främja vintercyklingen ska därtill genomföras årligen. En effektiv kommunikation mellan cyklister och kommunen är dock väsentligt för att snabbt kunna åtgärda felanmälningar som exempelvis otillräckligt vinterunderhåll. Planenheten vill informera att frågorna ligger utanför ramen för detaljplanens arbete och att kommunen på sin webbplats har en tjänst för felanmälan, frågor och synpunkter.

Läs gärna mer om hur kommunen arbetar med cykel och vintercykling i cykelprogram för Nacka på kommunens webbplats.

Boende 77 anser att fler boende i närområdet kommer att belasta den redan bristfälliga infrastrukturen på platsen. Den boende anser att innergården, affär och bussar kommer att överbelastas av de som flyttar in i de nya lägenheterna. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras. Se svar under återkommande synpunkter rubriken *Trafik*.

Boende 84 framför oro för störningar under byggtiden och efterfrågar en kontaktperson på kommunen som säkerställer att boende har fortsatt tillgång till vägen för gång och cykel under och efter byggtiden samt att tillgängligheten säkras. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Kommunen har stor förståelse för oro kring störningar och tillgänglighet under byggtiden. Dessa frågor beaktas redan i planeringen av genomförandet för att säkerställa att gång- och cykeltrafik samt bussar och andra transporter ska fungera så smidigt som möjligt under hela byggtiden. Under genomförandeskedet informerar kommunen löpande om planerade arbeten och eventuella störningar via kommunens webbplats, samt med fysiska skyltar på plats. Vid större arbeten eller förändringar i framkomlighet ges information i god tid. En kontaktväg/funktionsbrevlåda kommer att finnas tillgänglig för frågor under byggtiden, och även denna information kommer att publiceras på kommunens webbplats framöver.

Boende 91 är orolig för att bussar kommer att dras in då de inte kommer upp för backen, samt att den lokala livsmedelsbutiken kommer att tvingas stänga. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Ett genomförande av detaljplanen innebär att Henriksdalsbacken kommer att byggas om med en ny lutning som är bättre anpassad för busstrafiken samt med vilplan vid planerade övergångsställen. Planområdet omfattar inte Henriksdalsringens bebyggelse där befintlig livsmedelsbutik är lokaliserad. Detaljplanen medger dock att fler bostäder kan tillföras i området vilket skapar mer underlag för service och kollektivtrafik. Detaljplanen rymmer även möjlighet till fler verksamhetslokaler för att bidra till fler lokaler i gatuplan och ger även utrymme för befintlig livsmedelsaktör att vid behov flytta till större lokaler i framtiden.

Boende 101 anser att byggnation av bostäder bör göras så att fler har råd att bo i dem. Kommunen bör prioritera återbruk av befintliga byggnader och redan exploaterad mark. Den boende anser att nybyggnation i första hand bör utformas som kooperativa boenden med fokus på hållbarhet. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: En detaljplan kan inte reglera prisnivån för lägenheter utan det styrs av respektive fastighetsutvecklare utifrån marknadsläget.

Aktuell detaljplan är framtagen med höga miljö- och klimatambitioner. Exploateringen sker i ett centralt och kollektivtrafikhärläge där befintlig infrastruktur kan nyttjas. Vidare är detaljplanen utformad med gestaltungsriktlinjer som uppmuntrar till återbruk vid byggnation. En gemensam mobilitetslösning för parkeringsbehov syftar till samnyttjande och ger en hållbar profil till det nya bostadsområdet.

Boende 106 är negativ till utvecklingen av Kvarnholmen. Den boende har även synpunkter på att Svindersvikens vattenspiegel successivt krymps. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras, synpunkterna berör dock områden som inte ingår i denna detaljplan.

Boende 108 frågar var nya boende ska parkera och var barnen ska leka. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Det parkeringsbehov som förväntas uppkomma för de nya bostäderna kommer att tillgodoses genom en mobilitetslösning det vill säga ett nytt gemensamt parkeringshus i kvarter 4. För de nya kvarteren möjliggörs bostadsgårdar för att tillgodose ytor för lek.

Boende 115 föreslår att människor med funktionsnedsättning ges möjlighet att hitta en tillrättalagd gångyta i Trollskogen. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras. Allmänna ytor i stort tillgänglighetsanpassas men att områdets topografi ibland inte möjliggör full tillgänglighetsanpassning.

Boende 123 framför att tillgängligheten brister kring Henrikdalsberget, på grund av branta trappor och avsaknad av säkra övergångar till närliggande områden, exempelvis Sickla. Den boende framför att bilberoendet kan minskas genom förbättrade kollektivtrafiklösningar, gångvägar och ändrade parkeringsregler där boende inte tvingas använda bilen. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Kommunen har hållbarhetsmål och väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att övergå till en större andel fossilfria drivmedel. En betydande faktor i utvecklingen är en högre grad av samutnyttjande såsom exempelvis det planerade mobilitetshuset. Avseende förbättrade kollektivtrafiklösningar har kommunen en tät dialog med Region Stockholm Trafikförvaltning och operatör. Kommunen genomför årligen investeringsåtgärder avseende infrastrukturen vid hållplatser. Trafikering och turtäthet ansvarar däremot Trafikförvaltningen för. Fler boende i området ger bättre underlag för kollektivtrafiken.

Vid utformning av parkeringsreglering utgår kommunen från en princip där det allmänna gaturummet ska vara tillgängligt, framkomligt och trafiksäkert. Kommunen ser kontinuerligt över parkeringsregleringar för att uppnå ett så effektivt användande som möjligt.

Boende 127 anser att den föreslagna utformningen av gång- och cykelvägar vid kvarter 4 samt Henriksdalsbacken inte är trafiksäker. Det föreslås att gång- och cykelbanor separeras med tydlig höjdskillnad och att cykelbanan görs minst 5 meter bred samt gångbanor 2 meter i bredd. Kritik riktas även mot den föreslagna bredden på cykelbanan i Figur 51, som anses vara för smal. För att möjliggöra detta föreslås att all parkering förläggs till garage under byggnaderna och att regnbäddens bredd minskas. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: De gång- och cykelbanor som planeras utgår från kommunens tekniska handbok som finns på kommunens webbplats. Eventuella avsteg avgörs i samråd med sakkunniga.

Boende 132 anser att förslaget gör att det blir för många människor på en liten yta och att den sociala tryggheten och kontrollen försvinner. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Tillkomsten av ny bebyggelse längs med Henriksdalsbacken innebär att entréer och fönster kommer att vara riktade mot det allmänna ytorna inom planområdet. Det bedöms kunna ge en tryggare upplevelse över större delar av dygnet jämfört med idag då ingen bebyggelse finns längs med Henriksdalsbacken, vilket kan upplevas otryggt under de mörka delarna av dygnet.

Boende 136 anser att platsen är trygg med bra belysning. Mer boende utan att trafiksituationen förbättras framförs vara ett mycket större hot mot tryggheten. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: I framtagen parkerings- och mobilitetsutredning som ligger till grund för detaljplanen framgår hur trafiksituationen ska anordnas för att uppnå ett framkomligt och trafiksäkert område. Ett genomförande av projektet innebär att Henriksdalsbacken byggs om och förbättras.

Den 2 juni 2025 tog kommunstyrelsen i Nacka kommun beslut om att genomföra ett politikerinitiativ med syfte att ta ett helhetsgrepp för stadsutvecklingen Henriksdal-Kvarnholmen. Arbete med uppdraget pågår. Föreslagen bebyggelse enligt tidigare framtagna detaljplaneprogram för Henriksdal och Kvarnholmen ska omprövas utifrån nu kända förutsättningar. Därtill ska en övergripande analys arbetas fram utifrån befintlig och förväntad framtida trafiksituation i Henriksdal-Kvarnholmen. Utifrån den övergripande analysen ska sedan förslag på åtgärder hur trafiken i området ska fungera tillfredställande på kort och lång sikt tas fram. Den trafik som

aktuell detaljplan genererar bedöms vara marginell vilket innebär att aktuell detaljplan inte behöver invänta det övergripande uppdraget.

Boende 210 ifrågasätter att ökad bebyggelse skulle leda till ökad trygghet, då området redan upplevs som lugnt och säkert. Boende i området har under lång tid drabbats av omfattande störningar från tidigare byggprojekt, utan att utlovade förbättringar som gångbro till Sickla, hiss, förbättrad kollektivtrafik eller snöröjning har realiserats och den boende frågar vilka fördelar projektet ger befintliga boende.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras, se återkommande synpunkter *störningar*. Planenheten önskar även informera att det parallellt med aktuellt stadsbyggnadsprojekt pågår utredningsarbete för en ny koppling mellan Henriksdal och Sickla i form av en ny gång- och cykelbro. Syftet med detta projekt är bland annat att koppla samman Henriksdal med ny tunnelbanestation i Sickla. Mer information finns på kommunens webbplats.

Boende 140 föreslår att nuvarande hundrastgård kan göras till områdets sociala samlingspunkt med terrass, restaurang med uteservering i stället för bostäder. Övriga synpunkter återfinns i de återkommande synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Att kombinera funktionen hundrastgård med andra verksamheter är en god idé ur flera aspekter. I aktuell detaljplan är dock det övergripande syftet att förtäta området med fler bostäder och lokaler i anslutning till befintlig infrastruktur (gator, torg med mera) vilket innebär att andra funktioner såsom befintlig hundrastgård behöver omlokaliseras. En ny hundrastgård kommer anordnas invid Henriksdalsringen men på västra sidan av Henriksdalsberget.

Boende 141 frågar hur kalkylen ska gå ihop för de konsekvenser som planförslaget ger på kommunikationer, förskolor, skolor, service för sjuk- och äldreomsorg.

Planenhetens kommentar: I detaljplaneprocessen sker löpande avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen. De avvägningar som ligger till grund för detaljplanens framtagande och att de konsekvenser som detaljplanens genomförande medför framgår av planhandlingarna. Detaljplanen möjliggör för en ny förskola. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra ett ytterligare behov av skolplatser eller annan kommunal service.

Boende 149 föreslår att ljudisolera väg 222 samt att ta bort betongglädorna som används för förvaring av sand i området. Övriga synpunkter återfinns i de återkommande synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Förslaget att överdäcka Värmdöleden är intressant ur ett markeffektivt resursnyttjande men är utredningsmässigt komplicerat. Utifrån nuläget finns inte förutsättningar för kommunen att driva ett sådant projekt.

Boende 155 anser att planförslaget är otillräckligt utrett i förhållande till gällande lagstiftning. Miljökonsekvensbeskrivningen brister enligt boende särskilt i frågor rörande artskydd, klimatanpassning, dagvattenhantering, miljökvalitetsnormer för vatten, buller samt hantering av farligt gods. Inventeringar av skyddade arter är begränsade i tid och omfattning, och det saknas åtgärder för att säkerställa kontinuerlig ekologisk funktion. Dagvattenhanteringen uppfyller inte kraven enligt PBL och MB, särskilt vad gäller skyfall och påverkan på recipienter som Svindersviken. Vidare anser den boende att det saknas analyser av påverkan på riksintressen för kulturmiljö. Sociala konsekvenser, särskilt barns utemiljö och trafiksäkerhet, är vidare bristfälligt belysta enligt den boende. Särskilda skyddsbestämmelser för natur- och kulturvärden samt barnperspektivet bör införas på plankartan.

Planenhetens kommentar: Detaljplanen innehåller ingen formell miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken då detaljplanen inte bedöms medför betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen instämmer i denna bedömning. De aktuella frågorna har dock utretts i separata utredningar och resultaten beskrivs, och har inarbetats, i planhandlingarna. Kommunen bedömer därmed att frågorna är tillräckligt utredda och att detaljplanen uppfyller kraven i plan- och bygglagen och miljöbalken.

Boende 160 framhåller att efterfrågan på lägenheter i området i dagsläget är låg och anser att fler bostäder på platsen därmed är ogenomtänkt. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras. Bostäder är ett allmänt intresse både i Nacka kommun och Stockholmsregionen som helhet. Aktuell plats är centralt belägen i ett kollektivtrafiknära läge med befintlig infrastruktur och bedöms därmed vara lämplig för förtätning.

Boende 170 anser att planförslaget innebär risker för människors säkerhet. Riskanalysen visar att området påverkas av transporter med farligt gods, särskilt brännbara gaser, vilket innebär en förhöjd samhällsrisk. Föreslagna skyddsåtgärder anses otillräckliga. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Efter granskningen har ett kompletterande risk-PM tagits fram och plankartan har kompletterats med riskreducerande åtgärder vid förskoleverksamheten inom kvarter 2. Med föreslagna planbestämmelser bedöms föreslagen markanvändning vara lämplig med hänsyn till risk för människors hälsa och säkerhet.

Boende 172 efterfrågar redovisning av de ackumulerade negativa konsekvenserna av samtliga byggplaner i närområdet inklusive påverkan på trafiken. De boende efterfrågar även en exakt siffra på hur mycket naturmark som försvinner i och med planförslaget samt antalet träd. Vidare anser de boende att planförslaget strider mot artskyddet för fladdermöss, att en insekts- och kräldjursinventering saknas, att Pro Naturas naturvärdesinventering 2020 är ofullständig då ett

20-tal naturvärdesarter där är missade. Vidare efterfrågas ett alternativ till bebyggelse vid Henriksdalsbacken. Den boende anser att PM för kulturmiljön utelämnar delar av traktens kulturhistoria samt att innehållet är väldigt ytligt.

Planhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Se återkommande synpunkter rubrikerna *Trafik*, *Naturvärden* och *Kulturmiljö*.

Boende 207 frågar varför projekten Gäddviken och Finnberget har pausats på grund av trafikläget i området, men inte det aktuella projektet. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Den 2 juni 2025 tog kommunstyrelsen i Nacka kommun beslut om att genomföra ett politikerinitiativ med syfte att ta ett helhetsgrepp för Henriksdal-Kvarnholmen. Arbete med uppdraget pågår. Föreslagen bebyggelse enligt tidigare framtagna detaljplaneprogram för Henriksdal och Kvarnholmen ska omprövas utifrån nu kända förutsättningar. Därtill ska en övergripande analys arbetas fram utifrån befintlig och förväntad framtida trafiksituation i Henriksdal-Kvarnholmen. Utifrån den övergripande analysen ska sedan förslag på åtgärder hur trafiken i området ska fungera tillfredställande på kort och lång sikt tas fram. Enligt uppdragsbeskrivningen ska projektet Gäddviken samt Utblicken och Förmansbostaden invänta färdigställande av uppdraget. Den trafik som aktuell detaljplan genererar bedöms vara marginell vilket innebär att aktuell detaljplan inte behöver invänta det övergripande uppdraget.

Boende 216 föreslår att projektet pausas tills gång- och cykelbron till Sickla är färdigplanerad och att möjligheten till hissanslutning från Henriksdal utretts. Den boende önskar att kommunen ligger på Region Stockholm Trafikförvaltningen om att turtätheten på bussarna 53 och 55 måste öka. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: I Region Stockholm är Trafikförvaltningen kollektivtrafikmyndighet. Detta innebär att det är Trafikförvaltningen som tar beslut om trafikförändringar av kollektivtrafiken i Nacka kommun. Kommunen ges årligen möjlighet att tycka till om hur kollektivtrafiken bör utvecklas men har inte mandat över att fatta beslut om utveckling eller finansiering. Kommunen kan därmed inte svara på hur trafikeringen av linjetrafiken kommer utvecklas till att bli under byggtiden och/eller efter färdigställandet av detaljplanen. För kommunen är det dock viktigt att kollektivtrafiken är kapacitetsstark och tillgänglig. I kommunens yttrande inför trafikförändringar 2025/2026 påpekades bland annat behovet om ökad turtäthet på Kvarnholmen på linje 53, 55 samt 402. Tillkommande bostäder ger ett bättre underlag för kollektivtrafik.

Eventuell gång- och cykelbro hanteras som ett eget projekt som pågår parallellt med denna detaljplan. Kommunen bedömer inte att planarbetet och den eventuella framtida gång- och cykelbron har ett så pass starkt beroende till varandra att det är vara motiverat att pausa planarbetet.

Boende 219 har synpunkter på föreslagen bebyggelses gestaltning. Byggnaderna upplevs av den boende som monotona och det efterfrågas en mer färgstark och varierad utformning. Byggnadernas höjd anses vara alltför dominerande, vilket riskerar att skapa ogynnsamma vindförhållanden och skuggning samt påverka riksintresset negativt. Vidare föreslås att butikslokaler i bottenplan utformas så att de integreras med det befintliga köpcentrumet. Den nordvästra fasaden bör enligt den boende omarbetas för att bättre harmonisera med stadsmiljön, exempelvis genom fler fönster eller alternativ fasadbeklädnad.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras. Se svar återkommande synpunkter *Kulturmiljö*.

Boende 230 har synpunkter på kollektivtrafiken i området. Den planerade förändringen av kollektivtrafiken, inklusive risk för indragna hållplatser och minskad turtäthet, bedöms ha negativa konsekvenser för äldre boende i Finnboda. För att säkerställa tillgänglighet och trygghet föreslås tätare busstrafik, närmare hållplatser, återinförande av busslinje 55 till Finnboda samt byggnation av hiss för att förbättra tillgången till SL-båt, mataffär och bussförbindelser.

Planenhetens kommentar: I Region Stockholm är Trafikförvaltningen kollektivtrafikmyndighet. Detta innebär att det är Trafikförvaltningen som tar beslut om trafikförändringar av kollektivtrafiken i Nacka kommun. Kommunen ges årligen möjlighet att tycka till om hur kollektivtrafiken bör utvecklas men har inte mandat över att fatta beslut om utveckling eller finansiering. Kommunen kan därmed inte svara på hur trafikeringen av linjetrafiken kommer utvecklas till att bli under byggtiden och/eller efter färdigställandet av detaljplanen. För kommunen är det dock viktigt att kollektivtrafiken är kapacitetsstark och tillgänglig. I kommunens yttrande inför trafikförändringar 2025/2026 påpekades bland annat behovet om ökad turtäthet på Kvarnholmen på linje 53, 55 samt 402.

Boende 237 framför att nya bostadsprojekt i Stockholm inte löser den bristande tillgången på prisvärda bostäder. Den boende framför vidare att en ökad befolkningstäthet utan motsvarande utbyggnad av skolor, kollektivtrafik och vårdtjänster riskerar att skapa en försämrad livskvalitet. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras. Bostäder är ett allmänt intresse både i Nacka kommun och Stockholmsregionen som helhet. Aktuell plats är centralt belägen i ett kollektivtrafiknära läge med befintlig infrastruktur och bedöms därmed vara lämplig för förtätning.

Boende 242 anser att den föreslagna ökningen av bostäder på Henriksdalsberget med cirka 52 % är alltför omfattande. Planen saknar tillräckliga åtgärder för att säkerställa tillgänglighet och infrastruktur i förhållande till den föreslagna befolkningstillväxten. Brister identifieras enligt den boende i form av smalare tillfartsvägar samt minskat antal parkeringsplatser. Placeringen av återvinningsstationer framför BRF Svindersvik ifrågasätts.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras. Den nya avfallslagen som träder ikraft 2027 innebär att fastigheter har ett eget ansvar att tillgodose utrymmen/ytor för fastighetsnära insamling. Platsen för ny återvinningsstation syftar främst till att tillgodose ytor avseende skrymmande förpackningar som inte ryms inom den fastighetsnära insamlingen. Föreslagen plats är centralt placerat vid torg och bussar med god tillgänglighet. Se även svar i återkommande synpunkter under rubrik *Trafik*.

Boende 267 framför att år 2017 tvingades bostadsrättsföreningarna på Henriksdalsberget att köpa marken under sina fastigheter för 528 miljoner kronor, under hot om kraftigt höjd tomträttsavgäld. Dessa medel användes av kommunen för att minska sin skuldsättning och finansiera större investeringar, samtidigt säljer kommunen nu mark på berget till byggföretag.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras. Bostäder är ett allmänt intresse både i Nacka kommun och Stockholmsregionen som helhet. Aktuell plats är centralt belägen i ett kollektivtrafikenära läge med befintlig infrastruktur och bedöms därmed vara lämplig för förtätning.

Boende 275 önskar ett bullerskydd mot Kvarnholmsvägen då trafiken har ökat. Övriga synpunkter återfinns i de återkommenade synpunkterna.

Planenhetens kommentar: I detaljplanearbetet har en bullerutredning tagits fram som utgår från den trafikallsträng som detaljplanen medger genom ny bebyggelse. Bullerskärm längs Kvarnholmsvägen har inte bedömts som nödvändig för att möjliggöra en god ljudmiljö i området. Ny bebyggelse förväntas även i viss utsträckning verka bulleravskärmande för befintlig bebyggelse.

Boende 173 framför att trafikstockningar på Kvarnholmsvägen i riktning mot Värmdövägen tycks bero på ombyggnaden av Henriksdalskorsningen, där en tidigare körfil togs bort till förmån för en bredare trottoar. Nuvarande filindelning begränsar framkomligheten, särskilt då endast en fil tillåts svänga höger mot väg 222. Det föreslås därför att även denna fil tillåts köra rakt fram och vänster för att förbättra trafikflödet. Vidare anser den boende att det är ansvarslost att bygga mer på Henriksdalsberget som redan är otillgängligt med enbart en tungt trafikerad gatuförbindelse. Den boende oroar sig även för bränder och andra katastrofer utifrån perspektivet med det svårtillgängliga läget.

Planenhetens kommentar: Kommunen är medveten om att det idag finns vissa kapacitetsproblem vid Henriksdalskorset, Kvarnholmsvägen/ Värmdövägen, väg 222. I detaljplanearbetet har en trafik- och mobilitetsutredning tagits fram där bland annat exploateringens framtida trafikallsträng har utretts. Av utredningen framgår vilken trafikallsträng som exploateringen enskilt förväntas medföra och vilken påverkan den förväntas medföra i förhållande till uppmätta trafikmängder på omkringliggande gatunät. Påverkan bedöms vara marginell. Kommunen har därtill ett pågående uppdrag för stadsutvecklingen för Henriksdal-

Kvarnholmen som syftar till att tydliggöra vilken ytterligare tillkommande bebyggelse som befintlig infrastruktur klarar av och vilka infrastrukturåtgärder som krävs för att möjliggöra en fortsatt utveckling av området. Trafikanalys utgör en del av uppdraget.

I detaljplanearbetet sker dialog med Södertörns brandförsvarsförbund och en riskanalys avseende olika riskfrågor har tagits fram som underlag till detaljplanen. Utifrån detta har bedömningen gjorts att ny bebyggelse kan möjliggöras på Henriksdalsberget utan att detta skulle innebära en ökad risk för de boende.

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

Natur- och trafiknämnden har synpunkter om bebyggande, parkmark, naturmark och trafik:

Bebyggande

Natur- och trafiknämnden anser att allmänna anläggningar ska byggas fribärande från konstruktioner på kvartersmark vilket ger en tydlighet i framtida ägande för respektive fastighetsägare. Vidare informerar nämnden om att bergschakt som utförs på allmän platsmark av privat aktör behöver bära kostnader som uppstår för kommunen till exempel avseende stödkonstruktion gentemot kvartersmark.

Parkmark

Nämnden framför att kvartersmarken ska utformas så att bebyggande, sprängning och markberedning kan rymmas utan att påverka allmän plats. Vidare informerar nämnden att den nya hundrastgården inte behöver följa samma utbredning som dagens hundrastgård men bör i övrigt utformas ändamålsenligt och i enlighet med enheten för offentlig utemiljös rekommendationer.

Naturmark

Nämnden föreslår att byggstängsel sätts upp som gräns mot naturmarken som skyddsåtgärd. Vidare framför nämnden att förskolegården bör utökas och att det är olämpligt att barngrupper dagligen vistas i närliggande naturområde med hänsyn till slitage och påvisade föroreningar inom naturmarken.

Trafik

Gång- och cykel

Nämnden informerar om att upphöjda passager för cyklister ska inarbetas i gatuutformningen för att säkra god framkomlighet och trafiksäkerhet. Vidare upplyser nämnden om att nödvändiga passager ska säkerställas för gående och cyklister där ett eller båda transportslagen byter sida eller där transportsträckan upphör på ena sidan. Cykelpassager ska även anläggas vid de obebakade

övergångsställena i enlighet med arbete för säkra skolvägar. För bibehållen trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter ska utformningen av planerade övergångsställen utmed Henriksdalsbacken och i området bevakas i projekteringen.

Parkering

Nämnden anser att detaljplanens konsekvenser för befintlig och tillkommande parkering i området bör beskrivas.

Nya förbindelser till området

Nämnden framhåller att detaljplanen inte ska omöjliggöra en eventuell framtida gång- och cykelbro mellan Henriksdalsberget och Sickla. Vidare anser nämnden att möjligheten att ansluta planområdets norra del med en ny trappförbindelse mot Kvarnholmsvägen bör övervägas för bättre förbindelse till Finnboda.

Övriga synpunkter

Vidare anser nämnden att planbestämmelse E₁ och E₂ behöver förtydligas i plankarta och planbeskrivning. Nämnden framför även att område för teknisk anläggning i planområdets norra del bör utökas så att plats för servicebil inryms.

Planenhetens kommentar:

Synpunkter om bebyggande, parkmark och naturmark

Detaljplanen reglerar inte utformning av konstruktioner. Detta hanteras i genomförandeskedet. Anslutningar mellan allmän plats och kvartersmark regleras i avtal mellan kommun och exploatör. Behov av åtgärder såsom skyddsstängsel hanteras i avtal och kommande genomförande. Detaljplanen har bestämmelser för att minimera påverkan i zonen mellan kvartersmark och allmän plats vilket även regleras i avtal. I avvägningen om att ta mer naturmark i anspråk för en större förskolegård har befintliga naturvärden vägt tyngre. Förskolan ligger inom gångavstånd från parken inom Henriksdalsringen.

Gång- och cykel

Detaljplanen har utformats med en gatumiljö som medger ett framkomligt, tillgängligt och trafiksäkert område. Hur gatumiljön anordnas i detalj klarläggs i projekteringsskedet. Synpunkterna förmedlas till genomförandeskedet.

Parkering

I dagsläget finns 390 parkeringsplatser på gatumark. Inom ramen för planarbetet gjordes en beläggingsstudie som visade att beläggingsgraden maximalt uppgick till 46% i området kring Henriksdalsbacken. Genomförande av planen innebär att cirka 40 av dessa platser utgår. Det totala antalet parkeringsplatser på gatumark kommer efter planens genomförande att uppgå till cirka 350 stycken. Nya parkeringsplatser för tillkommande bebyggelse anordnas i enlighet med

kommunens parkeringsnorm. Dessa parkeringsplatser placeras inom kvartersmark genom en gemensam mobilitetsanläggning.

Nya förbindelser till området

Detaljplanen omöjliggör inte för en eventuell framtida gång- och cykelbro mellan Henriksdalsberget och Sickla. Arbetet med gång- och cykelbron hanteras dock i ett annat stadsbyggnadsprojekt. Inom ramen för stadsbyggnadsprojektens organisation samordnas projekten. Under detaljplanearbetet har en möjlig trappanslutning mellan planområdets norra del och Kvarnholmsvägen studerats. Då platsens naturvärden är höga har projektet som övergripande syfte att minimera ingrepp i naturen. I avvägningen mellan att förbättra tillgängligheten i området med en trappförbindelse och att minimera ingrepp i naturen har platsens naturvärden vägt tyngre.

Övriga synpunkter

Planbestämmelserna har generellt setts över och förtydligats i plankarta och planbeskrivning. Område för tekniska anläggning i planområdets norra del är stort och rymmer med god marginal plats för servicefordon.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav på hälsa med avseende på buller och säkerhet med avseende på transport av farligt gods samt översvämningsrisk.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Buller

Trafikbuller

Länsstyrelsens synpunkter sedan samrådet kvarstår. Kommunen ska genom bebyggelsens placering och utformning säkerställa tillgång till ljuddämpad sida i de lägen där buller överstiger riktvärdena, detta för att säkerställa människors hälsa avseende buller. Med ljuddämpad sida avses fasadsida som innehåller riktvärdet 55 dBA. Detta följer även av kommunens reglering i plankartan, m2.

Länsstyrelsen anser att lokal dämpning till 55 dBA på en avgränsad del av en bullerutsatt sida inte är att likställa med ljuddämpad sida. Därför ska åtgärden användas restriktivt. Om veckning av fasaden, såsom burspråk eller indragen balkong, är en förutsättning för att åstadkomma bullerskugga för ett fåtal lägenheter behöver åtgärden dels skugga en betydande del av lägenhetens fasad, dels säkerställas i plankartan.

Kommunen visar exempel på planlösningar för större lägenheter där den utsatta fasaden exponeras för ekvivalent buller upp till 64 dBA och där en liten del av en indragen balkong får en bullerskugga på 55 dBA. Balkongen ligger utanför ett rum som inte räknas i begreppet bostadsrum (hus 2 och 4). Kommunen visar även exempel på lägenheter där två av fem bostadsrum orienteras mot den ljuddämpade sidan (hus 3). Trafikbullerförordningens utformningsbestämmelse, liksom regleringen i plankartan, anger att minst hälften av bostadsrummen ska orienteras mot den ljuddämpade sidan. I hus 5 och 9 visar kommunen planlösningar som inte klarar trafikbullerförordningens krav på ljuddämpad sida utan där ljudnivåerna överskrider 55 dBA.

Kommunen behöver visa läsbara exempel på planlösningar som uppfyller regleringen i plankartan, det vill säga trafikbullerförordningens riktvärden och utformningsbestämmelser. Jämför med figur 60 i planbeskrivningen.

Verksamhetsbuller

Av bullerutredningen framgår att hus 1 och 2 utsätts för verksamhetsbuller från reningsverkets ventilationstorn. Bullerutredningen visar på två situationer; med och utan tillfälliga frånluftskanaler. När frånluftskanalerna är inkopplade överstiger bullret på hus 2 riktvärdet för Zon B vilket betyder att bostadsbyggnader inte bör medges. När kanalerna är fränkopplade hamnar bullernivån inom Zon B vilket betyder att bostadsbebyggelse kan accepteras om tillgång till ljuddämpad sida säkerställs.

Kommunen har i planbeskrivningen framfört att för att innehålla riktvärdet om 40 dBA krävs åtgärder som sänker ljudnivån med minst 13 dBA. Med ljuddämpare på kanalerna och/eller andra lokala åtgärder bedöms detta kunna uppnås. Kommunen behöver säkerställa att riktvärden för industri- och verksamhetsbuller kommer att innehållas för Zon A eftersom den sida som är exponerad för verksamhetsbuller från ventilationstornet sammanfaller med den ljuddämpade sidan för trafikbuller. Det är inte acceptabelt att planerad bebyggelse exponeras för trafikbuller på ena sidan och industribuller på den andra, motsatta sidan. Kommunen har framfört att åtgärdernas genomförande kommer att regleras genom avtal med Stockholm Vatten och Avfall. Vid behov kan även de permanenta installationerna åtgärdas på liknande sätt. Även dessa åtgärder regleras genom avtal. Länsstyrelsen anser att kommunen måste visa att sådana avtal finns på plats innan detaljplanen antas.

Transporter med farligt gods

En fördjupad riskanalys (Brandskyddslaget 2024-09-23) är framtagen efter samrådet, bland annat med anledning av kvartersmarkens närhet till väg (Henriksdalsbacken) där det förekommer regelbundna transporter av farligt gods. Resultatet i riskanalysen visar på att risknivån är acceptabelt låg avseende individrisk och låg inom ALARP med avseende på samhällsrisk, vilket innebär att rimliga åtgärder behöver införas. Riskanalysen innehåller förslag på åtgärder och dessa är införda i planen.

Sedan samrådsskedet har kommunen ändrat placeringen av förskola och förskolegård. Planen möjliggör nu användningen förskola (S₁) med tillhörande förskolegård i direkt anslutning till vägen med farligt godstransporter. Kommunen har inte specifikt bedömt lämpligheten för detta i sin riskanalys. Förskolor har ofta extra hög persontäthet, utrymning kan antas ta extra lång tid och barnen kan ha svårare att förstå och uppfatta en farlig situation. Länsstyrelsen anser att det inte är lämpligt att plankartan möjliggör en förskolegård ända fram till vägområdet. Kommunen behöver därför se över planförslaget och införa reglering som säkerställer ett skyddsavstånd mellan vägen och den yta som, enligt planbeskrivningen, är avsedd för förskolegård.

Översvämningsrisk

I samrådsskedet framförde Länsstyrelsen att kommunen behöver visa på att planförslaget inte medför negativa konsekvenser för omkringliggande bebyggelse. Huvuddelen av planområdet avrinner mot Finnboda varv, där det finns områden som blir översvämmade med dagens markanvändning. Inom delar av Finnboda varv blir vattendjupen stora vid ett 100-årsregn och vatten blir stående mot ett flertal byggnader.

Kommunen framför att planområdet utgör cirka 11 % av avrinningsområdet mot Finnboda samt att ökade flöden från planområdet bidrar med cirka 1 % av flödet dit. Detta resulterar i en ökning av vattennivån i Finnboda med mindre än 1 centimeter och kommunen bedömer därför att den föreslagna bebyggelsen inte ger upphov till någon ökad översvämningsproblematik nedströms planområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa grunden för denna bedömning. Även om ökningen i vattennivå är liten, kan volymerna som tillförs lågpunkten vara stora och skillnaden i vattennivå kan vara avgörande för vilka konsekvenser som uppstår. Kommunen behöver visa att föreslagen markanvändning och ökad avrinning inte leder till förvärrade konsekvenser för bebyggelsen nedströms eller att framkomligheten försvåras. Om åtgärder behöver vidtas för att undvika ökad översvämningsrisk ska dessa regleras på plankartan samt framgå av planbeskrivningen.

Planenhetens kommentar:

Trafikbuller

Planenheten konstaterar att trafikbullerförordningens riktvärde om 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad inte överskrids vid något kvarter inom planområdet. I plankartan har kommunen en planbestämmelse (m₂) som säkerställer bland annat att bostäder som utsätts för trafikbuller högre än 60 dBA utformas så att hälften av bostadsrummen antingen har tillgång till en luddämpad sida, eller att de är mindre än 35 kvadratmeter, vilket överensstämmer med trafikbullerförordningens riktvärden. Sedan granskningen har kommunen sett över bebyggelseförslaget för att uppfylla trafikbullerförordningens och planbestämmelsens riktvärden i samtliga delar. Även bullerutredningen har uppdaterats avseende detta. Kommunen har, utifrån det uppdaterade underlaget, utvecklat planbeskrivningen med tydliga principlösningar för

planlösningar som visar hur bestämmelsen kan klaras. Planbeskrivningen har även tydliggjorts med en beskrivning hur bestämmelsen ska tolkas och hur en ljustdämpad sida kan tillskapas.

Den uppdaterade bullerutredningen visar dock en planlösning för den östra delen av hus 10 som kommunen inte bedömer uppfyller kraven på en kvalitativ ljustdämpad sida för hälften av bostadsrummen. Kommunen har i planbeskrivningen justerat förslaget på planlösning i denna del för att visa att det går att tillskapa en planlösning som uppfyller planbestämmelsen m₂. Det går även att jämföra planlösningen i hus 8 då dessa har i princip samma förutsättningar. Det är även tydliggjort i planbeskrivningen att planlösningen i bullerutredningen inte bedöms uppfylla planbestämmelsen, vilket kommunen anser även kan innebära ett stöd vid framtida tolkningar av bestämmelsen. Planenheten bedömer därför att en uppdatering av bullerutredningen med hänsyn till detta inte är nödvändig.

Kommunen anser att planbestämmelsen m₂, tillsammans med tolkningsstödet i planbeskrivningen, innebär en tydlig reglering av bullret men med en möjlig flexibilitet i hur planlösningarna slutligen utformas. Kommunen bedömer att detaljplanen är förenlig med trafikbullerförordningen och att dess utformning inte riskerar människors hälsa.

Verksamhetsbuller

Dialog pågår med Stockholm Vatten och Avfall för att få till stånd de avtal som reglerar bullerdämpande åtgärder vid ventilationstornet. Dessa avtal ska vara tecknade innan antagandet av detaljplanen.

Transporter med farligt gods

Ett kompletterande risk-PM har tagits fram av Brandskyddslaget (2025) och utifrån detta har plankarta och planbeskrivning justerats. För kvarter 2 där förskoleverksamhet medges har område som regleras med planbestämmelse m₅ (*Marken ska utformas så att den ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse*) utökats till att omfatta en 10 meter buffertzona mot vägen. Ytterligare riskreducerande åtgärd regleras genom planbestämmelse m₇ för att säkerställa ett brandskyddsklassat plank med en höjd om 2 meter ut mot vägen.

Översvämningsrisk

Dagvattenutredningen har justerats och uppdaterats med avseende på vissa indata, och nya beräkningar genomförts. Med utgångspunkt från att föreslagna fördröjande dagvattenåtgärder föreslås visar beräkningarna att föreslagen exploatering ökar det maximala flödet ut från planområdet marginellt, men minskar volymen vatten som rinner mot Finnboda med cirka 8%. Därmed bedöms planerad exploatering inte ge upphov till ökad översvämningsrisk eller påverkan på framkomligheten för räddningstjänsten i områdena nedströms planområdet. Inga åtgärder, utöver föreslagna dagvattenhantering, krävs inom planområdet eller uppströms det.

Planbeskrivningen har kompletterats avseende risken för översvämningsrisk nedströms planområdet.

Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun har synpunkter på utformning av plankarta och planbeskrivning.

Plankarta

Lantmäterimyndigheten upplyser om att bestämmelse m₅ saknas för kvarter 5 avseende förgårdsmark ut mot Henriksdalsbacken.

DP 137 - Planstöd för Österleden

Lantmäterimyndigheten upplyser om att inom delar av området för den nya detaljplanen gäller idag detaljplan DP 137 med syfte att möjliggöra utbyggnad av den tunnelförlagda Österleden genom användningen gata i huvudvägnätet. Denna markanvändning släcks om den nya detaljplanen antas, vilket innebär att det inte kommer finnas planstöd för hela tunneln.

Tredimensionell fastighetsbildning

Vidare konstaterar Lantmäterimyndigheten att detaljplanen innebär att nya tredimensionella fastigheter bildas genom avstyckning av Sicklaön 37:11 vilka är planlagda som kvartersmark i plankartan. Lantmäterimyndigheten vill informera om att det inte är uppenbart att de planerade avstyckningarna, såsom de är angivna i plankartan och planbeskrivningen, är möjliga att genomföra med anledning av gränsdragningen. Ett villkor för tredimensionell fastighetsbildning är att en ny- eller ombildad 3D-fastighet avses inrymma en byggnad eller annan anläggning eller en del av en sådan enligt fastighetsbildningslagen. Lantmäterimyndigheten anser att det inte är uppenbart att det är möjligt, och lämpligt enligt 3 kap. fastighetsbildningslagen, att de större områden som är planlagda som punktprickmark kan ingå i de planerade tredimensionella bostadsfastigheterna.

Vidare konstaterar Lantmäterimyndigheten att den del av Sicklaön 37:11 som inte avstyckas för att bilda bostadsfastigheter planläggs som allmän platsmark samt med bestämmelsen E₂ (reningsverk), för att möjliggöra för en eventuell framtida tredimensionell fastighetsbildning av Henriksdals reningsverk. Eftersom delar av reningsverket ligger utanför planområdet vill lantmäterimyndigheten informera om att det inte är uppenbart att det är möjligt att bilda en tredimensionell fastighet för hela reningsverket.

Inlösenrätt

Lantmäterimyndigheten anser att en kombination av allmän kvartersmark och enskild kvartersmark genom att användningsbestämmelsen E₃ kombineras med bland annat B₂ samt S₁ med B är olämpligt. Att kombinera allmän och enskild kvartersmark kan leda till problem, exempelvis om utbyggnad sker enbart för det enskilda ändamålet. Inlösenrätten för det allmänna ändamålet kvarstår. I denna situation kan både fastighetsägaren och kommunen begära att kommunen ska lösa in området för det allmänna ändamålet trots att området enbart är utbyggt för det enskilda ändamålet. Lantmäterimyndigheten rekommenderar att ändamålen avskiljs eller begränsas.

Egenskapsbestämmelsen n₁

Lantmäterimyndigheten konstaterar att egenskapsbestämmelsen n₁ ("Nya byggnader, tillbyggnader och markarbeten ska anpassas till markens topografi...") kombineras på flera ställen med punktprickad mark i plankartan. Eftersom bestämmelsen punktprickad mark innebär att mark inte får förses med byggnad anser lantmäterimyndigheten att dessa två bestämmelser potentiellt kan anses krocka med varandra.

Planbeskrivning

Lantmäterimyndigheten konstaterar att det i planbeskrivningen (avsnittet för fastighetsrättsliga frågor, underrubrik ledningsrätter) framgår att det inte finns några ledningsrätter inom planområdet. På plankartan finns en felaktig uppgift om ledningsrätt med texten "L" som bör tas bort.

Under avsnittet för fastighetsrättsliga frågor framgår som en alternativ lösning att en gemensamhetsanläggning bildas för det planerade parkeringsgaraget inom kvarter 4. Under det avsnitt som specifikt berör gemensamhetsanläggningar är det otydligt om man avser bilda flera gemensamhetsanläggningar, samt vilka fastigheter som avses delta. Det bör förtydligas om det enbart är gemensamhetsanläggningen inom kvarter 4 som avses, samt om det enbart är bostadsfastigheterna inom samma kvarter som ska delta.

Under avsnittet för fastighetskonsekvensbeskrivning framgår att: "*i stort sett hela planområdet utgörs av fastigheten Sicklaön 37:11.*" Planområdet består enbart av Sicklaön 37:11 och inga andra fastigheter.

Planenhetens kommentar.

Plankarta

Plankartan har justerats avseende bestämmelse m₅ för kvarter 5 som fallit bort i granskningshandlingen.

DP 137 - Planstöd för Österleden

Framtida utbyggnad av den tunnelförlagda Österleden är inte längre aktuellt och därför är planstöd inte nödvändigt. Planområdet berörs av riksintresse för Östlig förbindelse. Trafikverket beslutade om en riksintresseprecisering av Östlig förbindelse i september 2022.

Riksintressepreciseringen innebär att trafikledens tunnlar kan komma att lokaliseras under Henriksdalsberget i form av bergtunnlar. Leden kommer med största sannolikhet utgöra transportled för farligt gods. En mindre del av planområdet ingår i området för riksintressepreciseringen. Inom detta område planeras vägtunnel för östlig förbindelse ligga djupt under markytan, med vägtunnelns tak djupare än 25 meter under mark. Sammantaget görs bedömningen att detaljplan är förenlig med riksintresset för Östlig förbindelse. Detaljplanen innebär således inte att tillkomsten eller utnyttjandet av den eventuellt kommande trafikanläggningen Östlig förbindelse försvåras. Detaljplanens utformning innebär en god

hushållning med marken inom planområdet genom att intresset av att utveckla området för stadsbebyggelse kan kombineras med ett säkerställande av möjligheterna till en framtida kombinerad markanvändning med trafiktunnlar, 3 kapitlet 1 § miljöbalken. Planenheten konstaterar att varken Trafikverket eller Länsstyrelsen i sina granskningsyttranden har haft någon erinran över hur kommunen hanterat det preciserade riksintresset.

Tredimensionell fastighetsbildning

Efter granskningen har dialog skett med lantmäterimyndigheten avseende tredimensionell fastighetsbildning och därefter har detaljplanen justerats. I granskningsförslaget urholkade markanvändningsbestämmelse B/BC/BS₁ markanvändningsbestämmelse (E₂). Detaljplanen justeras inför antagande genom att markanvändningsbestämmelse (E₂) i stället urholkar markanvändningsbestämmelse B/BC/BS₁.

Detaljplanen justeras för att möjliggöra tvådimensionella fastigheter på kvartersmark och allmän platsmark vilket innebär att reningsverket (E₂) avgränsas i höjddled genom e-bestämmelser. Detta innebär att en tredimensionell fastighetsbildning framöver kan provas för reningsverket under förutsättning att eventuellt framtida detaljplaneändringar utanför aktuellt planområde även möjliggör det.

Inlösenrätt

I planbeskrivningen finns en beskrivning av den potentiella inlösenrätten/skyldigheten vad gäller allmän kvartersmark. Där framgår även att kommunen inte avser att ta initiativ till markinlösen för den allmänna kvartersmarken inom planområdet. Planenheten har bedömt risken för framtida inlösen av enskild fastighetsägare och gjort avvägningen att en flexibel markanvändning för kvarter 2 och 4 väger tyngre.

Egenskapsbestämmelsen n₁

Detaljplanens övergripande syfte är att utgå från de naturliga terrängförhållanden som finns på platsen i samband med bebyggande och därmed minimera ingrepp i naturen. En kombination av planbestämmelse n₁ och punktprickad mark syftar till att säkerställa att en varsam anpassning sker vid byggnadernas utformning för att undvika oönskade schakt- och fyllnadsarbeten.

Kombinationen av planbestämmelsen syftar till att vara ett stöd i framtida bygglovsprövning framför allt vid bottenvåningens utformning men även avseende markarbeten. Planbestämmelsen gäller även inom byggrätten och det är därför som nya byggnader och tillbyggnader nämns i bestämmelsen.

Planbeskrivning

Den felaktiga uppgiften om ledningsrätt "L_r" har tagits bort från grundkartan och plankartan har justerats.

Planbeskrivningen har förtydligats under avsnittet för "fastighetsrättsliga frågor" om att det enbart är en gemensamhetsanläggning inom kvarter 4 som avses. Inom planområdet finns idag

inga gemensamhetsanläggningar. Gemensamhetsanläggning för det planerade garaget i kvarter 4 kan komma att bildas. Eftersom garaget ska inrymma all boendeparkering inom området ska samtliga framtida bostadsfastigheter inom planområdet i så fall ha del i garaget.

Planbeskrivningen har i avsnittet ”fastighetskonsekvensbeskrivning” förtydligats med uppgiften att planområdet enbart består av Sicklaön 37:11.

Luftfartsverket har lämnat in ett sekretessbelagt yttrande.

Planenhetens kommentar: Yttrandet är hanterat.

Ellevio AB har inget att erinra.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras.

Nacka Energi upplyser i sitt yttrande om vilka krav på utrymme som krävs för att kunna uppföra de två transformatorstationerna i området. De framför fler krav vad gäller den inhysta stationen i kvarter 4 med mått om avstånd till bostäder och annan verksamhet med stadigvarande vistelse med hänsyn till lågfrekventa och magnetiska fält. Den inhysta stationen behöver placeras i markplan vid yttervägg med serviceutrymme utanför samt att de får tillträde till stationen samtliga tider. Nacka Energi framför också att om exploatören/kommunen vill ha ett avvikande utseende eller en utformning utöver standard så bekostas detta av exploatören.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna i yttrandet noteras. Dialog med Nacka Energi har skett under detaljplanarbetet. Detaljplanen har därefter justerats med en utökad byggrätt för transformatorstationerna. Transformatorstationernas storlek har utökats från 20 kvadratmeter till 25 kvadratmeter i planområdets norra del respektive från 30 kvadratmeter till 50 kvadratmeter för den inbyggda stationen inom kvarter 4. Fortsatt dialog mellan kommunen och Nacka Energi kommer att ske i genomförandeskedet med Nacka.

Region Stockholm – Trafikförvaltningen

Region Stockholm anser övergripande att granskningsförslaget är mer genomarbetat och bättre än det tidigare samrådsförslaget och att det är positivt att planområdet dimensioneras för busstrafik och att detaljplanens utgångspunkt har varit *Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik* (RiGata-Buss). De framför dock att det fortfarande saknas en beskrivning av RUFSS 2050 och koppling till de regionala intressena, exempelvis regionala cykelstråk, samt att de beräknade ljudnivåerna från Saltsjöbanan fortfarande inte framgår i en separat resultatbilaga. Regionen framför även att det saknas angöringsfickor med bredd 2,75 meter längs med Henriksdalsbacken, vilket behövs för att möjliggöra angöring för lastbilar och tyngre fordon med krav på tillräcklig frizon för framkomlighet för busstrafiken.

I planförslaget föreslås ett hållplatsläge för avstigning och reglering på den östra sidan, samt ett trippelhållplatsläge (63 meter) för påstigning på den västra sidan. Region Stockholm anser att ett så långt sammanhängande påstigningsläge riskerar att skapa otydlighet för resenärerna, särskilt då flera linjer med olika målpunkter trafikerar platsen.

Region Stockholm föreslår att det västra hållplatsläget bör delas upp i två separata enkla hållplatslägen, med en inkörningssträcka på cirka 20 meter mellan dem. Denna lösning skulle förbättra tydligheten och orienterbarheten för resenärerna, samtidigt som den möjliggör en mer flexibel trafiklösning. Regionen framför att det behövs en ytterligare regleringsplats i närområdet.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om regionala intressen. Ljudnivåer från Saltsjöbanan har inte bedömts relevanta att redovisa i resultatbilagorna eftersom de inte påverkar slutresultatet i bullerutredningen. Vidare har detaljplanen utformats med en markanvändning som möjliggör en förbättrad gatumiljö avseende framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för olika trafikslag längs Henriksdalsbacken. Redovisade hållplatslägen är principlösningar som kommer studeras mer i detalj under genomförandeskedet och i dialog tillsammans med Trafikförvaltningen.

Stockholm Exergi informerar följande avseende Fjärrvärme/Fjärrkyla Distribution:

För att kunna erbjuda fjärrvärme önskar Stockholm Exergi delta i tidig samordning för planering av ledningsförläggning i Henriksdalsbacken. Gällande undermarksanläggningar har Stockholm Exergi ingen erinran.

Planenhetens kommentar: Synpunkten har förmedlats till genomförandeprojektet.

Polisen - Lokalpolisområde Nacka har inget att erinra.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras.

Postnord upplyser att vid nybyggnation av radhus ska postlådan placeras i en lådsamling vid infarten till området medan post till flerfamiljshus tas emot i en fastighetsbox i anslutning till entrén. Färdvägen till postanordningen ska vara öppen och farbar året runt för valt fordon. PostNord ska kontaktas i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller annan förändring gällande befintlig alternativt ny infrastruktur. En placering som inte har godkänts av PostNord kan innebära att posten inte delas ut till adressen.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras. Yttrandet har förmedlats till berörda exploitörer.

Trafikverket har inget att erinra mot granskningsförslaget. Trafikverket noterar att de synpunkter som tidigare har framförts har besvarats av kommunen.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras.

Nacka vatten och avfall AB (NVOA) har synpunkter på frågor om vatten och avlopp, dagvattenhantering och avfall vilka redovisas nedan.

Vatten och avlopp

Nacka vatten och avfall uppger att det under rubriken *Avtal* i planbeskrivningen saknas uppgifter om utbyggnadsavtal. Vidare konstateras att det inom planområdet finns befintliga ledningar som Nacka vatten och avfall äger. Nacka vatten och avfall förutsätter att de omförläggningar av ledningar som är nödvändiga för detaljplanens genomförande ska bekostas av exploatör. Planbeskrivningen bör förtydligas under rubrikerna *Kostnad för anläggande samt drift och underhåll av vatten- och spillvattenanläggningar* samt *Kostnad för dagvattenhantering* med följande; Vid flytt av befintliga vatten- och avloppsledningar i allmän platsmark regleras kostnadsansvar i genomförandavtal mellan NVOA och Nacka kommun. Vid flytt av ledningar från planerad kvartersmark regleras kostnadsansvar i utbyggnadsavtal mellan NVOA och berörd exploatör. Vidare anser Nacka vatten och avfall att benämningen anslutningsavgift/er ska bytas ut mot benämningen anläggningsavgift/er i planbeskrivningen.

Dagvatten

Nacka vatten och avfall anser att planbeskrivningen bör förtydligas under rubriken *Teknisk försörjning* och *Dagvatten* med att delar av planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten gata och dagvatten fastighet. Nacka vatten och avfall informerar om att hela planområdet planeras att integreras i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten gata och dagvatten fastighet i samband med detaljplanens antagande. Nacka vatten och avfall noterar att Nacka kommuns åtgärdsnivå för fördröjning inte uppnås för alla delavrinningsområden inom detaljplanen enligt Dagvattenutredningen. Vidare uppger Nacka vatten och avfall att uppgifter om totalarea för kvartersmark i tabell 4-1 och 4-2 inte stämmer överens i Dagvattenutredningen.

Avfall

Nacka vatten och avfall anser att det är en godtagbar lösning att ha bottentömmande behållare för vissa fraktioner och resterande fraktioner i miljörum. Det förordas dock att samma insamlingssystem används och att alla avfallsfraktioner kan lämnas på samma plats för att öka sorteringsgraden. Nacka vatten och avfall informerar vidare att dragvägen mellan miljörum och angöringsplatsen inte bör överstiga 10 meter. Nacka vatten och avfall är positiv till att detaljplanen medger en ny plats för återvinningsstation som möjliggör insamling för skrymmande förpackningar och andra avfallsfraktioner från hushåll såsom textilavfall och fettavfall.

Planenhetens kommentar:

Vatten och avlopp

Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om utbyggnadsavtal och beskrivningar om ansvars- och kostnadsfördelning har förtydligats. Vidare har benämningen anläggningsavgift ändrats till anslutningsavgift gällande Nacka vatten och avfalls anläggningar. Planbeskrivningen har även förtydligats avseende uppgifter om kommunalt verksamhetsområde.

Dagvatten

Planbeskrivningen har förtydligats avseende uppgifter om kommunalt verksamhetsområde. I dagvattenutredningen framgår att trots att fördröjningsvolymerna inte uppnås för varje delavrinningsområde, är tillgänglig yta för dagvattenhantering enligt åtgärdsnivån totalt sett tillräcklig. I efterföljande detaljprojektering kommer dagvattenhanteringen att lösas inom kvartersmark respektive allmän plats för de olika delavrinningsområdena.

Dagvattenutredningen har uppdaterats med uppgifter avseende totalarea för kvartersmark.

Avfall

För projektet är miljörum huvudinriktningen för val av insamlingssystem men frågan om bottentömmande behållare kommer studeras vidare under projekteringen i genomförandeskedet. Det bebyggelseförslag som ligger till grund för detaljplanens utformning är inte projekterat ännu vilket innebär vissa justeringar kan bli aktuella framöver avseende byggnadernas utformning. Detta gäller även angöringsplatser inom gatumark. I projekteringsskedet kan avstånd för dragvägen mellan miljörum och angöringsplats utredas mer i detalj för att hitta lösningar där huvudinriktningen är att dragvägen inte ska överstiga 10 meter. Detaljplanens utformning omöjliggör inte att dessa frågor kan lösas i genomförandeskedet.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har inget att erinra.

Planenhetens kommentar: Synpunkten noteras.

Inkomna synpunkter från föreningar

Katarina hembygdsförening anser att Trolldalen inte ska bebyggas.

Föreningen anser att bevarande av naturmarken till framtida generationer och utifrån klimatförändringar väger tyngre än behovet av nya bostäder. Föreningen framhåller att Trolldalen har stora natur- och rekreationsvärden och noterar att det är den mest tillgängliga och bostadsnära delen som bebyggs. Föreningen konstaterar att 630 träd kan komma att fällas och att 50 rödlistade/fridlysta arter kommer att gå förlorade. Vidare belyser föreningen att naturen i Trolldalen/Henriksdalsbacken är oersättlig. Ett alternativt förslag framförs – ny bebyggelse genom överdäckning av Värmdöleden.

Föreningen konstaterar att planområdet ingår i riksintresse för kulturmiljövården – *Stockholms farled och inlopp*. Vidare framförs att bortsprängning av karakteristiska berghällar tillsammans med ny bebyggelse kommer förändra stads- och landskapsbilden i vyer från farledsmiljön, från Djurgården och Svindersviks gård.

Planenhetens kommentar: Se svar under *Återkommande synpunkter*, rubrikerna *Naturvärden* och *Rekreation* samt *Kulturmiljö*. Större delen av Trolldalen kommer att bibehållas som naturmark. Framöver kommer kvarvarande natur att utredas utifrån frågan om eventuellt bildande av naturreservat. Förslaget att överdäcka Värmdöleden är intressant ur ett markeffektivt perspektiv men är utredningsmässigt komplicerat och innebär stora investeringar. Utifrån nuläget finns inte förutsättningar för kommunen att driva ett sådant projekt.

Föreningen Rädda Hammarskogen och föreningen Bevara Kärrtorps östra Skog har lämnat in ett gemensamt yttrande. Föreningarna lyfter att naturområdet har ett strategiskt läge inom Stockholms gröna kilar med stor betydelse för spridningssambanden till Djurgården, Kungliga Nationalstadsparken och Lidingö. Föreningarna lyfter områdets varierade miljö, ekologiska värde, ekar, almar och svampar. Föreningarna anser att området inte bör exploateras överhuvudtaget. Föreningarna anser att jättegrytor bör utredas inom området enligt 7 kap. 10 § miljöbalken och på grund av förekomsten av fridlysta arter bör även artskyddsförordningen tillämpas. Vidare menar föreningarna att detta är en unik miljö som Sverige och Nacka kommun är satta att förvalta. Föreningarna önskar att denna pärla får bevaras och utvecklas med sitt läge i Nacka-Värmdökilen och med sina kopplingar till Tyrestakilen.

Planenhetens kommentar: Se svar under *Återkommande synpunkter*, rubriken *Naturvärden*.

Föreningen Yimby är positiva till projektet som möjliggör förtätning i ett centralt och kollektivtrafikhärläge och anser att detta är ett viktigt steg mot ett mer urbant Nacka.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras.

Föreningen Per Anders Fogelström-sällskapet anser att Nacka kommun bör avstå exploatering i Trolldalen. Föreningen belyser Trolldalens natur- och rekreativa värden men även den kulturhistoriska aspekten av att Trolldalen förekommer i flera av Stockholmsskildrarnas Per Anders Fågelströms böcker.

Planenhetens kommentar: Se svar under *Återkommande synpunkter*, rubrikerna *Naturvärden*, *Rekreation* och *kulturmiljövården*. Planenheten vill upplysa om att den större delen av Trolldalen kommer att bibehållas som naturmark. Framöver kommer kvarvarande naturmark att utredas utifrån frågan om eventuellt bildande av naturreservat.

Föreningen Stockholms Parkförsvär anser att de stadsnära skogarna i och omkring Stockholms stad bör skyddas från exploatering. Föreningen framför att dessa naturområden är

ovärderliga ur ett ekologiskt, rekreativt och socialt perspektiv samt har betydelse för folkhälsan. Trolldalen som är identifierad som viktig spridningsväg mellan barrskog och blandskog framhålls som en viktig del av den gröna korridor som sträcker sig från Djurgården vidare mot Tyrestakilen och Nackareservatet. Föreningen belyser även vikten av att skydda gröna kilar och spridningsvägar för växter och djur i Storstockholm utifrån rådande klimatläge. Vidare anses att ovärderliga grönytor bör prioriteras och skyddas i stället för bostadsbebyggande med hänsyn till de långsiktiga konsekvenserna för miljön, klimatet och framtida generationer. Ett alternativt förslag framförs – ny bebyggelse genom överdäckning av Värmdöleden.

Planenhetens kommentar: Se svar under *Återkommande synpunkter*, rubrikerna *Naturvärden* samt *Rekreation*. Planenheten vill upplysa om att den större delen av Trolldalen kommer att bibehållas som naturmark. Framöver kommer detta område att utredas utifrån frågan om eventuellt bildande av naturreservat. Förslaget att överdäcka Värmdöleden är intressant ur ett markeffektivt resursnyttjande men är utredningsmässigt komplicerat. Utifrån nuläget finns inte förutsättningar för kommunen att driva ett sådant projekt.

Nacka hembygdsförening belyser att planområdet utgör en högt belägen del av skärgårdslandskapet som kan betraktas från andra kulturmiljöer och riksintressen så som Svindersviks gård och Nationalstadsparken. Föreningen konstaterar att exploateringen påverkar delar av Västra Sicklaön, Kvarnholmen och Djurgården. Vidare anser föreningen att ett genomförande av detaljplanen påverkar skärgårdslandskapet och farledsmiljön negativt.

Planenhetens kommentar: Se svar under *Återkommande synpunkter*, rubriken *Kulturmiljö*.

Nacka miljövårdsråd framför att viss bebyggelse bör kunna tillkomma på den västra sidan av Henriksdalsbacken. Rådet har dock betänkligheter avseende hur kvarter fyras placering ska kunna fungera tillsammans med kollektivtrafiken. Vidare framförs att Trolldalen inte bör bebyggas. Det lyfts fram att Trolldalen med höga naturvärden, fridlysta och rödlistade arter, är flitigt använt samt betydelsefullt för arters spridningssamband. Det framförs även att Trolldalen och naturen längs Svindersvikens södra sida bör vara naturreservat. Trolldalen ingår i riksintresset för kulturmiljövärden och ny bebyggelse anses påverka skärgårdskaraktären negativt. Vidare bör inga nya stigar eller hundrastgård anläggas i området. Nacka miljövårdsråd anser även att en gångbro behövs mot Sickla station, samt en hiss som förbinder Henriksdalsringens västra hörn med Saltsjöbanan, i Henriksdal. En gångväg som inte korsar vägar med betydande trafik bör fortsatt finnas mellan Henriksdalsberget och Vilans skola. Miljövårdsrådet anser att ny bebyggelse färg- och formmässigt bör integreras bättre med omgivande områden för att bidra till en sammanhängande stads- och landskapsbild. Slutligen framförs att Skönhetsrådet inom Stockholms stad bör ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Se svar under *Återkommande synpunkter*, rubrikerna *Barnkonsekvenser/Bilfri väg till Vilans skola*, *Busstorget*, *Naturvärden*, *Kulturmiljö*, *Rekreation* samt *Hiss- och broförbindelse*.

Naturskyddsföreningen i Nacka menar att även om det är bra att vissa anpassningar gjorts sedan samrådet för att värna mer av naturmarken och skydda naturvärden är det inte tillräckligt för att mildra de negativa effekterna av detaljplanen. Tidigare synpunkter kvarstår därför. Den del av planförslaget som berör Trolldalen avstyrks, men bebyggelsen väster om Henriksdalsbacken kan accepteras.

Redan i programskedet för Henriksdal (2018) kritiserades förslaget att tillåta exploatering av Trolldalen av enskilda kommuninvånare, föreningar och nätverk. Det är beklagligt att kommunen inte lyssnar på den omfattande och välgrundade kritiken mot byggplanerna. Detaljplanen ingår i tunnelbaneavtalet men avståndet till närmaste tunnelbanestation blir långt. Den framtida bebyggelsens kopplingar till tunnelbanan borde beskrivas. Natur med högt naturvärde exploateras, vilket föreningen menar ska undvikas. Planbeskrivningens skrivningar om stärkta kopplingar till skogsområdet och att rekreativa värden ska tas tillvara är svåra att förstå. Den nya bebyggelsen blir en barriär till det kvarvarande skogsområdet. Planbeskrivningen anger att värden ska läggas till, men vilka värden det skulle vara framgår inte. I avvägningen mellan intressen saknas en motivering till varför behovet av bostäder väger tyngre än behovet av att bibehålla naturen. Skogar med höga naturvärden är sällsynta och bevarandevärda, och kan inte återskapas eller flyttas. Bostäder skulle kunna byggas till exempel vid Danvik center. Föreningen ifrågasätter att hus på båda sidor av vägen automatiskt är tryggare. Det är av största vikt att hänsyns- och skyddsåtgärder för skyddsvärda arter så långt möjligt skrivs in på plankartan och i avtal med byggaktören för att säkerställa att de utförs. Trots åtgärder bedöms förutsättningarna för fåglar och fladdermöss försämrats i området. Det är vidare bra att kommunen har höga klimatambitioner men det gör inte att det kan motiveras att bygga i värdefull naturmark.

Planenhetens kommentar: Synpunkterna noteras. Se svar under *Återkommande synpunkter*, rubrikerna *Naturvärden*, *Rekreation samt Hiss- och broförbindelse*.

Brf Finnboda trädgårdar anser att goda bussförbindelser till och från området är centralt för de boende i området. En oro framförs över om tillräckligt utrymme finns reserverad för en effektiv busstrafik. Föreningen framhåller att kollektivtrafikens funktionalitet och tillgänglighet ska säkerställas för de boende i den fortsatta planeringen. Vidare framförs att en ökad trafik på Kvarnholmsvägen även medför svårigheter för en trafiksäker och hållbar miljö.

Föreningen framför att Trolldalen som bostadsnära naturområde har stor betydelse för folkhälsa och rekreation. Vidare lyfts Trolldalens betydelse för den biologiska mångfalden. En livsmiljö för djur, insekter och växter som försvinner vid ett genomförande av detaljplanen. Föreningen anser att Trolldalen ska bevaras och att andra alternativ för exploatering bör utredas.

Planenhetens kommentar: Se svar under *Återkommande synpunkter*, rubriken *Naturvärden*, *Rekreation* och *Trafik*.

Brf Utsikten 1-35 motsätter sig planerna på att bygga i Trolldalen. Styrelsen framför att Nacka behöver fler bostäder nära framtida tunnelbanestationer men att bygga på grönområden långt från framtida stationslägen istället skapar trafikproblematik. Det påtalas att Kvarnholmsvägen redan nu är belastad av rusningstrafik och att Henriksdal redan idag i hög utsträckning är ett bilburet område. Styrelsen understryker att kollektivtrafiken behöver förbättras till området och att barn måste kunna ta sig till skolan på ett trafiksäkert sätt utan att korsa gator.

Det framförs även att området idag upplevs som tryggt med bra belysning och att fler bostäder utan en bättre trafiksituation snarare skapar otrygghet. Styrelsen lyfter fram att Trolldalen är ett uppskattat skogsområde som nyttjas av många och framförallt av skol- och förskoleverksamhet i området. Fler boende och en ny förskola i området kommer öka slitaget på den kvarvarande naturmarken vilket inte är önskvärt. Slutligen belyses att skog bidrar till viktiga ekosystem som minskar luftföroreningar, översvänningsrisk och gynnar biologisk mångfald samt bidrar med positiva hälsoaspekter för människors livsmiljö. Styrelsen anser att den naturliga skog som tas bort inte kan ersättas av parkytor och enstaka träd.

Planenhetens kommentar: Se svar under *Återkommande synpunkter*, rubriken *Naturvärden, Rekreation, Trafik* och *Barnkonsekvenser*.

Justeringar efter granskning

Efter granskningen har följande justeringar av planförslaget gjorts:

- Bullerutredningen och dagvattenutredningen har uppdaterats och förtydligats. Därutöver har ett kompletterande risk-PM tagits fram för att klarlägga behov av riskreducerande åtgärder avseende förskolegården inom kvarter 2.
- Planbeskrivningen har justerats avseende avsnitt "Fastighetskonsekvensbeskrivning" med uppgiften om att planområdet enbart består av Sicklaön 37:11.
- Planbeskrivningen har justerats avseende avsnitt "Gestaltning" med förtydliganden exempelvis om att skiffer som fasadmateriäl enbart är lämpligt i eventuella socklar med hänsyn till påverkan i riksintresset, landskapsbilden och det lokala intresset för kulturmiljövården. Därutöver har även avsnittet förtydligats avseende möjligheten att använda återbrukat materiäl som en del av byggnaders utformning i fasadgestaltningen.
- Planbeskrivningen har förtydligats avseende uppgifter om kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten.
- Planbeskrivningen har förtydligats avseende avsnitt "Buller". Bullerutredningen har uppdaterats avseende uppdaterade mätningar för verksamhetsbuller. Bebyggelseförslaget har uppdaterats med nya typplaner för samtliga kvarter som visar hur riktvärdena i skyddsbestämmelsen m₂ klaras. Planbeskrivningen har även tydliggjorts vad som avses med ljuddämpad sida samt hur planbestämmelsen m₂ ska tolkas.
- Plankartan har justerats avseende felaktig uppgift om ledningsrätt "Lr".

- Plankarta och planbeskrivning: Ändrad urholkning för att understödja frågor om fastighetsbildning. I granskningsförslaget urholkade B användningsbestämmelse E₂. Till antagandehandling urholkar E₂ användningsbestämmelse B. Justeringen innebär att vissa egenskapsområden har slagits ihop och e-bestämmelserna har fått annan numrering (e₁₄-e₂₁).
- Plankarta och planbeskrivning: Planbestämmelser om våningsantal (e₄-e₈) har preciserats till att omfatta byggnadernas fasaddelar som vetter mot gatumark. Planbeskrivningen har förtydligats med motivering avseende detta. För kvarter 4 inom en mindre del av hus 9 (det sydöstra hörnet) har våningsbestämmelsen om antal våningar justerats från 5 till 6 våningar. Varken gatans nivå eller nockhöjden har dock ändrats i detta läge jämfört med nivåerna i granskningen. Justeringen beror på att då gatans höjdläge sänktes inför granskningen så synliggjordes ytterligare del av byggnadens källarvåning som utgör garage/mobilitetsanläggning. För att kunna möjliggöra ett mer levande gaturum i denna del genom exempelvis fönstersättning på den del av fasaden som sticker upp, har antalet våningar justerats i denna del. Detta bedöms inte ge några negativa konsekvenser utifrån vare sig enskilt eller allmänt perspektiv.
- Plankarta: Ny utformningsbestämmelse (f₅) för att möjliggöra utrymningsväg/trappa på fasad mot norr (inom punktprickad mark).
- Planbeskrivning: Motiven till bestämmelser om ljusanordningar har förtydligats med ytterligare tolkningsstöd.
- Plankarta och planbeskrivning: Förskolegårdens yta (Kvarter 2) har begränsats med bestämmelse m₅ som innebär att en zon om 10 meter ut mot Henriksdalsbacken inte får utformas så att den uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Ny bestämmelse avseende skydd mot störningar har även införts genom riskreducerande åtgärd i form av ett brandskyddsklassat plank (m₇).
- Plankarta och planbeskrivning: Bestämmelse (n₁) har förtydligats avseende att även rötter och kronor på angränsande fastighet mot norr ska skyddas från skador.
- Plankarta och planbeskrivning: Transformatorstationernas storlek har utökats från 20 kvadratmeter till 25 kvadratmeter i planområdets norra del respektive från 30 kvadratmeter till 50 kvadratmeter inom kvarter 4. Transformatorstationen inom kvarter 4 föreslås placeras i garageplanet. Ändringen bedöms därmed inte påverka kringboende och byggherren för kvarter 4 är införstådd med utökningen. Utökningen av byggrätten i planområdets norra del bedöms inte ge några negativa konsekvenser utifrån vare sig enskilt eller allmänt perspektiv och bedöms därmed inte göra en väsentlig ändring. Plankartans bestämmelser och planbeskrivning har justerats.
- Planbeskrivning: Planbeskrivningen har justerats utifrån uppdaterad dagvattenutredning med förtydliganden avseende översvämningsrisker.
- Plankarta och planbeskrivning: e₃-bestämmelsen har förtydligats på plankartan genom att begreppet ”ventilationsschakt” bytts ut mot begreppet ”mindre ventilationsanläggningar” med en tydligare syftesbeskrivning i planbeskrivningen.
- Administrativa och redaktionella ändringar.

Planenheten

Emma Castberg
Gruppchef

Terese Karlqvist
Planarkitekt