



Nacka kommun

Parter: Duvnäs Fastighets AB m.fl. / .

Målet gäller: detalplan för Morningside Marina i Fisksätra-Saltsjöbaden i Nacka kommun

Yttrande i målet

Ni ska lämna ett yttrande över de bifogade handlingarna, aktbilaga 20-26. Aktbilaga 15-16 bifogas för kännedom.

Skicka in yttrandet

Yttrandet ska vara skriftligt och ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen **senast den 30 mars 2022**.

Uppge ert namn och målnummer P 12853-21 i yttrandet. Ange också e-postadress och mobilnummer om ni i fortsättningen vill ta emot handlingar via e-post.

Skicka gärna handlingar med e-post – då behöver de inte skickas på annat sätt.

Känsliga handlingar kan ni skicka till Mark- och miljööverdomstolen via www.domstol.se/kontaktformular. För handlingar som ska signeras, använd istället www.domstol.se/digitalhandling.

Har ni frågor?

Allmän information finns på Mark- och miljööverdomstolens webbplats. Kontakta oss vid frågor.

Jill Cato
08 561 675 50

Bifogade handlingar: aktbilaga 15-16, 20-26

Sida 1 (av 1)

Om domstolens behandling av personuppgifter, se www.domstol.se/personuppgifter. Kontakta oss för information på annat sätt.

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16
Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

Öppettider
måndag–fredag
09:00–16:30

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

E-post
svea.hovratt@dom.se
Webbplats
www.svea.se

Mark- och miljööverdomstolen

Endast e-post: svea.hovratt@dom.se

SVEA HOVRÄTT
060207

INKOM: 2022-02-17
MÅLNR: P 12853-21
AKTBIL: 15

Stockholm den 16 februari 2022

Komplettering i mål P 12853-21

Klaganden Duvnäs Fastighets AB ("**Bolaget**") får härmed komplettera sitt överklagande enligt följande vad gäller utgångspunkterna för bedömning av bullerfrågan.

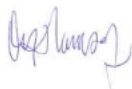
I Bolagets kompletterande överklagande av den 26 november 2021, p 3.36, har Bolaget framhållit dels att den bullerutredning som utförts lagt gamla tågmodeller till grund för beräkningar, dels att det ska beaktas att det på goda grunder kan antas att bullret från Saltsjöbanan över tid kommer att minska.

Bolaget har nu fått information om att Region Stockholm/Trafikförvaltningen gjort nya beräkningar, vilka just visar på lägre bullernivåer.

Som framgår av den till denna komplettering bifogade "PM Buller, Ny prognos med ny tågtyp 568436", **bilaga 1**, har Trafikförvaltningen/Regionen kommunicerat en ny trafikprognos avseende Saltsjöbanan. Som framgår av beräkningen prognostiseras det dygnsekvivalenta bullret att vara ca 4 dB lägre än vad de tidigare beräkningarna utvisat. Det framgår också att en övergång till nya spårfordon skulle kunna innebära sänkning av både den dygnsekvivalenta och maximala ljudnivån med minst 10 dB.

Sålunda konstaterar Bolaget att dessa nya uppgifter, som Bolaget menar måste läggas till grund för Mark- och miljööverdomstolens bedömning, ytterligare underbygger Bolagets uppfattning om att detaljplanen inte kan anses strida mot PBL 4 kap. 36 § PBL.

Som ovan



Olof Hallberg

Bilaga

1. PM buller, ny prognos med ny tågtyp, 568436, 2022-02-15, upprättad av ljudkonsulter hos Efterklang

SVEA HOVRÄTT
060207

INKOM: 2022-02-17
MÅLNÖ: P 12853-21
ARTID: 16

efterklang:

PART OF AFRY

PM BULLER
NY PROGNOSE MED NY TÅGTYP
568436

Projektnummer: 568436
Version: 0
Dokumenttyp: PM Buller
Datum: 2022-02-15

Kund: Duvnäs Fastighets AB

Kontaktperson: [REDACTED]

Uppdragsansvarig: [REDACTED]

Kvalitetsansvarig: [REDACTED]

Handläggare: [REDACTED]

Sammanfattning:

Trafikförvaltningen har kommunicerat en ny trafikprognos för planering utmed Saltsöbanan. Prognosen innehåller en mix av befintliga och nya spårfordon. Beräkningen indikerar att man från Saltsjöbanan kan förvänta ca 4 dB lägre dygnsekvivalent ljudnivåer med trafikering enligt den nya prognosen.

Om man i framtiden helt går över till nya spårfordon kan dock både dygnsekvivalent och maximal ljudnivå från Saltsjöbanan sjunka med minst 10 dB.

Skillnaden i ljudnivå från de två typerna av spårfordonen är så stor att man förenklat kan säga att EN passage av det befintliga äldre fordonet motsvarar TIO passager av de nya tystare fordonen i ekvivalenta ljudnivå.

Datum	Ver	Beskrivning	UPPRÄTTAD	QA	GODKÄND
22-02-15	0	PM Buller	JAN	STD	STD

1 BAKGRUND:

Inom bostadsprojektet Morningside marina har en bullerutredning tagits fram. Den visar på höga ljudnivåer från Saltsjöbanan. Bullerutredningen baseras på en trafikprognos från Trafikförvaltningen som endast innehåller befintliga fordon av den äldre typ som idag trafikerar Saltsjöbanan. Denna fordonstyp har i tidigare utredningar konstaterats vara den bullrigaste på SL:s lokalbano. Nu har en ny trafikprognos tagits fram av Trafikförvaltningen att använda vid till exempel planering av framtida bostadsprojekt där en mix av befintliga och nya fordon förväntas trafikera banan. Med anledning av detta har Efterklang fått i uppdrag att översiktligt bedöma vad denna förändring kan betyda för bullernivåerna utmed Saltsjöbanan.

2 NY TRAFIKPROGNOS:

Trafikförvaltningen kommunicerade en ny trafikprognos för Saltsjöbanan till Nacka kommun i början av februari 2022 via bullerstrateg Gustav Grundfelt på Trafikförvaltningen Region Stockholm. Prognosen framgår nedan och avser antal tåg per riktning.

- Högtrafik: 8 tåg/timme varav 3 befintliga och 5 nya. (105 meter långa spårfordon ~ 6 vagnar x 17,5 m)
- Mellan: 6 tåg/timme varav 2 befintliga och 4 nya. (70 meter långa spårfordon ~ 4 vagnar x 17,5 m)
- Låg: 4 tåg/timme varav 1 befintligt och 3 nya (70 meter långa spårfordon ~ 4 vagnar x 17,5 m)



Trafikförvaltningen räknar med att ett nytt spårfordon blir minst 10 dB tystare än befintliga. De föreslår vidare att man använder indata för tågtypen X2 vid beräkning av framtida bullernivåer från de nya spårfordonen.

Indata för bullerberäkning av nya (X2) och befintliga (C10) spårfordon.

Modell	Spår	a	a	a	a	a	a	a	b	b	b	b	b	b	
		63	125	250	500	1000	2000	4000	63_	125_	250_	500_	1000_	2000_	4000_
S-X2_1996	Ballast	22	25	20	12	16	29	30	29	28	33	35	36	33	27
C10_2017	Ballast	14	4	-8	16	34	26	23	25	25	32	44	49	44	38

3 SKILLNAD I LJUDNIVÅ MED NY PROGNOSES:

Beräkningar har skett med beräkningsprogramvara SoundPlan version 8.2 enligt nordiska beräkningsmetoden (Naturvårdsverkets rapport 4935) med dels tidigare prognos med enbart befintliga spårfordon (C10), dels den nya prognosen med en mix av nya (X2) och befintliga spårfordon. Beräkningen indikerar att man från Saltsjöbanan kan förvänta **ca 4 dB lägre dygnsekvivalent ljudnivå**. Vid perioder med lågtrafik kan sänkningen av ekvivalent ljudnivå bli upp mot 5 dB. Eftersom de befintliga fordonen fortsatt planeras trafikera banan kommer de maximala ljudnivåerna sannolikt endast påverkas marginellt även om antalet av de högsta bullerhändelserna kommer sjunka vilket sannolikt kommer uppfattas som positivt jämför med dagens situation.

Om man i framtiden helt går över till nya spårfordon kan dock både dygnsekvivalent och maximal ljudnivå från Saltsjöbanan sjunka med minst 10 dB.

4 AKUSTISKA NYCKELTAL:

Decibel är ett logaritmiskt måttetal. Detta innebär bland annat att vid addition av buller från två lika starka bullerkällor ökar ljudnivån med 3 dB. På samma sätt ger en fördubbling/halvering av trafikmängden 3 dB högre/lägre ekvivalent ljudnivå.

När det gäller upplevelsen av skillnader i bullernivå kan 3 dB upplevas som en hörbar förändring medan en skillnad på 8 - 10 dB upplevs som en fördubbling/halvering av ljudet. Även om små skillnader i ljudnivå inte är direkt uppfattbara påverkar varje dB störningsupplevelsen.

Exempel på addition av ljudnivåer från lika ljudkällor:

2 källor	$50 + 50 = 53,0$	3 dB ökning
3 källor	$50 + 50 + 50 = 54,8$	5 dB ökning
4 källor	$50 + 50 + 50 + 50 = 56,0$	6 dB ökning
5 källor	$50 + 50 + 50 + 50 + 50 = 57,0$	7 dB ökning
6 källor	$50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 = 57,8$	8 dB ökning
7 källor	$50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 = 58,5$	ca 9 dB ökning
8 källor	$50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 = 59,0$	9 dB ökning
9 källor	$50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 = 59,5$	ca 10 dB ökning
10 källor	$50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 + 50 = 60,0$	10 dB ökning

Förenklat kan man alltså säga att EN passage av det befintliga äldre fordonet motsvarar TIO passager av de nya tystare fordonen i ekvivalenta ljudnivå.

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

YTTRANDE
2022-02-24

Ärende/Dok. id.
2020-0594

Handläggare



Svea Hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen
Att: Rotel 0602
Box 2290
103 17 Stockholm

Infosäk. klass
K1 (Öppen)
060207

INKOM: 2022-02-25
MÅLNR: P 12853-21
AKTBIL: 20

e-post: svea.hovratt@dom.se

Yttrande i mål nr. P 12853-21

Duvnäs Fastighets AB ./ M. G. m.fl. ang. detaljplan för Morningside Marina i Fisksätra-Saltsjöbaden i Nacka kommun

Region Stockholm, Trafikförvaltningen ("Regionen") har blivit förelagda att yttra sig i rubricerat mål. Såsom ombud för Regionen önskar jag härmed anföra följande.

Inställning

Regionen yrkar att mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet i dess helhet.

Grunder och omständigheter

Regionen vidhåller vad Regionen tidigare anfört i ärendet vid mark- och miljödomstolen samt hänvisar till vad som mark- och miljödomstolen anfört i den överklagade domen. Regionen önskar härutöver tillägga följande.

Regionen anser fortfarande att detaljplanen och bebyggelseförslaget inte i tillräcklig grad är anpassat efter det buller som förekommer på platsen. Som tidigare anförts kommer de planerade bostäderna utsättas för höga ljudnivåer. Det är ett av de mest bullerutsatta områdena utmed Saltsjöbanan och de föreslagna bostäderna skulle komma att ligga mycket nära bullerkällan. Detta till trots kommer vissa lägenheter endast ha ett mindre fönster mot en "bullerskyddad" sida. Då Regionen inte ser något hinder för att skapa ett bebyggelseförslag där fler boningsrum orienteras mot den tysta sidan och inte bara ett fönster, anses planförslaget inte främja en god livsmiljö och goda miljöförhållanden, i enlighet med plan- och bygglagen, för de framtida boende.

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

YTTRANDE
2022-02-24

Ärende/Dok. id.
2020-0594

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Av länsstyrelsens vägledning för detaljplaneläggning med hänsyn till trafikbuller "*Trafikbuller i bostadsplanering*", Rapport 2007:23, framgår – såsom tidigare anförts – att avsteg från riktvärdena *endast* kan godtas i centrala lägen samt i kollektivtrafikhärlägen, vilket inte är fallet i denna detaljplan. Kommunen har således – då detaljplaneområdet varken är centralt eller i kollektivtrafikhärläge – inte haft rätt att använda sig av avstegsfallen i denna detaljplan.

Bebyggelseförslaget uppfyller heller inte den skyddsbestämmelse som framgår av detaljplanen. Det är upp till kommunen att visa att skyddsbestämmelserna i detaljplanen kan uppfyllas. Vid Regionens tidigare granskning noterades att det planerades lägenheter som har sovrum mot fasad som beräknas få 89 dBA maximal ljudnivå och 69 dBA ekvivalent ljudnivå. Regionen och Saltsjöbanan måste redan i detaljplaneskedet vara trygga med att det finns en teknisk möjlighet för en exploatör att klara de i detaljplanen angivna planbestämmelserna för buller och det ska därmed inte hanteras enbart i bygglovsskedet såsom klagandena synes anse. Regionen motsätter sig således att prövningen om lämpligheten tas först vid en ansökan om bygglov, som ju görs i ett mycket senare skede. Det ska redan vara utrett om miljön är lämplig från allmän synpunkt när ansökan om bygglov skickas in. Det är viktigt att det redan under detaljplaneprocessen är utrett att det faktiskt går att bygga på den aktuella platsen.

Som tidigare anförts är Saltsjöbanan av stor betydelse för kollektivtrafiksystemet och utpekad som riksintresse för kommunikationer. Banan ska således – i enlighet med 3 kap. 8 § miljöbalken – skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Ingen avvägning ska göras mot motstående intressen.

Hänsyn till brukarskedet ska – i enlighet med länsstyrelsens nämnda rapport – tas när detaljplanen upprättas för att förhindra att krav på åtgärder ställs på bullerkällan i efterhand. Regionen anser att detta inte gjorts i tillräcklig omfattning i detaljplanen.

Regionen anser att detaljplanen är svår förena med hänsyn till människors hälsa och att det finns risk att Regionen kan komma att hamna i konflikt med framtida boende om buller. I det fallet att kommunens beslut att anta detaljplanen fastställs finns risk att de boende i framtiden inkommer med klagomål om buller från Saltsjöbanan och att de skulle kunna försöka tvinga Regionen att utföra regelbundna utredningar och även ytterligare

Trafikförvaltningen
Ledningsstaben
Juridik

YTTRANDE
2022-02-24

Ärende/Dok. id.
2020-0594

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

bullerdämpande åtgärder utöver de exploitören gjort under byggnationen. Miljöbalkens bestämmelser om omvänd bevisbörda skulle i sådant fall kunna innebära att det blir Regionens ansvar – såsom verksamhetsutövare för riksintresset Saltsjöbanan – att visa att Regionen följer miljöbalkens regler och inte de klagandes. Det måste åligga kommunen och exploitören att – vid ett fastställande – utföra de bullerdämpande åtgärder som krävs för att riksintresset Saltsjöbanan även i framtiden ska kunna bedriva och även utveckla sin verksamhet, att bedriva allmän kollektivtrafik.

Vidare kan ett fastställande av kommunens beslut gällande detaljplanen komma att resultera i att det i framtiden i praktiken inte behövs byggas för en god ljudmiljö då en "bullerskyddad sida" kan vara en litet hörnfönster i ett rum. En fastställelse av denna detaljplan skulle i så fall kunna urvattna hela plan- och bygglagens syfte om att skapa detaljplaner som förbygger bullerstörningar. Följaktligen kan det i framtiden komma att uppföras punkthus i bullerutsatta lägen med enbart några enstaka bullerskyddande fönster bakom en balkongskärm, burspråk eller dylikt som den bullerskyddande sidan. I det aktuella fallet är det dessutom uppenbart att det går att utforma byggnadskroppar som är mer lämpliga för det bullerutsatta läget. MÖD bör således överväga vilka konsekvenser ett fastställande av detaljplanen skulle ge i kommande bebyggelseplanering i bullerutsatta lägen.

Slutligen kan inte detaljplanen utgå från en framtida upprustning av SL:s fordon. Det är inte möjligt att i detta detaljplaneärende ta hänsyn till en planerad framtida upprustning av SL:s fordon på Saltsjöbanan.

Sammanfattningsvis riskerar detaljplanen att påverka möjligheten att upprätthålla och utveckla trafiken på riksintresset Saltsjöbanan.

Stockholm som ovan



bolagsjurist

Svea Hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen

Stockholm den 25 februari 2022

Mål nr P 12853-21

Duvnäs Fastighets AB ./. [REDACTED]

Med hänvisning till Mark- och miljööverdomstolens föreläggande den 4 februari 2022, aktbilaga 14, och den 17 februari 2022, aktbilaga 18, får vi i egenskap av ombud för [REDACTED]

Bullerfrågan

1. [REDACTED] m.fl. vidhåller vad de anfört i överklagandet till mark- och miljödomstolen om bullerpåverkan på den planerade bebyggelsen. Till bemötande av vad kommunen och Duvnäs Fastighets AB ("**Klagandena**") nu har anfört i denna del ska följande tilläggas.

Mark- och miljödomstolens bedömning är riktig

2. Klagandena har anfört att mark- och miljödomstolens bedömning i bullerfrågan är fel och påstått att domstolen
 - i strid med Mark- och miljööverdomstolens praxis (Mark- och miljööverdomstolens dom den 22 januari 2019 i mål P 5134-18), bedömt att marken inte är lämplig för bostadsbebyggelse "enbart baserat på exempel på bostäders utformning" och

- ställt krav på att bebyggelsen ska kunna utformas så att bullernivåerna ska hålla vissa marginaler i relation till de bullervärden som framgår av bullerförordningen, samt
 - missförstått vilken typ av marin verksamhet som kommer att bedrivas inom området och vilket buller denna verksamhet kan alstra.
3. [REDACTED] m.fl. konstaterar att samtliga ovan påståenden är felaktiga. Av mark- och miljödomstolens domskäl framgår att skälen till mark- och miljödomstolens beslut är att det saknas en heltäckande bullerutredning som visar att bostäderna kan utformas på ett sätt att planbestämmelserna om trafikbuller och verksamhetsbuller från marin verksamhet kan innehållas med de i planhandlingarna föreslagna åtgärderna (se domskälen s 28).
4. Några krav på att bullret måste innehålla särskilda marginaler till de nivåer som framgår av bullerförordningen eller att planen tydligare måste reglera bostädernas utformning har domstolen inte formulerat. Så som framgår nedan (under rubriken *marin* verksamhet) har mark- och miljödomstolen inte heller baserat sin bedömning på felaktiga uppgifter om vilken typ av marin verksamhet som kommer att bedrivas inom området och vilket buller denna verksamhet kan alstra.
5. Mark- och miljödomstolens bedömning är riktig. Bland annat eftersom
- *att* ett innehållande av planbestämmelserna förutsätter att flera olika byggnadstekniska åtgärder behöver vidtas,
 - *att* möjligheterna till alternativa utformningar av lägenheterna för att klara kravet om att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en ljuddämpad sida framstår som små, samt
 - *att* marginalerna till vad som inte kan anses som en acceptabel ljudnivå, även om ovan angivna åtgärder vidtas, är små,

måste det ställas högre krav på utredningen vad avser buller från den marina verksamheten än den kommunen presterat för att det ska anses visat att planens bestämmelser om buller kan innehållas; *särskilt* när marinan är lokaliserad på den sida av bostadsbyggnaderna som, i förhållande till trafikbullret, ska vara ljuddämpad. Det räcker helt enkelt inte med ett

”rimligt antagande” om att den marina verksamheten inte kommer att generera något störande buller vid bostäderna.

6. Mark- och miljödomstolens bedömning är således förenlig med Mark- och miljööverdomstolens praxis i fråga om vilka krav som måste vara uppfyllda vid antagande av en detaljplan för att markanvändningen ska anses lämplig med hänsyn till omgivningsbuller (Mark- och miljööverdomstolens dom den 22 januari 2019 i mål P 5134-18); kommunens beslut att anta detaljplanen ska upphävas eftersom kommunen inte har visat att det i bygglovsskedet går att presentera bostäder med en utformning som uppfyller planens bestämmelser om trafikbuller och verksamhetsbuller från marin verksamhet.

Marin verksamhet

7. Kommunen har i sitt överklagande angett att det inte har funnits någon anledning för kommunen att göra en särskild bullerutredning avseende bryggorna med båtplatser ”då det gjordes ett rimligt antagande om att detta inte genererar något störande buller” [sic].
8. Klagandena har vidare anfört att mark- och miljödomstolen har missuppfattat vilken marin verksamhet som kommer att bedrivas i området och att skrivningarna i miljöredovisningen (s 18f) om ljud från den marina verksamheten är en kvarleva från det tidiga skedet av planarbetet.
9. Av planprogrammet (Program för fastigheten Erstavik 25:38 m fl, Morningside Marina, Nacka kommun, 2012-10-04) framgår att förutsättningarna för planeringen redan från början var att varvsverksamheten ska flyttas samt att reparation och underhåll av båtar på land ska flyttas till annan plats (s 4 och 9). Bebyggelsens utformning var alltså i detta skede i alla relevanta delar densamma som vid planens antagande.
10. De uttalanden i miljöredovisningen som mark- och miljödomstolen hänvisat till i sina domskäl utgår således från samma planförutsättningar som den antagna planen (småbåtshamn i vatten) och är därför i högsta grad relevanta för bedömningen om bullerutredningen i planärendet är godtagbar.

11. Endast det faktum att det ansetts motiverat att införa en planbestämmelse om att bostäderna måste utformas med hänsyn till verksamhetsbuller från den marina verksamheten utgör skäl att ställa krav på utredning som visar att en sådan utformning är möjlig.
12. Eftersom kommunen inte har gjort någon särskild utredning avseende buller (enskilt eller kumulativt) från den marina verksamheten har kommunen inte visat att det är möjligt att utforma bostäderna på ett sätt att planbestämmelserna om trafikbuller och verksamhetsbuller från marin verksamhet kan innehållas med de i planhandlingarna föreslagna åtgärderna.

Framtida prognoser för trafikbuller

13. Duvnäs Fastighets AB har i Mark- och miljööverdomstolen kompletterat utredningen i ärendet med PM buller, Efterklang, 2022-02-15. Gjärdman m.fl. konstaterar att följande brister avseende den presenterade utredningen.
 - Duvnäs Fastighets AB har inte presenterat något beslut eller andra handlingar som visar att uppgifterna som ligger till grund för beräkningarna i promemorian kan tas för goda. Såvitt [REDACTED] m.fl. känner till har Trafiknämnden i Region Stockholm den 15 februari 2022 endast beslutat att föreslå för Regionstyrelsen att Regionstyrelsen ska besluta att inleda en inriktningsfas avseende Saltsjöbanans fordon. Slutligt beslut förväntas fattas av Regionstyrelsen först senare i vår, se bilaga 1¹.
 - Det framgår inte av promemorian när det planerade vagnbytet kommer att ske. Av bilaga 1 framgår att leverans av moderna fordon kan förväntas ske *tidigast* 2026. Även om Regionen teoretiskt sett kan införskaffa de nya tågen 2026 kan inte Saltsjöbanan trafikeras med fordonen förrän Danviksbron är färdigrenoverad, vilket är planerat till

¹ Utskrift den 24 februari 2022 av sida
<https://www.regionstockholm.se/verksamhet/kollektivtrafik/aktuella-projekt/Saltsjobanan/Nyheter/2022/02/inriktningsfas-sb-fut/>

slutet av 2026. Det innebär att en blandning av nya och gamla tåg *tidigast* kan förväntas 2027.

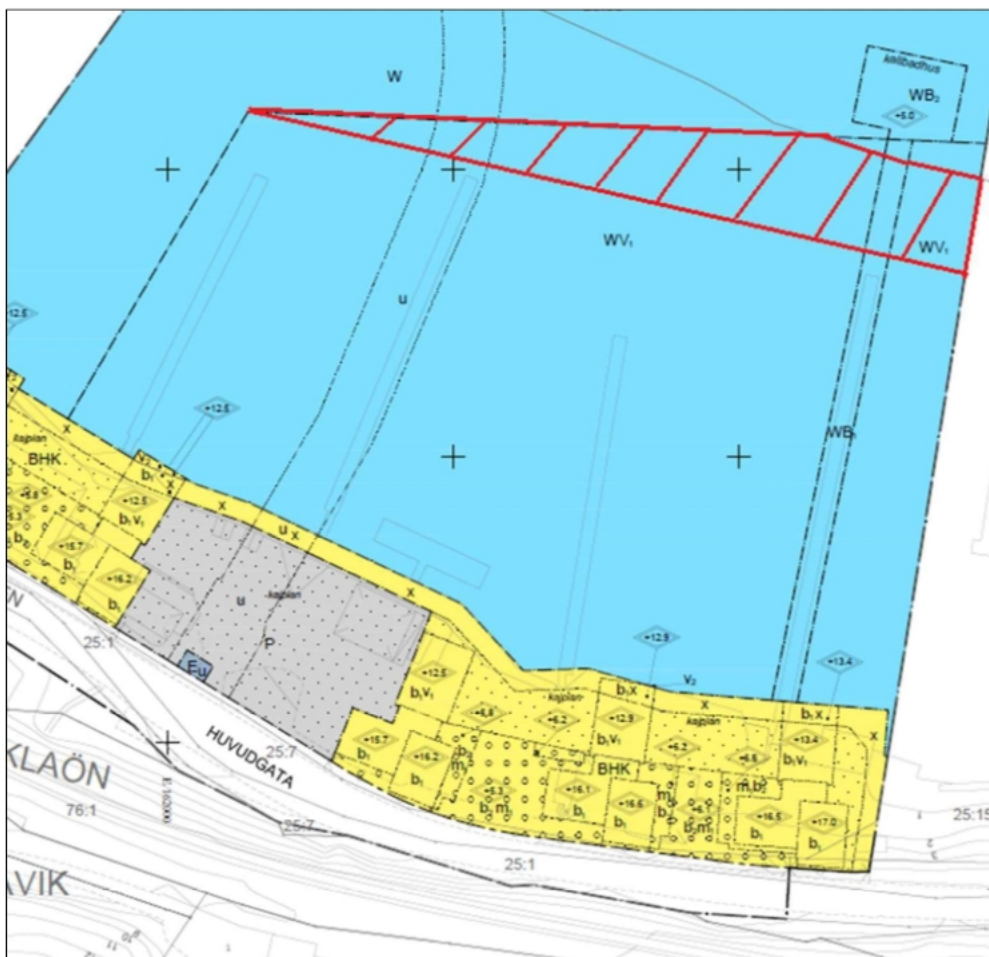
- En omställning till uteslutande nya fordon på Saltsjöbanan kan enligt underlaget till Trafiknämndens beslut förväntas ske *tidigast* 2031, när tunnelbanan till Nacka öppnat, se t.ex. bilaga 2 sida 115 (Rapport 2021-12-17, sida 98). Innan en sådan omställning skett kommer de maximala ljudnivåerna inom planområdet att vara oförändrade.
 - Av underlaget till Trafiknämndens beslut framgår att det finns risk för att fordonsanskaffningen försenas och att bullerproblem kvarstår, se bilaga 2 sida 13-14.
 - Presenterad indata vad avser antal tåg/timme stämmer inte överens med Trafiknämndens uppgifter som anger att upprustningen av banan ska möjliggöra 12 minuterstrafik. Uppgifternas riktighet måste därför ifrågasättas.
 - Duvnäs Fastighets AB:s promemoria avser endast buller från spårtrafiken och ger inte någon komplett bild över bullersituationen inom planområdet, som också påverkas av buller från vägtrafik och marin verksamhet.
14. Sammanfattningsvis kan promemorian som Duvnäs Fastighets AB presenterat inte läggas till grund för bedömningen att en acceptabel ljudmiljö kan uppnås i planområdet, särskilt eftersom något konkret underlag som ger stöd för utrednings slutsatser inte presenterats av Duvnäs Fastighets AB. Av tillgängliga offentliga handlingar från Region Stockholm framgår att ett eventuellt utbyte av fordonen på Saltsjöbanan ligger långt fram i tiden samtidigt som det finns en reell risk för att åtgärderna försenas ytterligare. I dagsläget kan således inte några säkra slutsatser dras om en i närtid förbättrad bullersituation inom planområdet. Vad klagandena presenterat i denna del utgör därför inte skäl att ändra mark- och miljödomstolens beslut.

Kompletterande bullerutredning

15. Trafikförvaltningen har nyligen låtit utföra en bullerkartläggning i området längsmed Saltsjöbanan. Av kartläggningen framgår att planområdet är mycket bullerutsatt under rådande förhållanden, se bilaga 3.

Strandskydd

16. Enligt 4 kap. 17 § plan- och bygglagen får kommunen i en detaljplan upphäva strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken för ett område, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Vid bedömningen av en planbestämmelse att upphäva strandskyddet ska bland annat 7 kap. 18 c § miljöbalken tillämpas.
17. Planområdet ligger inom område av riksintresse för kust och skärgård varför stor restriktivitet vid prövningen av strandskyddsdispens ska iakttas för området (se t.ex. Mark- och miljööverdomstolens dom den 31 mars 2016 i mål M 6454-15).
18. Av fast praxis från Mark- och miljööverdomstolen följer att bryggor endast tar i anspråk den plats där bryggan är placerad (se t.ex. Mark- och miljööverdomstolens dom den 26 februari 2018 i mål M 3329-17).
19. Genom detaljplanen upphävs strandskyddet inom ett vattenområde som går utöver vad som kan anses ianspråktaget av de redan befintliga bryggorna, se *figur 1*, och en planbestämmelse införs som gör det möjligt att inom detta område förlänga den östra bryggan och komplettera den med ett kallbadhus. Området kan inte anses vara ianspråktaget på annat sätt så att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Särskilda skäl saknas således för att upphäva strandskyddet inom området.
20. Det enskilda intresset av att ta området i anspråk för en privat kallbadhusanläggning kan vidare inte anses väga tyngre än strandskyddsintresset. Bedömningen i denna del ska inte vara mer generös gentemot en enskild exploatör endast på grund av att prövningen sker inom ramen för en detaljplaneprocess, jämfört med om prövningen skett inom ramen för en ansökan om strandskyddsdispens.



Figur 1. I vart fall rödmarkerat område är inte sedan tidigare ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Kommunen har inte i granskningsutlåtande 2 redovisat kommunens förslag i anledning av de synpunkter som inkommit från länsstyrelsen avseende strandskyddet

21. Av 5 kap. 23 § plan- och bygglagen följer att kommunen i granskningsutlåtandet ska redovisa kommunens förslag med anledning av de synpunkter som inkommit under granskningen.

22. Vad gäller länsstyrelsens synpunkter om strandskydd i granskning 2 så har kommunen i granskningsutlåtandet inte redovisat de ändringar som vidtagits i anledning av länsstyrelsens synpunkter; dvs. att kommunen planerat för en förlängning av den östra bryggan så att kallbadhuset kan placeras utanför det strandskyddade området (i plankartan tillhörande granskningsunderlaget låg kallbadhuset istället inom strandskyddat område). Kommunen har i granskningsutlåtandet istället uppgett att några ändringar inte varit nödvändiga i denna del.
23. Eftersom kommunen inte redovisat de ändringar som vidtagits i planen efter granskning 2 avseende förlängning av brygga och förflyttning av område för kallbadhus, utan istället angett att någon ändring inte varit nödvändiga i denna del, kan det inte förutsättas att frågan om det finns särskilda skäl att upphäva strandskyddet inom det aktuella området har uppmärksammats av länsstyrelsen vid dess prövning enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen.

Översvämningsrisker och förhöjda havsnivåer

24. Vid planläggning ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat risken för översvämning (2 kap. 5 § PBL).
25. Enligt Boverkets vägledning är det en grundläggande utgångspunkt för bedömningen av markens lämplighet med avseende på risken för översvämning att det i områden som hotas av en översvämning från sjöar, vattendrag eller hav med en årlig sannolikhet som är större än 1/200 (dvs. att en översvämning beräknas inträffa mer än en gång på tvåhundra år), inte bör tillkomma någon bebyggelse utöver vissa enklare byggnader av lågt värde där få personer vistas (exempelvis garage och båthus). Vid bedömningen ska effekten av ett förändrat klimat under bebyggelsens förväntade livslängd beaktas.²

² https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/lansstyrelsens-tillsyn/tillsynsvagledning_naturolyckor/tillsynsvagledning-oversvamning/stod-till-lansstyrelsen-vid-riskbedomning/utgangspunkter/

26. I Boverkets vägledning anges vidare att för helt ny bebyggelse, med få befintliga strukturer att ta hänsyn till, är det ofta både rimligt och möjligt att tillämpa de grundläggande utgångspunkterna genom att lokalisera bebyggelse med betryggande säkerhetsmarginaler för att hantera översvämningsrisker från hav, sjö, vattendrag och skyfall. Väl vald lokalisering är det bästa skyddet mot översvämning och ska alltid föredras framför andra åtgärder för att hantera översvämningsrisken. Endast i undantagsfall bör det i helt nya utbyggnadsprojekt vara motiverat att frångå principerna.³
27. Enligt Länsstyrelsens i Stockholms län vägledning ”Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten i Stockholms län – med hänsyn till risken för översvämning”, bilaga 4, gäller att ny sammanhållen bebyggelse i aktuellt område behöver placeras ovan nivån +2,70 meter räknat i höjdssystem RH2000. Vid de beräkningar som legat till grund för rekommendationerna, har länsstyrelsen tillämpat en säkerhetsmarginal på 0,90 meter (se sida 3 och 7 i vägledningen).
28. Av miljöredovisningen i planärendet (s 14f) framgår att förväntad högvattennivå inom området vid seklets slut är +1,75 meter och att möjlig vattennivå vid beaktande av vindeffekter, vågeffekter och viss säkerhetsmarginal kan förväntas ligga på +2,50 till +3,00 meter i RH2000.
29. Av planhandlingarna framgår att bebyggelsen planeras på en nivå om +1,50 meter (som anges vara den lägsta nivån på kajpromenaden), dvs.
- 1,20 meter lägre än länsstyrelsens rekommendationer (+2,70 meter),
 - 0,30 meter lägre än den nivå som ligger inom länsstyrelsens säkerhetsmarginal (+ 1,80 meter), samt
 - 0,25 meter lägre än förväntad högvattennivå vid seklets slut (+1,75 meter).

Det är alltså inte fråga om någon mindre avvikelse från Boverkets och länsstyrelsens rekommendationer och utifrån miljöredovisningen kan

³ https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/lansstyrelsens-tillsyn/tillsynsvagledning_naturolyckor/tillsynsvagledning-oversvamning/stod-till-lansstyrelsen-vid-riskbedomning/tillampning-och-avsteg/

slutsatsen dras att översvämningar inom området kommer att vara ett faktum snarare än en risk.

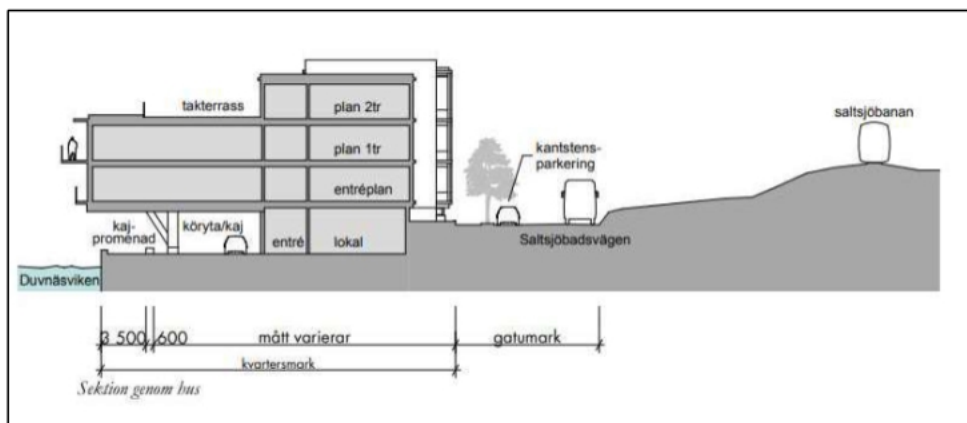
30. Med beaktande av förändrat klimat under den planerade bebyggelsens förväntade livslängd och att det är fråga om omfattande nybebyggelse av bostäder och lokaler med höga ekonomiska värden kan marken inte anses lämplig för ändamålet med avseende på risken för översvämning. Hänsyn måste härvid tas till att det torde vara möjligt att utforma bebyggelsen utan användbara lokalytor på en nivå lägre än +2,70 meter.

Det finns inte skäl att göra avsteg från länsstyrelsens rekommendation

31. Enligt länsstyrelsens vägledning kan i vissa fall avsteg från den angivna nivån om +2,70 meter i och för sig vara motiverat, t.ex. på grund av lokala förhållanden, nya forskningsrön eller att planeringen avser ny eller ändrad bebyggelse inom befintliga bebyggelseområden. Avsteg från den angivna nivån ska i sådant fall motiveras genom till exempel riskbedömningar, utredningar eller karteringar för att påvisa att planerad exploatering inte drabbas på sådant sätt att det är risk för hälsa och säkerhet eller att bebyggelsen tar ekonomisk skada i en översvämningssituation (se sida 3).
32. Någon motivering till varför avsteg kan godtas i detta fall framgår inte av planhandlingarna. Kommunen har inte presenterat några riskbedömningar, utredningar eller karteringar som visar att den planerade exploateringen inte skulle drabbas i en översvämningssituation. Tvärt om framgår av miljöredovisningen (s 14f) att möjlig vattennivå inom området vid seklets slut kan förväntas ligga på upp till 2,5 – 3,0 meter i RH2000, dvs. att bebyggelsen översvämmas.
33. I ärendet är fråga om omfattande ny bebyggelse i ett område som i gällande översiktsplan redovisas som ett område med gles samlad/blandad bebyggelse där någon omfattande nybebyggelse inte planeras (se Översiktsplan för Nacka kommun, antagen maj 2018, sida 62 och 70, område Bg4). Planen avser alltså inte sådan bebyggelse som typiskt sett kan motivera avsteg från länsstyrelsens rekommendationer.

Kommunen har i vart fall inte visat att exploateringen inte blir olämplig

34. För det fall domstolen finner att avsteg från länsstyrelsens rekommendationer i och för sig är motiverat i detta fall ska även följande beaktas.
35. Av länsstyrelsens vägledning framgår att om ny bebyggelse placeras under angiven nivå behöver kommunen visa att exploateringen inte blir olämplig, till exempel genom att föreskriva vissa tekniska egenskaper eller närmare utformning och utföranden på tillkommande bebyggelse (se sida 4)
36. I planbeskrivningen anges att inga ventilationsöppningar, fönster eller dörrar placeras under +2,7 meter över nollplanet (sida 5). De bindande bestämmelserna i plankartan medger dock att entréer till lokaler och trapphusentré får placeras lägre än denna nivå. I gestaltningsprogrammet anges att ”de nya byggnaderna har lokaler i bottenvåningarna med entréer och stora skyltfönster direkt mot kajplanet. Bostädernas trapphus kan också nås från kajen. De annonseras med stora glaspartier till entréhallarna.” Av exempelbilder i gestaltningsprogrammet framgår att entré till lokaler placeras i nivå med kajpromenaden, se *figur 2*.



Figur 2, sektion ur gestaltningsprogrammet (sida 7)

37. Då en konstruktion med dörrar, skyltfönster och stora glaspartier rimligen inte kan anses vara vattentät kan kommunen inte anses ha säkerställt att exploateringen inte blir olämplig genom de bestämmelser om byggnadsteknik som tagits in i planen.

Brister i dagvattenutredningen

38. Utgångspunkten i PBL är att marken som ska tas i anspråk för bebyggelse ska vara lämplig för det ändamål som detaljplanen anger. Den bedömning av markens lämplighet som ska göras, ska utgå från om kommunen kan visa att det vid ett genomförande av detaljplanen finns förutsättningar att lösa hanteringen av dagvattnet på ett godtagbart sätt (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 18 maj 2017 i mål P 9489-16).
39. Att kommunen inte har visat att det vid ett genomförande av detaljplanen finns förutsättningar att lösa hanteringen av dagvatten på ett godtagbart sätt framgår bland annat av Nacka vatten och avfall AB:s yttrande i granskning 2 (se Granskningsutlåtande 2, sida 10-11). Av yttrandet framgår att planen saknar en beskrivning av hur reningsanläggning för dagvatten ska säkras vid högvatten samt att den utförda dagvattenutredningen är föråldrad och därmed utgår från ett flertal felaktiga beräkningsgrunder (för låg klimatfaktor, dimensionering utifrån 1-årsregn istället för 10-årsregn, skyfallshantering utgår utifrån 50-årsregn istället för 100-årsregn).
40. Kommunen har trots Nacka vatten och avfall AB:s synpunkter inte vidtagit några ändringar i planen eller inhämtat någon ytterligare utredning avseende dagvattenhanteringen. Kommunen har inte heller i granskningsutlåtandet kommenterat Nacka vatten och avfall AB:s synpunkter i dessa delar. Kommunen kan därför inte anses ha visat att det vid ett genomförande av detaljplanen finns förutsättningar att lösa hanteringen av dagvattnet på ett godtagbart sätt.

Bristande trafiksäkerhet

41. Av 2 kap. 5 § PBL framgår bl.a. att vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att ordna trafik och samhällsservice i övrigt. Av 2 kap. 6 § PBL följer bl.a. att behovet av trafikförsörjning och god trafikmiljö samt skydd mot trafikolyckor ska beaktas vid planläggning.
42. Redan i dagsläget är trafiksäkerheten på Saltsjöbadsvägen bristfällig. Om den planerade bebyggelsen realiserar kommer situationen att bli ohållbar. Med minst fyrtio nya hushåll, alla med långt avstånd till närmsta

kollektivtrafik, kommer antalet fordon som belastar Saltsjöbadsvägen att öka dramatiskt. Även antalet gång- och cykeltrafikanter kommer att öka i området. Saltsjöbadsvägen är redan i dag en mycket populär cykelväg.

43. Trafikverket har i granskningsskedet anfört att den planerade bebyggelsens lokalisering är olämplig med hänsyn till bebyggelsens avstånd till kollektivtrafik och kapacitetsproblem på delar av det övergripande vägsystemet. Trafikförvaltningen har därtill konstaterat att någon framtida kollektivtrafik inte är aktuell för området med hänsyn till hur kommunen utformat förslaget, samt att förslaget äventyrar möjligheterna till ersättningstrafik vid de tillfällen då Saltsjöbanan är ur drift.
44. Kommunen har vidare inte tillräckligt utrett att den upprustning av Saltsjöbadsvägen som kommunen har planerat för att tillgodose trafiksäkerheten i området går att genomföra. Den förstudie som kommunen beställt avseende upprustningen (Sweco, 2017-03-24), bilaga 5, anger att det inte är säkert att delar av förslaget kan genomföras på grund av påverkan i Saltsjöbanans banvall (s. 3). Åtgärderna löser inte heller de kapacitetsproblem i vägsystemet som remissinstanserna påtalat.
45. Planen kan mot angiven bakgrund inte anses uppfylla kraven i 2 kap. 5 och 6 §§ PBL med hänsyn till trafiksituationen i området.

Risk för urspårning

46. [REDACTED] m.fl. instämmer i vad Trafikförvaltningen framfört i fråga om urspårningsrisk i förvaltningens överklagande till mark- och miljödomstolen (se också länsstyrelsens yttrande den 6 juni 2020 i granskning 2, sida 3). Eftersom skyddsrälerna är en förutsättning för planens genomförande och eftersom något avtal om skyddsräler ännu inte finns på plats har kommunen inte visat att planen kan genomföras om den antas.

Omfattande och otydlig exploateringsgrad

47. Nuvarande utformning av planförslaget medför en oacceptabelt stor omgivningspåverkan. Bebyggelse har ett för platsen helt främmande och alltför dominerande intryck och kan inte anses förenlig med

anpassningskravet i 2 kap. 6 § 1 st 1 punkten PBL. I Nacka kommuns översiktsplan redovisas området som gles samlad/blandad bebyggelse där någon omfattande nybebyggelse inte planeras. Översiktsplanen anger att dessa områden idag har

”en låg exploateringsgrad med friliggande småhus, radhus och låga flerbostadshus. Denna karaktär bör i huvudsak bibehållas även om förtätning är möjlig på många håll. Inriktningen bör vara en bebyggelsehöjd på högst två våningar, men enstaka högre hus kan vara möjliga i vissa lägen.” (se sida 69)

48. Planen är vidare otydlig vad gäller tillåten utformning av planerad bebyggelse. Planbestämmelser om totalhöjd ska enligt Boverkets vägledning reglera höjd på byggnader *inklusive* uppstickande delar ovanför en takkonstruktion, till exempel skorstenar, antenner, master och hisschakt. I aktuell plankarta gäller bestämmelsen om totalhöjd *exklusive* uppstickande delar. Det innebär att det inte går att bedöma vilken utformning och höjd bebyggelsen faktiskt kommer att få.
49. Osäkerheten avseende bebyggelsens höjd medför att det inte fullt ut går att bedöma bebyggelsens påverkan på närmiljön och för angränsande fastigheter.

Planen uppfyller inte PBL:s krav på tydlighet

50. Enligt 4 kap. 32 § andra stycket plan- och bygglagen (2010:900), PBL, ska den avsedda regleringen av bebyggelsen, byggnadsverk och miljön i övrigt framgå av planen. Detta s.k. tydlighetskrav motiveras av att allmänhetens intresse för och möjligheter till delaktighet i planärenden i stor utsträckning är beroende av handlingarnas utförande och informationens innehåll. Detaljplanen måste därför utformas på ett sådant sätt att medborgarinflytandet verkligen kan få en reell innebörd (prop. 1985/86:1 s. 166).

Planen är otydlig vad avser mark som ska lösas in

51. Av lantmäteriets yttrande i granskning 2 framgår att planområdets olika gränser (planområdesgräns, användningsgräns, egenskapsgräns) i flera fall

ansluter och korsar till fastighetsgränser som är osäkra, samt att problematiken kring detta och de konsekvenser det skulle kunna få för fastighetsägare i form av bl.a. inlösen av planlagd allmän platsmark inte tydligt beskrivits i planen (se Lantmäteriets yttrande i granskning 2). Lantmäteriets synpunkter i denna del har varken kommenterats av kommunen eller föranlett någon ändring av planhandlingarna.

Planen är otydlig vad avser vilket område som ingår i planen

52. Av planbeskrivningen och den översiktliga plankartan framgår att planområdet avser en betydande del av Saltsjöbadsvägen. För större delen av planområdet finns emellertid inte någon plankarta vad avser Saltsjöbadsvägen, dvs. utöver den översiktliga kartan i skala 1:2000 på plankartan. Det framgår därför inte tillräckligt tydligt av planhandlingarna vilket område som faktiskt omfattas av planen.
53. Särskilt med hänsyn till att planen i dessa delar ska läggas till grund för inlösen av privatägda fastigheter är det viktigt att det i detalj framgår av plankartan vilka områden som omfattas. Även om det i planbeskrivningen finns förstorade bilder med numreringar avseende planerat inlösen är det endast plankartan som är juridiskt bindande.
54. Att det inte tydligt framgår av plankartan vilket område som omfattas av planen eller vilken privatägd mark som kan bli föremål för inlösen innebär att planen inte uppfyller plan- och bygglagens bestämmelser om krav på tydlighet.

Som ovan,

