

Planbeskrivning
GRANSKNINGSHANDLING 2
Upprättad i juni 2021,
justerad i september 2021,
reviderad i januari 2022

Standardförfarande

Dnr: KFKS 2016/888
Projekt: 9244

Nacka stad
Ingår i tunnelbaneavtalet

Järla stationsområde norr

Detaljplan för Sicklaön 361:1, Sicklaön 40:25 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 Järla stationsområde. Järla 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 asfalterad parkering med en trädbevuxen kulle intill. I planområdet ingår också delar av Kyrkstigen, Birkavägen, Järlaleden 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 mellan 275-390 bostäder och 1100-5800 kvadratmeter verksamhetsyta, beroende på hur byggrätten utnyttjas.

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 och allmänna anläggningar med kommunalt huvudmannaskap. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Planens syfte och huvuddrag	4
Syfte	4
Bakgrund och huvuddrag	4
Planhandlingar och underlag	5
Plandata och tidigare ställningstaganden.....	6
Läge, areal & markägoförhållande	6
Statliga och regionala intressen.....	7
Kommunala intressen	7
Behovsbedömning.....	11
Förutsättningar och planförslag	12
Övergripande struktur.....	12
Offentliga rum och grönområden.....	16
Bebyggelse	20
Gestaltning	23
Teknisk infrastruktur.....	37
Störningar och risker	44
Markens beskaffenhet	48
Dagvatten och skyfall.....	51
Så genomförs planen	56
Organisatoriska frågor.....	56
Huvudmannaskap	57
Ansvarsfördelning	58
Avtal	58
Tekniska frågor.....	62
Fastighetsrättsliga frågor.....	65
Ekonomiska frågor	69
Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....	71
Medverkande i planarbetet.....	76

Planens syfte och huvuddrag

Syfte

Detaljplanen syftar till att skapa en tät stadsmiljö med attraktiva allmänna platser och bostadsbebyggelse samt verksamhetslokaler av hög arkitektonisk kvalitet, kring kollektivtrafiknoden Järsla 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, fasadmaterial, 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”.

Detaljplanen ska möjliggöra cirka 390 nya bostäder samt cirka 1100 kvadratmeter lokalyta i ett mycket kollektivtrafiknära läge. 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 högdelen 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. Om högdelen nyttjas till hotell och/eller kontor innebär det att förslaget möjliggör cirka 275 bostäder och cirka 5800 kvadratmeter verksamhetsyta.

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.

Detaljplanen var utställd för granskning i september-oktober 2021. I samband med detta inkom synpunkter som föranledde förändringar av sådan karaktär att en förnyad granskning anses lämplig. Detaljplanen ställs därför ut för en ny granskning.

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, 2022*)
- Trafik- och mobilitetsutredning (*Tyréns, 2021-03-04*)
- Dagvatten- och skyfallsutredning (*Geosigma, 2022*)
- Dagsljusberäkningar (*Light bureau 2021-02-08*)
- Grönnytefaktorberäkningar (*Nivå Landskapsarkitektur, 2021-04-07*)
- Vindutredning (*Covi, 2021-02-08*)
- Naturvärdesinventering (*Pro Natura, maj 2020*)
- Trafikutredning (*Nacka kommun, 2022*)
- Risk PM-Riskbedömning Järla Stationsområde Norr (*Briab Brand & Riskingenjörerna AB 2021-04-20*)
- Trädinventering i Saltsjö-Järla (*Naturföretaget, 2016*)
- 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*)
- 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*)
- 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*)
- Scn Järla norr påverkan på kyrkogården från ombyggnad av Kyrkstigen, Tyréns 20211203
- PM Miljöteknisk undersökning av PFAS Sicklaön 348:1, Nacka brandstation, (*Liljemark Consulting AB, 2019-02-17*)

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

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.

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 Equitry 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 Järla 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.

Kulturmiljö lagen

Nacka kyrka och Nacka norra kyrkogård angränsar till planområdet och de skyddas enligt 4 kapitlet om kyrkliga kulturminnen, i Kulturmiljö lagen (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 Järla 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 eftersträvarnsvärd. 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 Järsla stationsområde norr:

- Sammanhang – *Den nya bebyggelsen runt torget blir en ny kollektivtrafikpunkt i Järsla.*
- Stadsrum – *Den nya bebyggelsen utformas med levande bottenvåningar som samspekar 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 byggnad med 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

Planområdet berörs av tre gällande planer. Detaljplan för tunnelbanan till Nacka, Dp 625 Ä från 2019, reglerar den nya tunnelbanestationen och dess stationsbyggnad för Järla. Aktuellt planområde överlappar del av DP 625 Ä. Relevanta planbestämmelser förs över till den nya detaljplanen så att planstöd för tunnelbanan kvarstår men med mindre justeringar. Genomförandetiden för DP 625 Ä 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 Ä 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 Järleledens 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 Ä, byggnadsplan B 43 samt stadsplan S 27.



Bilden visar de gällande detaljplaner som berörs av planförslaget. Ortofoto Nacka kommun: 2021

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 att 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.



Bilderna 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 kollektivtrafikhänt 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



Industribyggelse från det förra sekelskiftet i Järla sjö: Turbinhallen tillhörande Alfa Laval's ångturbinfabrik. Foto: Semrén & Månsson

Söder om planområdet, på andra sidan Värmdövägen och saltsjöbanan, ligger Järla 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 Järla 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 bergsskäring försvinner. Dessutom påverkas landskapsbilden då förslaget innebär en skalförskjutning av bebyggelse vilken minskar topografins läsbarhet och synlighet. Dock möjliggör öppningar i bebyggelsestrukturen att topografen 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 sydslutningarna 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.

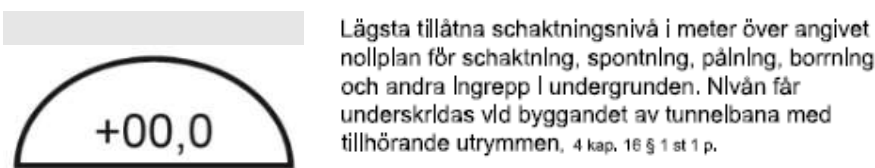
Den nya bebyggelsen har goda förutsättningar att utgöra en entré till det kommande Centrala Nacka samt att ge Värmdövägen en mer stadsmässig inramning. Ett högt hus kan fungera både som ett riktmärke och en markör för den kommande tunnelbanestationen i Järla.

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 tunnelbanans stationsbyggnads tak, ansluter mot Birkavägen och Kyrkstigen. Det övre torget är avhängigt stationsbyggnadens och tunnelbanans genomförande. 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 dem 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 Järslaleden. 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 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 om torgen och de gator som rymms inom planområdet hänvisas till gestaltungsprogrammet 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 av blåsippor 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 ädellövkogsarter samt i ett nord-sydligt spridningssamband för barrskogsarter. 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 Kyrkestigen. 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, 2016

Planförslaget får negativa konsekvenser för spridningssambandet för ädellöv, då den nya föreslagna bebyggelsen innebär en barriär för bland annat insekter som orienterar sig efter trädskronornas 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, förutsatt att träden blir mycket gamla. 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.

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.

Detaljplanens genomförande innebär även att Kyrkstigen (i dess nord-sydliga riktning) kommer att behöva schaktas för att få rum med nya ledningar samt dagvattenåtgärder. Ledningsschakt kommer att hamna nära stammarna av fyra av björkarna som växer tätt innanför muren på kyrkogården. Björkarna bedöms vara 40-50 år. Det bedöms som tveksamt om det går att skydda och bevara björkarna vid ledningsschakt då björk är mycket känslig för förlust av rötter och dessutom har svårt att läka veden vid beskärning. Rekommendation är att ersätta björkarna med nya träd istället.

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 faller 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 den 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 (+81meter). 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 kvarterersmark utgörs av bostadsgårdarna som är relativt små. Här finns dock möjlighet till småbarnslek, odling samt att sitta ner.



*Till vänster: 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.
Till höger: Transparenta vita byggnader representerar bebyggelse enligt strukturplanen men utan lagakraftvunna detaljplaner. Bilder: Semrén & Månsson, 2021.*

Bebyggelse

Bebyggelseförslaget möjliggör cirka 390 nya bostäder, jämnt fördelade på de två kvarteren, med utrymme för verksamhetslokaler om knappt 1100 kvadratmeter. I bottenvåningarna planeras även för lokaler för de boende så som cykelgarage, gästlägenhet, föreningslokal/lokal för distansarbete. Mellan bostadskvarteren planeras den nya tunnelbanestationen i Järsla med två uppgångar, en mot Värmdövägen och en mot Birkavägen med entré i det östra bostadskvarteret. Enligt detaljplan för tunnelbanan beräknas Järsla 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 högdelen 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. Om högdelen nyttjas till hotell och/eller kontor innebär det att förslaget möjliggör cirka 275 bostäder och cirka 5800 kvadratmeter verksamhetsyta.

Trygghet

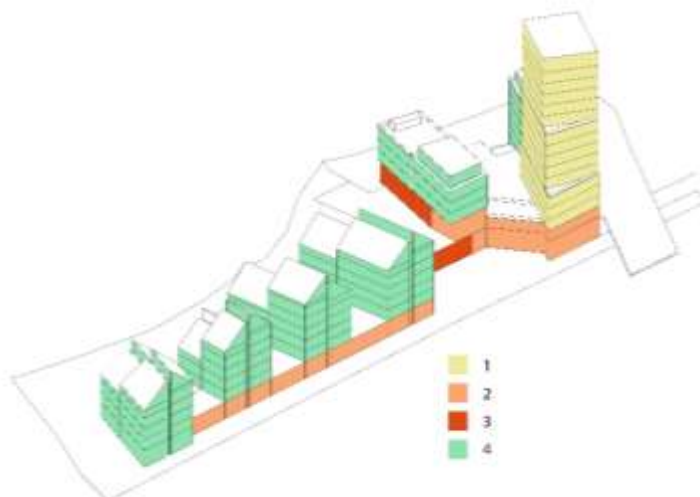
Planförslaget har ingått som ett pilotprojekt för tryggare stadsplanering tillsammans med stiftelsen Tryggare Sverige.

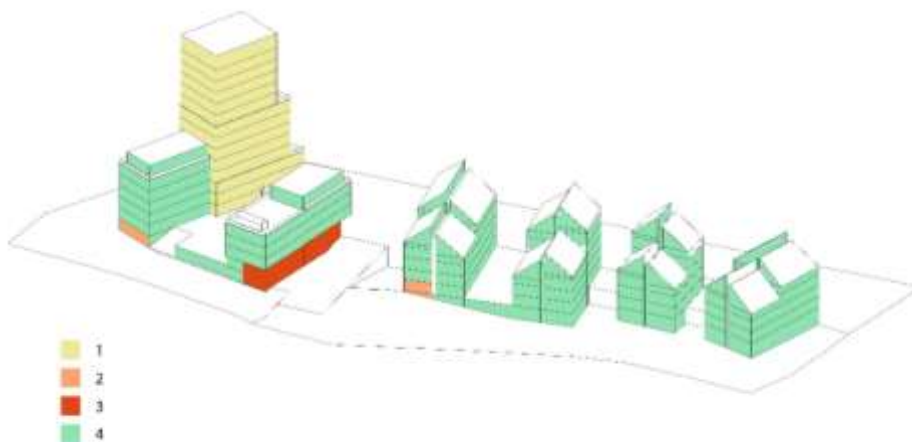
Det är framför allt människors närvaro, aktivitet och sociala kontroll som skapar verklig trygghet och säkerhet på en plats. Fönster och bostadsentréer föreslås mot de flesta gator och torg med avsikten att skapa flöden och undvika känslan av baksida. Verksamhetslokaler och balkonger bidrar också till 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 välskött grönska), samt väl belysta (*Bo Tryggt 2030-Handboken 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 gestaltungsprogrammet 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 högdelen. Egenskapsbestämmelserna **e₁₆-e₂₀** specificerar var i byggnadsvolymer som användningen gäller men även om ytor enbart får användas för centrumverksamhet. Detta gäller till exempel egenskapsbestämmelserna **e₁₆** och **e₁₉**. Bestämmelsen **e₂₀** reglerar även att det mot torg ska finnas en lokal om minst 50 kvadratmeter. För högdelen gäller bestämmelserna **BCKO (P)** vilket innebär att den kan komma att inrymma bostäder **B**, centrumverksamhet **C** (med en blandning av

verksamheter), kontor K och/eller utrymmen för hotell, O. (P) innebär att parkering ryms under bostadsgården. **BCKO (GATA)** innebär att byggnadsdel i högdelen (med dessa användningar) tillåts kraga ut över gatan. Gatan urholkar bestämmelserna mellan vissa nivåer. Dessa nivåer regleras med bestämmelsen **e₁₀**. 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 +27,8 och +34. Denna princip för att reglera utkragande byggnadsdelar återkommer i plankartan. 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 från vilken nivå 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 gestaltningsprogrammet för bebyggelse som hör till detaljplanen.

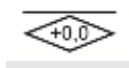
Höjd, våningsantal, balkonger och utkragande fasad

Höjd och våningstal

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

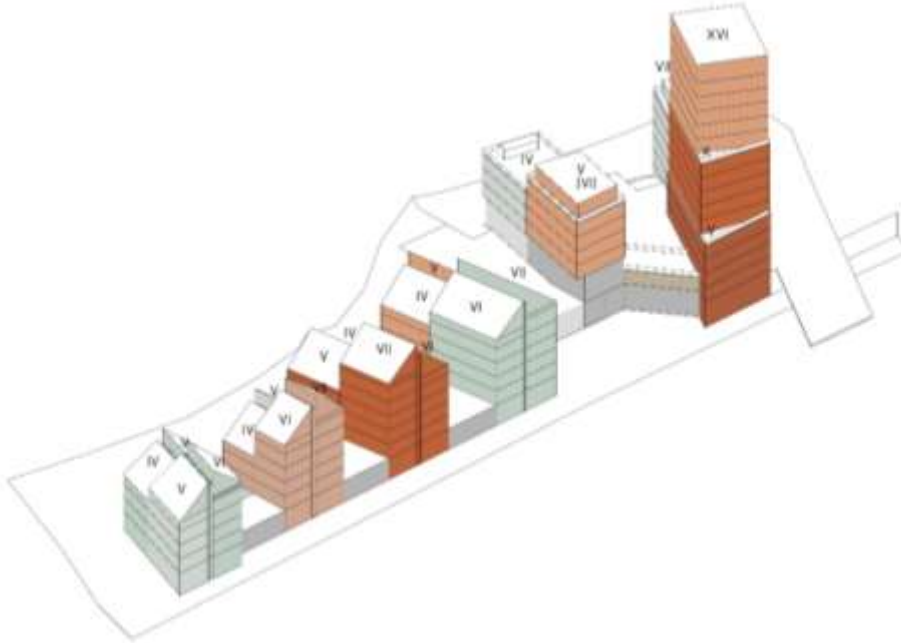


Högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan

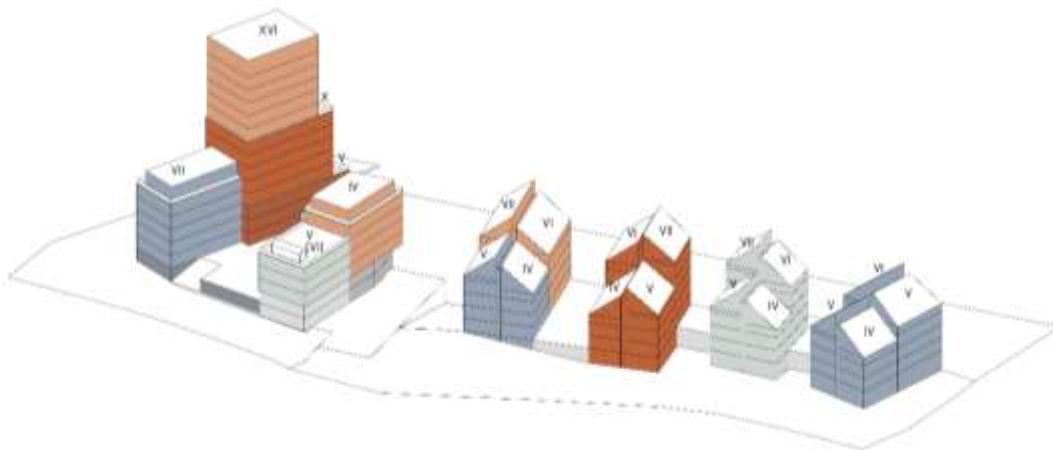
De upphöjda gårdarna som utgör sockelns tak i det västra kvarteret regleras med en högsta nockhöjd för att inte omöjliggöra uppstickande element som pergolas, staket och dylikt. För det östra kvarteret reglerar bestämmelsen f_2 att tekniska anläggningar ska uppföras samlade och placeras mitt på taket, med en högsta höjd om 3,2 meter utöver 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 Kyrkstigen 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

Balkonger

I det västra kvarteret tillåts balkonger sticka ut över allmän plats mot Kyrkstigen (i dess båda riktningar) samt mot de två torgen. Detta regleras genom bestämmelserna **B (GATA) e₂₃ samt B (TORG) e₁₁** vilka tillåter att användningsbestämmelsen bostad urholkas av användningsbestämmelserna för gata respektive torg. Bestämmelsen f₅ medger att balkong får finnas med en fri höjd om minst 3,5 meter, bestämmelsen kombinera med prickad kvartersmark som ger ett djup om 0,6 meter för att inte ta för mycket utrymme i anspråk. Balkonger får även kraga ut över det område som tillhör elnätsstationen. Detta regleras med bestämmelsen **B (E₁) e₁₂**. Bestämmelsen innebär att användningsbestämmelsen för bostad urholkas av användningsbestämmelsen för elnätstationen mellan de nivåer som e₁₂ anger. Mot kvartersmark får balkonger sticka ut över prickmark.

Mot Värmdövägen tillåts generellt inte balkonger sticka ut över allmän plats då Värmdövägen är ett huvudstråk och inte ska upplevas som privatiserat.

I det östra kvarteret tillåts balkonger sticka ut över allmän plats mot torg (gäller ej fasad vänd direkt mot Värmdövägen) och Järslaleden Detta regleras med bestämmelsen "*Balkong mot torg får maximalt sticka ut 0,6 meter över allmän plats från fasad*" samt med bestämmelserna **BCKO₁ (GATA) e₁₀ samt BC (GATA) e₁₀**. 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 kvartersmark får balkonger sticka ut över prickmark. I det östra kvarteret föreslås balkonger inom byggrätten, det vill säga de sticker inte ut över allmän plats. I högdelen integreras de istället i det "grid" som ligger som ett rutnät på fasaden.

Utkragningar

Bestämmelser som möjliggör utkragningar av byggnaden (utkragningar som inte utgörs av balkonger) över allmän plats föreslås mot alla vädersträck i det östra kvarteret. I det övre torgets sydöstra hörn viker fasaden av vilket medför att den ovanpå byggnadsvolymen kragar ut över torget. Detta regleras med bestämmelsen **BT (TORG) e₉**. Utkragningen följer fasaderna över det övre torget och det nedre torget (se pilar i bilden nedan). Över det nedre torget regleras utkragningen med bestämmelsen **BC (TORG)e₉**.



Inringat område samt pilar visar utkragning av bebyggelse över det övre torget.

Mot Birkavägen tillåts fasaden kraga ut över allmän plats (markerat med röd pil i bilden nedan). Syftet är att på så vis markera övergången mellan tunnelbaneentrén och bostadsvåningarna. Denna utkragning regleras med bestämmelsen **BT(GATA) e₁₀**.

I korsningen Birkavägen/Järlaleden kragar byggnaden ut över trottoar som är allmän plats (ingringat med röd linje i bild nedan). Detta regöeras med bestämmelsen **BC (GATA) e₁₀**.



Till vänster: Pil visar var byggnaden kragar ut över trottoaren mot birkavägen. Till höger: Bilden visar var byggnaden kragar ut över trottoaren mot Järlaleden.

Komplementbyggnader

På bostadsgårdarna tillåts endast mindre komplementbyggnader uppföras. Detta regleras genom bestämmelserna **e₂₅** och **e₂₄**, som innebär att komplementbyggnader på gårdarna får ha nockhöjd som, som mest, är 3,5 meter högre än gårdarnas angivna nockhöjd. Bestämmelserna anger också den största sammanlagda byggnadsarean för komplementbyggnaderna. I det östra kvarteret uppgår den till 40 kvadratmeter och i det västra kvarteret till 20 kvadratmeter på den stora gården och 10 kvadratmeter vardera på de små gårdarna. Syftet med bestämmelserna är att möjliggöra pergolas eller konstruktioner med liknande funktion. Dessa illustreras även i gestaltungsprogrammets renderingar.

Entrévåning mot Värmdövägen

En av gestaltungsprinciperna är att fasaderna ska ha en hög detaljeringsgrad i bottenplan, därför reglerar plankartan att entrévåning 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 entrévåningar mot Värmdövägen och mot torg ska vara förhöjda det vill säga ha högre våningshöjd än ovanliggande våningar.

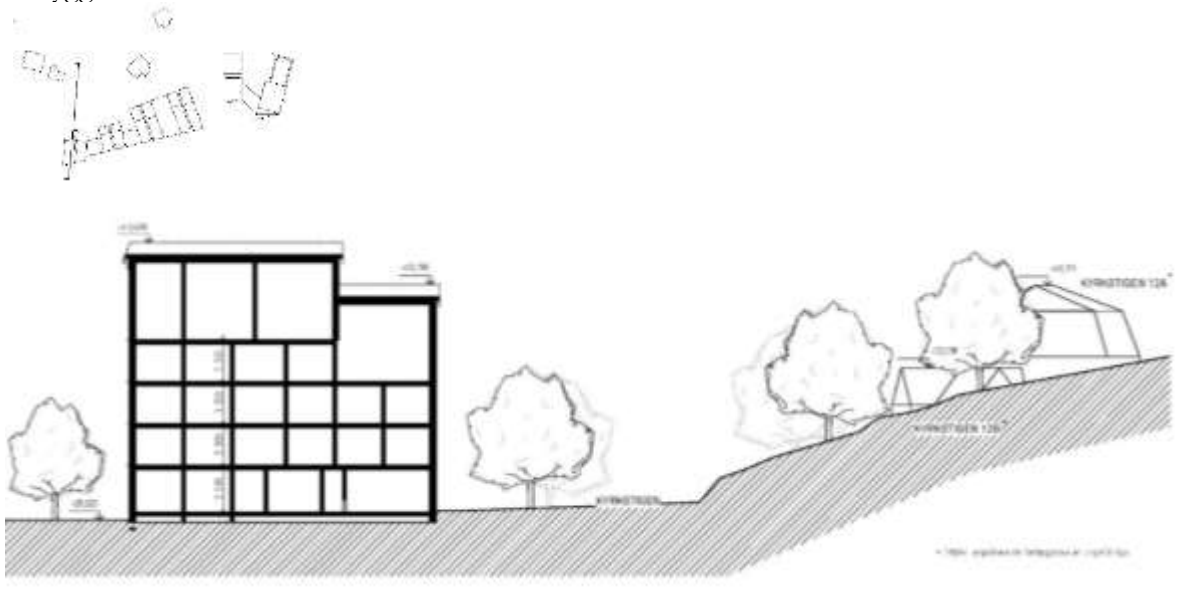
Det västra kvarteret

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

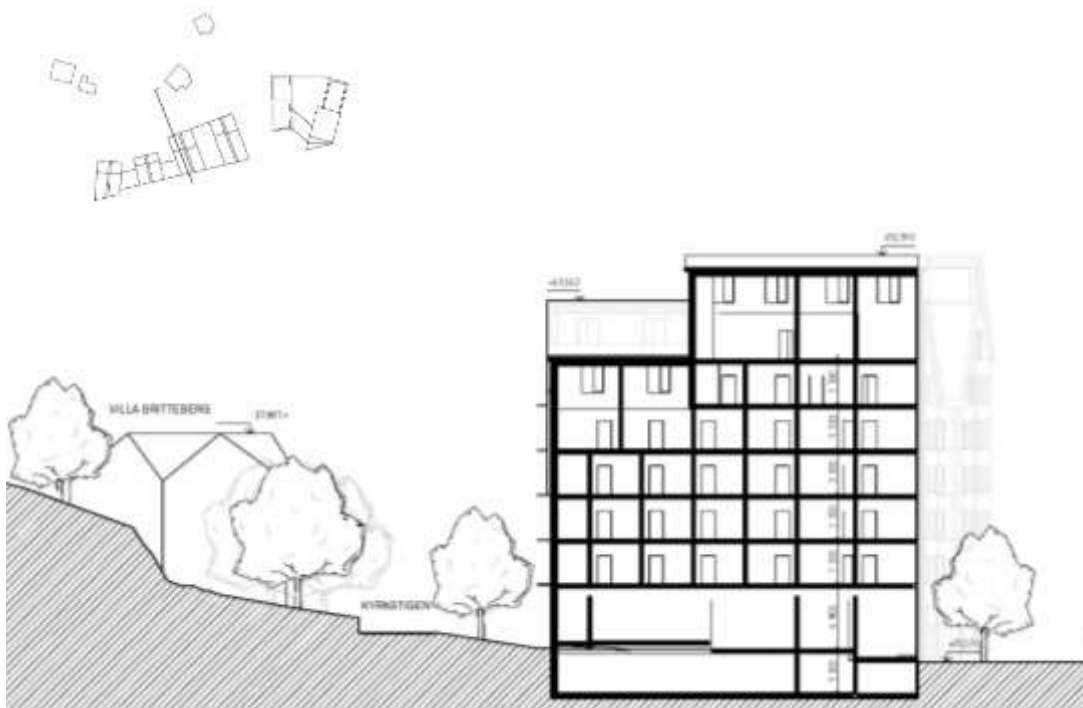
mot Kyrkstigen och kyrkogården för att bättre svara mot den småskalighet som finns där. Mot Värmdövägen har kvarteret en mer urban karaktär med högre bebyggelse.

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 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 Brittenberg, 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 visat 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 f_3 reglerar att fasad ska utföras i trä. Vad gäller byggnadens kulörer så ska de ha anknytning till den äldre bebyggelsen i Birkaområdet. Nedan redovisade kulörer, eller mycket lika, ska användas. Färgsättning finns närmare beskriven i gestaltningsprogrammet 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 entrévåningen, 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 byggnadsvolumerna samt där entrévåning har samma kulör som ovanliggande byggnadsvolum. Bild: ALM/Semrén & Månsson/ZynkaVisual



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: ALM/Semrén & Månsson/ZynkaVisual

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 **e₁**. Takutformningen regleras med bestämmelsen **f₃**. 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. Plankartan reglerar 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. Bestämmelsen **e₂₁** möjliggör att utrymningstrappa och trappor som förbinder marknivån med de underbyggda gårdarna, får uppföras på prickmark.

Elnästation

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 fasadmateriäl, med undantag för kvarterets högdél 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.

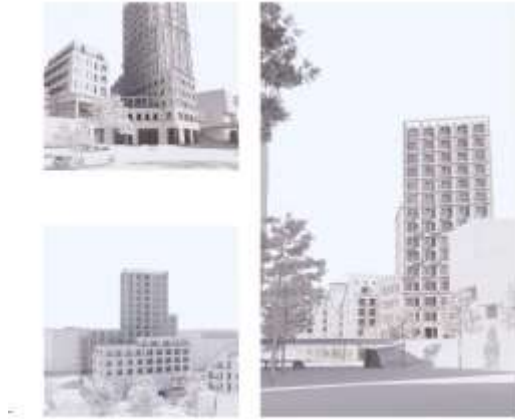
Struktur och skala

Det östra kvarteret är en komposition av flera delar: fyra lägre samt en högdél 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

Fasader

Högdelen utgår i sin gestaltning från element som är karaktäristiska för den äldre industriarkitekturen i Järla sjö: fasadmateriäl 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, fasadmateriäl och kulör referera till förra sekelskiftets industribyggnader i Järla sjö.

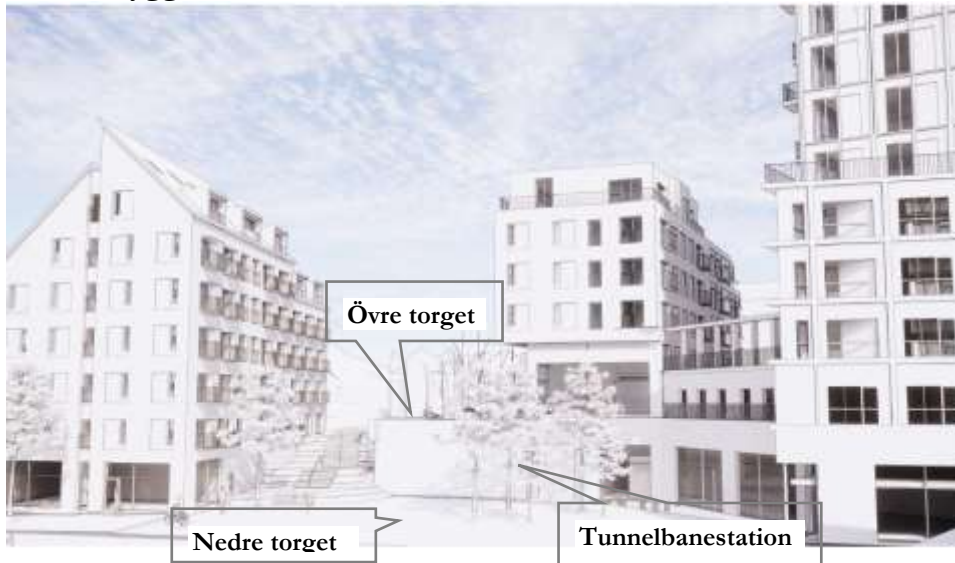
Fasader ska vara i huvudsak i tegel, med olika varma kulörer för var och en av de tre volymerna. Med varma kulörer avses kulörer såsom rött, gult, orange, beige eller brunt som drar åt det varma hållet (det vill säga innehåller en andel gult eller rött). Fasader ska ha djupverkan/reliefverkan.

De industribyggnader som avses i Järla sjö ingår i de Lavals industriområde och utgörs exempelvis av Järla 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 Järla sjö, exempel på detaljer med djupverkan samt materiäl 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 tunnelbaneutrymme ska utföras i glas och natursten.



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

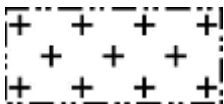


Vy från Järla bro. Bilden visar möjlig utformning av föreslagen ny bebyggelse med det västra kvarteret till vänster, det östra till höger samt stationsbyggnaden med det nedre torget i mitten.

Bild: ALM/Semrén & Månsson/ZynkaVisual

GYF, Bostadsgårdar och terrasser

I Nacka stad är ambitionen att en grönytefaktor (GYF) på 0,6 ska uppnås vilket förslaget utformning klarar. 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, 2022). 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. Gårdarna är reglerade med korsmark vilket innebär att endast komplementbyggnader med begränsad höjd och utbredning får uppföras på gårdarna. Syftet med denna bestämmelse är att möjliggöra pergolas eller konstruktion med liknande funktion.



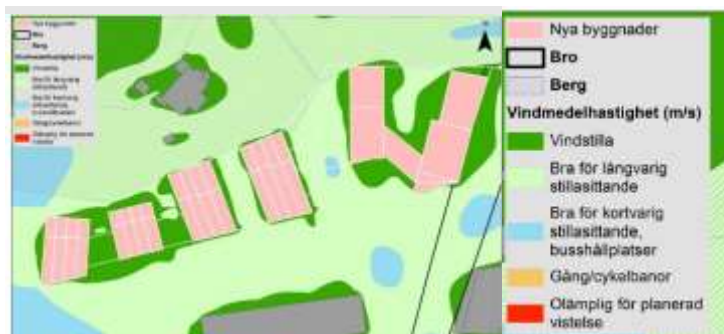
Korsmark

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. Det övre torget är tillgängligt för fotgängare genom en trappa som löper från det nedre torget. I övrigt finns möjlighet att gå runt kvarteret via Kyrkstigen. Området är dock kuperat och i vissa partier är Kyrkstigen brant. Utöver detta finns det i det östra kvarteret 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 dock stängd och då kan den som inte kan använda trappan få gå runt den planerade bebyggelsen. Förslaget innebär sammantaget en tillgänglighetsmässig förbättring och ökad trafiksäkerhet för de gående i norr-södergående riktning. Läget för de två reguljära parkeringsplatser som finns vid kyrkogårdsmuren idag föreslås förändras. Det kommer dock fortsättningsvis att finnas två reguljära parkeringsplatser på Kyrkstigen. Besöks- och arbetsplatsparkering ombesöks i garaget.

Lokalklimat

En vindutredning har tagits fram för planområdet (Cowi, 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 jämnna 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, Cowi, 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 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 sommarsolstånd fr.v: kl. 9, kl.12, kl.15 och kl. 18 (Semrén & Månsson, 2021)



Solstudie vid höstdagjämning 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.

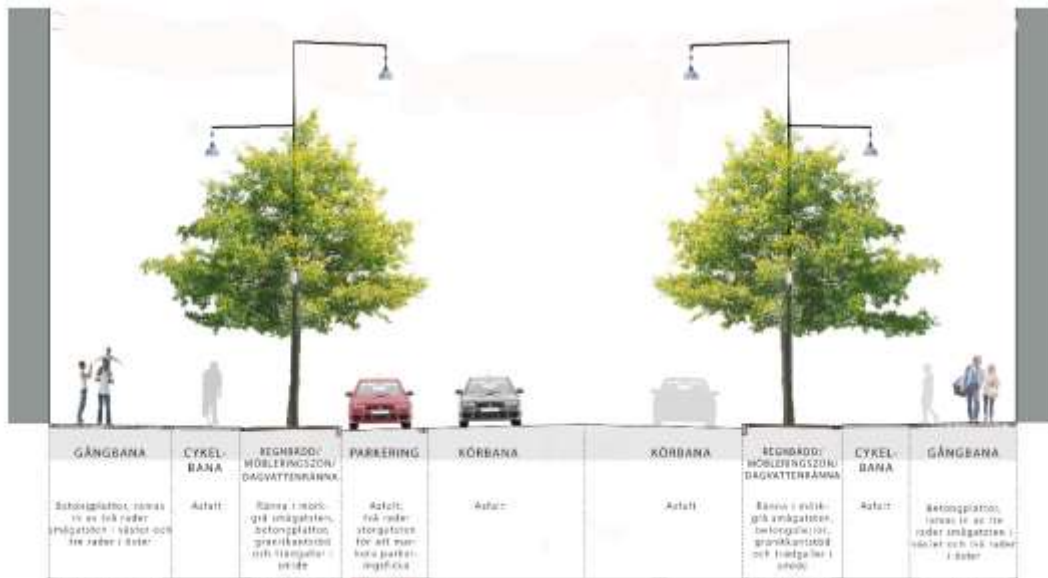
Gator och trafik

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.



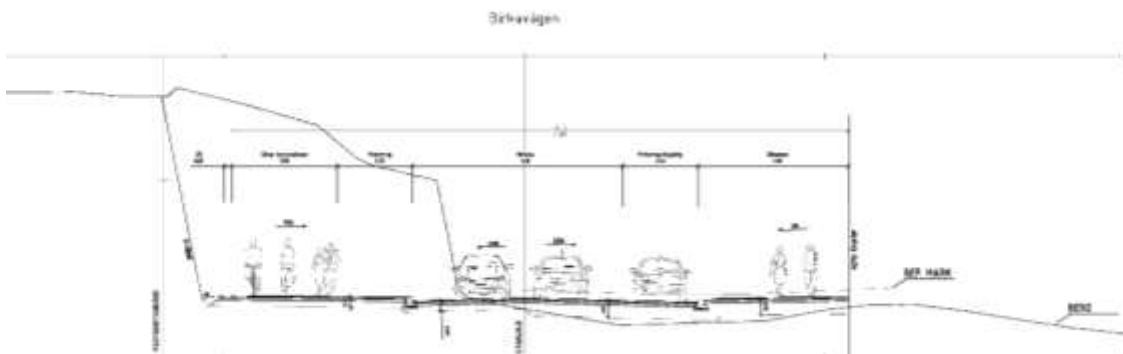
Principsektion Värmdövägen. Bild: Nacka kommun



Värmdövägen och torg med möjlig gestaltning. Bild: 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 cirka 21 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: Tyréns, 2021

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

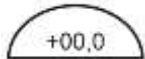
Kyrkstigen har ett kulturhistoriskt värde, vilket är beskrivet under rubriken ”Övergripande struktur”. Planförslaget möjliggör på en delsträcka att Kyrkstigen breddas med knappt 2 meter. Breddningen innebär att sträckning rätas ut. Syftet med breddningen är framförallt att skapa utrymme för de många 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.

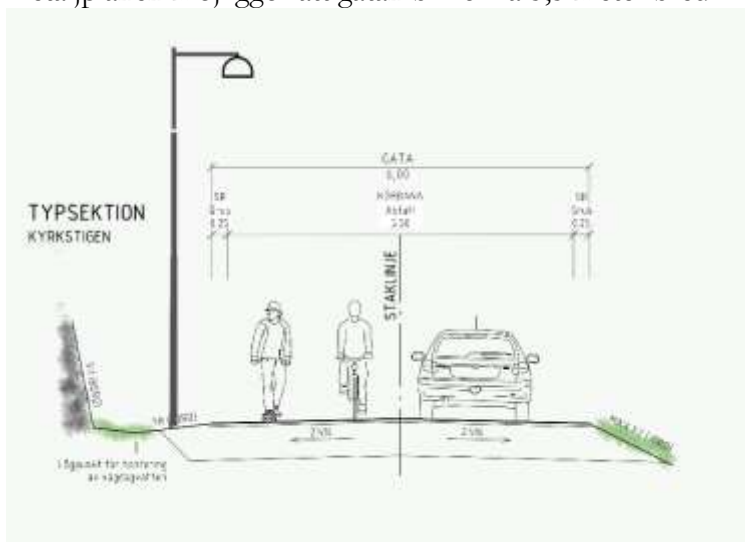
En del av stationsbyggnaden ligger under Kyrkstigen. För att skydda den del av tunnelbaneanläggningen som ligger under gatan finns i detta område en schaktdjupsbegränsning som innebär att man inte får göra åtgärder djupare ner i gatan än till nivå +27,2. Schaktdjupsbegränsning regleras med en halvcirkel.



Schaktdjupsbestämmelse reglerar till vilken nivå som åtgärder tillåts.

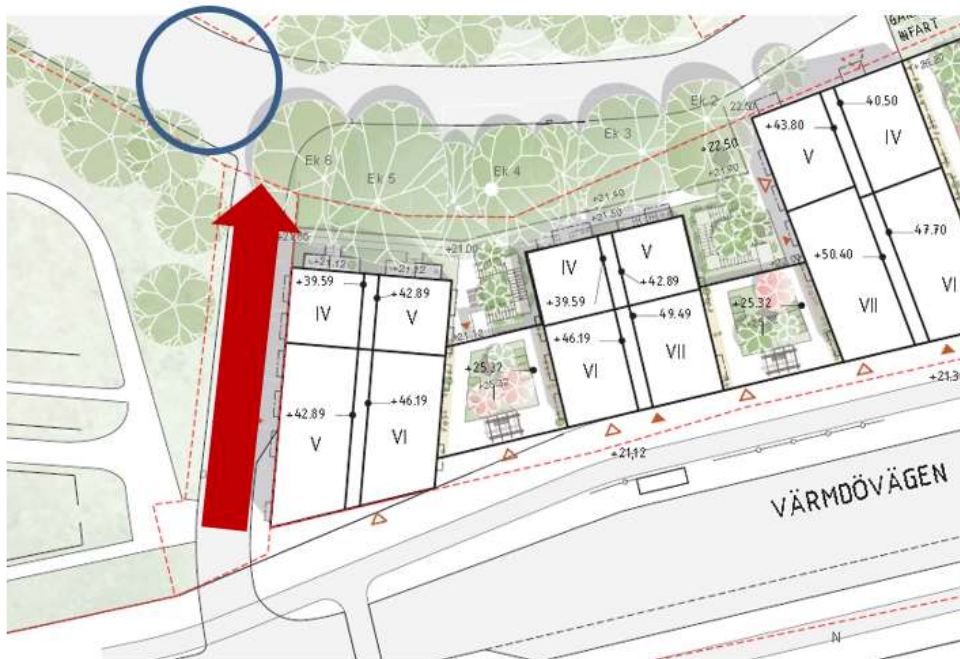
Att markanvändningen Tunnelbana tillåts under gata regleras genom bestämmelsen **GATA (T)**.

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. Längs med Kyrkstigen kan en lastplats behöva anordnas för sophämtning.



Röd pil visar sträcka av Kyrkstigen som enkelriktas. Blå cirkel visar läge för vändmöjlighet.

Planförslagets genomförande medför en höjning av Kyrkstigen i nord-sydlig riktning vilket även påverkar kyrkogårdens syd-östra entré med grind. Anledningen till den nya utformningen är bland annat att regnvatten som rinner på Kyrkstigen inte ska rinna in på Kyrkogården. Arbetet är en del av Nacka kommuns hantering av klimatförändringar och ökade antal skyfall. Utanför grinden anläggs dagvattenmagasin under gatan för att ta hand om och rena regnvatten genom infiltration till underliggande mark. Den nya utformningen för Kyrkstigen och entrén innebär en höjning av marken intill grindarna med cirka 30cm. Detta innebär att grindar måste justeras i höjd. Inne på kyrkogården föreslås en grusad ramp där höjdskillnaden mellan befintlig mark och ramp tas upp med en liten slänt och kantstöd. För att få till en god lutning inne på kyrkogården så föreslås att marken höjs med 1-8 centimeter.

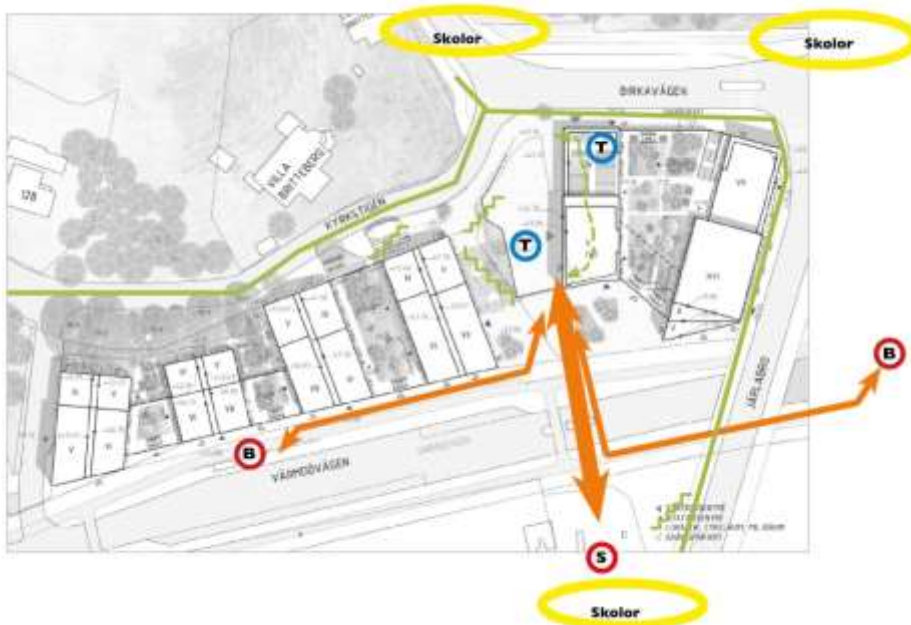
Trafikprognos

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 Järsla 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 trafikljusövervakat 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 Järsla Stationsområdet. Orange=starka gångstråk från och till kollektivtrafik, Grön= gångstråk, grön streckad=stråk via hiss, 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. Järslaleden 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 parkeringpolicy 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. Åtgärderna regleras genom exploateringsavtal samt kontrolleras i bygglovsskedet. Om storleken på lägenheterna ändras väsentligt kommer en ny mobilitetsutredning att behöva tas fram alternativt att byggaktören följer Nackas parkeringstal.

Vad gäller parkeringsplatser för centrumverksamhet, hotell och kontor så bidrar även i detta fall det kollektivtrafiknära läget till ett lägre behov. Detaljplanen medger dock garageplan i flera våningar vilket medför att mängden parkeringsplatser kan anpassas efter den typ av verksamheter som i framtiden kommer att bli aktuell.

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 gestaltungsprogram 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. 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. En ny ledningsdragnings kommer att läggas i förbindelsevägen mellan Kyrkstigen och Värmdövägen. Dess dragnings kommer att hamna när kyrkogårdsmuren och innebär att vägen höjs 1-8 centimeter.

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, 2022). Den visar att planområdet är utsatt för höga bullernivåer från Värmdövägen och Järlaleden. Beräkningarna för spårtrafik har utgått från prognosår 2050 enligt nytt underlag från trafikförvaltningen, region Stockholm. 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. 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.

Det nya underlaget för spårtrafik medför att bullervärdet som högst beräknas bli 65 d(BA) ekvivalent ljudnivå, förutom vid gaveln längst västerut mot Värmdövägen i det västra kvarteret där värdena ligger som mest på 66 d(BA). Bebyggelseförslaget utgår från planlösningar med små lägenheter om som mest 35 kvadratmeter. För dessa gäller att bullervärdena vid fasad får vara högst 65 d(BA) ekvivalent ljudnivå. Detta innebär att bebyggelseförslaget för samtliga lägenheter, utom 8 stycken av totalt 390, klarar de rekommenderade riktvärdena för buller vid fasad. Sådana lägenheter får ha som mest 65 d(BA) ekvivalent ljudnivå. För de 8 lägenheter där bullervärdena vid fasad överskrider 65d(BA) ekvivalent ljudnivå föreslås trapphus förläggas i gavlarna. Bullerutredningen visar

att bebyggelseförslaget på så vis klarar de rekommenderade riktvärdena för buller vid fasad i samtliga lägen.



Bilden visar ekvivalenta ljudnivåer vid fasad. Bild: Efterklang, 2022

Vid den mest utsatta fasaden fås maximala ljudnivåer om som högst 87 dBA. 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.

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

- 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 tunnelbanetrafik 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, 2022). 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 vecka 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 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:

- maximal stomljudsnivå i bostadsrum ej överskrider 32 dBA "FAST" vid passage av spårtrafik på saltsjöbanan eller vägtrafik
- komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0.4 mm/s från fordonsrörelse

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 Slow L_{max}*. Det bedöms inte föreligga något behov av ytterligare åtgärder utöver vad som sker inom ramen för Region Stockholms utbyggnad av tunnelbanan. Därför regleras inte bostädernas utformning i förhållande till stomljud från tunnelbanan i plankartan.

Buller, 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, 2022) 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. Regelbundet buller och stomljud från arbetsfordon och spårunderhåll kommer dock att förekomma. Buller från underhållsarbeten uppstår vanligen nattetid då dessa

arbeten måste utföras under trafikfri tid. Det går dessutom inte att utesluta att högre ljudnivåer från arbetsfordon kan uppstå jämfört med fordon i linjetrafik. Planområdet ligger nära en station. Högtalarutrop och buller från underhållsarbeten, exempelvis i samband med grus-, snöröjning och klottersanering, kommer att förekomma. Dessa bullerstörningar uppstår vanligen nattetid då vissa underhållsarbeten måste utföras under trafikfri tid.

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 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 om så inte är möjligt högst 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 så 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.

Buller från busshållplats

I närheten av bebyggelseförslagen planeras för busshållplatser. Där kan lågfrekvent buller orsaka störningar. Risken för bullerstörning är störst vid hållplatser, där bussar står på tomgång eller accelererar vid start från hållplats. Dessutom har bussar som trafikerar en hållplats, där mer än en linje går, externa högtalarutrop som kan innebära störning till omgivningen. Busshållplatserna har även så kallade pratörer med talad information om kommande bussavgångar.

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 Järla har pekats ut som ett aktsamhetsområde vad gäller skredrisk. Enligt ett utlåtande kring skredrisk vid Järla 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 borrarade pålar 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 att det finns föroreningshalter i marken som överstiger riktvärdena för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM). Avhjälpande åtgärder kommer att krävas innan markanvändningen omvandlas till bostäder. Åtgärds målet för åtgärderna är halter i nivå med Naturvårdsverket riktvärden för Känslig Markanvändning (KM) vid bostadsytor, skolor och parker, medan halter i nivå med mindre känslig markanvändning (MKM) ska uppnås i asfalterande ytor som vägar och parkeringsytor. Platsspecifika riktvärden kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten (miljöenheten, Nacka kommun) vid anmälan i enlighet med 28 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. De platsspecifika riktvärdena och åtgärds mål kommer beslutas utifrån att ingen risk för människa eller miljö ska förekomma efter sanering.

Öster om planområdet för aktuell detaljplan har det hittats PFAS i grundvattenrör i samband med grundvattenprovtagningar för projektet Rotorfabriken (PM Miljö, SWECO, 2018). Med anledning av att PFAS hittats i området så har ytterligare grundvattenprovtagningar genomförts (PM Miljöteknisk undersökning av PFAS Sicklaön 348:1, Nacka brandstation, Liljemark Consulting AB, 2019). I denna undersökning har inte utförts provtagning avseende PFAS i grundvatten inom planområdet Järla stationsområde norr. Den har dock påvisat förekomst av PFAS inom och söder om fastigheten Sicklaön 348:1 som omfattar Nacka Brandstation. Fastigheten ligger strax öster om planområdet Järla stationsområde norr.

Halter långt under Statens geotekniska institut (SGI) preliminära riktvärden för högfluorerade ämnen (2015) har noterats i ett grundvattenrör sydväst om brandstationen, det vill säga söder om planområdet Järla stationsområde norr. Enligt Liljemark (2019) är spridningsriktningen från brandstationen söderut, mot Järlasjön. Östra delen av planområdet Järla stationsområde norr består av en höjd med fyllnadsmaterial ovan berg, och jordmaktigheten ovan berg är lägre än vid Nacka Brandstation.

Utifrån detta bedöms sannolikheten att spridning från i jord från Nacka Brandstation, Sicklaön 348:1, som liten. Trots att sannolikheten är liten att PFAS förorenat grundvatten sprider sig till planområdet från Nacka Brandstation, Sicklaön 348:1 kommer länshållningsvatten som hanteras under entreprenaden att provtas innan avledning i enlighet med Nacka Vatten och Avfall, handbok för länshållningsvatten (2021). Analys avseende PFAS-11 kommer utföras vid varje provtagning av länshållningsvatten tills dess att föroreningsförekomst kan uteslutas. Förorenad mark regleras på plankartan med följande planbestämmelse, marksanering är dock undantagen lovplikt då den krävs för att genomföra de avhjälpande åtgärderna.

Villkor för lov

Marklov får inte ges för nybyggnation förrän tillsynsmyndigheten har godkänt avhjälpande åtgärd avseende markföroreningar. Marklov för marksanering krävs ej. 4 kap. 14 § 1 st 4 p.

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

Sulfider

En berggeologisk undersökning 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 påverkad av näringsämnen och har kvalitetskravet att nå God ekologisk status till år 2027. Sicklasjön Uppnår ej god kemisk status.

Planområdet utgörs idag till stor del av hårdgjorda ytor i form av asfalterade vägar och parkeringsplatser i anslutning till kontorslokal och restaurangbyggnad. Det finns en slänt mellan Kyrkstigen och parkeringsytan invid befintliga byggnader och en upphöjd

skogbeväxt bergskulle i östra delen av planområdet som utgör de största grönyrtorna inom aktuellt område. På de hårdgjorda ytorna hanteras dagvatten genom enstaka planteringar invid den tandläkarmottagningen. 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 på fastigheten Sicklaön 361:1, där det leds rakt till recipienten, Järlasjön.

Planförslaget innebär att den totala andelen hårdgjord yta ökar då en del naturmark bebyggs. En dagvattenutredning har tagits fram för planförslaget (Geosigma, 2022), med utredning för kvartersmark som bilaga. Enligt Nacka kommuns riktlinjer ska 10 mm nederbörd kunna hanteras lokalt. 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. Utredningen visar att för att uppnå detta bör det på allmän platsmark finnas dagvattenanläggningar som hanterar en volym på totalt cirka 82 kubikmeter. För kvartersmark är motsvarande siffra för volymen 42 kubikmeter. För att uppfylla kraven på rening och fördröjning av dagvatten föreslås på allmän platsmark kassettlösningar samt skelettjordar med eventuella överliggande växtbäddar.

Utredningen visar att föroreningarna efter exploatering inte ökar om föreslagna dagvattenåtgärder vidtas. Detaljplanen klarar därmed kravet på att inte försämra MKN för vatten.

För allmän platsmark regleras dagvattenhanteringen med följande bestämmelse

Utformning av allmän plats

Marken ska vara tillgänglig för fördröjning/infiltration av minst 82 kubikmeter dagvatten, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

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. Bostadsgårdar på marknivå är reglerade med prickmark som innebär att byggnad inte får uppföras. 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



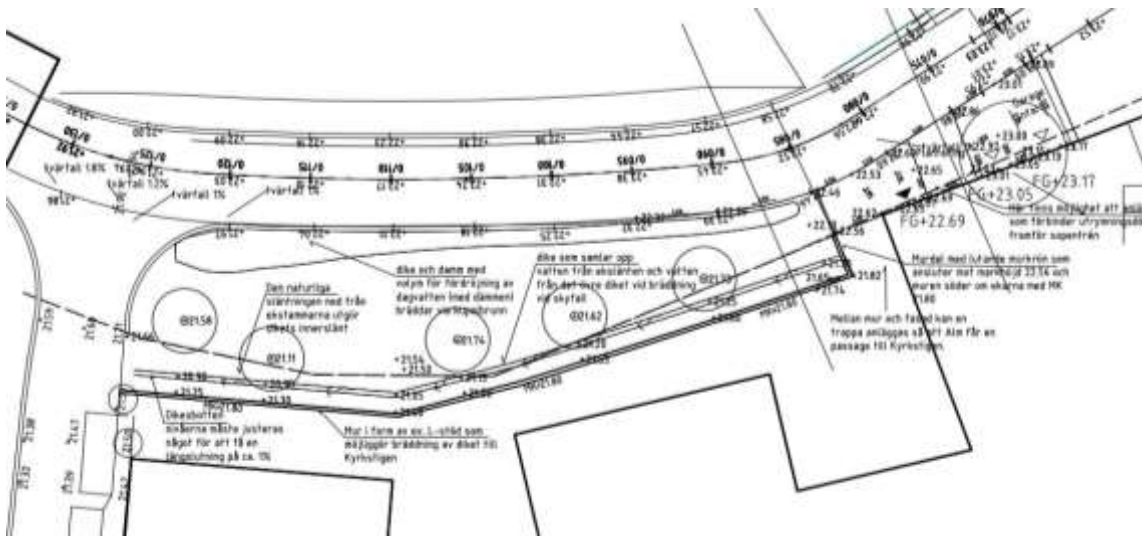
Bilden visar erforderliga ytor för fördrojning och rening av dagvatten i det västra kvarteret. Bild: WSP, 2021

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.

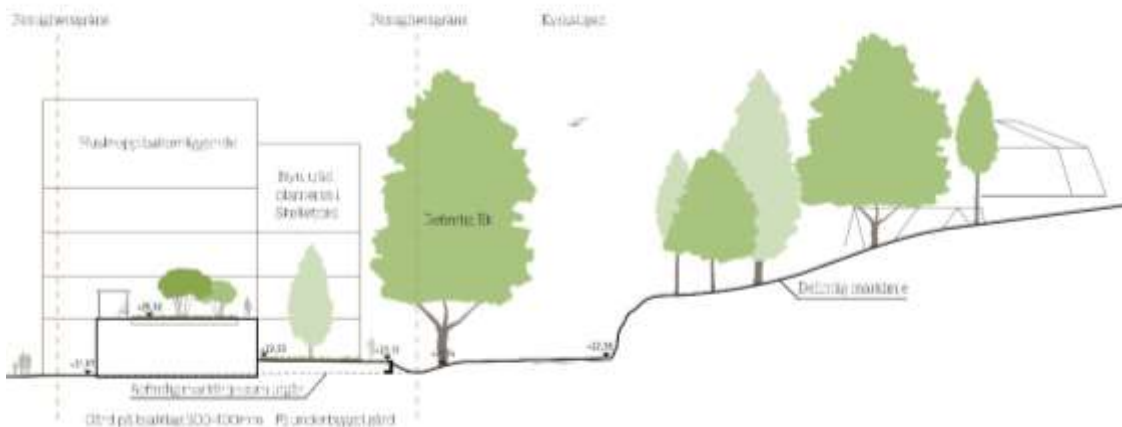
Skyfall

Det finns en översvämningsproblematik för planområdet då det ligger i en lågpunkt (Skyfallsutredning Sickla Järta, 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. En detaljprojektering har gjorts för området, där höjdsättningen utformats så att skyfall leds bort från ingångar till tunnelbanan och till garage samt förbi elnätstationen vid Kyrkstigen, så att det inte gör skada. 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.

Strax söder om ekarna som ligger på naturmark, måste ett hinder i form av en vall, mur eller annan lösning med likvärdig funktion, komma till stånd för att skydda ny bebyggelse från översvämnning. Detta regleras i plankartan genom bestämmelsen **Hinder₁**. Hindret är en förutsättning för att ny bebyggelse ska kunna tas i bruk. Att hindret verkligen har uppförts kontrolleras av bygglovsenheten i samband med slutbesked för den nya bebyggelsen i det västra kvarteret. I detaljprojekteringen har ett hinder i form av en mur studerats. Där avses den uppföras med ett murkrön på omkring +21,80 meter över angivet nollplan (en höjd av omkring 0,5 meter). Muren kommer att byggas på kommunal mark av Nacka kommun som även ansvarar för dess drift. Murens exakta utförande och placering studeras vidare i samband med detaljprojektering. Sista biten österut, i murens förlängning mot fasad, regleras fortsatt skyfallshinder på kvartersmark med bestämmelsen **b₄**. Hindret kan här komma att utföras som en trappa. Avsikten är att bevara en koppling för gående mellan bostadsgården och Kyrkstigen.



Principbild över hanteringen av skyfall från Kyrkstigen. Bilden visar möjligt läge och utformning av binder mot skyfall i form av en mur. Tyréns, 2021.



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

En mur måste även byggas mot fastigheten Sicklaön 132:16 där Brf Britteberg ligger, för att undvika att skyfall leds in på fastigheten. Den kommer att byggas på kommunal mark av Nacka kommun som även ansvarar för dess drift. Murens exakta utförande och placering studeras i samband med detaljprojektering. Att muren ska uppföras regleras med bestämmelsen **Hinder₁**.

Bestämmelsen **b₃** reglerar att gårdar i det västra kvarteret ska höjdsättas så att skyfall leds västerut mot Kyrkstigen. De viktigaste markhöjderna, vid garageinfarter, tunnelbaneentréer samt på vägar samt, regleras i plankartan. Bestämmelsen **b₂** säkerställer att golvnivån inne i stationsbyggnaden inte underskrider markhöjden +22,0 för att skydda tunnelbaneanläggningen mot översvämmande vatten.



Bilden visar hur skyfall ska ledas från planområdet. Röda pilar visar skyfallens riktning. Bild: Geosigma, 2022

Planområdet ligger i en lågpunkt som till stor del kommer att försvinna vid planens genomförande. Detta medför att vatten istället leds ut på Värmdövägen. En skyfallskartering har tagits fram för Värmdövägen, utifrån ett utbyggt Nacka stad (Geosigma, 2022). Utredningen visar att ingen skada sker på bebyggelse eller infrastruktur. Dock visar utredningen att det i höjd med Finntorp finns en lågpunkt där vatten kan bli stående i 30 minuter vid 100årsregn med klimatfaktor, vilket försvårar framkomligheten för ambulans. Den lösning som föreslås är att ambulans får ta sig fram på de separata gång- och cykelvägar som kommer att finnas längs Värmdövägen och som ligger högre upp. Frågan om framkomlighet vid lågpunkten kommer även att hanteras i den detaljprojektering för Värmdövägen som tas fram i samband med bygghandlingarna.

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 2020
Granskning	september – oktober 2021
Förnyad granskning	februari – mars 2022
Antagande i kommunfullmäktige	2a kvartalet 2022
Laga kraft tidigast*	2a kvartalet 2022

**Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.*

Genomförande

Särskild samordning krävs vid genomförande av detaljplanen då flera byggaktörer ska arbeta inom samma område. Exploatören ALM Equity AB ansvarar för utbyggnad av de nya kvarteren, Region Stockholms Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) bygger ut tunnelbanan och kommunen ansvarar för bland annat gator och torg. 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 ske när omförläggning av befintliga ledningar har slutförts. Preliminär byggstart för det västra kvarteret är 2026. Utbyggnad av allmänna anläggningar och det östra kvarteret förutsätter särskild samordning med FUT som enligt järnvägsplanen har rätt att nyttja ytan som ungefärligt motsvarar det östra kvarteret och det nedre torget för etablering under tiden som nya tunnelbanan med tillhörande station Järla byggs. Förberedande arbeten för tunnelbanan startar 2022. Utbyggnad enligt detaljplanen inom östra kvarteret bedöms tidigast starta 2028. Utbyggnad av allmänna anläggningar med stöd av detaljplanen bedöms kunna starta 2023 och planeras slutföras i takt med att utbyggnad inom kvartersmark färdigställs preliminärt fram till 2030. 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. Utbyggnadsordning och samordning med mera kommer att regleras närmare i kommande avtal mellan berörda parter inom projektområdet.

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 Region Stockholm 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 Region Stockholm som även svarar för drift och underhåll av entréfunktionen.

Avtal

Tabellen som följer är en översikt av de avtal som har träffats 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 (2021) till markanvisningsavtal	Mellan kommunen och exploatören
Principöverenskommelse (2019) samt tillägg 1 (2021) till principöverenskommelsen	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 Region Stockholm
Utbyggnadsavtal	Mellan exploatören och berörda ledningsägare
Avtal om arbeten nära spår	Mellan kommunen och Region Stockholm Mellan exploatören och Region Stockholm
Nyttjanderättsavtal	Mellan kommunen och Region Stockholm. Mellan kommunen och fastighetsägaren av Sicklaön 132:16
Samordningsavtal	Mellan kommunen och Region Stockholm

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 2019 och ytterligare två år den 29 mars 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.

Överenskommelsen förlängdes med två år genom beslut av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 26 oktober 2021. 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 erlagga 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 195 nya bostäder i flerbostadshus med cirka 500 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 kvartersmark för elnätstation till kommunen enligt gällande beslut för exploateringsersättning.
- 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 med kommunalt huvudmannaskap.
- Exploatören erlagger 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. Avtalet reglerar även frågor om GYF och gestaltning med mera.

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 195 nya bostäder i flerbostadshus med cirka 600 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, bekostar och bygger ut allmänna anläggningar med kommunalt huvudmannaskap.

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

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 betalad. 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 överensstamma 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 Skanova och exploatören avseende omförläggning av befintliga ledningar inom fastigheten Sicklaön 361:1 med mera.
- Nyttjanderättsavtal mellan kommunen och Region Stockholm om reglering av angiven yta inom järnvägsplanen avseende etablering för utbyggnad av tunnelbanan.
- Nyttjanderättsavtal mellan kommunen och fastighetsägaren av Sicklaön 132:16. Invid fastigheten Sicklaön 132:16 krävs mur som hinder mot skyfall. Det är möjligt att tillfälligt intrång krävs på fastigheten under anläggningsskedet vilket i så fall föreslås regleras i avtal.
- Samordningsavtal mellan kommunen och Region Stockholm om genomförandefrågor vid utbyggnad inom området så som omhändertagande av risker, tidplaner med mera.
- 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. Den utförs lokalt på respektive fastighet av fastighetsägaren.

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 kassettlösningar samt 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

Respektive fastighetsägare ansvarar för vinterväghållning och att lösa snöhanteringen inom den egna fastigheten. Inom kvartersmark visar beräkningar att bostadsgårdarna är tillräckliga för att hantera snöfall på upp till 80 centimeter. Gestaltningsprogrammet för allmän plats har tagit hänsyn till kommunen möjlighet att ha en fungerade 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 kräva särskild samordning mellan byggherrarna. 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 parterna. 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, Järslaleden och Järslabron 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. Rotsystem för träd inom och i anslutning till planområdet ska i möjligast mån 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

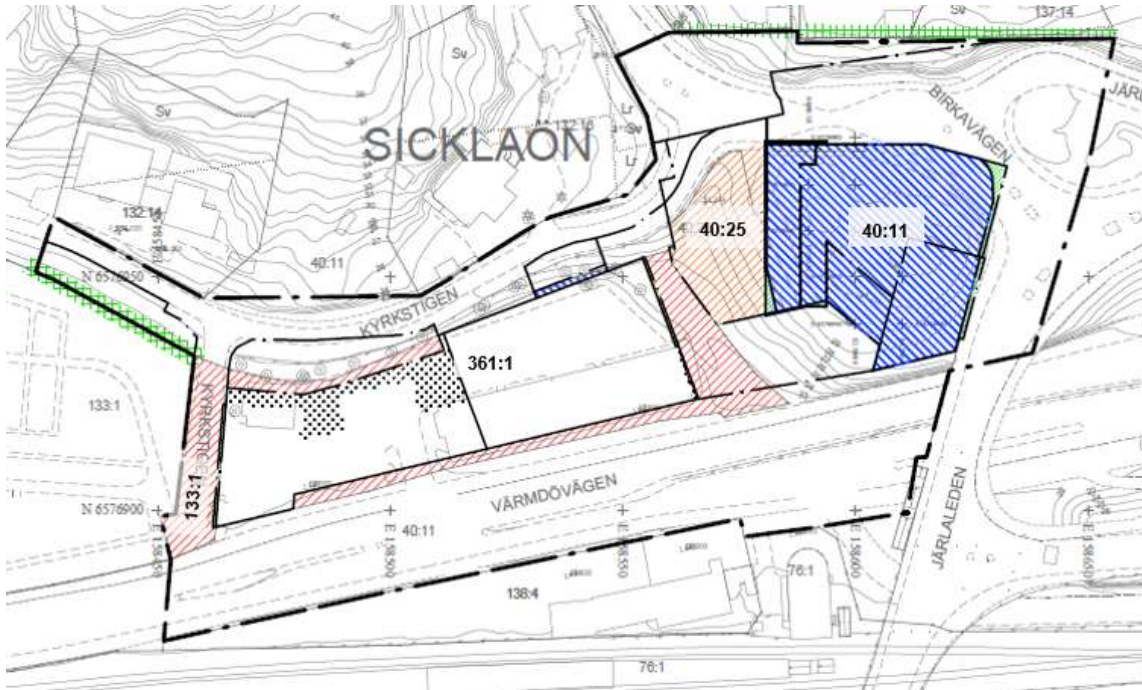
Fastighetsbestämning

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. Följande bild visar ungefärlig omfattning av idag kända behov.

Markerat med grönt är osäkra fastighetsgränser samt schematisk skiss över utskjutande byggnadsdelar i det östra kvarteret och lägen där balkonger kan kraga ut i västra kvarteret. Skrafferade blå ytor avser blivande kvartersmark, rött är blivande allmän platsmark och organgeskrafferad yta är område i plan med kombinerad användning avseende allmän platsmark och kvartersmark.



Översiktsbild behov av reglering av mark och avstyckning.

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 fastigheterna 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 frånges 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 organgen redovisar i plan det område som utgör den nya tunnelbanestationen Järla inom fastigheten Sicklaön 40:25. Det finns en inlämnad ansökan om tredimensionell fastighetsbildning med stöd av detaljplanen för tunnelbanan (Dp 625 Ä) 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 kommunägd 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.

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 (avtalservitut). Inom planområdet finns två avtalservitut 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. Servituten ska upphöra att gälla genom lantmäteriförrättning efter att detaljplanen vunnit laga kraft eller genom att parterna gemensamt ansöker om att upphäva servitutet hos inskrivningsmyndigheten.

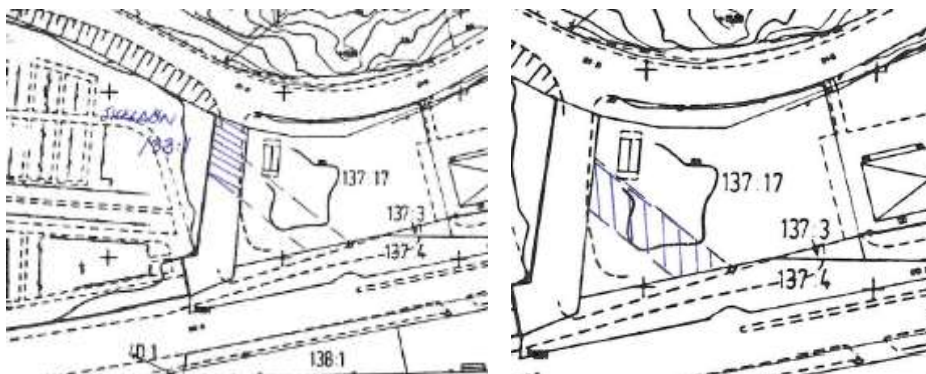


Bild till vänster visar servitutsområdets utbredning inom fastigheten Sicklaön 133:1 och till höger i bild servitutsområdets utbredning inom Sicklaön 361:1.

Fastigheten Sicklaön 361:1 belastas även ett avtalservitut för avloppstunnel till förmån för kommunen. Servitutsområdet har inte utretts. Allmänna ledningar inom fastigheten Sicklaön 361:1 skyddas genom att de omförläggas i allmän plats. Belastningen kan avskrivas vid detaljplanens genomförande och servitutet ska i övrigt fortsatt gälla.

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 Ä) 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 rättigheter.

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. Ersättning som bestäms i lantmäteriförrättnings 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.

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 kvartersmark. 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.

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 kvartersmark 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 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 i det framtida Nacka stad åter spela en viktig roll i stadsbilden. 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 Järla 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 genom att den nya bebyggelsen blir synlig från kyrkogården då byggnaderna sticker upp över trädkropparna. En mindre del av kyrkogården kommer också att skuggas av bebyggelsen, vilket är negativt. Påverkan från skugga är dock liten. Planförslaget medför en förändring av kyrkstigen med anledning av ledingsdragning och dagvattenhantering. Detta innebär att grindar och fästen måste justeras i höjd. Ingreppens påverkan på kulturmiljön bedöms dock som godtagbar.

Konsekvenser för landskapsbild och naturvärden

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. Nya tallar föreslås planteras på nedre torget, men detta kan inte kompensera värdet av de tallar som försvinner. Spridningssambanden kan eventuellt stärkas på lång sikt, genom att ek respektive tall används som park- eller gatuträd. Detta är dock inget som regleras i planen. En positiv konsekvens av förslaget är att sex av de befintliga ekarna i området skyddas i detaljplanen. Fyra av de björkar som idag växer på kyrkans mark strax väster om kyrkogårdsmuren kommer troligtvis att behöva bytas ut mot nya träd på grund av ledningsschakt som är nödvändig för hantering av vatten och avlopp. Detta medför påverkan på stadsbilden och det gröna rum som kyrkogården utgör men påverkan bedöms som liten förutsatt att träden ersätts av nya träd av stor storlek..

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 kvartersmark 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 översvämningsyta. 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 Järla. 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 asfaltparkering. 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.

Planförslaget ligger i ett bullerutsatt läge och en mindre del av bostäderna klarar inte de rekommenderade riktvärdena för buller. Bedömningen är dock att bostädernas placering är lämplig då tekniska lösningar medför att en tyst sida kan uppnås och en god boendemiljö erhållas samtidigt som hänsyn tas till andra intressen så som synliggörande av lokal kultur- och naturmiljö, utblickar, dagsljus, solljus, skyfall och spridningssamband.

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:

Peter Dalhamn	byggprojektledare	anläggningsenheten
Oscar Haeffner	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
Rebecca Kolmodin	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