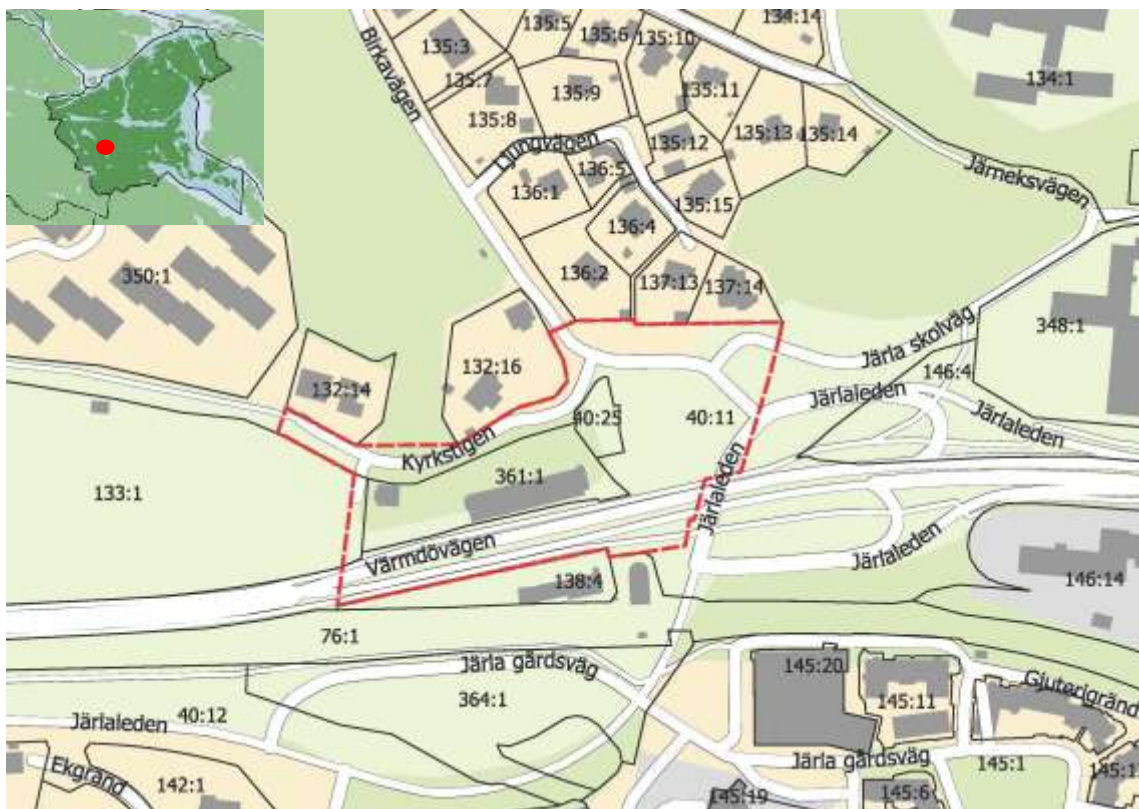


Järla stationsområde norr

Detaljplan för Sicklaön 361:1 och del av Sicklaön 40:11 samt del av Sicklaön 133:1 på Sicklaön, Nacka kommun.



Kartan visar områdets avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun som området ligger.

Sammanfattning

Planområdet ingår i Nacka stad - det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka. Detaljplanen utgör en av tre detaljplaner inom stadsbyggnadsprojektet Järsla stationsområde. Järsla stationsområde är ett stadsbyggnadsprojekt som ingår i detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka. Planområdet är beläget i södra Centrala Nacka och omfattar knappt 16 000 kvadratmeter. Området som avses bebyggas består idag av en kontorslokal, ett gatukök samt av en asfaltparkering med en trädbevuxen kulle intill. I planområdet ingår också delar av Kyrkstigen, Birkavägen, Järslaleden och Värmdövägen.

Detaljplanens övergripande syfte är att skapa en tät stadsmiljö runt kommande tunnelbanestation med attraktiva allmänna platser och kvartersbebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet. I aktuellt förslag möjliggörs cirka 390 bostäder och knappt 1100 kvadratmeter verksamhetsyta i bottenplan.

Projektområdet ligger i direkt anslutning till en kollektivtrafiknod med kommande tunnelbanestation, busshållplats och regionalt cykelstråk inom planområdet och Saltsjöbanan i nära angränsning.

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för barn genom att området utvecklas till en mer attraktiv, levande och trygg stadsmiljö med tryggare gångstråk och bättre kommunikationer till rekreationsområde, skolor och idrottsaktiviteter. Planförslaget innebär positiva konsekvenser i ett socialt hänseende men negativa konsekvenser för den lokala kulturmiljön då projektet innebär en skalförskjutning av den byggda miljön. I en avvägning mellan att skapa en tät stadsbebyggelse alldeles intill tunnelbanans entré och hänsyn till den befintliga kulturmiljön har tätheten vägt tungt. Hänsyn och anpassning till befintlig miljö har dock tagits.

Genomförandet av detaljplanen medför ett överskott för kommunen. Exploatören ALM Equity AB bekostar arbetet med att ta fram detaljplanen. Exploatörens kostnad för utveckling av kommunens fastighet som har markanvisats tidigare i processen räknas av köpeskillingen vid en framtida försäljning och överlåtelse. Kommunen ansvarar för och bekostar utbyggnaden av de allmänna anläggningarna med kommunalt huvudmannaskap. Kommunen kommer att få intäkter för markförsäljning, exploateringsersättning och medfinansieringsersättning för tunnelbanan samt konsten att skapa stad. Kommunen kommer att ha framtida driftkostnader för blivande allmän platsmark. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Innehållsförteckning

1

Sammanfattning	2
Planens syfte och huvuddrag	4
Syfte	4
Bakgrund och huvuddrag	4
Planhandlingar och underlag	5
Plandata och tidigare ställningstaganden.....	6
Läge, areal & markägförhållande	6
Statliga och regionala intressen.....	6
Kommunala intressen	7
Behovsbedömning.....	11
Förutsättningar och planförslag	12
Övergripande struktur.....	12
Offentliga rum och grönområden.....	16
Bebyggelse	20
Gestaltning	22
Teknisk infrastruktur.....	35
Störningar och risker	42
Markens beskaffenhet	46
Dagvatten och skyfall.....	48
Så genomförs planen	52
Organisatoriska frågor.....	52
Huvudmannaskap	53
Ansvarsfördelning.....	53
Avtal	54
Tekniska frågor.....	58
Fastighetsrättsliga frågor.....	60
Ekonomiska frågor	65
Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....	67
Avvikelse från översiktsplanen	67
Medverkande i planarbetet.....	71

Planens syfte och huvuddrag

Syfte

Detaljplanen syftar till att skapa en tät stadsmiljö med attraktiva allmänna platser och bostadsbebyggelse av hög arkitektonisk kvalitet, kring kollektivtrafiknoden Järla Station så att förutsättningar för goda boendeförhållanden och stadsliv skapas. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra ny tunnelbaneentré genom bostadsbebyggelsen.

Planområdet ligger i anslutning till kulturhistoriskt intressant bebyggelse och stråk bland annat område av lokalt intresse för kulturmiljövården. Planförslaget har utformats med hänsyn till detta vad gäller struktur, takutformning, fasadmateriäl, kulörer och maximalt våningstal.

Projektets syfte är att också att kollektivtrafiknoden ska utformas tryggt och attraktivt för kollektivtrafikresenärer, fotgängare och cyklister.

Bakgrund och huvuddrag

Projektet ingår i etapp 1 a i detaljplaneprogram för Centrala Nacka, vilket antogs av Kommunstyrelsen 2015. Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadskärna i Nackas centrala delar. Arbetet utgår från visionen ”nära och nyskapande”.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antog startpromemorian för Järla stationsområde den 3 november 2015. Planförslaget är därmed upprättad enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse efter den 1 januari 2015.

Detaljplanen ska möjliggöra cirka 390 nya bostäder samt lokaler i ett mycket kollektivtrafiknära läge. Samordning har skett med tunnelbanans station som har sin entré mot torget vid Värmdövägen. Tunnelbanestationen ingår idag i en annan detaljplan, som kommer att ersättas av denna plan.

Centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stadsdel som i både sin utformning och funktion uppfattas som Nackas centrum. Centrala Nacka ska också vara en levande och öppen stadsdel med attraktiva offentliga stråk och platser, samt en mångfald i innehåll - bostäder, arbetsplatser, handel, grönområden, kultur, service, skola och idrott.

2013 års Stockholmsförhandling resulterade i avtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka, Järfälla/Barkarby och Arenastaden via Hagastaden. Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området på västra Sicklaön där stadsbyggnadsprojektet ingår.

Detaljplanen tas fram för att möjliggöra ny bebyggelse för bostäder med verksamheter i bottenplan samt nya allmänna platser invid den nya tunnelbanestationen i Järla. Detaljplanen bidrar till att Nacka kommun håller sin del av avtalet för tunnelbanan, dvs att låta bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön.

Planhandlingar och underlag

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Fastighetskonsekvensbeskrivning

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Samrådsredogörelse
- Miljöredovisning (*Nacka kommun, 2021*)
- Gestaltungsprogram för allmän plats (*Mandaworks och Nacka kommun, 2021*)
- Gestaltungsprogram för kvartersmark (*ALM Equity AB, 2021*)
- Trafikbullerutredning (*ÅF konsult, Efterklang, 2021-03-31*)
- Trafik- och mobilitetsutredning (*Tyréns, 2021-04-23*)
- Dagvatten- och skyfallsutredning (*Geosigma, 2021*)
- Skyfallsutredning Sickla Järla, Nacka kommun (*Ramböll, 2017-09-13*)
- Dagsljusberäkningar (*Light bureau 2021-02-08*)
- Grönrytefaktorberäkningar (*Nivå Landskapsarkitektur, 2021-04-07*)
- Vindutredning (*Covi, 2021-02-08*)
- Naturvärdesinventering (*Pro Natura, maj 2020*)
- Trafikutredning (*Nacka kommun, 2021-05-04*)
- Risk PM-Riskbedömning Järla Stationsområde Norr (*Briab Brand & Riskingörerna AB 2021-04-20*)
- Trädinventering i Saltsjö-Järla (*Naturföretaget, 2015*)
- Grön infrastruktur i Nacka kommun, och ekologiska samband för arter knutna till gammal ädellövskog och gammal barrskog (*WSP, 2020*)
- Spridningsanalys, Sicklaön (*Ekologigruppen 2014*)
- Markteknisk undersökningsrapport (*GeoMind 2016-06-03*)
- Miljöteknisk markundersökning (*Orbicon, 2016-04-15*)
- PM Miljö Rotorfabriken/Järla Station, Teknisk Förstudie (*SWECO 2018-05-94*)
- Översiktlig kvicksilverundersökning och utredning av cisterner inom fastigheten Sicklaön 361:1 i Nacka kommun. (*Geosigma 2021-02-17*)
- Berggrundsgeologisk undersökning avseende sulfidmineraler inom detaljplaneområdet för Järla Stationsområde Norr, Nacka (*Atrax Energi & Miljö 2020-07-03*)
- Teknisk förstudie för Rotorfabriken och Järla stationsområde (*Sweco, 2018*)
- Inventering av naturvärdesträd Järlahöjden, centrala Sicklaön, Nacka kommun (*Pro natura, 2013*)
- Järla-Birka, Nacka kommun. Kulturmiljöanalys och bebyggelseinventering inför arbete med detaljplan (*KMV Forum, 2017*)
- Spridningsberäkning för halter av partiklar och kvävedioxid (*SLB-analys, 2018*)
- Historisk kartläggning, Fas 1, Del av fastighet Sicklaön 40:11 (*Orbicon, 2016-03-15*)
- Utlåtande kring skredrisk vid Järla station (*Sweco, 2018*)

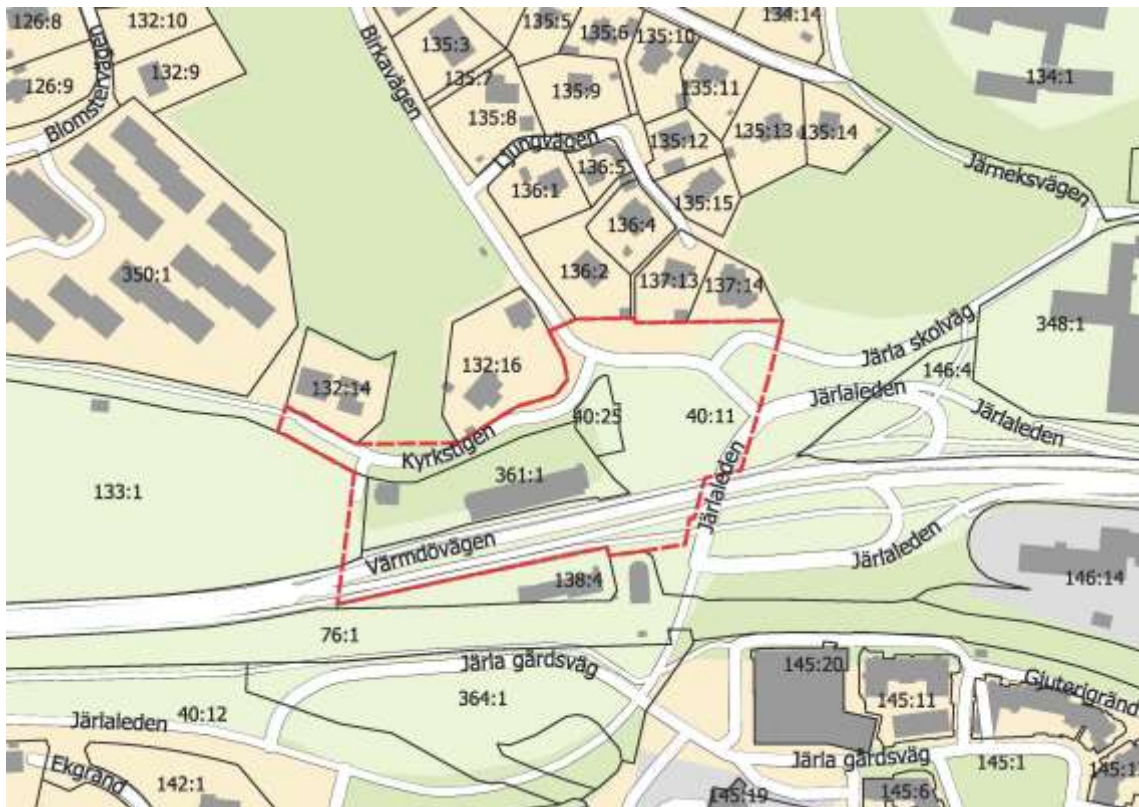
Utöver ovanstående underlag baseras förslaget på detaljplaneprogram för Centrala Nacka (antaget i april 2015) med tillhörande utredningar.

Plandata och tidigare ställningstaganden

Nedan beskrivs områdets läge och tidigare ställningstaganden av betydelse för detaljplanen.

Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet ligger på Sicklaön, direkt öster om Nacka kyrkas kyrkogård och norr om Saltsjöbanans station Saltsjö-Järla.



Kartan visar ungefärlig avgränsning av planområdet för Järla stationsområde norr markerat med röd linje, samt de olika fastighetsägarna inom planområdet. De svarta linjerna är fastighetsgränser. Nacka kommun (2021)

Planområdet är knappt 16 000 kvadratmeter stort och omfattar fastigheterna Sicklaön 361:1 (ägs av BRF H ALM Taket 51 genom ALM Equit AB), Sicklaön 40:25 (ägs av Region Stockholm och omfattar själva tunnelbanestationen), del av Sicklaön 40:11 (ägs av Nacka kommun) samt del av Sicklaön 133:1 (ägs av Nacka församling).

Statliga och regionala intressen

Nedan beskrivs de statliga och regionala intressen som påverkar eller påverkas av detaljplanen.

Riksintressen enligt 3 och 4 kap MB

I nära anslutning till detaljplanen ligger Saltsjöbanan som utgör riksintressen enligt 3 kapitlet miljöbalken. Detaljplanen är förenlig med detta riksintresse. Inga riksintressen enligt 4 kap miljöbalken berörs.

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB

Detaljplanen omfattas av bestämmelserna i miljöbalkens 5 kap. om miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft och ytvatten. Miljö kvalitetsnormerna är bindande nationella föreskrifter som är till för att skydda hälsan och miljön. Normerna anger de föroreningsnivåer som människor och miljö kan belastas för utan olägenheter av betydelse. Vid planering och planläggning ska hänsyn tas till dessa. En plan får inte medverka till att normerna överskrids. Detaljplanen bedöms klara miljö kvalitetsnormerna för luft, buller och vatten. Mer information finns i miljöredovisningen och i avsnitten Risk och säkerhet, Luftkvalitet och Teknisk försörjning respektive Dagvatten samt i miljöredovisningen som utgör underlag till detaljplanen.

Luftkvalitet

Enligt den rapport som tagits fram av Östra Sveriges Luftvårdsförbund så klaras miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) och koldioxid i hela Järsla stationsområdet.

§113-förordnande enligt byggnadslagen

För fastigheten Sicklaön 361:1 finns i fastighetsregistret följande anmärkning ”fråga väckt gällande 113 § BL förordnande”. Förordnandet kan inte härledas till någon byggnadsplan och i ärendets akt finns inte heller något beslut om förordnande utan endast en anmälan om att frågan väckts. Kommunen har, i samråd med länsstyrelsen och lantmäterimyndigheten, tolkat detta som att det inte finns något beslut om ett § 113-förordnande och följaktligen krävs inget upphävande av förordnandet innan detaljplanen kan antas.

Kulturmiljölagen

Nacka kyrka och Nacka norra kyrkogård angränsar till planområdet och de skyddas enligt 4 kapitlet om kyrkliga kulturminnen, i Kulturmiljölagen (KML).

Kommunala intressen

Nedan beskrivs de kommunala intressen som påverkar detaljplanen eller påverkas av den.

Översiktlig planering Planområdet ingår i den del som är utpekad som ”Tät stadsbebyggelse” (Bt3 Sickla) i översiktsplanen och har bäring på strategierna ”skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön” och ”komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka”. Planförslaget är förenligt med översiktsplanen.

Kulturmiljöprogram

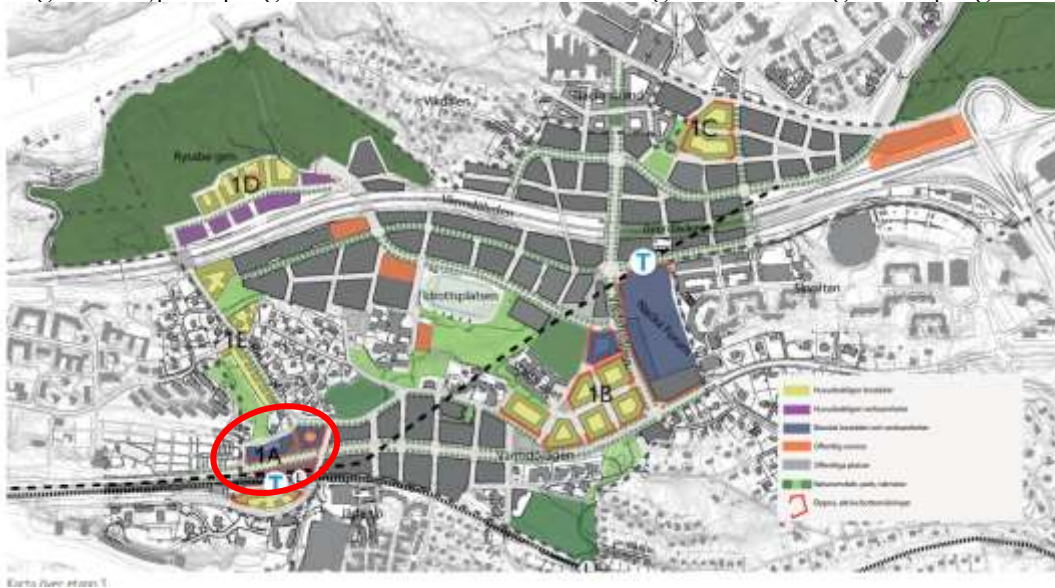
Området för projektet är inte särskilt utpekad i kulturmiljöprogrammet. Planområdet ligger däremot i anslutning till två kulturhistoriskt viktiga områden som finns utpekade som lokala intressen för kulturmiljövården i Nacka kommuns kulturmiljöprogram, antaget av kommunstyrelsen 2011. Dessa områden är Birkavägen med några intilliggande byggnader (bostadsrättsföreningen Britteberg) respektive Järsla sjö.

Strukturplan för Nacka stad

Strukturplanen för Nacka stad bygger på översiktsplanens strategi "En tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön" och visionen för Nacka stad: "Nära och nyskapande". Kommunstyrelsen beslutade 2015 att den utvecklade strukturplanen ska ligga till grund för den fortsatta planeringen på västra Sicklaön. Målet är att skapa en sammanhängande stadsstruktur med attraktiva platser, stråk och boendemiljöer genom att förtäta och låta befintliga "bebyggelseöar" växa samman. Strukturplanen är ett levande dokument som uppdateras kontinuerligt.

Detaljplaneprogram

Planområdet omfattas av detaljplaneprogram för Centrala Nacka som antogs av kommunstyrelsen i april 2015. Detaljplaneprogrammet redovisar en framtida stadsstruktur i området från Järla stationsområde till området närmast Skvaltans trafikplats med cirka 4600 bostäder och cirka 7000 arbetsplatser. Ett av målen är att programområdet ska ha ett effektivt markutnyttjande. I programmet anges att stationsområdet lämpar sig för bebyggelse med bostäder och verksamheter. Det anges också att en varierad bebyggelse är eftersträfvansvärd. Bebyggelsen bör i genomsnitt vara 5-6 våningar med högre byggnader i strategiska lägen enligt programmet. Denna detaljplan är framtagen i enlighet med det antagna detaljplaneprogrammet bortsett från att våningsantalet är högre än i programmet.



Karta från "Detaljplaneprogram för Centrala Nacka", sedan dess har läget för tunnelbanestationen förskjutits norr ut av geotekniska skäl. Bild: Nacka kommun

Fundamenta

Kommunen har tagit fram en stadsbyggnadsstrategi som ska stärka Nacka stads karaktär. Stadsbyggnadsstrategin består av sju fundament. De är grundläggande, nyskapande och kortfattade. Stadsutveckling ska utgå från Fundamenta och anpassas till dess synsätt. Följande förhållningssätt är relevanta för den nya bebyggelsen i Järla stationsområde norr:

- Sammanhang – Den nya bebyggelsen runt torget blir en ny kollektivtrafikpunkt i Järla.

- Stadsrum – *Den nya bebyggelsen utformas med levande bottenvåningar som samspelar med omgivande gatumiljö och offentliga platser i form av två torg*
- Stadsgrönska – *Den nya bebyggelsen utformas med gröna inslag på terrasser (det östra kvarteret) respektive på gårdar och underbyggda gårdar.*
- Kvartersformer – *Den nya bebyggelsen kommer att ha en tydlig kvartersstruktur, om än med öppningar, med tydliga gränser mellan det privata och det offentliga.*
- Stadens objekt – *Högdelen i det östra kvarteret kommer att verka som ett landmärke.*
- Karaktärsdrag – *Utformningen av den nya bebyggelsen har hämtat inspiration från närliggande sekelskiftsbebyggelse respektive industriarkitektur.*

Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad

I dokumentet ”Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad” antagen av kommunstyrelsen 2016 pekas några få platser ut som lämpliga för höga hus, bland annat det aktuella planområdet i Järsla. Med högt hus menas 12-16 våningar. Platsen anses lämplig på grund av dess nya centrala betydelse i Nacka som kommunikationsnod med uppgångar till tunnelbanan, och för att området är en entré till stadsdelen Centrala Nacka. Med några höga byggnader i ett lägre byggnadslandskap kan landskapet fortfarande kunna avläsas även om en ny siluett skapas.

Andra projekt som berör planen

Norr om planområdet ligger detaljplan för Ljungvägen där planarbetet är i initieringsfasen. Detaljplan för Ljungvägen utgör en del av stadsbyggnadsprojektet Birkaområdet där förberedande planarbete pågår. Samordning kring Birkavägens utformning ska ske mellan projekten.



Utdrag ur strukturplanen för Nacka stad, 2021. Bilden visar de angränsande projekten Värmdövägen, Ljungvägen (inringat med lila linje) samt Birkaområdet (skrafferat). Planområdet för Järsla stationsområde norr är inringat med blå linje.

Pågående stadsbyggnadsprojekt för ombyggnation av Värmdövägen ges planstöd genom denna detaljplan då denna sträcka för Värmdövägen idag inte är planlagd, men drivs som ett

separat stadsbyggnadsprojekt. Samordning och samplanering krävs med tunnelbanans utbyggnad för ombyggnaden av Värmdövägen.

Andra beslut som berör planen

Stockholmsförhandlingen år 2013 ledde fram till att avtal träffades i januari 2014 om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting samt kommunerna Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blåa linje förlängs från Kungsträdgården till Centrala Nacka, med stationer i bland annat Järla.

Gällande detaljplaner samt järnvägsplan

Området berörs av tre gällande planer. Detaljplan för tunnelbanan till Nacka, Dp 625 från 2019, reglerar den nya tunnelbanestationen och dess stationsbyggnad för Järla. Aktuellt planområde överlappar del av DP 625. Relevanta planbestämmelser förs över till den nya detaljplanens så att planstöd för tunnelbanan kvarstår men med mindre justeringar. Genomförandetiden för DP 625 går ut den 18 oktober 2023. En detaljplan får inte ändras under pågående genomförandetid om någon av de berörda fastighetsägarna motsätter sig det. Region Stockholm utgör berörd fastighetsägare i DP 625 men motsätter sig inte en ändring av detaljplanen. Den nya detaljplanens framtagande har samordnats med tunnelbaneutbyggnaden. Gällande byggnadsplan, B 43 från 1948, möjliggör område för affärsverksamhet i två våningsplan. Den tredje planen är stadsplan, S 27 från 1963 som reglerar Järlaledens sträckning inom området, samt mindre del parkmark. Förutom detaljplanen för tunnelbanan, detaljplan 625, har gällande planer ingen pågående genomförandetid. Denna detaljplan kommer inom planområdet att ersätta detaljplanerna dp 625, byggnadsplan B 43 samt stadsplan S 27.



Bilden visar de gällande detaljplaner som berörs av planförslaget. Ortofoto Nacka kommun: 2020

Järnvägsplan

Järnvägsplanen för tunnelbanelinjen vann laga kraft i oktober 2019. Den ger både en rättighet och skyldighet att bygga tunnelbanan i huvudsaklig överensstämmelse med planen. Därtill ger den en inlösenrätt vilken säkerställer markåtkomsten.

Målområden för hållbart byggande

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Denna detaljplan utgör en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas, eftersom detaljplanen utgör ett delprojekt av ett större stadsbyggnadsprojekt som även innehåller utbyggnadsfasen. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Dagvatten som renas och infiltreras
- Anpassning till framtida klimat

Hur målen uppfylls beskrivs nedan under avsnitt *Konsekvenser av detaljplanen* och dess genomföranderubrik *Målområden för hållbart byggande*.

Grönytefaktor (GYF)

Grönytefaktor är ett planeringsverktyg som syftar till att skapa mångfunktionella gröna ytor på kvartersmark genom att kombinera åtgärder för att främja ekosystemtjänster inom kategorierna sociala värden, dagvattenhantering, biologisk mångfald, luftrening samt lokalklimat. I Nacka kommun används grönytefaktor på kvartersmark. Grönytefaktorn anger hur stor kvot av en fastighets yta som ska innehålla gröna värden. Grönytor som får tillgodoräknas utgörs bland annat av växtbäddar, grönska på tak och väggar, vattenytor, genomsläppliga ytor samt träd- och buskskikt. I Nacka stad är ambitionen en grönytefaktor på 0,6 ska uppnås. Grönytefaktorn kan ingå som en del i detaljplane- och bygglovsprocessen för att komplettera rådande krav på kvartersmarkens utformning, bland annat för dagvattenhanteringen. Grönytefaktorn säkras genom exploateringsavtal.

Behovsbedömning

Planområdet är av begränsad omfattning då det avser ett mindre markområde. Föreslagen markanvändning bedöms inte innebära risker och störningar för omgivningen. Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte områden som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning enligt miljöbalken behöver därför inte göras för detaljplanen. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har undersökts under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Förutsättningar och planförslag

Under detta avsnitt beskrivs områdets förutsättningar och planförslaget, med dess konsekvenser, utifrån olika aspekter.

Övergripande struktur



Orienteringsbild. Planområdet är markerat med röd streckad linje. Gamla Värmdövägen markerad med orange streckad linje. Ortofoto utdrag ur InternGIS 2020, Nacka kommun.

Planområdet består idag av ett gatukök, en tandläkarmottagning med tillhörande asfalterad parkeringsyta, samt flera mycket gamla träd med naturvärden längs Kyrkstigen och i planområdets östra del. Planområdet angränsar i väster till Nacka kyrka med kyrkogård och i norr till några äldre sekelskiftsvillor. Inom planområdet, utmed Kyrkstigen, finns naturliga såväl som bearbetade bergsformationer som idag berättar om hur Nackas kulturmiljö formats utifrån geologiska och topografiska förutsättningar. De har ett kulturhistoriskt värde.



Bilden visar Kyrkstigen med parkeringen till vänster och befintlig bebyggelse till höger Foto: Anna Hall

Söderut präglas planområdet av Värmdövägen och dess storskaliga och bullriga trafiklandskap. Här är landskapet platt och utan större naturvärden. Den befintliga bebyggelsen är i en till två våningar. I angränsning till områdets sydvästra del ligger en grind in till kyrkogården.



Befintlig bebyggelse med gatukök och tandläkarmottagning (med tillhörande parkering).

Foto: Semrén & Månsson

Planområdet är kollektivtrafiknära och försörjs av buss och saltsjöbana. Området berörs av viktiga rörelsestråk för fotgängare mellan saltsjöbana eller buss och de många idrottsanläggningar och skolor som ligger i Järlahöjden samt för cyklister längs Värmdövägen.

Inom planområdet ligger även delar av två historiskt viktiga stråk: den gamla Värmdövägen (nuvarande Kyrkstigen och Järla skolväg) samt Birkavägens nord-sydliga sträckning som följer en gammal vägsträckning mellan Järla sjö och Ryssviken. På så vis har platsen historiskt sett varit en knutpunkt i området. Sekelskiftsvillorna norr om Kyrkstigen utgör tillsammans med Kyrkstigen själv samt kyrkan ett sammanhållet historiskt stråk. Utanför planområdet längre österut ligger det gamla församlingshemmet och Järla skola (Nackas första skola) som också ingår i detta stråk. Samtliga villor längs Kyrkstigen (Kyrkstigen 12, även kallat Villa Stridsberga, Villa Britteberg samt Lilla Britteberg) är klassificerade som särskilt värdefulla enligt en kulturmiljöanalys framtagen för Birkaområdet (KMV Forum, 2017). Dessa villor ingår i Birkaområdet som ligger norr om planområdet och som är ett av Nackas äldsta villaområden där de första husen byggdes vid slutet av 1800-talet.



Villa Britteberg samt Lilla Britteberg angränsar till planområdet i norr. Foto: Anna Hall



*Industribebyggelse från det förra sekelskiftet i Järsla sjö: Turbinballen tillhörande Alfa Laval's ångturbinfabrik.
Foto: Semrén & Månsson*

Söder om planområdet, på andra sidan Värmdövägen och saltsjöbanan, ligger Järsla sjö som är ett äldre industriområde med bebyggelse från flera olika tidsperioder. När Saltsjöbanans hade byggts ut på 1890-talet tog den industriella utvecklingen i Järsla fart och området präglas idag av de tidigare industribyggnadernas karaktäristiska utformning med rött tegel.

Rörelsen genom landskapet har varierat genom i historien och format bebyggelsens placering. Idag domineras landskapet av Värmdövägens sträckning i öst-västlig riktning. Den är både en barriär och riktningsgivare som också gör att de tidigare tydliga kopplingarna i nord-sydlig inte syns så tydligt längre.

Detaljplanen möjliggör två bostadskvarter mellan Kyrkstigen och Värmdövägen med entré till den kommande tunnelbanestationen i det östra kvarteret. Planförslaget medger också en hög byggnad i del av det östra kvarteret. Planförslaget förhåller sig till de historiska stråken genom att det i öppningen och trappan mellan bostadskvarteren markerar den riktning som den gamla Värmdövägen tog. Förslaget innebär också en vitalisering av platsen som knutpunkt.



Situationsplan som visar möjlig utformning av planförslaget. Angivna våningstal inkluderar vind. (Semrén & Månsson, 2021)

Bebyggelseförslagets gestaltning utgår från bärande element i den befintliga bebyggelsen vad gäller material, kulör och takform bland annat. Planförslaget kommer att påverka den lokala kulturmiljön genom att det möjliggör en förändrad sträckning av Kyrkstigen och att en gammal bergsskärning försvinner. Dessutom påverkas landskapsbilden då förslaget innebär en skalförskjutning av bebyggelse vilken minskar topografins läsbarhet och synlighet. Dock möjliggör öppningar i bebyggelsestrukturen att topografien och grönskan synliggörs från Värmdövägen. Påverkan är extra påtaglig på fastigheterna norr om Kyrkstigen samt kyrkogården som kommer att bli av med den fria vy, delvis mot uppvuxna träd, som de har idag. Högdelen i det östra kvarteret kommer att påverka den lokala landskapsbilden och vara synlig i vyer österifrån och västerifrån på Värmdövägen samt från Järla sjö. Historiskt sett är dock många verksamheter och centrala funktioner lokaliserade till sydsluttningarna av bergåsen på Sicklaön. Ser man landskapet och bebyggelsen över Järlasjön från söder så visas en vy som tydligt genom flera årsringar berättar om Nackas egen bebyggelseutveckling och historia. Planförslaget kommer att utgöra ett tillägg till detta.



Illustrationen visar vy från Järlasjön över bostadsområdet Järla sjö med möjlig utformning av genomfört planförslag i bakgrunden. Bild: Semrén & Månsson, 2021.

Den nya bebyggelsen har goda förutsättningar att utgöra en entré till det kommande Centrala Nacka samt att ge Värmdövägen en mer stadsmässig inramning. Ett högt hus kan fungera både som ett riktmärke och en markör för den kommande tunnelbanestationen i Järla.

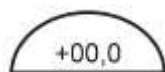
Offentliga rum och grönområden

Offentliga rum

Planförslaget möjliggör två torg i två nivåer där det nedre torget ansluter mot Värmdövägen och det övre, som ligger på stationsbyggnadens tak, ansluter mot Birkavägen och Kyrkstigen. En trappa med utrymme för växtlighet förbinder det övre torget med det nedre torget. När tunnelbanan är öppen finns en hiss tillgänglig i det östra bebyggelsekvarteret mellan det övre och nedre torget som komplement för de som inte kan använda trappor. Under tiden på dygnet som tunnelbanan är stängd behöver de som inte kan gå i trappor ta en omväg via Järlaleden. Torgen är dimensionerade för att rymma cykelparkering, sittmöjligheter och dagvattenanläggningar (det senare gäller enbart det nedre torget). Utformningen av det nedre torget kommer att samordnas med gestaltningen av Värmdövägen så att området upplevs som en helhet. Det övre torgets höjd regleras med en markhöjd som anger torgets högsta höjd. På torget är markhöjden satt till +28. Utöver denna höjd får enstaka uppstickande anordningar uppföras. Eftersom det övre torget ligger på taket till tunnelbanestationen regleras det också med en schaktdjupsbestämmelse som anger lägsta tillåtna höjd för åtgärder som till exempel schaktning. På det övre torget är den

Lägsta tillåtna schaktningsnivå i meter över angivet nollplan för schaktning, spontning, pålning, borrning och andra ingrepp i undergrunden. Nivån får underskrivas vid byggandet av tunnelbana med tillhörande utrymme, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

höjden reglerad till +27,8.



Inför genomförande ska torgens utformning avseende exakt placering av hinder såsom sittplatser,

växtlighet och cykelparkering samordnas med region Stockholm, med hänsyn till utrymning och framkomlighet beträffande tunnelbanan.

För mer information torgen och de gator som ryms inom planområdet hänvisas till gestaltningsprogrammet för allmän plats.

Natur

Kyrkstigen utgör ett rekreativt grönt stråk med ekar som uppskattas vara mellan 100 och 300 år gamla (Naturföretaget, 2016). Den trädbevuxna kullen i områdets östra del bidrar också med grönska och naturvärden i stadsbilden. Där växer framförallt tall. Enligt naturvärdesinventering finns inom området 23 stycken naturvärdesträd varav tre ekar samt två tallar vilka når kriterierna för särskilt skyddsvärda träd. (Pro Natura, 2020). På kullen finns även blåsippa (Pro Natura, 2020). Arten är fridlyst genom 8 och 9 § i artskyddsförordningen, men relativt vanlig i Stockholmsregionen. Planförslaget innebär att det lokala beståndet försvinner men bedömningen är att det inte föreligger någon risk att förbudet i artskyddsförordningen utlöses. Invid ekarna har noterats förekomst av orkidéen skogsknipprot som är fridlyst (Pro Natura, 2013). Vid en senare inventering år 2020 konstaterades dock att orkidéen inte längre finns kvar (Pro Natura, 2020). En artskyddsinventering har genomförts för bland andra det närliggande Birkaområdet (Calluna, 2019). Den konstaterar att mindre hackspett siktats men att det inte finns livsmiljö för den i området och att det inte föreligger någon risk att förbudet enligt artskyddsförordningen utlöses.



Bilden visar naturvärdesträd inom planområdet (Pro Natura 2020).

Planområdet ingår i ett nord-sydligt spridningssambandet för ek- och ädellövsogskarter samt i ett nord-sydligt spridningssamband för barrskogskarter. Enligt spridningsanalys för

Sicklaön är det påtagligt vilket värde de solitära ekarna har för nätverket av värdefulla naturmiljöer (Ekologigruppen, 2014).



Bild över de gamla ekarnas utbredning längs Kyrkstigen.

*Här har utredaren bedömt att Ek 4 ska ha naturvärdesklass 1 och de övriga 2 skyddade ekarna naturvärdesklass 2. Lila linje visar uppskattad rotutbredning hos de tre gamla ekarna. Ek nummer 4 uppskattas vara runt 300 år gammal, därför har del av trädkronan dött. Rotutbredningen är fortfarande stor.
Bild: Naturföretaget, 2015*

Planförslaget får negativa konsekvenser för spridningssambandet för ädellöv,

då den nya föreslagna bebyggelsen innebär en barriär för bland annat insekter som orienterar sig efter trädkronornas siluetter. Planförslaget möjliggör dock en öppning mellan de två bebyggelsekvarteren vilket är gynnsamt för insekter och fåglar. Förslaget reglerar också att bebyggelsestrukturen i det västra kvarteret har öppningar mot Värmdövägen. Strukturen hålls samman av en sockel som, som mest, är knappt 4 meter hög vilket kan vara gynnsamt för en del insekter som kan flyga högre än så, exempelvis fjärilar. Öppningarna i strukturen regleras i det västra kvarteret med totalhöjder, vilket anger byggnadens högsta tillåtna höjd.

Spridningssamband för tall påverkas negativt då ett flertal uppvuxna tallar, naturvärdesträd, försvinner vid ett genomförande av planförslaget. Det finns dock fler tallbestånd i anslutning till planområdet och detta samband bedöms inte påverkas i lika stor utsträckning som ädellövssambanden på grund av att tallsambanden är aningen starkare. Spridningssambanden kan eventuellt stärkas på sikt, genom att ek respektive tall används som park- eller gatuträd. Detta är dock inget som regleras i planen.

De gamla ekarna kommer att bevaras och planläggas som allmän plats med bestämmelsen **NATUR**. De kommer även att omfattas av bestämmelsen **TRÄD** som reglerar förbud mot fällning och jordkompaktering vid rötter.

Ekarnas rotsystem ligger även inom kvartersmark och skyddas där till stor del genom mark som inte får förses med byggnad (så kallad prickmark) och bestämmelsen **n₂**.

Till vänster: Prickmark

Kyrkstigen föreslås även flyttas norrut i förhållande till dagens läge, bland annat för att få bättre plats för ledningar vilket gynnar ekarnas rötter, som då utsätts för mindre belastning och skada vid framtida byggnation och upprustning av gata och ledningar.

Bebyggelseförslaget innebär att de befintliga ekarna hamnar i ett skuggat läge, vilket får negativa konsekvenser för organismer som lever på och är beroende av solbelysta gamla ekar. Om ekarna blir beskuggade ändras förutsättningarna för många arter som trivs där idag och som då inte längre kommer att ha ett lämpligt substrat att leva på och därför troligtvis kommer att försvinna på sikt.

De träd med naturvärde som fällt ska placeras ut i naturområden som faunadepå. Att detta görs regleras i exploateringsavtalet.

Rekreation

Tillgång till natur- och friluftsliv finns i Ryssbergen, som ligger inom 600 meters avstånd från planområdet. Här finns höga naturvärden och rekreativa värden. Tillgång till vatten finns i Kyrkviksparken inom 700 meter och Svindersviken inom 1 kilometer från planområdet. Allmän plats inom planförslaget rymmer inte någon lekplats eller större friyta för spontanlek. Det är ont om lekplatser i närområdet och lekplats inom 300 meter finns inte utan de boende är hänvisade till lekplats som finns på kommunal mark i Birka inom 650 meter. De boende får dock relativt nära till sportmöjligheter på Järslahöjden som ligger inom 550 meters promenadväg. Andra sportutövare som kan ta tunnelbanan till Järsla Station kommer också få en snabbare kommunikation till sportmöjligheterna.

Bland de närboende är Birkabergets södervända slänt en omtyckt utsiktsplats över Järslasjön. Byggnadernas höjder i det västra kvarteret varierar men kan enligt planförslaget som högst vara i samma höjd som berget (+51 meter). Den högsta byggnaden i det östra kvarteret är 30 meter högre (+80,5 meter). Öppningarna i bebyggelsen och mellan bostadskvarteren gör dock att det fortfarande går att ha utsikt över Järsla sjö från Birkaberget.

De ytor som föreslås för rekreation på kvartersmark utgörs av bostadsgårdarna som är relativt små. Här finns dock möjlighet till småbarnslek, odling samt att sitta ner.



Illustration av hur utsikten från Birkaberget över Järslasjön och Nackareservatet kan komma att se ut vid genomfört planförslag. Utsikten över Järslasjön blir förändrad men sjön är fortfarande synlig. Transparenta vita byggnader representerar bebyggelse enligt strukturplanen men utan laga kraftvunna detaljplaner. Bild: Semrén & Månsson, 2021.

Bebyggelse

Bebyggelseförslaget möjliggör cirka 390 nya bostäder, jämnt fördelade på de två kvarteren, med utrymme för verksamhetslokaler om knappt 1100 kvadratmeter vilket innebär cirka 20 nya arbetsplatser. I bottenvåningarna planeras även för lokaler för de boende så som cykelgarage, gästlägenhet, föreningslokal/lokal för distansarbete. Mellan bostadskvarteren planeras den nya tunnelbanestationen i Järla med två uppgångar, en mot Värmdövägen och en mot Birkavägen med entré i det östra bostadskvarteret. Enligt detaljplan för tunnelbanan beräknas Järla station få cirka 1000 personer som kliver av eller stiger på under dygnets maxtimme, vilket är jämförbart med station Björkhagen i Stockholms kommun. Det östra kvarteret har markanvisats och kommer inte att vara genomfört förrän tidigast i samband med tunnelbanans färdigställande och därför regleras kvarteret mer flexibelt vad gäller användning och gestaltning. Detta innebär att den högdel om 16 våningar som föreslås i det östra kvarteret kan utvecklas antingen till bostäder, runt 115 stycken om hela volymen utnyttjas till det, eller exempelvis hotell eller kontor.

Trygghet

Planförslaget har ingått som ett pilotprojekt för tryggare stadsplanering tillsammans med stiftelsen Tryggare Sverige.

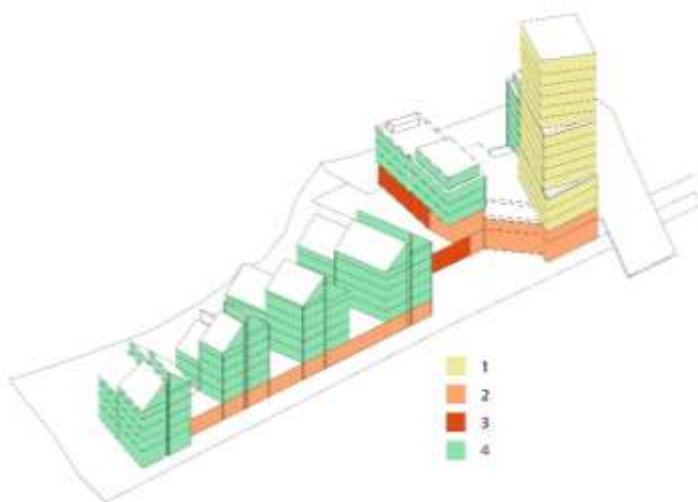
Det är framför allt människors närvaro, aktivitet och sociala kontroll som skapar verklig trygghet och säkerhet på en plats. Fönster och bostadsentréer föreslås mot samtliga gator och torg med avsikten att skapa flöden och undvika känslan av baksida. Verksamhetslokaler och balkonger bidrar också till rörelser och social kontroll. Tillkomsten av en kommunikationsnod, bostäder samt eventuellt hotell eller kontor medför att platsen kommer att vara befolkad under stora delar av det vakna dygnet. Tunnelbanan i sig kan upplevas som otrygg då den innebär att en större mängd människor rör sig genom platsen utan att höra hemma där vilket ger en minskad möjlighet till social kontroll. Samtidigt innebär alla de väl trafikerade stråk för fotgängare, cykel (regionalt cykelstråk), bil och tåg som finns inom eller i närheten av planområdet att det finns många ”ögon” på platsen, vilket å andra sidan kan upplevas tryggt. Andra faktorer som är trygghetsskapande är överblickbarhet, orienterbarhet, sammanlänkade stråk utan återvändsgränder, att bebyggelse och offentliga rum har en tydlig identitet, att de är omsorgsfullt gestaltade, omhändertagna (exempelvis med sittplatser och välkött grönska), samt väl belysta (*Bo Tryggt 2030-Hanboken för planering av säkra och trygga livsmiljöer, Tryggare Sverige 2020 samt Stråk och platser i Nacka stad, Gehl, 2019*). Planförslaget möjliggör dessa kvaliteter och innebär en förbättring med hänsyn till att planområdet idag mot Värmdövägen är svårorienterbart, otydligt och saknar tydlig identitet bland annat. Mer information om den framtida gestaltningen finns i gestaltningsprogrammet för bebyggelse respektive för allmän plats.

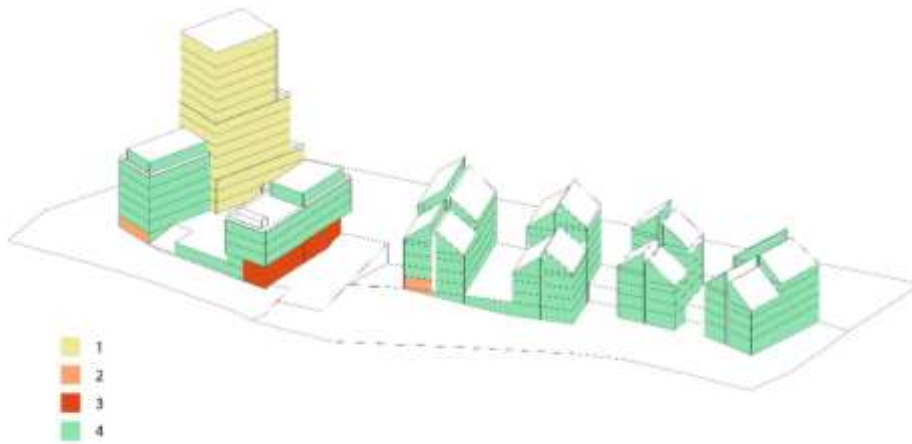
Markanvändning

Planförslaget medger markanvändningen Bostad **B**. Planförslaget medger även markanvändning centrumändamål **C** som är en generell användningsbestämmelse för kombinationer av handel, service, samlingslokaler, kontor, hotell och andra verksamheter som ligger centralt eller som på annat sätt ska vara lätta att nå. **C** medges framförallt i entréplan samt i det östra kvarterets högdal. Egenskapsbestämmelserna **e₁₆-e₂₀** specificerar var i byggnadsvolymer som användningen gäller. Bestämmelsen **e₂₀** reglerar även att det mot torg ska finnas en lokal om minst 50 kvadratmeter. Detaljplanen medger även markanvändning för tunnelbaneändamål **T** tunnelbana med tillhörande entréfunktioner och utrymmen. Markanvändningen **TORG** gäller på yta mot Värmdövägen och mot Birkavägen. Bestämmelsen (**T**) medger att tunnelbaneändamål får finnas under det torget. Bestämmelsen (**T**) reglerar även att tunnelbaneändamål får finnas under gata. Bestämmelsen (**T1**) reglerar att tunnelbana i tunnel får finnas under gata samt inom en viss rymd. Tunnelbanans entré i det östra kvarteret regleras med planbestämmelsen **T₂**. Markanvändningen **T₂** gäller i entréplanet mellan Birkavägen och Värmdövägen. Planförslaget möjliggör att byggnadsdelar kragar ut över en annan användning, till exempel gata eller torg, som då sätts inom parentes. Egenskapsbestämmelserna **e₉-e₁₃** reglerar mellan vilka nivåer markanvändningen som står inom parentes gäller. Bestämmelsen ”**BC (GATA) e₁₀**” innebär att gatan får urholka användningen för bostad och centrumändamål mellan nivåerna +18 och +34. Markanvändningen ”**BT(TORG)e₉**” innebär att torg får urholka användningen för bostad **B** och tunnelbana **T** mellan nivåerna +27,2 och +34. För att kunna inrymma en ny elnätstation mellan det västra kvarteret och Kyrkstigen medges ett avgränsat område för teknisk anläggning **E₁**. Markanvändningen (**E₁**) innebär att del av elnätstationen får urholka användningen för bostad **B** (byggnadsdel som kragar ut över den).

Detaljplanen medger även markanvändningen **P** Parkering. Egenskapsbestämmelserna **e₁₄** och **e₁₅** anger mellan vilka nivåer parkering får finnas.

Den kommunala mark där värdefulla ekar ska sparas regleras med användningen **NATUR**.





Bebyggelseförslaget sett från Värmdövägen (övre bild) och från Kyrkstigen/Birkavägen (undre bild). Bilderna visar vilka markanvändningar som detaljplanen möjliggör. Turkos färg=bostäder, rosa färg=centrumändamål, gul färg=bostäder/ centrumändamål och röd färg=tunnelbanestationen med tillhörande utrymmen. Parkering föreslås i garage under underbyggd gårdar samt delvis under byggnad. Bilder: Semrén & Månsson

Gestaltning

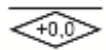
För att styra bebyggelsen mot en anpassning till den omgivande miljön har principer för ny bebyggelse tagits fram. De har varit vägledande under arbetet med förslaget. Principerna finns närmare beskrivna i gestaltungsprogrammet för bebyggelse som hör till detaljplanen.

Höjd, våningsantal, balkonger och utkragande fasad

Byggnadernas höjder regleras dels genom bestämmelser om totalhöjd, vilken anger takens högsta höjd (utöver denna höjd tillåts inga uppstickande element), dels genom högsta nockhöjd (anger takets högsta höjd men tillåter utöver det uppstickande delar såsom tekniska anläggningar).



Högsta totalhöjd i meter över angivet nollplan

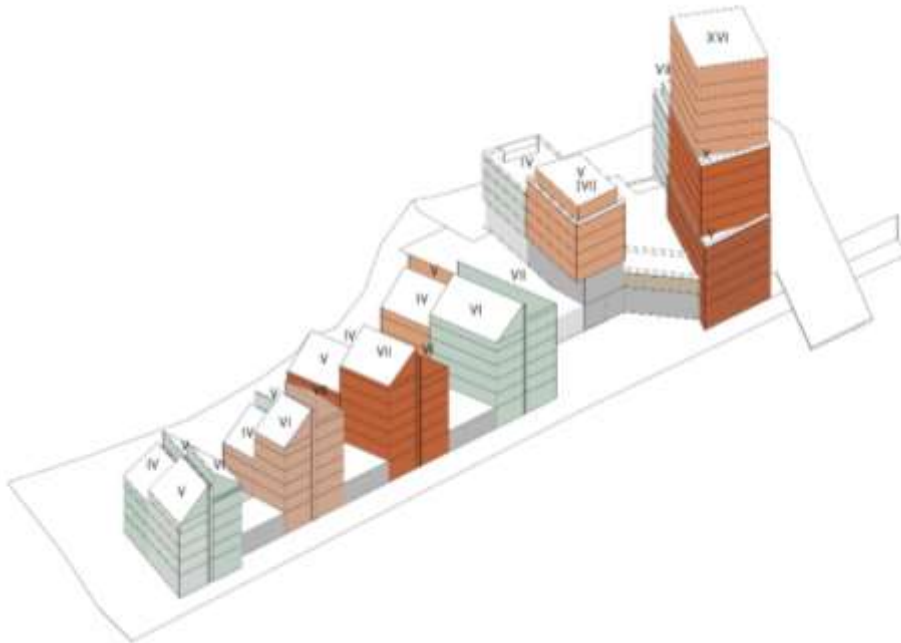


Högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan

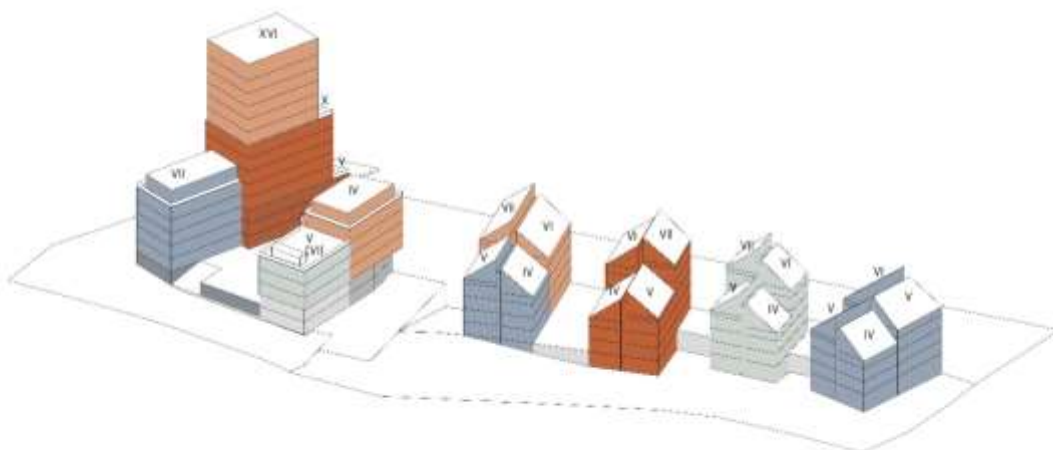
De upphöjda gårdarna som utgör sockelns tak i det västra kvarteret regleras med en högsta nockhöjd för att inte omöjliggöra uppstickande element som pergolas, staket och dylikt. För det östra kvarteret reglerar bestämmelsen f_2 att tekniska anläggningar ska uppföras samlade och placeras mitt på taket, med en högsta höjd om 3,2 meter över nockhöjd, för minska deras påverkan på taklandskapet. För det östra kvarteret reglerar bestämmelsen f_6 att den översta våningen ska vara indragen mot gata och torg med minst 1 meter.

Antalet våningar i förslaget påverkar fönstersättningen och proportionerna och är en viktig del av gestaltningen. Bebyggelseförslagets våningstal i det västra kvarteret utgår från den våningshöjd som krävs för att bygga med trästomme. För att göra detta krävs en högre våningshöjd. För att behålla överenskomna proportioner regleras antalet våningar per

huskropp med egenskapsbestämmelserna e₂-e₈ Entresolvåning tillåts och räknas inte som en extra våning. Inget förbud finns mot att inreda vind med bostad.



Bebyggelseförslagets sett från Värmdövägen. Principskiss som visar det västra kvarterets trappning av höjder mot norr, sammanbindande sockel, variation i kulör samt takutformning. Det angivna våningstalet inkluderar vind. Bild: Semrén & Månsson



Bebyggelseförslagets sett från Kyrkestigen och Birkavägen. Principskiss som visar det västra kvarterets trappning av höjder mot norr, sammanbindande sockel, variation i kulör samt takutformning. Det angivna våningstalet inkluderar vind. Bild: Semrén & Månsson

I båda kvarteren tillåts balkonger mot samtliga sidor. Mot Värmdövägen reglerar bestämmelse att balkonger inte får sticka ut från fasad då Värmdövägen är ett huvudstråk och det offentliga rummet där inte ska upplevas som privatiserat. Balkonger mot torg är reglerade i djup (0,6 meter) för att inte ta för mycket utrymme i anspråk. Balkonger som sticker ut över Kyrkstigen och torg är reglerade med bestämmelse som tillåter att bostad urholkas av gata respektive av torg. I det östra kvarteret tillåts fasaden kraga ut över allmän plats vilket regleras med att bostad urholkas av gata. Syftet är att markera skillnaden mellan tunnelbaneutrymme och ovanliggande bostäder. Mot Järlaleden/Järla bro är syftet att tydliggöra skillnaden mellan entréväning och ovanliggande bebyggelse.

Entréväning mot Värmdövägen

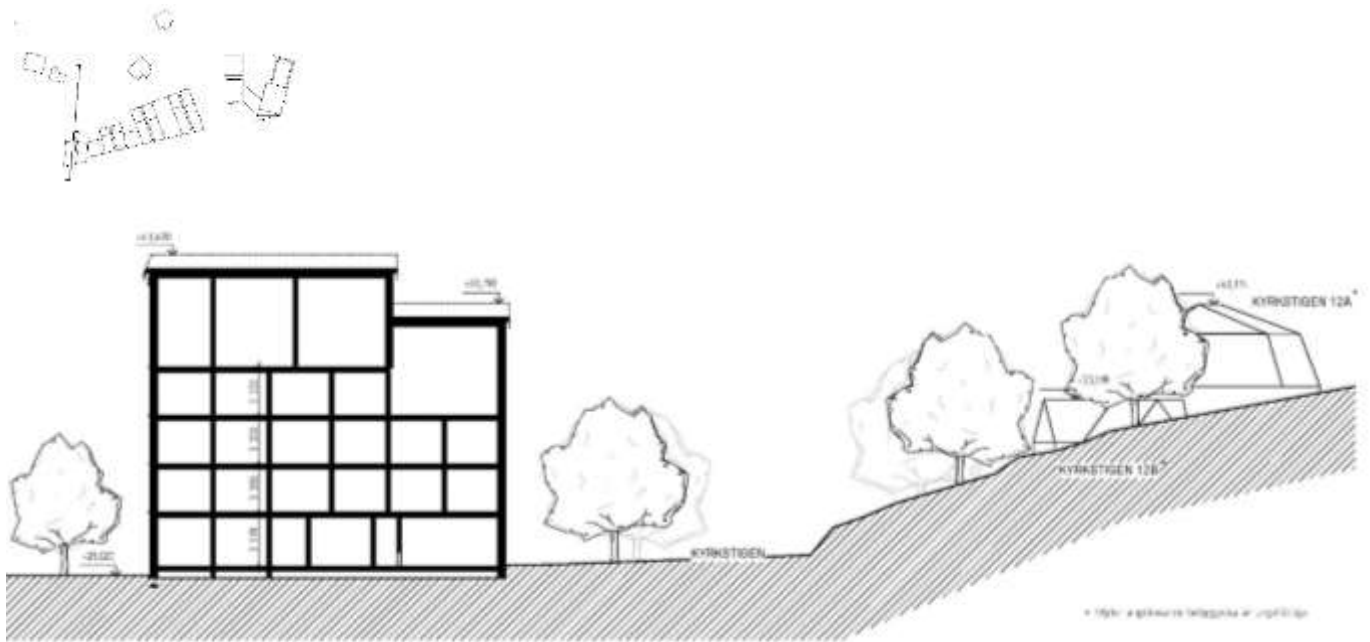
En av gestaltungsprinciperna är att fasaderna ska ha en hög detaljeringsgrad i bottenplan, därför reglerar plankartan att entréväning mot Värmdövägen i huvudsak ska vara uppglasad och utformas med särskild arkitektonisk omsorg och med kvalitativa, robusta material såsom klinkers eller sten. Med robusta material avses material som är hårda och genuina, det vill säga inga imitationer av andra material. Levande bottenvåningar som har utrymme för verksamhetslokaler genererar liv och rörelse till gatan. För att möjliggöra detta styr plankartan att entréväningar mot Värmdövägen och mot torg ska vara förhöjda det vill säga ha högre våningshöjd än ovanliggande våningar.

Det västra kvarteret

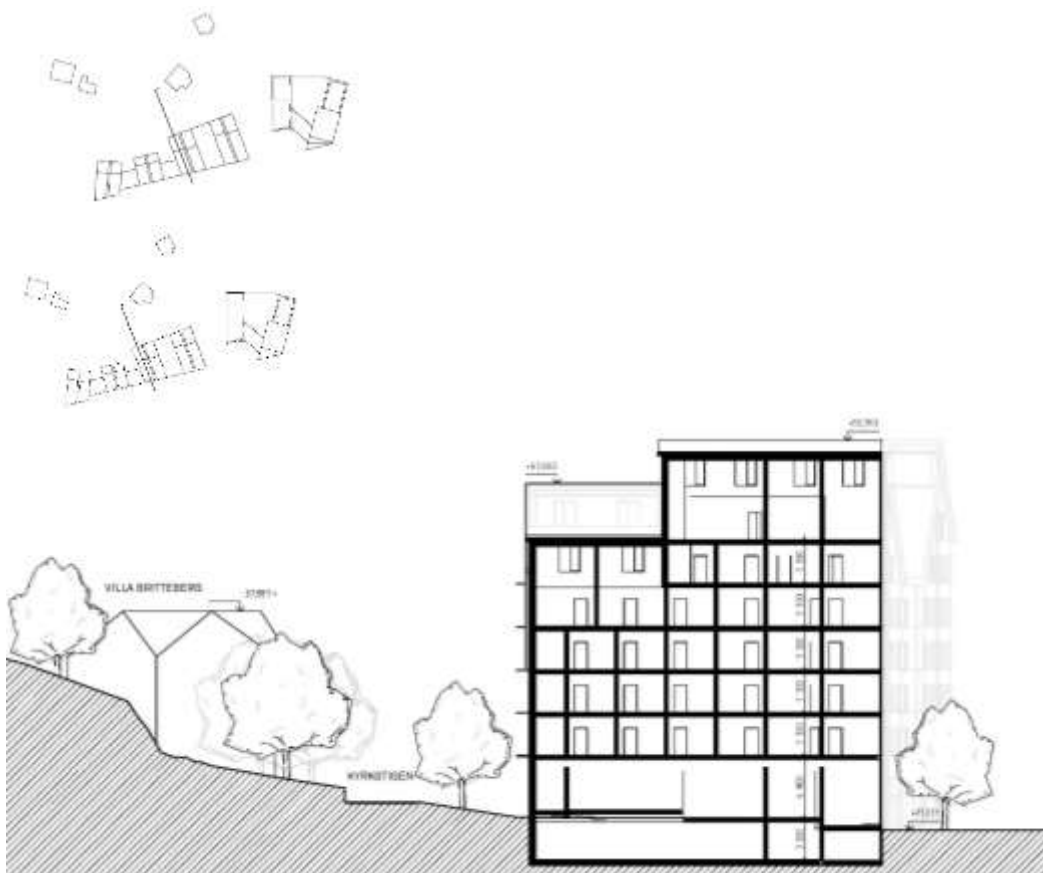
Det västra kvarteret har i sin gestaltning utgått från några av de bärande element som karaktäriserar den äldre bebyggelsen i Birka: uppbrutna strukturer, fasadmaterial i trä, företrädesvis i kulörta toner samt ett tydligt definierat taklandskap. Kvarteret går ner i höjd mot Kyrkstigen och kyrkogården för att bättre svara mot den småskalighet som finns där. Mot Värmdövägen har kvarteret en mer urban karaktär med högre bebyggelse.

Struktur och skala

Avsikten med kvarterets uppbrutna struktur är att undvika en monoton fasad längs Värmdövägen, skapa variation samt få ett ökat solinsläpp till bostadsgårdarna och den bakomliggande miljön. Öppningarna bidrar också till att synliggöra den bakomliggande grönskan och topografin. En gemensam sockel som mot Värmdövägen är 4-5 meter hög, håller ihop kvarteret. Sockeln dämpar bullret något samt bidrar till att tydliggöra gränsen mot Värmdövägen. I sockeln ligger garageinfart. Som närmast ligger den ungefär 19 meter från befintlig bebyggelse i bostadsrättsföreningen Britteberg. Vid de två andra gårdarna ligger dock sockeln mellan 18 - 22 meter bort från Kyrkstigen, med befintliga ekar mellan. Bebyggelsen vid Kyrkstigen 12 B har som minst ett avstånd om cirka 35 meter till den föreslagna bebyggelsen. Planförslagets genomförande medför viss insyn från och till ny bebyggelse men avstånden bedöms ändå vara relativt stora.



Sektionen visar mötet mellan föreslagen ny bebyggelse i det västra kvarteret och Kyrkstigen 12 B, där den nya bebyggelsen ligger som närmast den befintliga. Skillnaden i nockhöjd är cirka 7-10 meter. Den lilla bilden i övre vänster hörn visar var sektionen är tagen. Bild: Semrén & Månsson



Sektionen visar mötet mellan föreslagen ny bebyggelse i det västra kvarteret och Villa Britteneberg, där den nya bebyggelsen ligger som närmast den befintliga. Skillnaden i nockhöjd är cirka 10 meter. Den lilla bilden i övre vänster hörn visar var sektionen är tagen. Bild: Semrén & Månsson

Volymerna är lägre mot Kyrkstigen där de varierar mellan 4-5 våningar och högre mot Värmdövägen där de varierar mellan 5 och 7 våningar.

Mot kyrkogårdsmuren föreslås 4 respektive 5 våningar höga byggnader. Avståndet till muren är cirka 9 meter. En mindre del av kyrkogårdens nordöstra del kommer att skuggas på morgonen och förmiddagen. De befintliga träden innanför muren är uppvuxna vilket tar ner höjden på den nya bebyggelsen till viss del. Dock kommer den att sticka upp ovanför trädtopparna och vara synlig från kyrkogården. Från Värmdövägen är kontrasten tydligare då en volym om 5 våningar möter kyrkogårdsmuren.



Bilderna visar möjlig utformning av bebyggelseförslaget sett från kyrkogården. Bilder: Semrén & Månsson



Sektionen visar bebyggelseförslagets möte med kyrkogården, sett från Värmdövägen. Bild: Semrén & Månsson

Fasader

Kulörta träfasader är ett av de element som är utmärkande för Birkaområdet och en del av bebyggelsen längs Kyrkstigen. Därför ställs krav på detta för den nya bebyggelsen i det västra kvarteret. Att återge exakt samma kulörer är svårt då fasaderna av underhållsskäl kommer att vara tryckimpregnerade eller behandlade på liknande vis. Syftet är att kulörerna ska ha ett släktskap med färgsättningen i Birka. Utformningsbestämmelsen **f₃** reglerar att fasad ska utföras i trä. Vad gäller byggnadens kulörer så ska de ha anknytning till den äldre

bebyggelsen i Birkaområdet. Plankartan reglerar att nedan redovisade kulörer, eller mycket lika, ska användas. Färgsättning finns närmare beskriven i gestaltungsprogrammet för bebyggelse som hör till detaljplanen.



Bilden visar exempel på kulörer som förekommer i den äldre bebyggelsen i Birka på fasad respektive tak. Foton: Semrén & Månsson.



Bilden visar färger som har koppling till den äldre bebyggelsen i Birka och som ska användas i färgsättningen av ny bebyggelse i det västra kvarteret. Bild Semrén & Månsson.

Mot Värmdövägen ska en variation i kulör ska finnas. För att ge volymerna ett slankare uttryck och för att ge mer variation i gatuplan ska kulörerna på byggnadskropparna som vetter mot Värmdövägen, följa gavlarna hela vägen ner till gata, se bild. Detta innebär att även entréväningen, som ska utföras i hårdare material, ska ha samma kulör.



Bilden visar möjlig utformning av bebyggelseförslaget och exempel på färgsättning av fasad med variation mellan byggnadsvolymerna samt där entréväning har samma kulör som ovanliggande byggnadsvolym. Bild: Semrén & Månsson



Bilden visar möjlig utformning av bebyggelseförslaget och exempel på färgsättning av fasad med variation mellan huskropparna. Bilden visar mötet med Brf Britteberg, i korsningen Birkavägen/Kyrkstigen. Bild: Semrén & Månsson

Tak

Taklandskapet i Birkaområdet omfattar valmade tak, mansardtak och sadeltak. Gemensamt för dem är att de har en tydlig lutning samt en markerad takfot och tydliga takavslut. Detta gäller även för bebyggelsen i det västra kvarteret. För att uppnå detta ställs krav på takens lutning och omfattningen av takkupor. Takkupa får som mest vara 3,3 meter bred och takkupors sammanlagda fasadlängd får som mest uppta 2/3 av takets längd. Vidare får takkupor inte byggas ihop och takfoten ska vara obruten och synlig. Taklutningen är reglerad till 40 grader genom egenskapsbestämmelsen e_1 . Takutformningen regleras med bestämmelsen f_3 . Bestämmelsen om totalhöjd, som inte tillåter uppstickande byggnadsdelar syftar också till att hålla takformen synlig och tydlig. Hisschakt och tekniska anläggningar ska exempelvis rymmas under tak.

Utrymningstrappa

Vid den norra gaveln längst västerut finns eventuellt behov av att uppföra en utrymningstrappa. Ingen bestämmelse krävs för detta då det är tillåtet på prickmark. Dock regleras att utrymningstrappan ska vara omsorgsfullt gestaltad. Avsikten med bestämmelsen är att trappan ska gestaltas på ett vis som är anpassat både till bebyggelseförslaget som den hör till, men också till den intilliggande kulturmiljön.

Elnätsstation

Mellan det västra kvarteret och Kyrkstigen finns område reserverat för elnätsstation. Utformningen av elnätsstationen regleras med utformningsbestämmelse **f₄** som säger att elnätsstation ska vara omsorgsfullt gestaltad med hänsyn till omgivande kulturmiljö.

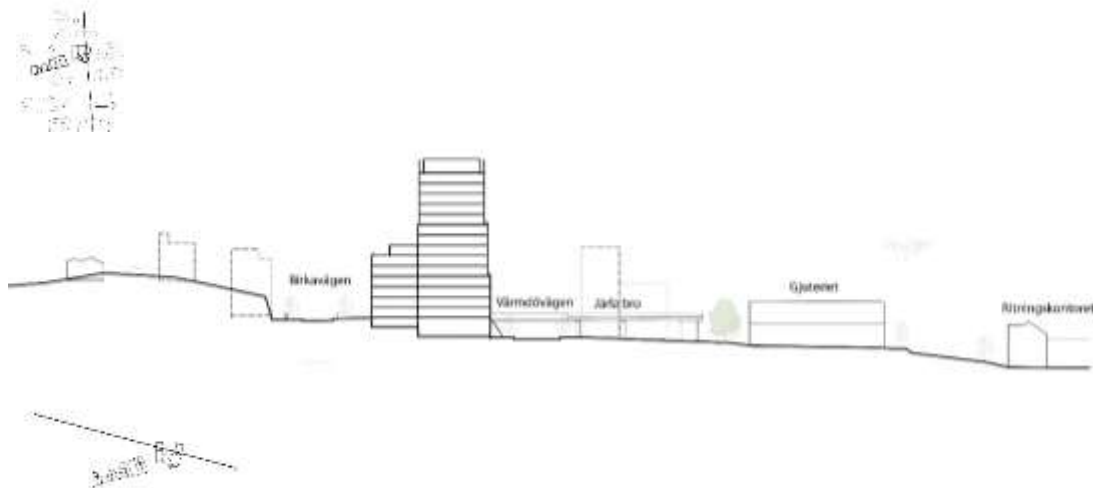
Det östra kvarteret

Det östra kvarteret är inte reglerat vad gäller kulörer eller fasadmaterial, med undantag för kvarterets högdela då det utgör ett påtagligt inslag i stadsbilden. Takvinkel regleras inte heller. Bedömningen är att den befintliga miljön norr om Birkavägen är mindre känslig för skalförskjutning än övrig bebyggelse i området då den ligger uppe på berget, cirka 7 meter ovan gatunivå.

Struktur och skala

Det östra kvarteret är en komposition av flera delar: fyra lägre samt en högdela om 16 våningar. Höjden motiveras av det stora trafiklandskapet, läget invid tunnelbanan, funktionen som landmärke samt platsens entrésituation i enlighet med ”Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad”. De andra delarna i kvarteret varierar i höjd och har en mer nedtonad karaktär.

Det östra kvarteret har en sammanhållen struktur som öppnar upp sig mot Birkavägen och mot Värmdövägen. Öppningen ger variation i gestaltningen samt ett större solinsläpp på gården och bättre dagsljusförhållanden i bostäderna. Mot Birkavägen hålls två volymer samman av en sockel som är en våning hög, med garageinfart.





Sektioner som visar möjlig utformning av föreslagen ny bebyggelse med omgivande befintlig respektive planerad framtida bebyggelse i enlighet med strukturplan för Nacka stad. Sektionerna visar höjdförhållandet mellan högdelen och omgivande bebyggelse i Birka och i Järla sjö. Den lilla bilden i övre vänster hörn visar var den sektionen är tagen. Bilder: Semrén & Månsson

Järla sjö med värdefull industribebyggelse i tegel ligger knappt 100 meter bort från planområdet med Värmdövägen, Järla bro och saltsjöbanan mellan sig. Dessa element utgör en visuell barriär som gör den föreslagna bebyggelsen mindre synlig från Järla sjö. Högdelen i det östra kvarteret kommer dock att vara synlig på långt håll och med sin typologi skilja sig från omgivande bebyggelse. Med anledning av detta ställs i plankartan krav på att högdelen i sin gestaltning ska referera till förra seklets industribyggnader i Järla sjö.

Fasader

Högdelen utgår i sin gestaltning från element som är karaktäristiska för den äldre industriarkitekturen i Järla sjö: fasadmaterial i r tegel, i varma kulörer, och med reliefverkan samt ett rationellt uttryck.



Möjlig utformning av högdelen i det östra kvarteret. Överst: vy från Värmdövägen. Nederst: Vy från Birkaberget. Mitten: Vy västerut från Värmdövägen mot Järla bro. Höger: vy från Järla sjö. Bild: Semrén & Månsson

För högdelen gäller utformningsbestämmelsen **f₁** som reglerar att byggnaden ska ha en skulptural form bestående av tre volymer staplade på varandra och vridna i förhållande till varandra mot Värmdövägen. Byggnaden ska i sitt uttryck, fasadmaterial och kulör referera till förra sekelskiftets industribyggnader i Järla sjö.

Fasader ska vara i huvudsak i tegel, med olika varma kulörer för var och en av de tre volymerna. Med varma kulörer avses kulörer såsom rött, gult, orange, beige eller brunt som

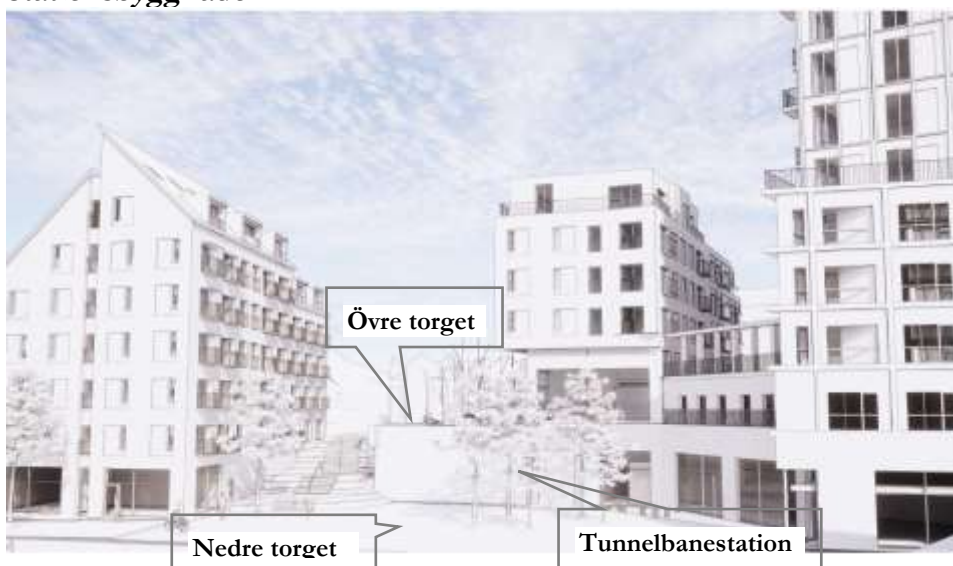
drar åt det varma hållet (det vill säga innehåller en andel gult eller rött). Fasader ska ha djupverkan/reliefverkan.

De industribyggnader som avses i Järila sjö ingår i de Lavals industriområde och utgörs exempelvis av Järila läderfabrik, gjuteriet, byggnaden för pumpprovning samt ritningskontoret. De är uppförda i handslaget tegel i en varm, röd kulör med naturliga variationer. Fasaderna har murade detaljer med djupverkan runt till exempel fönster och entréer.



Industribebyggelse från förra sekelskiftet i Järila sjö, exempel på detaljer med djupverkan samt material och kulör. Till vänster gjuteriet och till höger pumpprovningen. Foto: Johannes Kruusi

Stationsbyggnaden



Tunnelbanestationen med omgivande bebyggelse och de två offentliga torgen. Bild: Semrén & Månsson

Tunnelbanans stationsbyggnad i Järla är en våning hög, höjden regleras med en markhöjd på torget som ligger ovanpå stationsbyggnadens tak. Vad gäller byggnadens utvändiga gestaltning reglerar bestämmelse att fasad tillhörande tillhörande tunnelbaneutrymme ska utföras i glas och natursten.



Bilderna visar föreslagen ny bebyggelse med det östra kvarteret till vänster, det västra till höger samt det övre torget i mitten. Entrén från Birkavägen till tunnelbanan är inringad med röd linje. På bilden till höger syns Lilla Britteberg i förgrunden. Bild: Semrén & Månsson

I tunnelbanestationen finns ett kombinerat frånlufts- och brandgasschakt som mynnar i ett ventilationstorn ovan markbredvid trappan. Detta torn ventilerar biljetthall samt teknikvåning, till/frånluft kombinerat. Bestämmelsen f_7 begränsar ventilationstornets största diameter till 1,2 meter samt att ventilationstornet ska vara omsorgsfullt gestaltat. En bestämmelse om totalhöjd, vilken symboliseras av dubbelromben utan plustecken framför, begränsar dess höjd till 3,5 meter, räknat från den punkt där marknivån är som högst.



Vy från Järila bro. Bilden visar möjlig utformning av föreslagen ny bebyggelse med det västra kvarteret till vänster, det östra till höger samt stationsbyggnaden med det nedrentorget i mitten. Bild: Semrén & Månsson

GYF, Bostadsgårdar och terrasser

I Nacka stad är ambitionen att en grönytefaktor (GYF) på 0,6 ska uppnås. Föreslagen bebyggelse har en utformning som motsvarar 0,70. (Nivå, 2021). Att GYF uppfylls regleras i exploateringsavtalet. De boende får tillgång till gemensamma gårdar, delvis eller helt underbyggda. I det östra kvarteret föreslås även takterrass för de boende. På gårdarna finns möjlighet till småbarnslek, sittplatser och odling. För de lägenheter som ligger i bottenplan finns uteplatser. Dagvattenhantering är en integrerad del av gårdarnas utformning vilket redovisas i dagvattenutredning för kvartersmark (bilaga till dagvattenutredning för allmän plats, Geosigma, 2021). Träd och annan växtlighet föreslås i nedsänkta växtbäddar som renar och fördröjer dagvatten. För att säkra att detta möjliggörs på de underbyggda gårdarna och terrasserna finns planbestämmelsen **b₁** som reglerar att terrassbjälklag för underbyggd bostadsgård samt takterrass ska utföras planterbart och dimensioneras för att bära ett jorddjup om minst 0,6 meter.

Tillgänglighet

Planförslaget möjliggör att lägenheterna är tillgängliga från parkeringsplats i garage via hiss. Det planeras även parkeringsplatser på Värmdövägen för personer med funktionsnedsättning som når majoriteten av entréerna. Invid det nedre och det övre torget planeras angöring för att tillgängliggöra tunnelbanans entréer. I det östra kvarteret finns en

hiss som sammanbinder det övre och det nedre torget och som gör tunnelbanan tillgänglig från Birkavägen samt Birkavägen tillgänglig från Värmdövägen. Nattetid är biljetthallen stängd och då kan den som inte kan använda trappan får gå runt den planerade bebyggelsen. Förslaget innebär sammantaget en tillgänglighetsmässig förbättring och ökad trafiksäkerhet för de gående i norr-södergående riktning. De reguljära parkeringsplatser som finns vid kyrkogårdsmuren idag föreslås flyttas till andra sidan Kyrkstigen. Totalt kommer det att finnas två reguljära parkeringsplatser samt en parkeringsplats för personer med funktionsnedsättning på Kyrkstigens östra sida, mitt emot kyrkogårdsmuren.

Anledningen till att de flyttas är att stora fordon som exempelvis räddningsfordon och sopbilar har svårt att komma fram annars. (Trafik-PM, 2021). Besöks- och arbetsplatsparkering ombesörjs i garaget.

Lokalklimat

En vindutredning har tagits fram för planområdet (Covi, 2021). Den visar att det generellt är låga vindhastigheter i markplan i stora delar av planområdet, vilket ger bra vindkomfort i området. På det övre respektive nedre torget samt i trappan som förbinder dem är vindkomforten sådan att det även här lämpar sig för aktiviteter som inkluderar långvarigt stillasittande. Kriteriet för kortvarigt stillasittande är uppfyllt i hela planområdet. Särskild de två västra innegårdarna i det västra kvarteret och den större innegården i det östra kvarteret är väl skyddade. Andelen timmar per år med låga vindhastigheter är här mycket stor. Utredningen visar också att det finns en viss kanalisering av luften som rör sig i nord-sydled, mellan östra och västra kvarteret där trappan ligger och att det kan bli blåsigt där. Träden på kyrkogården, Kyrkstigens höga gamla ekar och annan vegetation, gröna gårdar inom kvarteret samt gatuträd på Birkavägen och Värmdövägen kommer hjälpa till att jämma ut temperaturen över dygn och år då vegetationen har en isolerande verkan som ger en jämnare temperatur. Den sida som är mest känslig för temperaturtoppar är fasaderna mot Värmdövägen som kommer hålla och avge stor värmemängd.



Medelvindhastigheten över planområdet i markplan. De olika färgerna indikerar gränserna för olika komfortklasser, Covi, 2021

Eftersom bebyggelseförslaget breder ut sig i öst-västlig riktning är den uppbrutna strukturen med öppningar extra gynnsam ur ljus- och värmesynpunkt. Det ger en jämnare temperatur mellan norr och södersidan och mer ljus på norrsidan. Även om det är en uppbruten skala kommer dock slagskuggorna från de nya kvarteren att falla på befintliga fastigheterna norr om Kyrkstigen. Påverkan blir störst på Lilla respektive Villa Britteberg där byggnader och fastighetens södra del skuggas under förmiddag vår, höst och vinter. Under sommaren skuggas en mindre del av fastigheten på förmiddagen. Villorna på Kyrkstigen 12 A och B skuggas inte nämnvärt. Fastigheterna längs Birkavägen skuggas också något: Sicklaön 136:2 skuggas på förmiddagen vår, höst och vinter. Fastigheten Sicklaön 137:14 skuggas mitt på dagen vår, höst och vinter. Fastigheten Sicklaön 137:13 skuggas inte nämnvärt. Den största beskuggningen är på projektets egna gårdar och ekarna längs Kyrkstigen.



Solstudie vårdagjämning fr.v: kl. 9, kl.12, kl.15 och kl. 18 (Semrén & Månsson, 2021)



Solstudie höstdagjämning fr.v: kl. 9, kl.12, kl.15 och kl. 18 (Semrén & Månsson, 2021)



Solstudie vid sommarsolstånd fr.v: kl. 9, kl.12, kl.15 och kl. 18 (Semrén & Månsson, 2021)

Teknisk infrastruktur

För att försörja den nya bebyggelsen behövs ett antal åtgärder vilka beskrivs utförligare nedan.

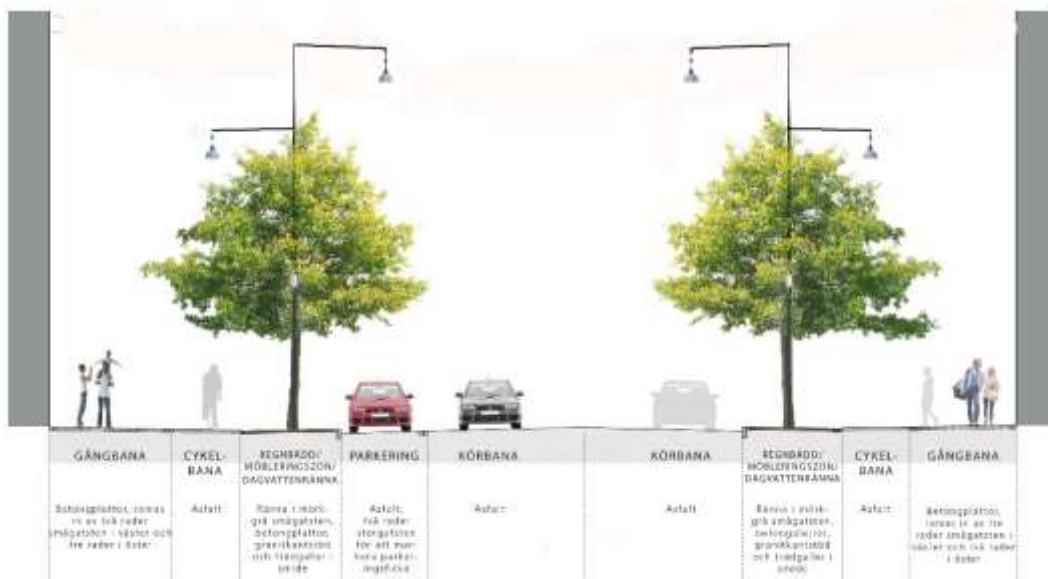
Gator och trafik

Planområdet nås via Värmdövägen, Birkavägen och Järlaleden. Planområdet omfattar del av Kyrkstigen, Birkavägen, Järlaleden samt Värmdövägen. Samtliga gator utom Järlaleden påverkas av planförslaget. Både Värmdövägen och Järlaleden är klassade som huvudgator för biltrafik. Kyrkstigen och Birkavägen har idag ingen genomfartstrafik. Kyrkstigen har

gångbana på ena sidan av vägen. Två flerbostadshus, som ligger norr om detaljplaneområdet, har sin infart via Kyrkstigen men i övrigt är gatan en återvändsgränd. Detaljplanen reglerar enbart gatornas bredd vilket innebär att ytor för nödvändiga funktioner säkerställs. Övrigt som beskrivs nedan, exempelvis enkelriktning, utformning, kollektivtrafik och trafikreglering, regleras inte genom detaljplanen.

Värmdövägen

Värmdövägen ingår i ett annat stadsbyggnadsprojekt där den projekteras och byggs ut. I det stadsbyggnadsprojekt som denna detaljplan tillhör sker enbart planläggning av erforderlig sektion för Värmdövägen. Avsikten är att Värmdövägen ska fortsätta vara en huvudgata men utformning, gestaltning och antal korsningar kommer att ändras då den omvandlas till stadsgata. Istället för det staket som idag hindrar gående från att ta sig över Värmdövägen, föreslås ett signalreglerat övergångsställe för att underlätta för gångflöden mellan Saltsjöbanan och tunnelbanan. Parkeringsplats för personer med funktionsnedsättning planeras längs Värmdövägen, liksom en busshållplats. För att inrymma alla funktioner utökas vägområdet och inskränker något på fastigheten Sicklaön 361:1.



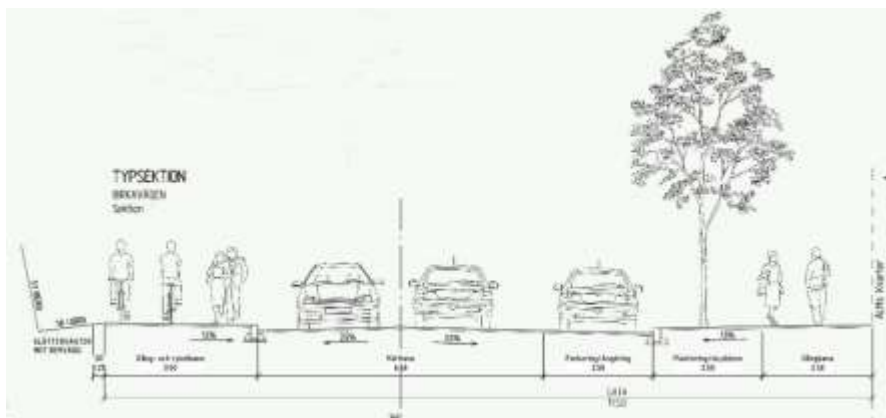
Principsektion Värmdövägen. Bild: Nacka kommun



Värmdövägen och torg med möjlig gestaltning. Bilder: Nacka kommun

Birkavägen

Omkring 100 meter av Birkavägen omfattas av planområdet. På Birkavägens södra sida planeras tillgänglig angöring i anslutning till tunnelbaneentrén och en lastplats. Detaljplanen möjliggör en breddning till drygt 22 meter, med utrymme för gångbana och möbleringszon på båda sidor om vägen samt möjlighet att cykla på den norra sidan. Möbleringszonen på den norra sidan om vägen kan behöva brytas av för att inrymma plats för lastplats och parkering för rörelsehindrade. Under en del av Birkavägen kommer bland annat rulltrappor från stationsbyggnaden ner till perrongen att ligga. För att möjliggöra detta är den delen av Birkavägen reglerad med **GATA (T₁)**. Gatan är också reglerad med schakdjupsbestämmelser, som symboliseras av en halvcirkel och som anger den övre höjden för tunnelbanans utrymme under gatan.



Föreslagen typsektion Birkavägen, bild: Sweco

Järlaleden

Till Järla bro leder idag en påfart trafiken till och från Värmdövägen. Denna påfart avses rivas då kvarteren öster om planområdet byggs ut enligt strukturplanen. Detta regleras dock inte i denna detaljplan.

Kyrkstigen

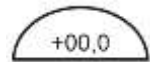
Kyrkstigen har ett kulturhistoriskt värde, vilket är beskrivet under rubriken ”Övergripande struktur”. Planförslaget möjliggör på en delsträcka att Kyrkstigen breddas med knappt 2 meter. Breddningen innebär att sträckning rätas ut. Syftet med breddningen är framförallt att skapa utrymme för de många ledningar som ska förläggas i vägen. Avsikten är att ledningarna ska läggas i vägens norra del och breddningen medför ett nödvändigt avstånd till ekarnas rötter.



Del av Kyrkstigen som avses breddas till förmån för ledningsdragning som ska läggas med ökat avstånd till ekarnas rötter.

Detaljplanen medför vidare att Kyrkstigen skjuts norrut strax väster om korsningen med Birkavägen. Anledningen är att tunnelbanestationen kommer att placeras delvis under Kyrkstigen där Kyrkstigen den ligger idag.

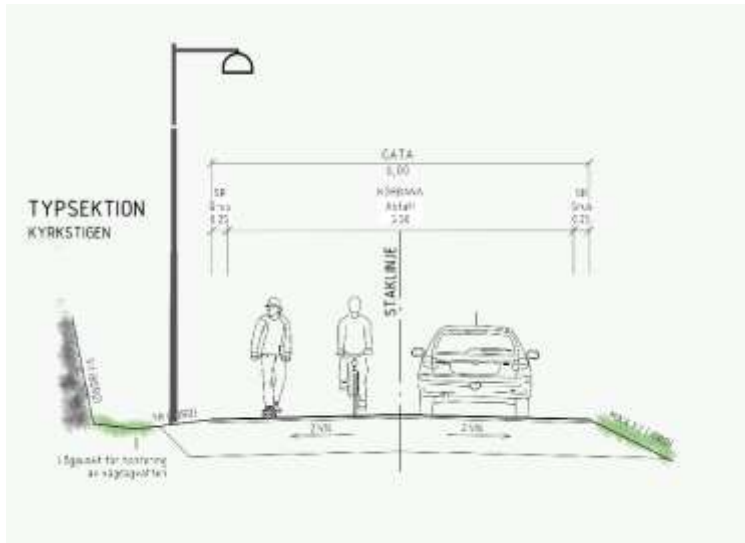
En del av stationsbyggnaden ligger under Kyrkstigen. För att skydda den del av tunnelbaneanläggningen som ligger under gatan finns i detta område en schaktdjupsbegränsning som innebär att man inte får göra åtgärder djupare ner i gatan än till nivå +27,2. Schaktdjupsbegränsning regleras med en halvcirkel.



Schaktdjupsbestämmelse reglerar till vilken nivå som åtgärder tillåts.

Att markanvändningen Tunnelbana tillåts under gata regleras genom bestämmelsen **GATA (T)**.

Den befintliga topografin lutar kraftigt. Höjdsättningen har anpassats efter befintliga fastigheter norr om Kyrkstigen och detta har resulterat i kraftiga lutningar. Kyrkstigen kommer som mest att få en lutning på 9,5 procent vilket motsvarar dagens gata och höjder. Den kraftiga lutningen innebär en låg framkomlighet för rörelsehindrade från detta håll. Detaljplanen möjliggör att gatan blir cirka 5,5 meter bred.



Föreslagen typsektion Kyrkstigen, bild: Sweco

En del av Kyrkstigen planeras bli enkelriktad i norrgående riktning för biltrafik mellan Värmdövägen och en föreslagen backvändplats, se bild. Den del av Kyrkstigen som går i väst-östlig riktning är dubbelriktad för motorfordon. Kyrkstigen planeras bli en gågata vilket innebär att genomfartstrafik liksom idag inte är tillåten. Avsikten med att gatan enkelriktas och föreslås bli gågata är att minska trafikflödena. Längst med Kyrkstigen kan en lastplats behöva anordnas för sophämtning.

Trafikprognos

Nacka kommun har tagit fram en trafikprognos för Västra Sicklaön för år 2040 där samtlig ny planerad exploatering ingår. Den innefattar planerad bebyggelse och trafiken som kommer att genereras från den. Inom detaljplaneområdet har inga framkomlighetsproblem noterats i trafikprognosen. Prognosen för år 2040 visar på en ökad trafik på Värmdövägen och Birkavägen (förutsatt att Birkavägen förlängs till Ryssbergen) men på en minskad trafik på Järlabron. Flöden från Trafikprognosen återfinns i trafikutredningen (*Nacka kommun, 2021*). Att planområdet planeras att ha ett lågt parkeringstal kommer att påverka alstringen i området. Vanligtvis räknar man med en alstring om cirka 2-2,5 rörelser per dygn och lägenhet. Inom detaljplaneområdet förväntas en alstring omkring 1 rörelse per dygn och lägenhet. Detta skulle innebära att exploateringen innebär 390 rörelser extra i vägnätet. Tunnelbanans entréer kommer att tillskapa alstring i form av hämtning och lämning samt taxiverksamhet.

Rörelsemönster för fotgängare, tillgänglighet

Många barn och ungdomar rör sig i området till fots till och från skola eller olika fritidsverksamheter. Idag går gångstråken till och från busshållplatser respektive saltsjöbanan framförallt via Järla bro. En del tar sig direkt över Värmdövägen trots att det saknas övergångsställe där, eftersom det är genare. Värmdövägens omvandling till stadsgata

innebär att de kommer att kunna ta sig säkert över gatan då ett trafiljusövervakat övergångsställe kommer att finnas i nära anslutning till tunneln till saltsjöbanans station. Detta regleras dock inte i detaljplanen. De kan sedan ta sig vidare genom mellan bostadskvartretren och via trappan, istället för uppe på bron där färre människor har insyn i vad som händer. En del barn och ungdomar kommer med buss österifrån eller med tunnelbana och då kan de fortsätta direkt norrut via tunnelbaneuppgången mot Birkavägen



Bilden visar de starkaste gångstråken och målpunkterna inom det framtida Järla Stationsområdet. Orange=starka gångstråk från och till kollektivtrafik, Grön= gångstråk, grön streckad=stråk via buss, grön zick-zack=via trappa

Kollektivtrafik

Det planeras för kollektivtrafik på samtliga gator angränsade planen förutom på Kyrkstigen. Området har hög tillgänglighet med kollektivtrafik eftersom saltsjöbanan och många busslinjer finns inom gångavstånd. Planerad stombusslinje M kan komma att trafikera Värmdövägen. Dessutom kommer den framtida sträckningen av tunnelbanans blå linje att ha en station inom planområdet. Regionalt cykelstråk finns längs Värmdövägen. Järlaleden är ett utpekat huvudcykelstråk.

Parkering

Bebyggelsens eget parkeringsbehov, där även platser för besökare och för personal i eventuella lokaler medräknat, ska lösas helt i garage inom kvartersmark. Bilparkeringen anläggs i garage under gård och hus, med infart från Kyrkstigen respektive Birkavägen.

Inom fastigheten Sicklaön 133:1, på Kyrkstigen, finns idag två reguljära besöksparkeringsplatser vid kyrkogårdsmuren längs Kyrkstigen. För att möjliggöra för räddningsfordon och andra stora fordon att komma fram föreslås att dessa flyttas till Kyrkstigens östra sida, fortfarande i nära anslutning till kyrkogårdens östra entré.

Totalt kommer det att finnas två reguljära parkeringsplatser samt en parkeringsplats för personer med funktionsnedsättning på Kyrkstigens östra sida, mitt emot kyrkogårdsmuren.

I Nacka kommun ska antalet parkeringsplatser för bostäder beräknas efter kommunens gällande parkeringstal, men i detta projekt har möjligheten att gå lägre än gällande parkeringspolicy undersökts. Detta är möjligt enligt policyn då Nacka kommuns riktlinjer för bil- och cykelparkering för bostäder är dynamiska och flexibla. Detta innebär att parkeringstal för bilar tas fram genom en beräkningsmodell som tar hänsyn till projektets läge, storlek på lägenheter och övriga förutsättningar.

Med avstamp i platsens förutsättningar har en mobilitetsutredning tagits fram. Denna har reviderats sedan samrådsskedet. I utredningen föreslås parkeringstalet att sänkas och ett antal mobilitetsåtgärder införs. Exempelvis föreslås mobilitetsåtgärder såsom bil- och cykelpool, distansarbetsplatser, grovavfall- och återbruksrum samt en mobilitetspott till de boende. Se *Mobilitetsutredning Järsla norr* (Tyréns, 2021) för mer information. Att åtgärderna uppfylls säkras genom exploateringsavtalet samt kontrolleras i bygglovsskedet. Om storleken på lägenheterna ändras väsentligt kommer en ny mobilitetsutredning att behöva tas fram alternativt att byggaktören följer Nackas parkeringstal.

Cykelparkering

Cykelparkering prioriteras inom planområdet. På allmän plats avses cykelställ placeras ut, främst i anslutning till tunnelbanans entréer. Bostadsbebyggelsens behov av cykelplatser, där även besöksplatser medräknas, tillgodoses inom inomhus på kvartersmark. Utrymme för lådcyklar föreslås. Kommunens krav på antal cykelparkeringar per bostad framgår av de rekommenderade parkeringstalen för bostäder som ska följas. Inga parkeringar föreslås på gårdarna.

Snöhantering

Beräkningar av teoretiska snöolymer har gjorts för hur mycket snö som måste hanteras vid olika kraftiga snöfall. Ett gestaltningsprogram för allmän plats har tagits fram. En förutsättning har varit att hanteringen av snö och lämplig disponering av ytor utifrån detta.

Fastighetsägaren ansvarar för att lösa snöhanteringen inom kvartersmark. Beräkningar visar att bostadsgårdarna är tillräckliga för att hantera snöfall på upp till 80 centimeter. Snö från fastigheter får inte föras ut på allmän platsmark för tillfälliga upplag.

Teknisk försörjning

Nya ledningar för fjärrvärme och el, bland annat, planeras för att klara försörjningen för hela Nacka stad. Bebyggelsen inom den här detaljplanen kommer dock att ansluta sig till befintliga nät. Idag finns anslutning av VA till kommunalt vatten- och spillvattennät för fastigheten 361:1 vid Värmdövägen. Befintliga allmänna ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten går rakt genom fastigheten Sicklaön 361:1. Dessa ledningar måste flyttas för att den nya bebyggelsen ska kunna möjliggöras och de planeras förläggas i Kyrkstigen. De

befintliga ledningarna måste vara i drift tills de nya ledningarna är på plats och inkopplade. För fastigheten Sicklaön 40:11 finns ingen anslutning till kommunalt vatten- och avloppsnät. Befintliga ledningar kan inte betjäna planerad bebyggelse utan nya ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten kommer att behövas. De nya ledningarna för VA kommer att anslutas till Värmdövägens nya ledningsnät. Provisorier för planområdet kan komma att behövas om Värmdövägen nerströms planområdet inte är utbyggt. Tryckstegring för vatten kan komma att behövas för fastigheterna. Avfallshantering sker inom projektet genom miljörum med manuell hämtning.

Störningar och risker

Risk

En riskutredning har tagits fram för planområdet (Briab 2021). Riskkällor har identifierats i det aktuella planområdets omgivning och inkluderar trafikleder, transportleder för farligt gods, spårtrafik och farliga verksamheter. En kvalitativ analys av respektive riskkälla har visat att avståndet från riskkällorna till planområdet är tillräckligt för att påverkan på planerad bebyggelse på planområdet ska vara mycket låg. Utifrån rimlighetsprincipen kan vissa åtgärder ändå ses över i de fall en högre säkerhetsnivå önskas. En sådan åtgärd kan vara att möjliggöra utrymning från byggnaderna i riktning bort från spåret för att minska risken vid utrymning under tågbrand. Då bostadsbebyggelsen ligger inom 40 meter från saltsjöbanan ställs krav på att möjliggöra utrymning från byggnaderna i riktning bort från spåret för att minska risken vid utrymning under tågbrand

Säkerhet vid tunnelbanestationer

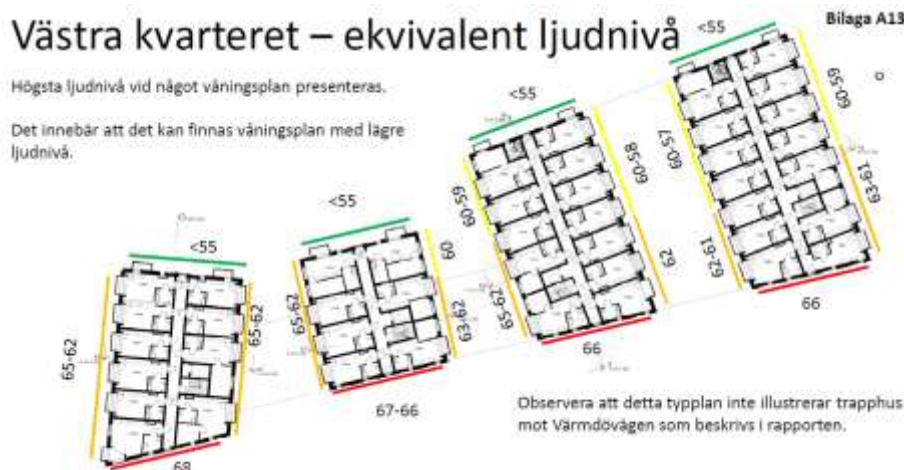
Tunnelbanan ska utformas för att möjliggöra självutrymning. Självutrymning innebär att resenärer ges förutsättning att själva lämna ett brinnande tåg och ta sig till en säker plats. Den huvudsakliga strategin är att tåg körs till närmaste station för att sedan utrymmas där. Skälen till detta är bland annat att stationer är en känd miljö som är anpassad för resenärer och att insats av personal och räddningstjänst underlättas. Sannolikheten för att tåg kan köras till station, så att utrymning kan genomföras där, är stor.

Utrymning från stationerna sker via ordinarie trappor och rulltrappor. Även vissa hissar utformas för att kunna användas för utrymning, förutom vid brand i deras direkta närhet. Utrymningsvägar från plattformarna dimensioneras för att kunna utrymma två fulla tåg samtidigt. Plattformarna avskiljs från uppgångarna med dörr- och väggpartier i respektive ände. Utrymmet innanför dessa partier tjänar även som utrymningsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga, där de sedan kan ta sig vidare med hjälp av hissar. Avskiljningarna tillsammans med brandgasventilation förhindrar att brand och brandgaser sprider sig till utrymningsvägarna. Tillträdesvägar för räddningstjänsten för insats till stationerna utgörs huvudsakligen av stationernas ordinarie entréer samt servicetunnel. I Järla används arbetstunneln i som ansluts i plattformens västra del en alternativutrymningsväg, då stationen saknar entré i denna plattformssände. Tunneln mynnar på Birkavägen, nordost om östra kvarteret.

Buller

Bullersituationen för utbyggnadsförslaget har utretts (Efterklang, 2021). Den visar att det västra kvarteret klarar riktvärdena då trapphus förläggs till gavlarna mot Värmdövägen samt att tekniska lösningar krävs för 15 lägenheter i det östra kvarteret.

Planområdet är idag utsatt för buller från Värmdövägen. Närmast Värmdövägen är bullernivåerna som högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Fastigheterna längs med Kyrkstigen har, liksom kyrkogården, som mest bullernivåer på 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Beräkningarna för vägtrafik har gjorts utifrån prognosår 2040. Andel tung trafik nattetid har antagits vara 10 % (av all tung trafik under dygnet). För Kyrkstigen är motsvarande siffra 0 % då sopbilen är den enda tunga trafik som trafikerar gatan och då inte under nattetid. För spårtrafik har beräkningar utgått från prognosår 2050 enligt underlag från SL. De föreslagna byggnaderna utsätts för bullernivåer från väg- och spårtrafik i alla väderstreck förutom från norr. Den nya bebyggelsen medför en viss ökning av vägtrafik på tillfartsvägar till området. Bullerbidraget från denna ökning till befintlig bebyggelse är dock nästintill försumbart, med anledning av hög bakgrundsnivå från Värmdöleden. Utredningen utgår från typplaner som visar att merparten av lägenheterna är som mest 35 kvadratmeter stora vilket innebär att ljudnivåer upp till 65 dBA är tillåtna. Utredningen visar att den bebyggelse som detaljplanen möjliggör får höga bullernivåer på fasad mot Värmdövägen. Detta är den mest utsatta fasaden med bullernivåer om som mest 68 dBA ekvivalent ljudnivå. I det västra kvarteret klaras riktvärdena genom att trapphus förläggs till gavlarna mot Värmdövägen. I det östra kvarteret är det 15 lägenheter som inte klarar riktvärdena. De utgör 7,7% av andelen bostäder i det östra kvarteret och 3,8% av den totala andelen bostäder som detaljplanen möjliggör. Om tekniska lösningar så som inglasning av balkong viktas kan andelen bli 0.



Bilden visar ekvivalent ljudnivå vid fasad i det västra kvarteret. Bild: Efterklang, 2021

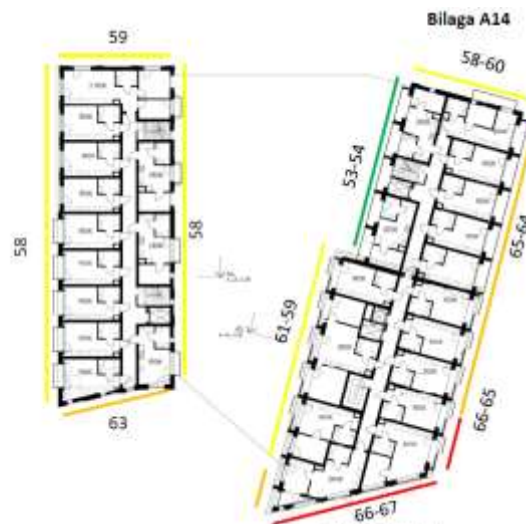
Vid den mest utsatta fasaden fås maximala ljudnivåer om som högst 87 dBA. Inga lägenheter med ljuddämpad samt sida föreslås dock. Nivån på gemensamma uteplatser

placerade på gårdssidan blir i det västra respektive det östra kvarteret lägre än 70 dBA maximal ljudnivå respektive 50 dBA ekvivalent ljudnivå, vilket innebär att riktvärdena klaras. Områdets mest bullerutsatta sida vetter mot Värmdövägen där ekvivalenta ljudnivåer ligger på som högst 68 dbA vid fasad (67 dBA i det östra kvarteret). Mot Järslaleden har den mest utsatta fasaden ekvivalenta ljudnivåer på 66-65 dBA. I östra kvarteret är det 15 lägenheter som får ekvivalent ljudnivå över 65 dBA på en sida. För fyra av dem är överskridandet lågt, <mindre än 0,5 dB. För sju lägenheter är överskridandet högst 1 dB. För dessa lägenheter krävs lösningar med delvis inglasade balkonger. För att uppnå en god ljudmiljö. För de hörnlägenheter som får ljudnivå över 65 dBA gör Järslaleden det svårt att skapa ljuddämpad sida. Dessa lägenheter kan få god ljudmiljö genom delvis inglasad balkong, tätt räcke och absorbent i balkongtak. För att säkerställa god ljudmiljö inomhus kan specialfönster för bullerdämpad vädring bli aktuellt men det utreds mer detaljerat i senare skede.

Östra kvarteret – ekvivalent ljudnivå

Högsta ljudnivå vid något våningsplan presenteras.

Det innebär att det kan finnas våningsplan med lägre ljudnivå.



Bilden visar ekvivalent ljudnivå vid fasad i det östra kvarteret. Bild: Efterklang, 2021

Följande planbestämmelser införs för hela planområdet för att säkerställa lämplig utformning för tillkommande bostäder i bygglovsskedet:

Skydd mot störningar

- Bostäderna ska utformas avseende trafikbuller så att
- 60 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggande fasad ej överskrids. Då så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad få högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl 22.00-06.00 (frifältsvärden).
 - Bostäder upp till 35 m² får högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärden).
 - Ljudnivån vid minst en uteplats i anslutning till bostäder inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl 06.00-22.00.

Stomljud och vibrationer

Stomljud är beteckningen på en sorts buller som (till skillnad från luftburet buller) sprids som vibrationer från en källa till en mottagarpunkt. Exempelvis kan tunnelbanetraffic alstra vibrationer i berg, som kan nå hus och stråla ut som ljud från golv, väggar och tak i rum.

Stomljud från spårtrafik kan minskas genom att man förser spårgrundläggningen med vibrationsdämpande anordningar såsom ballastmatta eller vibrationsisolerande räls mellanlägg. För att vid behov minska stomljud och vibrationer spelar grundläggning och val av bjälklag stor roll.

För att bedöma risken för störande stomljud i den planerade byggnaden har undersökningar gjorts inom aktuell bullerutredning (Efterklang, 210331). De bedömningar och beräkningar som genomförts visar att det föreligger liten risk att stomljud och vibrationer från tunnelbana och saltsjöbanan överskrider de riktvärden som finns så länge man inte använder sig av veka träbjälklag. Enligt Järnvägsplanen för utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Söderort görs bedömningen att risken för vibrationer från tunnelbanetåg i driftskedet är låg vilket överensstämmer med de antaganden som gjorts inom den här utredningen.

Planförslaget medger markanvändningen bostäder och tillfällig vistelse (till exempel hotell) som innebär lokaler för sömn och vila. Planförslaget regleras därför med planbestämmelser avseende skydd mot störningar.

Bostadsbyggnader samt lokaler med utrymme för sömn och vila ska grundläggas och utformas så att:

- komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s från fordonsrörelser
- stomljudsnivån i bostadsrum ej överskrider 30 dBA SLOW från fordonsrörelser
- stomljudsnivån inte överskrider 30 db(A) eller 50 db (C) ekvivalentnivå från installationer till tunnelbanan

Stomljud från tunnelbanan

Tunnelbanan är projekterad för att inte påverka närliggande bebyggelse med stomljud eller vibrationer. Region Stockholms trafikförvaltnings riktvärde för stomljud vid nybyggnation av spårinfrastruktur är 30 dBA och tillämpas inom tunnelbaneprojektet. Riktvärdet motsvarar kraven på maximal ljudnivå för installationer i nybyggda bostäder och stomljud vid denna nivå bör därför inte ge upphov till betydande störningar. Riktvärde för stomljud för tunnelbanan finns reglerad i Järnvägsplanen för utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Söderort med följande planbestämmelse: *Stomljudsdämpande åtgärder under spår för att klara riktvärdet på 30 dBA Sov L_{max}.*

Stomljud och vibrationer från saltsjöbanan

Den jordartskarta som Sveriges geologiska undersökning (SGU) tagit fram visar att marken där Saltsjöbanan är förlagd består av lera och silt, stomljud sprids genom berg. Inom aktuell bullerutredning har även förenklade beräkningar genomförts (Efterklang, 210331) vilka indikerar låg risk för störning. Mot bakgrund av detta är bedömningen att bebyggelseförslaget inte löper någon risk att ha problem med stomljud och vibrationer från saltsjöbanan.

Verksamhetsbuller

I tunnelbanestationen finns ett till/frånluftsschakt som mynnar i ett ventilationstorn ovan mark på det övre torget. Risk finns att verksamhetsbuller kan komma från ventilationstornet när det är i drift. Verksamhetsbuller kommer regleras i planen med planbestämmelse

Bostäder ska utformas avseende verksamhetsbuller och yttre installationer så att:

- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst dBA ekvivalent ljudnivå dagtid (06:00-18:00) (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasaden eller omsänte ärmöjlighögst 60 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i varje bostadsrummen i varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid vid fasad-
- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kvällstid (18:00-22:00) och helg (frifältsvärde) vid bostadsbyggnadens fasad eller omsänte är möjligt högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå kvällstid eller helg vid fasad.
- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå natt (22:00-06:00) (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om då inte är möjligt högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 40 dBA ekvivalent ljudnivå nattetid vid fasad.

Luftkvalitet

Enligt den rapport som tagits fram av Östra Sveriges Luftvårdsförbund 2018 så klaras miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) och koldioxid inom planområdet. Inga särskilda åtgärder behöver vidtas inom projektet.

Markens beskaffenhet

Markförhållanden

Marken i den västra delen av planområdet består under ett lager asfalt främst av lera och av friktionsjord på berg. Den östra delen består av friktionsjord på berg alternativt fyllning på berg. Marknivån är cirka tolv meter högre i den östra delen jämfört med den västra, och varierar från +20 till +32 meter. Bergets nivå varierar mellan +22 till +29 och faller av söder ut mot Värmdövägen.

Ras

Området direkt norr om planerat läge för stationsbyggnaden vid station Järsla har pekats ut som ett aktsamhetsområde vad gäller skredrisk. Enligt ett utlåtande kring skredrisk vid Järsla station (Sweco 2018) har dock bedömningen gjorts att risk för globala skred eller ras inte föreligger. Området lämpar sig således för bebyggelse utan särskilda detaljplanebestämmelser. I övrigt bedöms områdets totalstabilitet vara tillfredställande. Inga skredkänsliga jordar finns i lutning. Trafikerade gator kan dock komma att behöva förstärkas.

Grundläggning

Planerade byggnader i det västra kvarteret föreslås dels utföras med fribärande platta grundlagd med borrade pälar ner i berg, dels på grundplatta på packad fyllning på fast lagrad morän eller berg efter urskiftning av befintlig fyllning och lösa jordlager.

I det östra kvarteret rekommenderas att bebyggelse grundläggs på grundplatta på packad fyllning på fast lagrad morän på berg alternativt fyllning direkt på berg. Urgrävning av fyllning och friktionsmaterial ner till berg samt bergschakt förutsätts inom områdets norra del.

Markföroreningar

Inom planområdet har det bedrivits drivmedelshantering. I historiska handlingar finns det dokumenterat att underjordiska cisterner för drivmedel ska ha funnits på fastigheten. Marken inom fastighetens nordöstra hörn har undersökts med metalldetektor, vilken gav utslag för möjlig cistern inom ett område. Schaktning har utförts inom det undersökta området utan att man återfann den underjordiska cisternen. Bedömningen är att sannolikheten är liten att cisternen fortfarande är kvar (*Geosigma, 2021*). Om drivmedelscisterner påträffas vid framtida schaktningsarbeten ska anmälan till kommunens tillsynsmyndighet göras.

Inom fastigheten Sicklaön 361:1 finns det idag bland annat en byggnad som fram till nyligen använts som tandläkarmottagning. Förorening som kan förväntas påträffas i anslutning till tandläkarmottagningar är framför allt kvicksilver. Provtagning och spårning av kvicksilver har genomförts i byggnadens ledningsnät. I en punkt var halten kvicksilver 25,5 µg/l. Vatten från pumpgropen som är närmast fastighetens anslutning till det kommunala avloppsnätet har provtagits och där har inga detekterbara halter av kvicksilver uppmätts. Detta tyder på att en mycket liten halt kvicksilver släppts från fastigheten till avloppsnätet (*Geosigma, 2021*). Till verksamheten har funnits en amalgamavskiljare. Anmälan om sanering av amalgamavskiljaren har inkommit till tillsynsmyndigheten.

Inom planområdet finns skyddsvärda träd som måste beaktas vid saneringsarbeten. Dokumentation av eventuell restförorening kring rotsystemen behöver göras för att säkerställa främst att ingen hälsorisk finns för den jord som lämnas kvar.

De miljötekniska undersökningarna för planområdet har visat på att det finns föroreningshalter i marken som överstiger riktvärdena för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM).

Förorenad mark regleras på plankartan med följande planbestämmelse

Villkor för lov

Bygglov får inte ges för nybyggnation förrän tillsynsmyndighet har godkänt avhjälpande åtgärd avseende markföroreningar. 4 kap. 14 § 1 st 4 p.

Marklov får inte ges för nybyggnation förrän tillsynsmyndighet har godkänt avhjälpande åtgärd avseende markföroreningar. 4 kap. 14 § 1 st 5 p.

Sulfider

En berggeologiskundersökning har gjorts som visar att det inom planområdet finns sedimentär bergart med risk för hög sulfidhalt (Atrax, 2020). Undersökningen fokuserades

till Kyrkstigen, Birkavägen och del av den trädbevuxna kullen namngiven östra kvarteret. I enlighet med Trafikverkets bedömningsgrunder avseende svavelinnehåll i berg (Trafikverket 2015) kan det konstateras att berg på Birkavägen och det östra kvarteret inom detaljplaneområdet för Järsla stationsområde norr innehåller något förhöjda svavelhalter (500–1000 mg/kg) och att berg på Kyrkstigen innehåller höga svavelhalter (>5000 mg/kg). I samband med sprängningsåtgärder i området behöver hänsyn tas avseende sulfid vid hantering av bergsmassor och länshållningsvatten.



Bilden visar områdena som har undersökts avseende sulfider i berg. Observera att planområdet har ändrats sedan bilden gjordes och omfattar inte längre Järsla bro. Bild: Atrax

Dagvatten och skyfall

Planområdet avvattnas via dagvattenledningar som leder söderut till Järslasjön som är recipient. Det finns ännu inga miljö kvalitetsnormer för Järslasjön varför kommunen förhåller sig till miljö kvalitetsnormerna för Sicklasjön. Sicklasjön är vattenförekomst med ID 657791-163223. Den ekologiska statusen är idag dålig. Sjön är idag påverkad av näringsämnen och har kvalitetskravet att nå God ekologisk status till år 2027. Sicklasjön Uppnår ej god kemisk status.

Planområdet består idag till stor del av bebyggda eller på andra vis hårdgjorda ytor som genererar betydligt mindre dagvatten än de omkringliggande hårdgjorda ytorna. På de hårdgjorda ytorna hanteras dagvatten genom enstaka planteringar invid den tandläkarmottagningen samt några träd och en gräsbevuxen slänt som fördröjer dagvatten. Inom området finns även en kulle med träd och annan vegetation som hanterar dagvatten. Marken består framförallt av moränleror och berg som inte lämpar sig för infiltration. Strax norr om planområdet finns kraftigt kuperade områden vilket påverkar mängden dagvatten till ledningsnätet. Dagvatten från området rinner idag till ledningar som ligger placerade mellan de två fastigheterna, där det leds rakt till recipienten, Järslasjön.

Planförslaget innebär att den totala andelen hårdgjord yta ökar då en del naturmark bebyggs. En dagvattenutredning har tagits fram planförslaget (Geosigma 2021), med utredning för kvartersmark som bilaga. Den visar att föroreningarna efter exploatering inte ökar om

föreslagna dagvattenåtgärder vidtas. Detaljplanen klarar därmed kravet på att inte försämra MKN för vatten.

Dagvattnet från planområdet ska kunna hanteras och renas inom området i enlighet med Nacka kommuns anvisningar det vill säga möjlighet att omhänderta, fördröja och rena 10 mm nederbörd inom både kvartersmark och allmän platsmark, innan det släpps till dagvattennät. För att uppfylla kraven på rening och fördröjning av dagvatten föreslås på allmän platsmark skelettjordar med eventuella överliggande växtbäddar. För kvartersmark föreslås olika LODlösningar såsom regnbäddar ovanpå bjälklag i det östra kvarteret och regnbäddar på bjälklag, alternativt växtbäddar i markplan i det västra kvarteret. För att säkerställa dessa åtgärder finns för kvartersmark följande bestämmelse:

Kvartersmarken ska utformas med växtbäddar som klarar fördröjning av de första 10 mm regn från hårdgjorda ytor, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utöver detta finns bestämmelse **b₁** som reglerar att de underbyggda gårdarna samt terrass ska klara ett visst jorddjup, för att möjliggöra planteringar för LOD. Det finns också en planbestämmelse **n₁** som begränsar hur mycket av den ickeunderbyggda gården i det västra kvarteret som får hårdgöras. Den är kombinerad med prickmark som reglerar att byggnad inte får uppföras. Med de föreslagna dagvattenanläggningarna så kommer den totala fördröjda regnvolymen inom den allmänna platsmarken att uppgå till 75 m³ och för kvartersmarken till 44 m³. Föroreningsberäkningarna visar att samtliga studerade ämnen minskar efter exploatering jämfört med föreförutsatt att föreslagna dagvattenåtgärder implementeras. Detta beror bland annat på att användningen parkering som det finns gott om idag minskar kraftigt. Exploateringen bedöms därför inte innebära någon ökad risk för att recipienten ska försämrans med avseende på dess miljö kvalitetsnormer (MKN).



Bilden visar erforderliga ytor samt typ av åtgärder på allmän plats för att klara MKN. Bild: Geosigma 2021.



Bilden visar erforderliga ytor för fördrojning och rening av dagvatten i det västra kvarteret. Bild: WSP, 2021

I det västra kvarteret lutar två tre takytor ut mot allmän plats (inringade med röd linje i bilden ovan) vilket är problematiskt eftersom dagvattnet inte får hanteras på allmän plats. Taket längst västerut föreslås gå via stuprör till grönyta norr om byggnadsvolymen. Taken längst österut (del 6) föreslås avleda dagvattnet direkt på ledning. Som kompensation ska den underbyggda gården hantera 20 mm dagvatten från de omkringliggande taken.



Bilden visar erforderliga ytor för fördrojning och rening av dagvatten i det västra kvarteret. Bild: WSP, 2021

Dagvattenflödet från planområdet väntas totalt sett öka vid ett dimensionerande 30årsregn. Den förväntade flödesökningen beror, förutom på den tillämpade klimatfaktorn, på den ökade andelen hårdgjorda ytor inom planområdet.

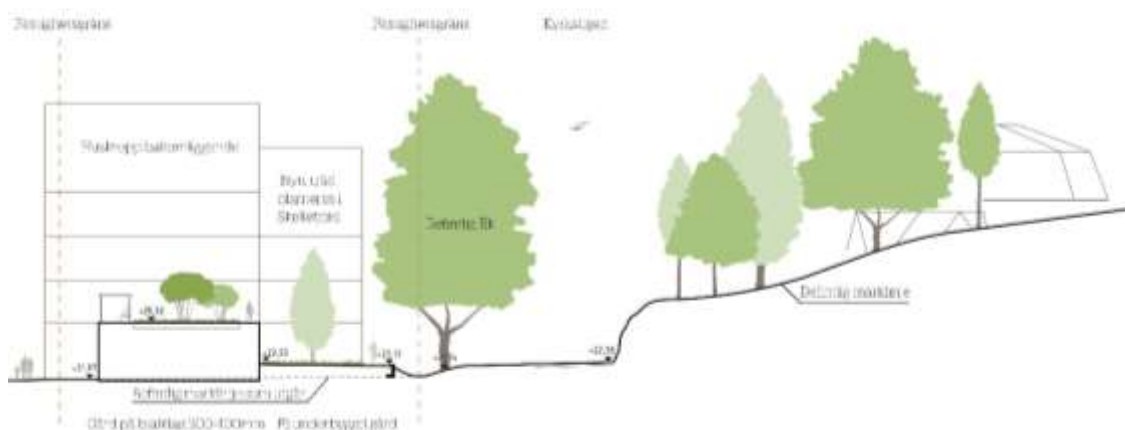
Skyfall

Det finns en översvämningsproblematik för planområdet då det ligger i en lågpunkt (Skyfallsutredning Sickla Järla, Nacka kommun, Ramböll, 2017). Vid skyfall (100-årsregn med klimatfaktor) beräknas ledningsnätet inte ha kapacitet att leda bort vattnet.

Ytavrinningen inom detaljplaneområdet ska utformas så att skador undviks vid skyfall, till exempel ska höjdsättningen utformas så att vatten leds bort från ingångar till tunnelbanan och till garage. Vid Birkavägen norr om det östra kvarteret föreslås en höjdrygg som innebär att skyfall öster om den leds österut vidare ut på Värmdövägen. Väster om den ska skyfall ledas längs Birkavägen vidare till Kyrkstigen och via ytan där de äldre ekarna står (som ska fungera som översvämningsyta) för att fortsätta ut till Värmdövägen. På kvartersmark, strax söder om fastighetsgränsen och ekarna som ligger på naturmark, måste en vall, mur eller liknande byggas för att förhindra att skyfall leds in mot bostadskvarteret. För att skydda bebyggelse, garageinfarter och tunnelbanans in- och uppgångar planeras murar och höjdsättning av vägar så att dagvatten leds vidare mot Kyrkstigen och Värmdövägen. En mur måste även byggas mot fastigheten Sicklaön 132:16 där Brf Britteberg ligger, för att undvika att skyfall leds in på fastigheten.

De viktigaste markhöjderna, vid garageinfarter, bostadsentréer och tunnelbancentréer samt på kvartersmark för att säkerställa skyfallshinder, regleras i plankartan.

Bestämmelsen **b₂** säkerställer att golvnivån inne i stationsbyggnaden inte underskrider markhöjden +22,0 för att skydda tunnelbaneanläggningen mot översvämmande vatten.



Principskiss som visar dagvattenhantering och höjdsättning för att leda skyfall till översvämningsyta och sen vidare ut på Kyrkstigens nord-sydliga riktning och slutligen Värmdövägen. Bild: Nivå



Bilden visar hur skyfall ska ledas från planområdet. Röda pilar visar skyfallens riktning. Bild: Geosigma, 2021

Region Stockholm har i Mark- och miljööverdomstolen (mål M 8139-19) och Mark- och miljödomstolen (mål M 1431-17) fått tillstånd till bortledning av grundvatten. I planen finns stationsdelar för Tunnelbanan. Dessa är under mark och kan vid anläggande och drift av tunnelbanan leda till bortledning av grundvatten. Bortledandet av grundvatten från stationsdelarna har tillstånd i miljödomar i ovannämnda mål.

Så genomförs planen

För genomförandet av en detaljplan krävs i de flesta fall fastighetsrättsliga åtgärder som till exempel avstyckning och bildande av servitut, ledningsrätt eller gemensamhetsanläggning. I detta kapitel finns information om hur detaljplanen är avsedd att genomföras. Av redovisningen framgår de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt.

Organisatoriska frågor

Tidplanen nedanför är en preliminär bedömning som övergripande redovisar hur detaljplanen ska arbetas fram och genomföras.

Tidplan

Planarbete

Samråd	januari – februari år 2020
Granskning	september 2021
Antagande i kommunfullmäktige	1a kvartalet år 2022
Laga kraft tidigast*	1a kvartalet år 2022

**Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.*

Genomförande

Utbyggnad inom kvartersmark enligt detaljplanen kan starta efter att detaljplanen vunnit laga kraft och nödvändiga lov och tillstånd har skaffats. Byggstart inom detaljplanens västra kvarter kan tidigast ske under år 2022 förutsatt att omförläggning av befintliga ledningar har slutförts. Utbyggnad av det östra bebyggelsekvarteret förutsätter samordning med Region Stockholms Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). FUT har enligt järnvägsplanen rätt att nyttja ytan för etablering under tiden som nya tunnelbanan med tillhörande station Järla byggs. Utbyggnad enligt detaljplanen inom östra kvarteret kan därför tidigast starta år 2027. Utbyggnad av allmän plats enligt detaljplanen planeras som en del av en större utbyggnad och ingår i en etappvis utbyggnad av allmänna anläggningar inom Centrala Nacka. Utbyggnad av allmänna anläggningar bedöms behöva starta innan detaljplanen vinner laga kraft. Den anläggning som särskilt berörs är Kyrkstigen. För att möjliggöra tidig utbyggnad behöver avtal om tidigare tillträde tecknas med dels exploatören, dels Nacka församling. Utbyggnad av allmänna anläggningar inom detaljplanen pågår preliminärt till år 2030.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 10 år förutom inom planområdets östra bebyggelsekvarter där genomförandetiden är 15 år. Den längre genomförandetiden regleras med den administrativa bestämmelsen a₁ i plankartan och är med hänsyn till tidplanen för tunnelbanan. Genomförandetiden gäller från dagen detaljplanen vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad byggrätt i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen gälla tills den ändras, ersätts eller upphävs.

Huvudmannaskap

Nacka kommun är huvudman för allmän plats. Med huvudman för allmän plats menas den som ansvarar för och bekostar anläggande samt drift och underhåll av det område som den allmänna platsen avser. Vad som är allmän plats framgår av plankartan. Allmän plats inom planområdet omfattar gator, torg och natur.

Ansvarsfördelning

Nedan redovisar hur ansvarsfördelningen ser ut vid genomförandet av detaljplanen. Under rubriken *Tekniska frågor* redovisas de frågor som särskilt behöver beaktas vid detaljplanens genomförande, se även rubriken *Ekonomiska frågor* som beskriver ytterligare vem som bekostar vad vid genomförande av detaljplanen.

Allmänna anläggningar

Vatten- och spillvatten

Detaljplaneområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. Nacka vatten och avfall AB är huvudman för det allmänna vatten- och spillvattennätet och ansvarar för drift, underhåll och utbyggnad av vatten- och spillvattenledningar fram till anvisad förbindelsepunkt vid privat fastighetsgräns. Från förbindelsepunkten ansvarar den enskilda fastighetsägaren för utbyggnad, inkoppling, drift och underhåll.

Dagvatten

Detaljplaneområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten. Nacka vatten och avfall AB är huvudman för det allmänna dagvattensystemet. De ansvarar för drift, underhåll och utbyggnad av det allmänna dagvattensystemet. Nacka kommun ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av dagvattenhantering inom allmän plats. Exploatören ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av dagvattenhantering inom kvartersmark.

Elförsörjning, telenät och fibernät

Nacka Energi AB är ansvarig för det allmänna elnätet i området. Skanova har ett befintligt telenät inom området. Skanova och Stokab har ett befintligt fibernät inom området.

Fjärrvärme

Stockholm Exergi AB är ansvarig för det allmänna fjärrvärmenätet i området.

Kvartersmark

Exploatören ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll inom kvartersmark utom inom kvartersmark avsedd för tunnelbana markerat med användning för T, (T) och (T₁) på plankartan där FUT svarar för utbyggnad, drift och underhåll. Inom det östra bebyggelsekvarteret kommer en entréfunktion möjliggöras från tunnelbanan till Birkavägen vilket är markerat med T₂ på plankartan. Exploatören ansvarar för att bygga ett utrymme som sedan inreds av FUT som även svarar för drift och underhåll av entréfunktionen.

Avtal

Tabellen som följer är en översikt av de avtal som har träffats mellan kommunen och exploatören samt mellan kommunen och FUT och som påverkar detaljplanen. För utbyggnaden av tunnelbanan ligger även andra avtal och beslut till grund för arbetet. Tabellen sammanfattar även avtal som kommunen bedömer behöver tecknas för genomförandet av detaljplanen. Därefter följer en sammanfattning av avtalens huvuddrag.

Tidigare avtal

Genomförandeavtal för tunnelbana till Nacka (2017)	Mellan kommunen, Region Stockholm och Stockholms stad
Principavtal gällande markåtkomstfrågor, återställning, samordning mm avseende tunnelbanans utbyggnad inom Nacka kommun (2018)	Mellan kommunen och Region Stockholm
Överenskommelse om fastighetsreglering (2019)	Mellan kommunen och Region Stockholm
Planavtal (2015)	Mellan kommunen och exploatören
Markanvisningsavtal (2017) samt tillägg 1 (2019) och tillägg 2 till markanvisningsavtal (2021)	Mellan kommunen och exploatören
Principöverenskommelse (2019)	Mellan kommunen och exploatören

Kommande avtal

Markgenomförandeavtal	Mellan kommunen och exploatören
Köpekontrakt och köpebrev	Mellan kommunen och exploatören
Exploateringsavtal	Mellan kommunen och exploatören
Överenskommelser om fastighetsreglering	Mellan kommunen och exploatören Mellan kommunen och Nacka församling Mellan kommunen och FUT
Utbyggnadsavtal	Mellan exploatören och berörda ledningsägare
Avtal om arbeten nära spår	Mellan kommunen och Region Stockholm (SL) Mellan exploatören och Region Stockholm (SL)
Nyttjanderättsavtal	Mellan kommunen och exploatören Mellan kommunen och Nacka församling Mellan kommunen och FUT.
Samordningsavtal	Mellan kommunen och FUT

Tidigare avtal

Genomförandeavtal för tunnelbana till Nacka

Nacka kommun, Region Stockholm och Stockholms stad tecknade år 2017 genomförandeavtal. Avtalet preciserar vad som gäller vid tunnelbanans tillfälliga och permanenta markanspråk på kommunal mark. De tillfälliga markanspråken omfattar arbetsområden, etableringsytor, mark för tillfällig vistelse och markundersökningar. Det permanenta markanspråket omfattar i huvudsak spårtunnlar med tillhörande anläggningar såsom uppgångar, rulltrappor, biljetthallar, ventilationsschakt, arbets- och servicetunnlar med tillhörande skydds zoner.

Principavtal gällande markåtkomstfrågor, återställning, samordning mm avseende tunnelbanans utbyggnad inom Nacka kommun

Nacka kommun och Region Stockholm tecknade år 2018 ett principavtal. Avtalet preciserar de åtaganden som följer av tidigare tecknade genomförandeavtal, avseende tillfälligt och permanent markanspråk, återställande, samordning med mera. Avtalet kompletterar och förtydligar också samarbetet mellan kommunen och Region Stockholm.

Överenskommelse om fastighetsreglering

Nacka kommun och Region Stockholm tecknade år 2019 en överenskommelse om fastighetsreglering avseende fastigheten Sicklaön 40:25. Fastighetsbildningen innebär att hela fastigheten Sicklaön 40:25 utom ett 3D-utrymme överförs till den kommunalt ägda fastigheten Sicklaön 40:11.

Planavtal

Nacka kommun och exploatören ALM Equity AB genom Saltsjö-Järsla Fastighets AB tecknade 2015 ett detaljplaneavtal för Sicklaön 361:1. Genom avtalet åtar sig exploatören att bekosta alla kostnader tillhörande arbetet med detaljplanen.

Markanvisningsavtal

En markanvisning är en överenskommelse mellan en kommun och en exploatör som ger exploatören ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande. Nacka kommun och exploatören ALM Equity AB genom Saltsjö-Järsla Fastighets AB tecknade 2017 ett markanvisningsavtal för del av fastigheten Sicklaön 40:11. Avtalet förlängdes genom beslut av kommunstyrelsen med två år den 1 april år 2019 och ytterligare två år den 29 mars år 2021. Genom avtalet åtar sig exploatören bland annat att bygga bostäder och kommersiella lokaler. Vidare åtar sig exploatören att förbereda en entréfunktion till tunnelbanan vid Birkavägen inom bebyggelsen och samordna sina arbeten med FUT:s utbyggnad av tunnelbanan. Markanvisningsavtalet reglerar även exploatörens ekonomiska åtaganden för utveckling av kommunens mark och priset vid en framtida överlåtelse. Exploatören svarar för alla kostnader i arbetet med att ta fram detaljplanen. Kommunens kostnader som avser planläggning av kommunens mark ska räknas av köpeskillingen på tillträdesdagen. Avtalet är villkorat av att ett markgenomförandeavtal och köpeavtal träffas. Avtalen som ersätter markanvisningsavtalet godkänns i samband med beslut om att anta detaljplanen.

Principöverenskommelse

En principöverenskommelse tecknas i tidigt skede med en exploatör som ska utveckla mark som inte ägs av kommunen. Nacka kommun och exploatören ALM Equity AB genom Brf H Alm Taket 51 tecknade år 2019 en överenskommelse för fastigheten Sicklaön 361:1. Genom överenskommelsen åtar sig exploatören bland annat att bygga bostäder och kommersiella lokaler. Vidare åtar sig exploatören att överlåta blivande allmän plats vederlagsfritt till kommunen och att medfinansiera tunnelbanan. Exploatören åtar sig även att bidra ekonomiskt till konsten att skapa stad och att erlægga exploateringsersättning för sin nytta av utbyggnad av allmänna anläggningar samt att bekosta nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder. Överenskommelsen ersätts av ett exploateringsavtal som godkänns i samband med beslut om att anta planen.

Kommande avtal

Exploateringsavtal

För genomförandet av detaljplanen är det nödvändigt att teckna exploateringsavtal. Ett exploateringsavtal är ett avtal om genomförandet av en detaljplan mellan en kommun och en exploatör avseende mark som inte ägs av kommunen. Kommunen och exploatören ska ingå avtal för fastigheten Sicklaön 361:1. Avsikten är bland annat att reglera följande:

- **Exploatören åtar sig att uppföra cirka 196 nya bostäder i flerbostadshus med cirka 460 kvadratmeter verksamhetsyta i bottenplan.**

- Exploatören åtar sig att genomföra mobilitetsåtgärder i syfte att minska parkeringstalet.
- Exploatören åtar sig att medfinansiera konsten att skapa stad och finansierar gestaltning av den nya elnätstationen.
- Exploatören bekostar nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder och överlåter blivande allmän platsmark och kvarterersmark för elnätstation till kommunen vederlagsfritt.
- Exploatören medfinansierar tunnelbaneutbyggnaden mot bakgrund av de fördelar som utbyggnaden medför för exploatören.
- Exploatören bekostar eventuella provisorier som krävs vid genomförandet av detaljplanen avseende ledningar och kapacitet.
- Kommunen projekterar och bygger ut allmänna anläggningar.
- Exploatören erlägger exploateringsersättning för nyttan av de allmänna anläggningarna.

Avtalet ger även en anvisning om bland annat avgifter, kontakten med myndigheter samt utbyggnadstakt och turordning för att minimera störningar och risker under byggtiden.

Markgenomförandeavtal

För genomförandet av detaljplanen är det nödvändigt att teckna markgenomförandeavtal. Ett markgenomförandeavtal är ett avtal om genomförandet av en detaljplan mellan en kommun och en exploatör som ska exploatera på kommunens mark. Avtalet reglerar ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. Kommunen och exploatören ska ingå avtal för del av fastigheten Sicklaön 40:11. Avsikten är bland annat att reglera följande:

- Exploatören avser uppföra cirka 198 nya bostäder i flerbostadshus med cirka 640 kvadratmeter verksamhetsyta.
- Exploatören åtar sig att genomföra mobilitetsåtgärder i syfte att minska parkeringstalet.
- Exploatören åtar sig att förbereda en entréfunktion till tunnelbanan vid Birkavägen genom bebyggelsen och samordna sina arbeten med FUT.
- Kommunen bekostar nödvändig avstyckning och reglering för att möjliggöra överlåtelsen.
- Kommunen projekterar och bygger ut allmänna anläggningar.

Avtalet ger även en anvisning om bland annat avgifter, kontakten med myndigheter samt utbyggnadstakt och turordning för att minimera störningar och risker under byggtiden.

Köpekontrakt och köpebrev

Köpekontrakt och köpebrev kommer att upprättas inför överlåtelse av tidigare markanvisat område inom del av fastigheten Sicklaön 40:11. Köpekontrakt reglerar vilken fastighet som ska säljas, pris, villkor och uppgifter om köpare och säljare. Ett köpebrev upprättas i samband med att köpeskillingen (priset) betalas och kan användas som ett kvitto på att köpeskillingen är betald. Köpebrevet kan användas när köparen söker lagfart för fastigheten.

Överenskommelse om fastighetsreglering

Fastighetsreglering kommer i första hand genomföras med stöd av en överenskommelse när mark ska överföras mellan fastigheter som är planlagd som allmän plats och kvartersmark för att fastighetsgränserna ska överensstämma med detaljplaneförslagets användningsgränser. Överenskommelsen biläggs ansökan om fastighetsreglering till lantmäterimyndigheten. Med stöd av gällande lagar har kommunen även möjlighet att säkra markåtkomsten genom att lösa in marken efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

Övriga avtal för detaljplanens genomförande

- Utbyggnadsavtal mellan Nacka vatten och avfall AB och exploatören avseende omförläggning av befintliga ledningar inom fastigheten Sicklaön 361:1 med mera.
- Utbyggnadsavtal mellan Nacka Energi AB och exploatören om kostnadsansvar för gestaltning vid uppförande av ny elnätstation.
- Utbyggnadsavtal mellan Stokab och exploatören avseende omförläggning av befintliga ledningar inom fastigheten Sicklaön 361:1 med mera.
- Nyttjanderättsavtal mellan kommunen och Nacka församling om åtkomst till blivande allmän plats enligt detaljplanen för utbyggnad av Kyrkstigen i det fall detaljplanen överklagas och inte vinner laga kraft enligt beräknad tidpunkt.
- Nyttjanderättsavtal mellan kommunen och exploatören om åtkomst till blivande allmän plats för utbyggnad av allmänna anläggningar i det fall detaljplanen överklagas och inte vinner laga kraft enligt beräknad tidpunkt.
- Nyttjanderättsavtal mellan kommunen och FUT om reglering av angiven yta inom järnvägsplanen för etablering inom östra kvarteret enligt detaljplanen för utbyggnad av tunnelbanan.
- Samordningsavtal mellan kommunen och FUT om återlämnande av ytor och andra samordningsfrågor vid samtida utbyggnad inom planområdet.
- Avtal om arbete nära spår mellan Trafikförvaltningen Region Stockholm och exploatören respektive kommunen. Behov av avtal fastläs av regionen efter exploatörens respektive kommunens anmälan om planerad bebyggelse inom 50 meter från Saltsjöbanan.

Tekniska frågor

Nedan redovisas de tekniska lösningar som behöver hanteras vid genomförandet av detaljplanen.

Vatten och spillvatten

Lokalisering av nya förbindelsepunkter bestäms i ett senare skede. Nacka vatten och avfall anvisar en förbindelsepunkt.

Befintliga vatten- och spillvattenledningar går genom exploatörens fastighet Sicklaön 361:1. Dessa måste flyttas för att den nya bebyggelsen ska kunna möjliggöras. Ledningarna planeras omförläggas i Kyrkstigen. Befintliga ledningarna måste vara i drift tills de nya ledningarna är utbyggda och inkopplade.

Befintliga ledningar kan inte betjäna planerad bebyggelse utan nya ledningar för vatten- och spillvatten kommer att behövas. De nya ledningarna kommer att anslutas till Värmdövägens

nya ledningsnät. Provisorier för planområdet kan komma att behövas om Värmdövägen nerströms planområdet inte är utbyggt.

Tryckstegring för vatten kan komma att behövas.

Dagvatten

Befintliga dagvattenledningar går genom exploatörens fastighet Sicklaön 361:1. Dessa måste flyttas för att den nya bebyggelsen ska kunna möjliggöras. Ledningarna planeras omförläggas i Kyrkstigen. Befintliga ledningarna måste vara i drift tills de nya ledningarna är utbyggda och inkopplade.

Befintliga ledningar kan inte betjäna planerad bebyggelse utan nya ledningar för dagvatten kommer att behövas. De nya ledningarna kommer att anslutas till Värmdövägens nya ledningsnät. Provisorier för planområdet kan komma att behövas om Värmdövägen nerströms planområdet inte är utbyggt.

För att uppfylla kraven på rening och fördröjning av dagvatten föreslås på allmän platsmark skelettjordar med eventuella överliggande växtbäddar.

Rening och fördröjning inom kvartersmark ska uppfylla reningskraven enligt kommunens anvisningar för dagvatten och framtagna dagvattenutredning. För kvartersmark föreslås olika lösningar såsom regnbäddar ovanpå bjälklag i det östra kvarteret och regnbäddar på bjälklag, alternativt växtbäddar i markplan i det västra kvarteret.

Vinterväghållning

Fastighetsägaren ansvarar för att lösa snöhanteringen inom kvartersmark. Beräkningar visar att bostadsgårdarna är tillräckliga för att hantera snöfall på upp till 80 centimeter.

Gestaltningssprogrammet för allmän plats har tagit hänsyn till kommunen möjlighet att ha en fungerande snöhantering. Frågan hanteras vidare i detaljprojekteringen och i genomförandet av detaljplanen.

El, tele och fiber

Den nya bebyggelsen kan ansluta till befintliga el-, tele- och fibernät. Lokalisering av nya förbindelsepunkter bestäms i ett senare skede.

Befintliga fiberledningar går rakt genom exploatörens fastighet Sicklaön 361:1. Dessa måste flyttas för att den nya bebyggelsen ska kunna möjliggöras. Ledningarna planeras omförläggas i Kyrkstigen. Befintliga ledningarna måste vara i drift tills de nya ledningarna är utbyggda och inkopplade.

Den nya bebyggelsen kräver en ny elnätsstation. Med anledning av att stationen ligger så nära lokalt intresse för kulturmiljövården ska den utformas med särskild hänsyn.

Fjärrvärme

Den nya bebyggelsen kan ansluta till det befintliga fjärrvärmenätet. Lokalisering av nya förbindelsepunkter bestäms i ett senare skede.

Ny servisledning krävs från huvudmatning.

Avfall

Hushållsavfall hanteras manuellt genom hämtning från miljörum från Kyrkstigen respektive Birkavägen. Miljörummen rymmer förutom kärl för restavfall och matavfall även kärl för insamling av förpackningsavfall (glas, papper, plast och metall) och tidningar samt elavfall och batterier. Enligt förordningarna om producentansvar för förpackningar och returpapper ska dessa avfallsfraktioner samlas in bostadsnära.

Särskild hänsyn under byggnadstiden

Utbyggnaden inom planområdet kommer att ske samtidigt som utbyggnaden av den nya tunnelbanan. Exploatören ska samordna sina arbeten med FUT och med kommunen då det planeras ett antal infrastrukturprojekt i området de kommande åren. Frågor om samordning, tillgänglighet och säkerhet kommer att regleras närmare i kommande avtal mellan kommunen och exploatören samt mellan kommunen och FUT. Extra säkerhetsomsorg krävs också vid byggnadsarbeten mot Saltsjöbanan som kräver säkerhetsavstånd och/eller dispens från huvudmannen för anläggningen. Avtal för arbeten inom 50 meter från anläggningen kan krävas.

Vidare ska exploatören under bygg- och anläggningsarbete inom kvartersmark säkerställa att nuvarande bärighetsklass (BK1) på Birkavägen, Järlaleden och Järlabron inte påverkas negativt. Hänsyn ska även tas till omkringliggande byggnader och verksamhet i samband med arbeten som skapar vibration om risk för skada föreligger. Särskild hänsyn ska tas till angränsande kulturmiljö och skyddade byggnader enligt kulturmiljölagen, så som Nacka kyrka, så att deras bevarandestatus inte försämras. Vidare krävs särskild hänsyn till rotsystem för träd som enligt detaljplanen inte får fällas. Rotsystemen ska skyddas i samband med utbyggnad.

Genomförd sulfidutredning påvisar förhöjda halter inom berg på Birkavägen och det östra kvarteret och att berg på Kyrkstigen innehåller höga svavelhalter. I samband med sprängningsåtgärder i området behöver hänsyn tas till sulfid vid hantering av bergmassor och länshållningsvatten. Om drivmedelscisterner påträffas vid framtida schaktningsarbeten ska anmälan till kommunens tillsynsmyndighet göras.

Fastighetsrättsliga frågor

Nedan redovisas de fastighetsrättsliga frågor som behöver hanteras vid genomförandet av detaljplanen. I bilagan *Fastighetskonsekvensbeskrivning* hittar du en sammanfattning av information i plankartan och den här planbeskrivningen som övergripande beskriver och förtydligar de konsekvenser som detaljplanen medför för enskilda fastigheter och fastighetsägare inom detaljplaneområdet.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning krävs för att genomföra detaljplanen och möjliggörs när detaljplanen vinner laga kraft. Nedan följer en beskrivning av vilka fastighetsbildningsåtgärder kommunen anser behöver vidtas och hur denna kan genomföras. Beskrivningen är inte bindande för lantmäterimyndigheten vid prövning i kommande lantmäteriförrättningar och det kan i vissa fall finnas andra möjliga åtgärder att vidta för att genomföra en viss del av planen.

Markägoförhållanden

Tabellen nedanför redovisar vilka fastigheter som detaljplanen omfattar och vem som är lagfaren ägare till respektive fastighet vid tidpunkten för att detaljplaneförslaget upprättades.

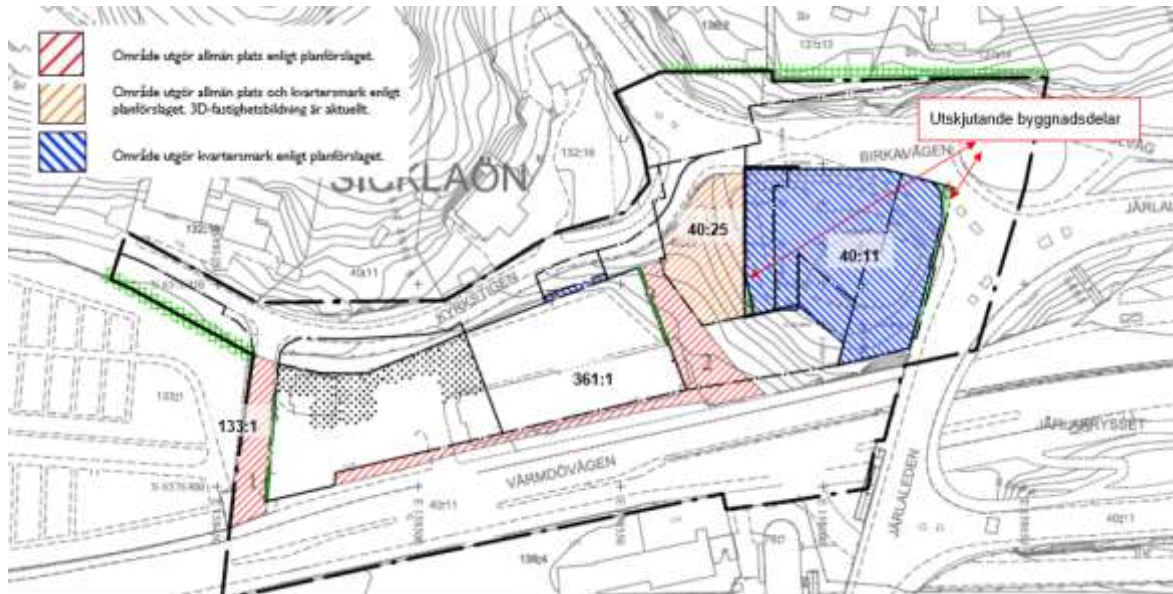
Fastighet	Lagfaren ägare
Sicklaön 133:1	Nacka församling
Sicklaön 361:1	Bostadsrättsföreningen H Alm taket 51
Sicklaön 40:11	Nacka kommun
Sicklaön 40:25	Region Stockholm

Fastighetsbestämning

I direkt anslutning till detaljplaneområdet finns några fastighetsgränser som är osäkra. Fastighetsbestämning kan krävas i den fortsatta detaljplaneprocessen eller i genomförandeskedet efter det att detaljplanen antagits. Plangränsen har lagts ut med marginal vid de gränser som berörs varför behovet av fastighetsbestämning bedöms som lågt. Osäkra gränser ansluter till Kyrkstigen och Birkavägen och omfattar fastigheterna Sicklaön 133:1, 136:2, 137:13, 137:14 och 40:11.

Fastighetsreglering och avstyckning

Reglering av mark och avstyckning behöver genomföras för att fastighetsgränserna ska överensstämma med detaljplaneförslagets användningsgränser. Bilden nedan visar ungefärligt vilka förändringar som detaljplanen medför.



Översiktsbild behov av reglering av mark och avstyckning. Markerat på bilden med grönt är osäkra fastighetsgränser samt schematisk skiss över utskjutande byggnadsdelar i det östra kvarteret och lägen där balkonger kan kräva ut i västra kvarteret. Skrafferade blå ytor avser blivande kvartersmark, skrafferat med rött är blivande allmän platsmark och organgeskrafferad yta är område med kombinerad användning.

Områden skrafferat med rött i bilden ovan avser mark som utgör allmän plats enligt detaljplanen och som behöver regleras till en kommunalt ägd fastighet. Blivande allmän platsmark regleras från fastigheten Sicklaön 133:1 och 361:1 till fastigheten Sicklaön 40:11.

Skrafferat i blått visar blivande kvartersmark enligt detaljplanen. Del av den kommunalt ägda fastigheten Sicklaön 40:11 frånskiljs genom avstyckning och bildar en ny fastighet. Ett mindre område inom Sicklaön 361:1 planläggs som kvartersmark med ändamål för elnätstation. Området regleras till den kommunalt ägda fastigheten Sicklaön 40:11.

Skrafferat i organget redovisar i plan det område som utgör den nya tunnelbanestationen Järsla inom fastigheten Sicklaön 40:25. Det finns en inlämnad ansökan om tredimensionell fastighetsbildning med stöd av detaljplanen för tunnelbanan (Dp 625) och tidigare tecknad överenskommelse mellan kommunen och Region Stockholm. För detaljplanens genomförande behöver gränserna justeras ytterligare med anledning av att detaljplanen medger ett något större område för tunnelbanan mellan gata och torg jämfört med gällande plan för tunnelbanan. Fastigheten Sicklaön 40:25 kommer efter detaljplanens genomförande med tillhörande fastighetsreglering att utgöra en tredimensionell fastighet som urholkar kommunägda fastigheten Sicklaön 40:11. 3D-fastigheten planläggs som kvartersmark för den nya tunnelbanestationen. Kommunens urholkade fastighet planläggs som allmän plats med ändamålet torg samt kvartersmark (för utskjutande byggnadsdelar).

Detaljplanen möjliggör även tredimensionell fastighetsbildning för parkeringsgarage vilka kan komma att utgöra enskilda fastigheter. Detta möjliggörs med planbestämmelsen (P) i

plankartan. (P) kombineras med e-bestämmelse. I det västra kvarteret gäller parkering mellan +18.0 och +25.6 och i det östra kvarteret mellan +22.0 och +30.7.

Inom det östra kvarteret kommer en entréfunktion möjliggöras från tunnelbanan till Birkavägen vilket är markerat med T₂ på plankartan. Utrymmet kan komma att utgöra en egen fastighet alternativt upplåtas med officialservitut.

Ytterligare reglering och avstyckning kan bli aktuellt för detaljplanens genomförande.

Servitut

Ett servitut är en rättighet som är knuten till en viss fastighet. Servitut gäller därför oberoende av vilka personer som äger fastigheterna. Ett servitut kan till exempel avse rätt att för ägaren till en viss fastighet ta väg över en annan fastighet. Servitut kan bildas genom lantmäteriförrättning (officialservitut) eller genom avtal mellan två fastighetsägare (avtalsservitut).

Inom planområdet finns två kända servitut som belastar fastigheterna Sicklaön 133:1 och 361:1. Servituten är till förmån för Nacka kommun och ger allmänheten rätt att gå och cykla inom fastigheterna. Servitutet ska upphöra att gälla genom lantmäteriförrättning efter att detaljplanen vunnit laga kraft eller genom att parterna gemensamt ansöker om att upphäva servitutet hos inskrivningsmyndigheten.

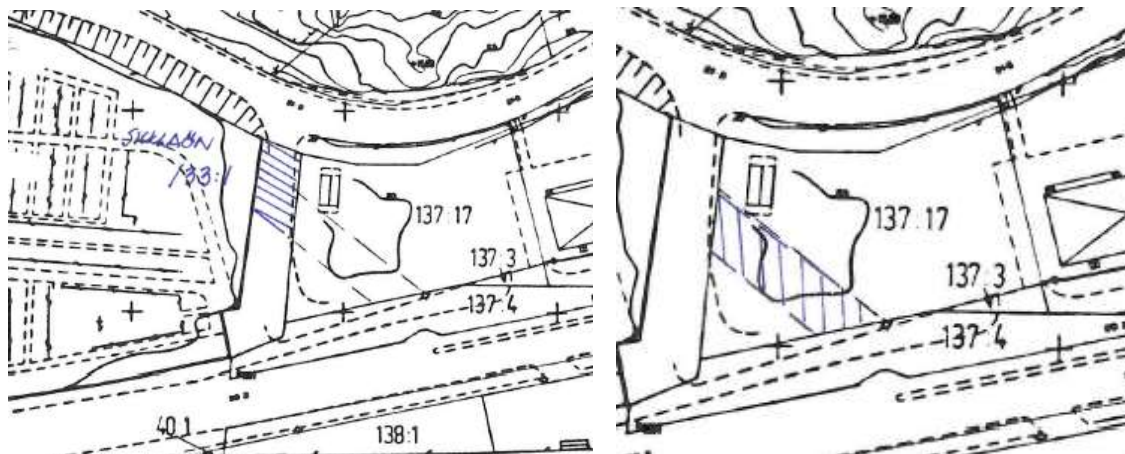


Bild till vänster visar servitutsområdets utbredning inom fastigheten Sicklaön 133:1 och till höger i bild servitutsområdets utbredning inom Sicklaön 361:1.

Det finns även flera servitut för väg som belastar fastigheten Sicklaön 40:11. Dessa är inte lokaliserade inom planområdet. Vid nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder för detaljplanens genomförande som omfattar fastigheten Sicklaön 40:11 ska dessa servitut därför fortsätta att gälla.

Med anledning av detaljplanens genomförande uppstår behov av att bilda nya servitut eller liknande rättigheter. Det finns en redan inlämnad ansökan om bildande av servitut för

tunnelbanan med stöd av detaljplanen för tunnelbanan (Dp 625) med tillhörande överenskommelser. Servitut behöver bildas för tunnelbaneanläggningen samt erforderliga anläggningar.

Inom det östra kvarteret kommer en entréfunktion möjliggöras från tunnelbanan till Birkavägen vilket är markerat med T₂ på plankartan. Utrymmet kan komma att utgöra en egen fastighet alternativt upplåtas med officialservitut. Syftet med fastighetsbildningen är att säkerställa rätten att nyttja utrymmet för entréfunktion samt förtydliga ansvar för framtida drift och underhåll av utrymmet och de tekniska anläggningarna.

Ytterligare servitut kan bli aktuellt för detaljplanens genomförande.

Gemensamhetsanläggningar

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som ska skötas gemensamt. Inrättandet av en gemensamhetsanläggning prövas vid förrättning av lantmäterimyndigheten med stöd av anläggningslagen. I beslutet (så kallat anläggningsbeslut) om att inrätta en gemensamhetsanläggning framgår vad som ingår i anläggningen (till exempel en väg eller en brunn).

En samfällighetsförening kan bildas för förvaltning av en eller flera gemensamhetsanläggningar. Samfällighetsföreningen har endast rätt att ansvara för underhåll och drift av den eller de anläggningar som beskrivs i anläggningsbeslutet. Om det inte bildas en samfällighetsförening sker förvaltningen av gemensamhetsanläggningen genom så kallad delägarförvaltning, vilket innebär att alla deltagare i gemensamhetsanläggningen måste vara överens om de beslut som fattas.

Gemensamhetsanläggningar kan behöva bildas för parkering, gårdar, avfallshantering, dagvattenanläggningar, VA-ledningar samt andra gemensamma anläggningar inom kvartersmark.

Ledningsrätter

En ledningsrätt innebär en rättighet för ledningshavaren att vidta de åtgärder som behövs för att dra fram och använda en ledning eller annan anordning på den belastade fastigheten. Inrättandet av en ledningsrätt prövas vid förrättning av lantmäterimyndigheten med stöd av ledningsrättslagen. Inom planområdet finns inga befintliga ledningsrätter.

Berörda ledningsägare kan med stöd av detaljplanen ansöka om ledningsrätt inom allmän plats och inom utrymme för elnätstation, markerat med E₁ på plankartan, inom kvartersmark.

Allmänna ledningar skyddas genom att de förläggs inom allmän plats enligt den nya detaljplanen. Ledningsägarnas rätt att nyttja berörda området enligt detaljplanen regleras

redan i befintliga markavtal mellan ledningsägarna och kommunen varför detaljplanen inte medför behov av nya ledningsrätter.

Ekonomiska frågor

Nedan redovisas ekonomiska frågor till följd av detaljplanens genomförande.

Värdeökningar

I samband med att detaljplanen vinner laga kraft förväntas värdeökningar uppkomma för tillkommande byggrätter på fastigheterna Sicklaön 361:1 och del av Sicklaön 40:11. Förväntningsvärden för fastigheterna kan uppstå tidigare.

Inlösen och ersättning

De fastigheter som i planen får avstå mark för allmän plats eller som upplåter mark för nya rättigheter så som servitut, ledningsrätt eller gemensamhetsanläggning har rätt till ersättning. Ersättningens storlek bestäms i lantmäteriförrättningen eller genom överenskommelser med fastighetsägaren. Ersättning som bestäms i lantmäteriförrättningen baseras generellt på värdet av pågående markanvändning och värdet av eventuella förväntningar om ny markanvändning. Principer för överenskommelser i exploateringsavtal regleras i Nacka kommuns program för markanvändning.

Utbyggnads-, drift- och underhållskostnader

Nedan redovisas kostnader kopplade till utbyggnaden, löpande drift och underhåll. Läs även under rubriken *Ansvarsfördelning* där frågor om kostnadsansvar beskrivs ytterligare.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll av allmän plats

Nacka kommun bekostar utbyggnad av den allmänna platsen. Exploatören erlägger en ersättning till kommunen för nyttan av de allmänna anläggningarna. Ersättningens storlek kommer att regleras i exploateringsavtalet. Detaljplanen följer ett antaget planprogram och ingår i en etappvis utbyggnad, vilket innebär att kommunen har rätt att ta ut ersättning för såväl redan vidtagna åtgärder som kommande åtgärder för allmänna anläggningar. Exploateringsersättningen avser därmed utbyggnaden av allmänna anläggningar inom det fördelningsområde som detaljplanen tillhör vid tidpunkten för exploateringsavtalets upprättande. Exploatören åtagande att finansiera åtgärderna ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av de allmänna anläggningarna.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll inom kvartersmark

Kostnaden för bygg- och anläggningsåtgärder inom kvartersmark bekostas av respektive fastighetsägare.

Kostnad för anläggande samt drift och underhåll av vatten- och spillvattenanläggningar

Omförläggning av befintliga vatten- och spillvattenledningar krävs inom exploatörens fastighet Sicklaön 361:1 innan arbeten startar inom det västra kvarteret. Exploatören bekostar omförläggning av ledningarna. Om ledningarna inte kan läggas i sitt permanenta

läge med anledning av samordning vid utbyggnad av allmän plats upprättas provisoriska ledningar som exploatören bekostar.

Det är begränsad kapacitet i det allmänna spillvattennätet i området vilket innebär att tillfälliga lösningar kan krävas om planerad kapacitetsutbyggnad inte genomförs i takt med utbyggnaden inom detaljplanen. I det fall provisoriska lösningar aktualiseras kommer exploatören att finansiera dessa.

Läs även under rubriken *Ansvarsfördelning*.

Kostnad för dagvattenhantering

Exploatören bekostar omförläggning av befintliga dagvattenledningar som krävs för genomförandet av detaljplanen. Exploatören bekostar även eventuella provisoriska ledningar. Kostnaderna regleras i kommande avtal. Vidare bekostar exploatören lokalt omhändertagande av dagvatten inom kvarterersmark. Nacka kommun bekostar lokalt omhändertagande av dagvatten från allmän plats. Nacka vatten och avfall AB bekostar utbyggnad, drift och underhåll av de ledningar och anläggningar som är inom huvudmannens ansvarsområde.

Läs även under rubriken *Ansvarsfördelning*.

Kostnad för anläggande samt drift och underhåll av el-, tele- och fibernät (samt ev fjärrvärme)

Respektive ledningsägare för tele-, fiber- och fjärrvärmenät bekostar nödvändig utbyggnad och anslutning samt drift och underhåll. Ledningsägaren för elnätet bekostar utbyggnad av ny elnätstation. Exploatören bekostar nödvändig utformning med hänsyn till lokalt intresse för kulturmiljövården. Respektive fastighetsägare betalar anslutningsavgift till respektive ledningsägare enligt gällande taxa.

Omförläggning av befintliga fiberledningar krävs inom exploatörens fastighet Sicklaön 361:1 innan arbeten startar inom det västra kvarteret. Exploatören bekostar omförläggning av ledningarna. Om ledningarna inte kan läggas i sitt permanenta läge med anledning av samordning vid utbyggnad av allmän plats upprättas provisoriska ledningar som exploatören bekostar.

Taxor och avgifter

Nedan redovisas kostnader kopplade till taxor och avgifter till följd av detaljplanens genomförande.

Förrättningskostnader

Fastighetsbildning, justering av gränser eller avstyckningar inom kvarterersmark sker på initiativ från fastighetsägaren. Åtgärder inom allmän platsmark sker på initiativ från kommunen. Förrättningskostnader regleras i exploaterings- och markgenomförandeavtal

samt i överenskommelser om fastighetsreglering. Ansökan om fastighetsbildning görs hos lantmäterimyndigheten i Nacka.

Planavgift

Kostnaden för att ta fram detaljplanen har reglerats i ett planavtal. Någon planavgift tas därmed inte ut i samband med bygglovsansökan.

Avgifter för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser

Avgift för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser betalas av fastighetsägaren/den som söker lovet, enligt vid tidpunkten gällande taxor.

Anslutnings- och anläggningsavgifter

Kostnaden (anläggningsavgiften) för kommunalt vatten och spillvatten samt dagvatten gata tas ut enligt gällande vatten- och avloppstaxa vid tidpunkten för anslutning. Debitering sker när det finns ett utbyggt ledningsnät och meddelande om förbindelsepunkt har skett till fastighetsägaren. Fastighetsägaren får ansluta till vatten- och spillvattennätet när anläggningsavgiften är betald och kommunen har godkänt den enskilda fastighetsägarens installation.

Avgift för avfallshantering betalas av fastighetsägaren till Nacka vatten och avfall AB enligt vid tidpunkt gällande avfallstaxa.

Anslutningsavgifter för el-, tele- och fibernät betalas av respektive fastighetsägare till respektive ledningsägare enligt vid tidpunkten gällande taxor.

Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande

I detta avsnitt beskrivs de övergripande konsekvenserna av planförslaget dels ur ett långsiktigt helhetsperspektiv och dels för enskilda berörda fastigheter.

Avvikelse från översiktsplanen

Detaljplanen avviker inte från översiktsplanens intentioner.

Miljökonsekvenser

Planområdet ligger i ett område som kommer att ha mycket god tillgång till kollektivtrafik och ett väl utvecklat cykelvägnät. Planförslaget möjliggör en hög exploatering i ett kollektivtrafiknära läge vilket innebär ett effektivt markutnyttjande av en yta som idag till stor del består av parkeringsplats. Ett genomförande av planförslaget kan innebära en bättre dagvattenhantering på platsen än idag samt att föroreningar i marken saneras. Planförslaget medger en ny stationsbyggnad med entré till den framtida tunnelbanan till Nacka. En väl utbyggd kollektivtrafik är en av grundförutsättningarna för minskad biltrafik, vilket innebär minskad miljöpåverkan. När den nya tunnelbanelinjen till Nacka är färdigställd kommer bilberoendet att minska ytterligare. Tunnelbanan till Nacka bidrar också till att på ett

hållbart och framtidsmedvetet vis knyta ihop Nacka kommun med den övriga storstadsregionen.

Detaljplaneförslaget påverkar fastigheter och befintlig verksamhet i direkt anslutning till området. I och med att detaljplanen föreslår en relativt hög bebyggelse i förhållande till befintlig miljö kommer det innebära en förändrad landskapsbild och utblick från den egna fastigheten. De högre husen kommer att påverka vilka tider på dygnet som intilliggande fastigheter har tillgång till direkt solljus och skugga samtidigt som den sammanhängande föreslagna bebyggelsen har en bullerdämpande effekt i gaturummen mellan befintlig och ny bebyggelse.

Konsekvenser för kulturmiljövården

Bebyggelseförslaget ligger i nära anslutning till område av lokalt intresse för kulturmiljön. Förslaget innebär att den knutpunkt som har funnits i skärningen mellan de två viktiga stråken i nord-sydlig respektive väst-östlig riktning vitaliseras för att åter spela en viktig roll i det framtida Nacka stad. Läget för trappan mellan de två offentliga torgen sammanfaller också med del av den gamla Värmdövägens sträckning och skapar en visuell och fysisk koppling i dess spår. Bebyggelsen är till viss del anpassad till topografin med lägre volymer mot Kyrkstigen. Bebyggelseförslaget har i bebyggelseform och gestaltning utgått från bärande element i den befintliga bebyggelsen såsom fasadmaterial, kulörer och takform, vilket bidrar till en anpassning till den lokala kulturmiljön.

Planförslaget innebär dock en negativ påverkan på möjligheten att avläsa områdets topografiska variationer samt en skalförskjutning i förhållande till den befintliga småskaliga bebyggelsen i Birkaområdet, detta gäller framförallt mot Kyrkstigen. Förskjutningen förstärks av att platsen idag präglas av gles och mycket låg bebyggelse. Dock kommer ingen kulturhistoriskt värdefull byggnad att rivras. Högdelen i det östra kvarteret kommer även att vara synlig från Järsla sjö, men avståndet är så pass stort att den inte bedöms påverka kulturmiljön negativt.

Planförslaget innebär vidare en påverkan på den gamla Värmdövägens sträckning som bitvis breddas och rätas ut. Dock bedöms konsekvenserna av Kyrkstigens breddning vara godtagbara då effekten gynnar ekarna som utgör ett annat kulturhistoriskt värde. Att Kyrkstigen skjuts norrut vid korsningen med Birkavägen möjliggör tunnelbanestationens utbredning, vilket är ett övervägande intresse. Kyrkstigens kulturhistoriska värde bedöms, trots ingreppen, förbli avläsbart. Nacka kyrka med anläggning påverkas framförallt genom att den nya bebyggelsen blir synlig från kyrkogården då byggnaderna sticker upp över trädtopparna. En mindre del av kyrkogården kommer också att skuggas av bebyggelsen, vilket är negativt. Påverkan är dock liten.

Konsekvenser för landskapsbild och naturvården

Detaljplanens högsta höjd medger några totalhöjder som ligger över den högsta punkten i Birkaområdet (Birkaberget) som idag dominerar landskapsbilden och som är en viktig

utsiktsplats över Nackareservatet och Järsla sjö. Bebyggelseförslaget har utformats med flera öppningar i strukturen samtidigt som det varierar i höjd vilket medför att utsikten över Järsla sjö fortfarande kommer att finnas kvar, dock inte obruten som idag.

Planförslaget får påverkan på spridningssambandet för ädellöv och tall. Dock bedöms spridningssambandet för tall vara mer robust än det för ädellöv. Genomförandet av samtliga projekt i Nacka stad kommer dock att ha en kumulativ negativ effekt på spridningssambandet för tall. Påverkan på spridningssambanden bedöms kunna dämpas något genom bebyggelsens utformning med öppningar där fåglar och insekter kan ta sig fram. Framtida val av gårds- och gatuträd kan också ha en något positiv effekt på sambandet, dock endast på lång sikt. En positiv konsekvens av förslaget är att sex av de befintliga ekarna i området skyddas i detaljplanen.

Sammantaget bedömer planenheten ovan nämnda påverkan på natur- och kulturmiljön är rimliga konsekvenser av att stadsmiljön förtätas.

Konsekvenser för dagvatten och skyfall

De föreslagna reningsåtgärderna inom planområdet klarar kravet på icke försämring av den preliminära vattenförekomsten Järslasjön vad gäller miljö kvalitetsnormen. Konsekvenser av dagvattenhantering redovisas närmare i miljöredovisningen. Sammantaget bedöms att både Nackas lokala miljömål samt översiktsplanens mål nås.

Planförslaget möjliggör bostadsbebyggelse i en lågpunkt. För att skydda bebyggelsen från skador vid skyfall regleras markhöjder på allmän plats och kvartermark i utsatta lägen. Detta innebär minskad flexibilitet för fastighetsägaren men är också en förutsättning för att bebyggelsen ska kunna komma till stånd.

Målområden för hållbart byggande

I planeringen finns alltid ett generellt hållbarhetsarbete som återspeglas i planens utformning. Vissa aspekter har det jobbat extra med i enlighet med kommunens riktlinjer för hållbart byggande. Dessa målområden för hållbart byggande utpekades som särskilt viktiga för hela projektet Järsla stationsområde i start-PM. De utpekade målen är följande: *"Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser"*: Planförslaget möjliggör ytor för verksamhetslokaler samt en blandning av markanvändning för bostäder och centrumändamål. Dessutom tillskapas två torg. *"Dagvatten som renas och infiltreras"*: Förutsättningarna för ett lokalt omhändertagande av dagvatten har studerats och föreslagna reningsanläggningar uppfyller Nacka kommuns riktlinjer och har reglerats i planhandlingarna. *"Anpassning till framtida klimat"*: Planförslaget innebär att skyfall hanteras genom markhöjder och översvämningssyta. Förslaget innebär dessutom mycket goda förutsättningar för kollektivtrafikresande för de boende, vilket är gynnsamt för klimatet. Målen följs upp och mäts under hela stadsbyggnadsprocessen inklusive genomförandeskedet.

Ekonomiska konsekvenser

Detaljplanen medför att kommunala gator och torg kommer att byggas ut för att bidra till en ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister i anslutning till den nya tunnelbanestationen. Det leder i sin tur till ökade möjligheter för kollektivt resande för människor som bor, arbetar och vistas inom och i anslutning till Järsla. Även verksamhetslokaler kommer stimulera lokala näringslivet och öka antal arbetsplatser i kommunen. Fastighetsägaren bidrar med exploateringsersättning för sin nytta av de allmänna anläggningarna och medfinansierar utbyggnaden av tunnelbanan. Genom att kommunen även planerar att sälja mark för nya bostäder inom planområdet förväntas genomförandet av detaljplanen ge ett överskott för kommunen. Samtidigt innebär planens genomförande ökade driftkostnader för kommunen. De driftkostnader som uppstår för kommunen är skötsel och underhåll av nya anläggningar, till exempel de två nya tunnelbanetorgen, och förbättrade befintliga anläggningar som exempelvis bredare gator med förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister. Den nya detaljplanen förväntas på sikt medföra ökade fastighetsvärden i området då den möjliggör för fler bostäder, service och mindre handel i ett mycket kollektivtrafiknära läge.

Fastighetskonsekvensbeskrivning

I bilagan *Fastighetskonsekvensbeskrivning* finns en sammanfattning av de fastighetsrättsliga konsekvenser som detaljplaneförslaget innebär för enskilda fastigheter inom detaljplaneområdet.

Sociala konsekvenser

Planförslaget möjliggör att en idag delvis obebyggd och bullrig yta som i viss utsträckning kan upplevas som otrygg kan bebyggas med flera attraktiva byggnader, tunnelbanestation och torg. Den nya miljön kommer att bidra till ett mer sammanhängande, orienterbart och omslutande stadsrum i den aktuella delen av södra Centrala Nacka. Den nya bebyggelsen ska utformas med publika bottenvåningar som skapar mer liv och rörelse i området. Utbyggnadsförslaget innebär att kringliggande gator levandegörs och att attraktiva mötesplatser skapas. Förslaget innebär sammantaget en bättre belyst och på dygnets alla timmar mer befolkad miljö, vilket är positivt ur ett brottsförebyggande perspektiv.

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för barn och ungdomar genom att området utvecklas till en mer attraktiv, levande och trygg stadsmiljö med tryggare gångstråk och bättre kommunikationer till rekreation, skolor och idrottsaktiviteter. Då ett av projektets mål för hållbart byggande är ”Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser” kommer dessa aspekter, som är positiva ur en social aspekt, att följas upp under hela stadsbyggnadsprocessen inklusive genomförandeskedet. Det är dock relativt långt att gå till rekreationsytor och lekplats och då gårdarna är små kommer möjligheten till lek för barn att vara begränsade.

Avvägning mellan motstående intressen

I en avvägning mellan att skapa en tät stadsbebyggelse alldeles intill tunnelbanans entré och hänsyn till den befintliga miljön med kyrkogården och bebyggelsen längs Kyrkstigen har

tätheten vägt tungt. Samtidigt angränsar planområdet i norr mot Kyrkstigen och dess värdefulla kulturmiljö med intilliggande sekelskiftsvillor. I arbetet med bebyggelseförslag har en avvägning gjorts mellan anpassning till denna och dess behov av en lägre skala och respektavstånd å ena sidan och behovet av att skapa en mer stadsmässig miljö invid tunnelbanestationen och längs Värmdövägen, å andra sidan. Genom variationer i höjd och volym, och med sparad naturmark och träd mot Kyrkstigen, är avsikten att uppnå en väl anpassad helhet. Bedömningen är att området kan främjas av ett mer sammanhållet gaturum längs Kyrkstigen, som idag delvis domineras av en stor asfalterad parkering. Mot Värmdövägen och dess stora trafikrum klarar också platsen en högre bebyggelse som dock måste trappas ner mot den känsliga Kyrkstigen och sekelskiftsvillorna längs den. Även bevarande av ekarna har vägt tungt, trots att det troligtvis innebär sprängning av befintlig, kulturhistoriskt intressant bergsskärning. Detta då ekarna är mycket viktiga beståndsdelar i ett nord-sydligt spridningssamband för eklevande arter. De bidrar även till en mjukare övergång i mötet mellan ny och befintlig bebyggelse och de olika skalor de innebär, vilket i sin tur skapar en trivsammare stadsbild.

Sammantaget bidrar de anpassningar som gjorts i volymernas placering, struktur och gestaltning till att påverkan på kultur- och naturvärden samt på enskilda fastigheter, bedöms vara rimliga i förhållande till det värde som uppnås i form av ökat antal bostäder, verksamhetslokaler och torgytor samt en mer stadsmässig miljö runt en kollektivtrafiknod i det kommande Centrala Nacka.

Medverkande i planarbetet

Planarbetet har bedrivits av Anna Hall, planenheten och Sandra Henze, exploateringsenheten. Övriga medverkande i planarbetet är:

Johann Schmid	projektledare genomförande	anläggningsenheten
Iza Bisander	trafikplanerare	planenheten
Helena Jeppsson	landskapsarkitekt	planenheten
Miriam Helleday	kartingenjör	planenheten
Johannes Kruusi	antikvarie	konsult, planenheten
Nina Åman	stadsarkitekt	Nacka kommun
Sabina Rodriguez Loudot	kartingenjör	lantmäterienheten
Jonas Nilsson	miljösamordnare	miljöenheten
Rikard Sjöholm	bullerspecialist	miljöenheten
Elisabet Rosell	kommunekolog	miljöenheten
Anna-Karin Romanus Gillström	bygglovhandläggare	bygglovsenheten

Helena Brodén

kommunikatör

kommunikationsenheten

Övriga medarbetare

Oskar Forsling

förrättningslantmätare

lantmäterienheten

Maria Mårdskog

VA-ingenjör

Nacka Vatten och Avfall

Catarina Östlund

avfallshandläggare

Nacka Vatten och Avfall

Planenheten

Susanne Werlinder
Planchef

Anna Hall
Planarkitekt