

2024-10-18

**SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

MSN 2022-00159

Standardförfarande

## **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

### **Detaljplan för Neglinge depå, fastigheterna Baggensudden 21:1 och del av Igelboda 55:1 m.fl. i Saltsjöbaden, Nacka kommun**

#### **Sammanfattning**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utveckling av befintligt depåområde för Saltsjöbanan. Tillkommande bebyggelse ska samspela med den befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden samt utformas med hänsyn till omgivande bostäder. Detaljplanen möjliggör även för en ny in- och utfart till depåområdet och skyddar värdefulla träd i den östra delen av planområdet. Nya byggnader kan uppföras inom befintligt depåområde med en sammanlagd byggnadsarea på högst 1450 kvadratmeter. Tillkommande byggnaders höjd regleras med nockhöjd och varierar mellan cirka 5,0 och 12,0 meter beroende på vilken typ av byggnad som uppförs. Planförslaget överensstämmer med översiktsplanen. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Under samrådet inkom yttranden från 19 remissinstanser samt från fastighetsägarna Region Stockholm Trafikförvaltningen och fastighetsenheten på Nacka kommun samt från två närboende. Länsstyrelsen bedömde att utökad och moderniserad kollektivtrafik i detta fall är viktigare än att bevara den särskilt värdefulla ek som står inom depåområdet samt instämde i kommunens bedömning att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Lantmäterimyndigheten i Nacka framförde synpunkter på en osäker fastighetsgräns och bestämmelsen om utnyttjandegrad samt att planbeskrivningen borde förtydligas avseende exploateringsavtalet. Kommunstyrelsens miljöutskott och natur- och trafiknämnden var positiva till att kollektivtrafiken utvecklas samt framförde synpunkter om bland annat kompensationsåtgärder för den ek som behöver tas ner. Föreningar och närboende framförde framför allt synpunkter på påverkan på kringliggande värdefulla träd och att föreslagen bebyggelse kommer påverka omkringliggande bebyggelse negativt.

Efter samrådet har planområdet utökats något i nordost, bestämmelsen om marksanering har justerats och gestaltungsbestämmelserna har kompletterats. Planbeskrivningen har uppdaterats

utifrån justerade planbestämmelser och kompletterade utredningar. I övrigt har mindre justeringar gjorts av plankarta och planbeskrivning.

## Planförslagets syfte och innehåll

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utveckling av befintligt depåområde för Saltsjöbanan. Tillkommande bebyggelse ska samspela med den befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden samt utformas med hänsyn till omgivande bostäder. Detaljplanen möjliggör även för en ny in- och utfart till depåområdet och skyddar värdefulla träd i den östra delen av planområdet. Nya byggnader kan uppföras inom befintligt depåområde med en sammanlagd byggnadsarea på högst 1450 kvadratmeter. Tillkommande byggnaders höjd regleras med nockhöjd och varierar mellan cirka 5,0 och 12,0 meter beroende på vilken typ av byggnad som uppförs.

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

## Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på samråd fattades av planchefen på delegation den 2 februari 2024. Samrådstiden varade mellan den 9 februari 2024 och den 27 mars 2024, sammanlagt 6,5 veckor. Under samrådstiden fanns förslaget tillgängligt i kommunens utställningshall i Nacka stadshus samt på biblioteken i Nacka Forum och Saltsjöbadens centrum. Planförslaget fanns även tillgängligt på kommunens webbplats. Ett öppet hus i form av drop-in hölls den 14 mars 2024.

## Yttranden under samråd

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Fritidsnämnden
- Kulturmiljönämnden
- Polisen
- Stockholm Exergi
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Trafikverket
- Utbildningsnämnden
- Vattenfall Eldistribution AB

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Kommunstyrelsens miljöutskott
- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten i Nacka
- Nacka Energi
- Nacka miljövårdsråd
- Nacka vatten och avfall AB

- Natur- och trafiknämnden
- PostNord
- Saltsjöbadens Hembygdsförening
- Saltsjöbadens socialdemokratiska förening
- Skanova (Telia Company) AB

Yttrande har även inkommit från Region Stockholm Trafikförvaltningen och fastighetsenheten på Nacka kommun i egenskap av ägare till fastigheter inom planområdet samt från två boende i närheten av planområdet.

## Inkomna synpunkter

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

### Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

1. **Fritidsnämnden** tillstyrker förslaget till detaljplan då det inte medför någon påverkan på fritidsnämndens ansvarsområden.

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras.

2. **Kommunstyrelsens miljöutskott** tillstyrker detaljplanens samrådsförslag som utformats i enlighet med de översiktliga planerna för Nacka kommun och bidrar med stor nytta till kollektivtrafikförsörjningen. Detaljplanen bedöms bidra till Nackas klimat- och miljömål, där situationen för såväl vatten och buller bedöms förbättras som ett resultat av planens genomförande. Utskottet framför att det är positivt att detaljplanen möjliggör en utveckling av kollektivtrafikförsörjningen och därigenom hållbart resande.

Utskottet framför vidare att det är positivt att byggnationen ska samspela med befintliga kulturmiljöhistoriska byggnaderna. Möjligheterna till återbrukade material bör undersökas för att minska klimatpåverkan och planhandlingarna bör möjliggöra för återbrukat material.

Vidare framför utskottet att det är positivt att planförslaget skyddar naturområdet i planens östra del, som utgör ett viktigt grönt samband. Då genomförandet av planen innebär att en äldre, särskilt värdefull, ek behöver tas ner bör projektet undersöka om eken kan göra nytta som död ved i parkområdet eller närområdet. Slutligen framförs att det är positivt att kompensationsåtgärder planeras och att dessa med fördel kan vara mångfunktionella såsom biokol och träd för att bidra till lägre klimatpåverkan och tillförande av ekologiska värden.

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras, en detaljplan kan inte reglera att återbrukat material ska användas men detaljplanens bestämmelser hindrar inte återbruk.

Kompensationsåtgärder för nedtagandet av eken regleras i exploateringsavtal mellan kommunen och Region Stockholm Trafikförvaltningen som ska godkännas innan detaljplanen antas. Avtalet reglerar att nyplantering av träd ska ske i planområdets närhet samt att parkslide ska bekämpas i anslutning till spårområdet som kompensation för nedtagandet av den särskilt värdefulla eken samt att eken ska behållas som död ved och placeras på lämplig plats utanför planområdet. Vidare reglerar avtalet skyddsåtgärder för träd under byggtiden samt att återplantering ska ske om något träd vid Torsvägen behöver tas ner vid uppförandet av depåbyggnaden.

3. **Kulturnämnden** tillstyrker förslaget till detaljplan utifrån att det till grund för planförslagets avvägningar kring de kulturhistoriska värdena finns en antikvarisk konsekvensbedömning och att förslaget, under förutsättning att den föreslagna depåbyggnaden utförs i enlighet med de illustrationer som redovisas, sammantaget bedöms ha en liten negativ verkan på kulturmiljön och landskapsbilden. Inom planområdet finns inte heller några utpekade behov av lokaler för kulturverksamheter.

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras.

4. **Natur- och trafiknämnden** ser positivt på planförslaget då det ger förutsättningar för modernisering av Saltsjöbanan med bland annat ökad turtäthet. Nämnden framför att den befintliga gångbanan på södra sidan av Torsvägen i sin helhet behöver ligga på gatumark. Det bör också finnas plats för att kunna bredda gångbanan i framtiden, vilket nämnden anser bör säkerställas i fortsatt planarbete.

Genomförandet av planförslaget innebär att en särskilt skyddsvärd ek avverkas. Då planområdet ingår i ett spridningssamband för främst arter knutna till ädellövskog, men även tallskog, är det betydelsefullt att bevara och utveckla de delar av trädmiljöerna som blir kvar. Nämnden anser att det ska ske genom nyplantering av ek inom eller i anslutning till planområdet. Det är också av avgörande betydelse att bevarad vegetation skyddas under utbyggnadstiden.

*Planenhetens kommentar:* Användningsgränsen mellan markanvändningarna gata och park har justerats något för att befintlig gångbanan ska rymmas inom gatumarken samt för att möjliggöra viss breddning av gångbanan. I västra delen av planområdet har anpassning gjorts för att värna befintliga träd, men även inom användningen park är det möjligt att iordningställa gång- och cykelbana så detaljplanen bedöms inte omöjliggöra breddning av gångbanan.

Avseende kompensationsåtgärder för den ek som tas ner samt skydd för träd under byggtiden, se planenhetens kommentar till kommunstyrelsens miljöutskott.

5. **Utbildningsnämnden** instämmer i planförslaget då bedömning är att det finns tillräckligt med platser i förskola och grundskola under planperioden fram till år 2040. Nämnden

framför att det idag finns ett betydande överskott av platser i förskola och grundskola och därför finns inga behov av att utöka antalet platser på grund av planerat bostadsbyggande i Saltsjöbaden

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras, detaljplanen innebär ingen ny bostadsbebyggelse.

### **Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser**

6. **Länsstyrelsen** framför synpunkter på förslaget utifrån innehållet i 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

#### **Länsstyrelsens bedömning**

Länsstyrelsen lämnar information kopplat till samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

#### **Frågor av betydelse för planens genomförbarhet**

##### ***Biotopskydd***

Genomförande av detaljplanen innebär att en skyddsvärd ek behöver tas ned. Kommunen har utrett om det går att placera depåbyggnaden så att eken inte behöver avverkas. Av redovisade tekniska och säkerhetsmässiga skäl är det svårt att justera läget för depåbyggnaden inom depåområdet. Länsstyrelsen bedömer att utökad och moderniserad kollektivtrafik i detta fall är viktigare än att bevara trädet.

Eftersom plansamrådet behandlar frågan om det särskilt skyddsvärda trädet motsvarar det ett samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken och inget separat sådant samråd behövs.

#### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras, efter samrådet har en uppdaterad undersökning om betydande miljöpåverkan tagits fram för att uppfylla formaliakrav. Kommunens bedömning är fortsatt att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har i yttrande daterat 10 oktober 2024, meddelat att de delar kommunens bedömning.

7. **Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** framför att användningsgränsen mellan allmän plats och kvartersmark följer en fastighetsgräns som lantmäterimyndigheten bedömer som osäker. Lantmäterimyndigheten handlägger en förrättning om fastighetsbestämning av aktuell gräns och rekommenderar att gränsens läge avgörs innan planarbetet går vidare.

Vidare framför lantmäterimyndigheten att bestämmelsen om utnyttjandegrad gäller för hela egenskapsområdet och innebär att det inte går att dela upp området i flera fastigheter

eftersom det inte går att säkerställa att en ny fastighet har någon byggrätt.

Lantmäterimyndigheten ser inte att bestämmelsen innebär ett problem utifrån hur planen är tänkt att genomföras men framför att bestämmelsen kan hindra andra lösningar som kan vara önskvärda i framtiden.

Avseende planbeskrivningen framför lantmäterimyndigheten att avsnittet om exploateringsavtal bör förtydligas, bland annat vad som avses med villkor för utbyggnad och övertagande av allmän plats. I planhandlingarna framgår det inte att kommunen ska ta över någon allmän platsmark. I beskrivningen av planens konsekvenser för fastighetsägare och andra berörda bör beskrivas om och i vilken omfattning fastighetsägarna inom planområdet ska betala avgifter för utbyggnaden av planområdets infrastruktur.

Avseende grundkarta och fastighetsförteckning framför lantmäterimyndigheten att fastighetsgränser bör redovisas med streckad linje samt att fastighetsförteckningen inte har granskats.

**Planenhetens kommentar:** Användningsgränsen mellan allmän plats och kvartersmark kvarstår i samma läge som vid samrådet då fastighetsgränsen bedöms behöva ligga i detta läge eftersom depåbyggnaden inte bedöms kunna flyttas söderut och då visst utrymme mellan depåbyggnaden och fastighetsgräns krävs för underhåll av byggnaden. Exploateringsavtalet, som ska tecknas mellan Nacka kommunen och Region Stockholm Trafikförvaltningen innan detaljplanen antas, kommer att reglera att om fastighetsgränsen vid fastighetsbestämningen visar sig ligga i annat läge än användningsgränsen enligt plankartan så ska fastighetsreglering ske så att fastighetsgränsen hamnar i läget för användningsgränsen. Avtalet kommer även innehålla överenskommelse om ersättning för sådan eventuell fastighetsreglering. Planbeskrivningen har uppdaterats med beskrivning av detta.

Avseende utnyttjandegrad bedömer planenheten att fördelarna med en flexibel byggnadsarea för att möjliggöra framtida utveckling av depåområdet är större än nackdelarna med bestämmelsen.

Planbeskrivningens avsnitt om exploateringsavtal har uppdaterats. Detaljplanen innebär ingen utbyggnad av allmän plats/infrastruktur utan endast återställande av allmän plats till följd av förändringar inom kvartersmark. Kostnadsansvaret för återställande av allmän plats regleras i exploateringsavtalet.

Grundkartan har uppdaterats.

8. **Lokalpolisområde Nacka** framför att de inte har några synpunkter på planförslaget.

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet noteras.

9. **Nacka Energi** framför att jordlinor, låg - och mellanspänningskablar samt signalkablar finns längs Torsvägen. Inne på depåområdet finns även en kundägd nätstation. Eventuella kabelflyttar eller liknande behöver samordnas och beställas i god tid. Då området ligger inom ett inhägnat område som är avsett för innehavarens egen räkning och dit allmänheten inte har tillträde kräver det inte nätkoncession. Nya byggnader med mera kan därför försörjas från den på området belägna kundägda nätstationen.

Nacka Energi lämnar även information om att schakt inom exploateringsområdet bekostas av exploitören medan Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar. Utanför exploateringsområdet ansvarar och ombesörjer Nacka Energi alla arbeten för sina delar. Normalt tecknas genomförandavtal och avtal om anslutningsavgifter med exploitören innan byggstart.

Nacka Energi lämnar vidare information om hur elkablar ska förläggas, att träd eller övrig byggnation inte får förekomma över eller intill elkabelstråk och att arbeten invid befintliga elkablar måste göras i samråd med Nacka Energi samt att ersättning kommer krävas vid kabelfel. Slutligen framför de att Nacka Energis anläggningar inte får utsättas för sättningar eller vibrationer som kan skada byggnad och den elektriska utrustningen samt bifogar ”Riktlinjer för sprängning intill elanläggning”.

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet noteras. Den befintliga nätstationen kommer behöva flyttas till ny plats inom depåområdet. Region Stockholm Trafikförvaltningen ansvarar för att samordning sker med Nacka Energi. Yttrandet har delgetts Region Stockholm Trafikförvaltningen inför genomförandeskedet.

10. **Nacka Miljövårdsråd** framför att utbyggnaden av den befintliga depån är viktig och bör genomföras för att planen på 12-minuterstrafik på Saltsjöbanan ska kunna genomföras men att det är beklagligt att en särskilt skyddsvärd ek måste fällas.

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet noteras, avseende kompensationsåtgärder för den ek som tas ner, se planenhetens kommentar till kommunstyrelsens miljöutskott.

11. **Nacka vatten och avfall AB (NVOA)** framför att planområdet i dagvattenutredningen inte stämmer överens med planområdet som redovisas i plankartan/planbeskrivningen. Utifrån ett dagvattenhanteringsperspektiv är skillnaderna omfattande då planområdet i planhandlingarna omfattar allmän plats samt betydligt mindre kvartersmark än planområdet i dagvattenutredningen. Dagvattenutredningen behöver uppdateras med korrekta dagvattenflöden och föroreningsbelastningar före och efter ombyggnation för att NVOA ska kunna genomföra en bedömning om hållbar dagvattenhantering.

Avseende avfall har NVOA inga synpunkter.

**Planenhetens kommentar:** Dagvattenutredningen har uppdaterats inför granskningen och planområdet i dagvattenutredningen överensstämmer nu med planområdet i planhandlingarna förutom en mindre yta, som tillkom i senare skede, inom allmän plats i nordöstra delen av planområdet och som inte bedöms påverka dagvattenhanteringen. Utredningen har uppdaterats med nya uppgifter om flöden och föroreningsbelastningar. Om dagvattenåtgärder utförs i enlighet med förslagen i dagvattenutredningen bedöms det finnas goda möjligheter till att skapa en långsiktigt hållbar dagvattenhantering inom planområdet.

12. **PostNord** framför att de ska godkänna placering och standard på postmottagningsfunktionen för att post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljö. Kontakt bör ta med PostNord i god tid för dialog gällande godkännande av postmottagning. Yttrandet innehåller även information om hur postlådan ska placeras vid olika typer av bostadsbyggnader.

**Planenhetens kommentar:** Planförslaget innebär ingen ny bostadsbebyggelse. Den befintliga postlådan vid depåområdet kommer dock behöva flyttas då in- och utfarten till området flyttas. Region Stockholm Trafikförvaltningen ansvarar för att ta kontakt med PostNord angående flytt av postlådan.

13. **Saltsjöbadens hembygdsförening** gläder sig åt upprustningen av Saltsjöbanan men framför att föreningen utöver de synpunkter som lämnats av närboende och Socialdemokratiska Föreningen vill tillägga följande:

Hembygdsföreningen delar kommunens bedömning att de gamla verkstadshallarna har höga bevarandevärden och stort samhällshistoriskt värde. Föreningen anser att de gamla verkstadshallarna ska förses med rivningsförbud samt skydds- eller varsamhetsbestämmelser i planen.

Placeringen av den nya depåbyggnaden vid Torsvägen blir mycket dominerade och byggnadens höjd bör därför hållas nere så mycket det går. Föreningen bedömer att de nuvarande tågen är cirka 4 meter höga och en maximal nockhöjd på 7-8 meter vore därför önskvärdt. Fasaden bör vara av trä likt många befintliga byggnader på området och byggnaden bör placeras så att de befintliga skyddsvärda träden kan behållas och inte skadas av bygget samt att plank mot Torsvägen utförs bullerdämpande.

De befintliga järnvägsövergångarna vid Neglinge depå passeras av många hundra människor per dag och när turtätheten ökar måste säkerheten vid övergångarna öka. Säkerheten får inte påverkas av byggnads- och anläggningsarbetena för depån.



Hembygdsföreningen anser även att samrådstiden var kort och önskar att kommunen och regionen återkommer med information och ytterligare samråd inför detaljplanearbetet.

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet noteras. Ett detaljplaneområde ska enligt plan- och bygglagen inte omfatta ett större område än nödvändigt. I aktuellt ärende har det inte bedömts nödvändigt att planområdet ska omfatta den befintliga depåbyggnaden och därmed är det inte möjligt att i denna detaljplan reglera bestämmelser för den befintliga depåbyggnaden. Befintlig depåbyggnad är dock utpekad i kulturmiljöprogrammet, vilket innebär den utgör en sådan särskilt värdefull byggnad som avses i 8 kapitlet 13 § plan- och bygglagen.

Den föreslagna depåbyggnadens höjd behöver anpassas för att minimera påverkan på omgivningen men samtidigt utformas så att depåverksamheten fungerar på ett ändamålsenligt sätt. På de nya fordonen, till skillnad från på nuvarande fordon, finns takmonterade ventilations- och luftkonditioneringsaggregat för att ge bättre inomhusklimat i tågen. Aggregaten medför att takhöjden i depåbyggnaden behöver vara högre än för nuvarande tåg för att nödvändiga underhåll av aggregaten ska kunna genomföras. I den befintliga depåbyggnad finns inget utrymme som har tillräcklig höjd för detta och att bygga om befintlig depåbyggnad bedöms komplicerat bland annat med hänsyn till de höga kulturvärdena. Detta medför att underhåll av aggregaten är ett arbetsmoment som kommer behöva göras i den nya depåbyggnaden, vilket påverkar byggnadens höjd. Detaljplanens gestaltningsbestämmelse har dock kompletterats med att depåbygganden ska förses med sadeltak eller pulpettak för att bryta ner upplevelsen av byggnadens volym. Bestämmelsen har även kompletterats med att vegetationsklädda tak och solcellspaneler på tak medges.

Detaljplanen reglerar att fasadmaterial ska vara trä eller tegel, i dagsläget planerar Region Stockholm Trafikförvaltningen för en byggnad med träfasad men slutlig utformning avgörs i bygglovsskedet. Planbeskrivningen har uppdaterats med nya illustrationer av möjlig utformning av depåbyggnaden. I avvägningen mellan påverkan på närliggande bebyggelse och behovet av ett utbyggt depåområde för att modernisera trafiken på Saltsjöbanan gör planenheten bedömningen att moderniseringen väger tyngre än påverkan på närliggande bebyggelse samt att detaljplanens gestaltningsbestämmelser medför att byggnaden anpassas till närliggande bebyggelse.

Depåbyggnadens placering regleras inte exakt i detaljplanen och detaljplanen styr inte heller att lagerlokalen måste vara sammanbyggd med övriga delar av depåbyggnaden. Utifrån de krav som finns på angöring till befintlig depåbyggnad, säkerhetsavstånd från byggnad vid överfart över spåren samt behov av ytor för vändplan, parkeringsplatser och dagvattenåtgärder bedöms dock den placering av depåbyggnaden som redovisas i situationsplanen i planbeskrivningen vara den enda placering som möjliggör depåområdets nödvändiga logistik. Huvuddelen av lagret består även av fordonsdelar varav många är stora och tunga och behöver placeras nära arbetsstället för att ge god arbetsmiljö och arbetseffektivitet.

I samband med detaljplanens samråd genomfördes ett samråd med länsstyrelsen enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken avseende nedtagandet av eken inom depåområdet i nordvästra delen av planområdet. Länsstyrelsen bedömde i sitt svar att utökad och moderniserad kollektivtrafik i detta fall är viktigare än att bevara trädet. Innan detaljplanen antas ska ett exploateringsavtal tecknas mellan Region Stockholm Trafikförvaltningen och Nacka kommun. Avtalet reglerar bland annat kompensationsåtgärder för nedtagandet av eken i form av nyplantering av träd i planområdets närhet och borttagande av parkslide längs spårområdet. Avtalet reglerar även att eken ska placeras ut som död ved på plats som kommunen anvisar. I det fall träd inom parkområdet mellan Torsvägen och depåområdet behöver tas ned vid uppförandet av depåbyggnaden ska återplantering ske vilket också regleras i avtalet. I avvägningen mellan att bevara eken och moderniseringen av Saltsjöbanan bedömer planenheten att modernisering av Saltsjöbanan väger tyngre än att bevara eken.

De övriga särskilt skyddsvärda träden inom planområdet ligger inte vid depåbyggnaden utan i östra delen av planområdet och skyddas i detaljplanen av planbestämmelse om att träden inte får fällas eller skadas. Exploateringsavtalet reglerar skyddsåtgärder under byggtid för de träd som ska bevaras. Om några av de åtgärder som ska vidtas riskerar att påverka de särskilt skyddsvärda träden krävs även samråd med länsstyrelsen enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken.

Genomförd bullerutredning visar på att bullernivåerna vid närliggande bostadsbyggnader kommer att minska vid ett genomförande av detaljplanen. Solstudien visar på viss påverka på solförhållanden för närliggande fastigheter under delar av året, men solförhållandena bedöms inte påverkas i sådan omfattning att betydande olägenhet uppstår.

Trafiksäkerheten vid järnvägsövergångarna väster om planområdet är inte en fråga som kan regleras i denna detaljplan.

Samrådstiden pågick i 6,5 veckor vilket är en normal samrådstid. Ytterligare möjlighet att framföra synpunkter finns i samband med detaljplanens granskning.

**14. Saltsjöbadens socialdemokratiska förening** framför att de är positiva till den upprustning och utveckling av Saltsjöbanan som nu sker. Föreningen anser att det är angeläget att Saltsjöbanan så snart som möjligt återigen trafikerar hela sträckan mellan Saltsjöbaden/Solsidan och Slussen med utökad turtäthet och nya, moderna och tystare tågagnar.

Föreningen anser att det borde framgått tydligare av samrådshandlingarna i vilken utsträckning som utbyggnaden inom Neglinge depå i kombination med föreslagen uppställningshall för museivagnar i Storängen uppfyller det ytterligare behov av uppställnings- och verkstadshallar som investeringarna i nya tågagnar och utökad turtäthet medför. Föreningen uppfattar skrivningarna i planbeskrivningen som att detaljplanen möjliggör att Neglingedepån ska rymma de 16 nya X25-vagnar som regionen beslutat upphandla samt

enstaka gamla vagnar men inte det ytterligare tillskott av nya vagnar som behövs för att kunna trafikera med fullängdståg i 12-minuterstrafik.

Föreningen anser att av säkerhets- och effektivitetsskäl är det bra om Saltsjöbanans behov av nya uppställningsplatser och verkstadslokaler så långt som möjligt kan tillgodoses inom ramen för en sammanhållen depå med skalskydd på nuvarande depåområde i Neglinge. Föreningen anser att en utökning av det nuvarande depåområdet i Neglinge bör undvikas och tillstyrker att Saltsjöbanans museivagnar ställs i en ny uppställningshall i Storängen, under förutsättning att denna hall lever upp till högt ställda krav på skydd och säkerhet. Om ytterligare behov av uppställningsplatser eller vagnhallar tillkommer bör det undersökas om en sådan kan anläggas i triangeln mellan Saltsjöbanan, Igelbodavägen och Stockholmsvägen.

Föreningen anser att det av väder- och säkerhetsskäl är viktigt att detaljplanen medger att så många uppställningsspår som möjligt kan kompletteras med vagnhall. Samtidigt är det mycket angeläget att nya byggnader utformas med hänsyn till både depåns befintliga byggnader och omgivande bebyggelse.

Föreningen tillstyrker förslaget att behålla nuvarande parkremsa längs med Torsvägen.

Närboende ifrågasätter och oroar sig för ökat buller och annat oväsen och även för att träd föreslås bli borttagna. Föreningen delar de närboendes oro och anser att kommunen och regionen måste vara lyhörda för synpunkter från närboende på hur planerade förändringar påverkar deras boendemiljö och åtgärda de problem som de boende pekar på.

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet noteras. Den utökade depåkapaciteten som detaljplanen möjliggör är tillräcklig för att 12-minuterstrafik med fullängdståg ska vara möjlig. Vid framtida trafikökningar och fler nya fordon kan uppställningskapaciteten behöva utökas ytterligare längs med Saltsjöbanan.

Denna detaljplan hanterar inte föreslagen byggnad vid Storängen utan den frågan hanteras i ett separat bygglovsärende.

Detaljplanen möjliggör viss utbyggnad utöver de byggnader som Region Stockholm Trafikförvaltningen idag planerar att uppföra. Detta för att möjliggöra viss utveckling över tid av depåverksamheten. Utifrån områdets kulturhistoriska värden, behovet av angöring till befintlig depåbyggnad och vändytor samt behovet av ytor för dagvattenåtgärder och parkering bedöms det dock inte lämpligt att inom denna detaljplan medge byggrätter av sådan storlek att ytterligare depåbyggnad kan uppföras.

Avseende buller och påverkan på träd se planenhetens svar till Saltsjöbadens hembygdsförening.

15. **Skanova (Telia Company) AB** framför att de har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. De önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader. Om de tvingas vida undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar förutsätter de att den part som initierar åtgärden även bekostar den. De önskar medverka i planarbetet i tidigt skede för att kunna samordna nya ledningar.

*Planenhetens kommentar:* Synpunkterna noteras. Region Stockholm Trafikförvaltningen ansvarar för att samordning sker med Skanova. Yttrandet har delgetts Region Stockholm Trafikförvaltningen inför genomförandeskedet.

16. **Stockholm Exergi** framför att de inte har några synpunkter på planförslaget.

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras.

17. **Södertörns brandförsvarsförbund** har inget ytterligare att tillägga eller kommentera ut risk- och säkerhetssynpunkt i samrådsskedet för aktuellt ärende.

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras.

18. **Trafikverket** har inga synpunkter på planförslaget.

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras.

19. **Vattenfall Eldistribution AB** har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan eller inom dess direkta närområde och har därmed inga synpunkter på planförslaget.

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras.

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare och boende inom planområdet**

20. **Fastighetsenheten i Nacka kommun** har inga synpunkter på planförslaget.

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras.

21. **Region Stockholm Trafikförvaltningen** har inga synpunkter på planförslaget, men framför att det finns en pågående dialog mellan Region Stockholm och Nacka kommun om planen.

*Planenhetens kommentar:* Yttrandet noteras.

## **Inkomna synpunkter från fastighetsägare och boende utanför planområdet**

22. **Synpunktslämnare 1** accepterar inte en sådan hög och lång byggnad i sitt omedelbara närområde då det ger stora konsekvenser för närmiljön och värdet på fastigheter. Synpunktslämnaren anser att höjden på den föreslagna depåbyggnaden är för hög i förhållande till radhusen på Torsvägen. Depån borde göras lägre och flyttas längre söderut, förslagsvis kan arbetsgravarna i depån göras djupare så att vagnarna inte behöver lyftas så högt. Fasaden bör förskönas med olika material för att visuellt minska dominansen på byggnaden. Synpunktslämnaren anser att den föreslagna massiva byggnaden kommer dominera bilden i hela området och den fria sikten med sjöglimt går förlorad och värdet på deras hus blir lidande.

Synpunktslämnaren anser även att längden på depån är anmärkningsvärd och föreslår att lagerlokalen skulle kunna flyttas så att byggnaden inte blir så lång och så att den skyddsvärda eken kan stå kvar. Om lagerlokalen flyttas så depån blir kortare kan befintlig infart för lastbil behållas samtidigt som en ny in/utfart anläggs längre österut. Då behöver inte lastbilarna vända inom området. Om parkeringsplatserna dessutom tas bort blir det större utrymme både för att flytta depån längre söderut samt plats för lagerlokal. Även lastbilars vändning underlättas om parkeringsplatserna tas bort. Personal på depån kan parkera på kommunens mark utanför spårområdet.

Synpunktslämnaren anser att träden intill depåbyggnaden på Torsvägen kommer ta skada på grund av bristfälligt ljus och dålig tillgång till vatten. Synpunktslämnaren framför vidare att borttagandet av den 100-åriga eken är lagstridigt enligt trädbesiktningen och kan anmälas till länsstyrelsen enligt bestämmelser i 26 kapitlet miljöbalken.

Synpunktslämnaren framför även att det är stor risk för köbildning vid järnvägsövergången väster om Neglinge station och stor risk finns för att bilar fastnar mellan bommarna. Vid ökad turtäthet kommer bommarna fällas oftare. För att minska biltrafiken vore det önskvärt om tung trafik till spårområdet kunde köra in från söder istället för från Torsvägen.

Synpunktslämnaren önskar att möjligheten att anpassa befintliga depåer så att de passar de nya tågagnarna utvärderas, till exempel avseende höjd, så att en ny depå mot Torsvägen kan vara lägre.

Synpunktslämnaren framför att närboende störs enormt av gnissel från tågbrömsarna och undrar hur dessa ljud kan tas bort och förutsätter att 12-minuters trafik inte införs så länge det är gamla tågagnar som trafikerar spåren.

Synpunktslämnaren anser att detaljplaneförslaget inte tar hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan. Synpunktslämnaren anser att träden utmed Torsvägen måste få vara kvar och om de inte får

Ljus kommer de ta skada. Sex av träden är särskilt skyddsvärda och negativ påverkan på skyddsvärda träd är samrådspflichtigt enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken. Synpunktslämnaren föreslår att depåbyggnaden ska flyttas längre åt sydost i riktning från Torsvägen och befintliga radhus.

Slutligen framför synpunktslämnaren att beslutet om 12-minuterstrafik för Saltsjöbanan bör omprövas då det inte finns efterfrågan på så tät trafik och att olägenheterna med buller och trafik vid järnvägsövergångar samt nedfälda bommar kommer öka risken för olyckor.

**Planenhetens kommentar:** Avseende synpunkter på depåbyggnadens höjd och placering, påverkan på skyddsvärda träd och buller se planenhetens kommentar till Saltsjöbadens hembygdsförening. Det bedöms inte möjligt att sänka arbetsgravarna i depån dels för att undvika påverkan på grundvattennivåer, dels då tågen går på räls och det finns gränsvärden för hur mycket räls får luta. Särskilt stränga krav finns i depå då parkerade eller stoppade tåg inte får börja självrulla. Depåns behov av parkeringsplatser behöver lösas inom depåområdet, parkeringsplatserna utanför planområdet kan inte tillgodoräknas.

Tidpunkt för ökad turtäthet är inte en fråga som kan regleras i detaljplanen men Region Stockholm Trafikförvaltningen har inte för avsikt att införa 12-minuterstrafik innan de nya fordonen trafikerar Saltsjöbanan. Trafiksäkerhet vid överfarter är inte en fråga som kan hanteras i denna detaljplan.

23. **Synpunktslämnare 2** protesterar mot bedömningen att planförslaget ”inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse” samt ”inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan”. Synpunktslämnaren anser att det är bra att Saltsjöbanan moderniseras och instämmer i att moderniseringen kräver en ny vagnhall men anser att den byggnad som presenteras i planförslaget definitivt medför betydande miljöpåverkan eftersom stora skyddsvärda träd skulle behöva fällas samt även att närmiljön påverkas både bullermässigt och estetiskt. Träden har mycket stor betydelse för biologiska mångfalden och djurlivet samt för minskning av växthusgaser. Synpunktslämnaren anser att Nacka kommun måste ställa krav på Region Stockholm att anpassa den nya byggnaden till platsen. Synpunktslämnaren föreslår att hallen istället byggs nära Igelboda station på platsen där det idag ligger en återvinningsstation.

Synpunktslämnaren motsätter sig även att den föreslagna hallens placering skulle innebära tågpassager in och ut ur den nya hallen dygnet runt cirka 25 meter från deras bostad.

Synpunktslämnaren framför tre frågor:

- Har en trädskyddsplan och ett kontrollprogram upprättats för alla träd som ska sparas, enligt ”Standard för skyddande av träd vid byggnation 2.0”?

- Har Nacka kommun eller Region Stockholm genomfört samråd enligt 12 kapitlet 6§ miljöbalken?
- Den största eken står väldigt nära staketet mot Torsvägen. Är staketet placerat rätt i förhållande till tomtgränsen eller kan eken stå på kommunens mark?

Synpunktslämnaren hänvisar till det underlag som hör till detaljplanen och anser att innehållet i dessa inte fått påverka placeringen av hallen och framför även synpunkter på att Region Stockholm tidigare fällt två stora ekar på depåområdet.

Synpunktslämnaren anser inte att återplantering av ek är en godtagbar kompensationsåtgärd då sådan ekar kommer vara avsevärt mindre än den ek som föreslås tas ner och citerar även avsnitt ur trädinventeringen och inventeringen av naturvårdsträd som stöd för vikten av att bevara de skyddsvärda träden vid depån.

Synpunktslämnaren framför även synpunkter på Region Stockholms informationsmaterial och anser att Regionen framställer det som att det är bestämt att byggnaden ska uppföras och hur den ska se ut utan respekt för detaljplaneprocessen och bygglovsprövningen. Synpunktslämnaren framförde även kritik mot att deras förslag på förändringar inte mottogs på samrådsmötet och att kommunen och Region Stockholm borde varit mer öppna för att åstadkomma en kompromiss.

**Planenhetens kommentar:** Planenheten vidhåller att detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken även om detaljplanen i viss mån påverkar omkringliggande bebyggelse och landskapsbild. Länsstyrelsen har instämt i den bedömningen.

Avseende nedtagande av eken inom depåområdet, kompensationsåtgärder för nedtagandet, samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken, buller samt höjd och placering av depåbyggnaden, se planenhetens svar till Saltsjöbadens hembygdsförening.

Fastighetsgränsen mellan Igelboda 55:1 (depåområdet) och Igelboda 2:1 (Nacka kommuns mark) har bedömts ha låg noggrannhet. En fastighetsbestämning pågår för att fastlägga gränsens korrekta läge. Fastighetsbestämningen är inte avslutad men utifrån behovet av ett utvecklat depåområde och begränsningarna av möjlig placering för depåbyggnaden som redovisas i planbeskrivningen gör planenheten bedömningen att gränsen mellan kvartersmark och allmän platsmark behöver ligga i enlighet med den nuvarande fastighetsgränsens redovisade läge. Om fastighetsgränsen vid fastighetsbestämningen visar sig avvika från den nuvarande redovisningen av gränsen avses fastighetsreglering ske för att ändra fastighetsgränsens läge till nuvarande läge. Detaljplanen och exploateringsavtalet har kompletterats med beskrivningar av detta.

Planenheten noterar synpunkterna avseende Region Stockholms informationsmaterial och samrådsmötet.

## Ändringar efter samråd

Efter samrådet har följande ändringar av planförslaget gjorts:

- Planområdet har utökats något i nordöst för att omfatta hela den nya infarten.
- Bestämmelsen  $n_1$  har justerats för att möjliggöra frihuggning av mindre träd för att gynna de större träden inom området och för att möjliggöra anläggande av stödmur vid in- och utfarten.
- Bestämmelserna  $f_1$  och  $f_2$  avseende gestaltning har justerats och kompletterats för att tydliggöra utformningskrav på byggnader samt för att medge vegetationsklädda tak och solcellspaneler på tak.
- Användningsgränsen mellan park och gata har justerats något för att befintlig gångbana ska rymmas inom gatumarken samt för att möjliggöra viss breddning av gångbanan..
- Bestämmelsen om att marksanering krävs innan byggnation har formulerats om för att tydliggöra att marken ska vara sanerad innan startbesked får ges.
- Föreskrivna markhöjder har justerats något utifrån uppdaterad projektering av marknivåer.
- Prickmarken (mark där byggnad inte får uppföras) har justerats något utifrån uppdaterad projektering.
- Utredningar har uppdaterats utifrån uppdaterad projektering

Planbeskrivningen har uppdaterats utifrån de reviderade planbestämmelserna och utredningarna samt uppdaterats med nya illustrationer av den föreslagna depåbyggnaden. Utöver det har mindre justeringar och ändringar av redaktionell karaktär gjorts.

Planenheten

Angela Jonasson  
Gruppchef Nacka

Therese Sjöberg  
Planarkitekt