

Planbeskrivning  
ANTAGANDEHANDLING 2  
Upprättad i juni 2021,  
justerad i september 2021,  
reviderad i maj 2022,  
justerad i september 2022  
reviderad i maj 2023  
justerad i juni 2023

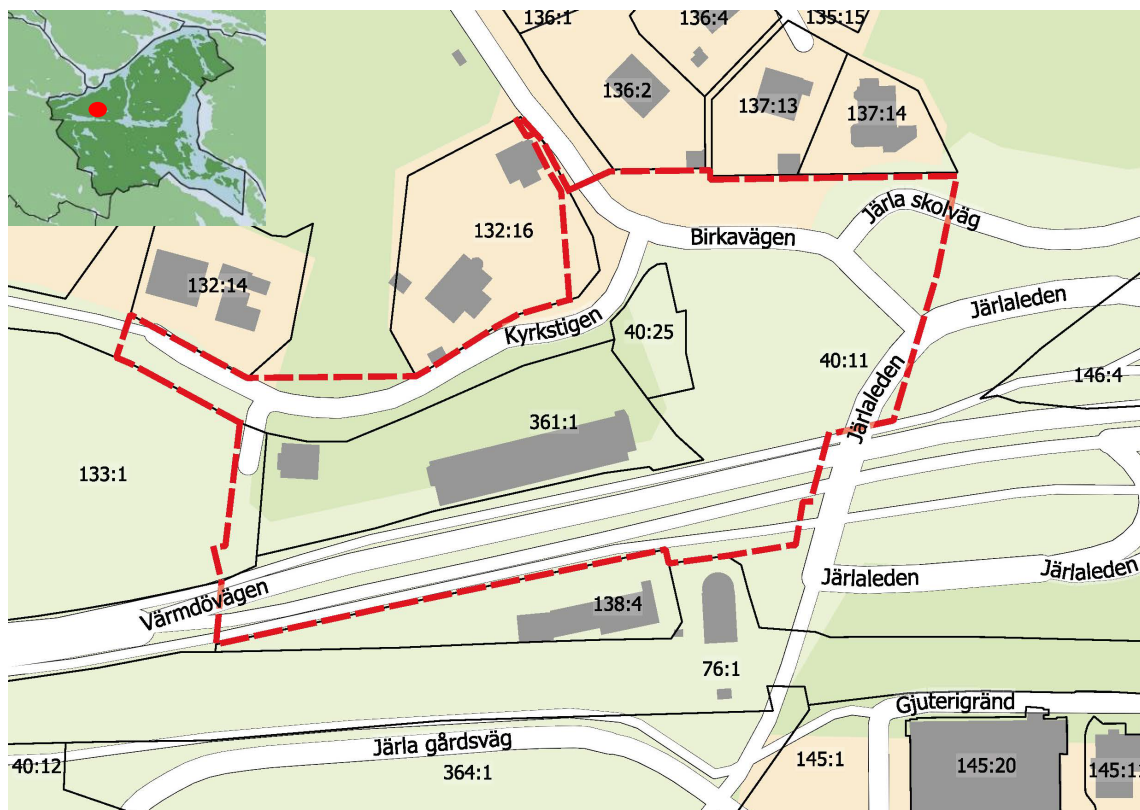
Standardförfarande

Dnr: KFKS 2016-00888  
Projekt: 9244

Nacka stad  
Ingår i tunnelbaneavtalet

## Järla stationsområde norr

Detaljplan för Sicklaön 361:1, Sicklaön 40:25, del av Sicklaön 40:11, del av Sicklaön 133:1 samt del av fastigheten Sicklaön 132:16 på västra 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 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 1100-6200 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 Klöver 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. Kommunen kommer att få intäkter för markförsäljning, exploateringsersättning och medfinansieringsersättning för tunnelbanan. 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**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>Planens syfte och huvuddrag .....</b>	<b>4</b>
Syfte .....	4
Bakgrund och huvuddrag .....	4
<b>Planhandlingar och underlag .....</b>	<b>5</b>
<b>Plandata och tidigare ställningstaganden.....</b>	<b>7</b>
Läge, areal & markägoförhållande .....	7
Statliga och regionala intressen.....	7
Kommunala intressen .....	8
Behovsbedömning.....	12
<b>Förutsättningar och planförslag .....</b>	<b>13</b>
Övergripande struktur.....	13
Offentliga rum och grönområden.....	17
Bebyggelse .....	21
Gestaltning .....	24
Teknisk infrastruktur.....	38
Störningar och risker .....	45
Markens beskaffenhet .....	53
Dagvatten, skyfall och grundvatten .....	56
<b>Så genomförs planen .....</b>	<b>61</b>
Organisatoriska frågor.....	61
Huvudmannaskap .....	63
Ansvarsfördelning .....	63
Tekniska frågor.....	68
Fastighetsrättsliga frågor.....	70
Ekonomiska frågor .....	75
<b>Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....</b>	<b>77</b>
Avvikelse från översiktsplanen.....	77
<b>Medverkande i planarbetet.....</b>	<b>82</b>

## 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 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. Centrala Nacka är en del av Nacka stad. Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadskärna i Nackas centrala delar. Arbetet utgår från visionen ”nära och nyskapande”. 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

Detaljplanen ska möjliggöra cirka 390 nya bostäder samt cirka 1100 kvadratmeter lokalyta i ett mycket kollektivtrafiknära läge. Dessutom möjliggörs nya allmänna platser invid den nya tunnelbanestationen i Järsla. 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 6200 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.

2013 års Stockholmsförhandling resulterade i avtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka, Järfälla/Barkarby och Arenastaden via Hagastaden. Detaljplanen bidrar till att Nacka

kommun håller sin del av avtalet för tunnelbanan, dvs att låta bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön.

## Planhandlingar och underlag

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.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Fastighetskonsekvensbeskrivning
- Gestaltungsprogram för kvartersmark

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande 1
- Granskningsutlåtande 2
- Miljöredovisning (*Nacka kommun, 2022*)
- Gestaltungsprogram för allmän plats (*Mandaworks och Nacka kommun, 2022*)
- Gestaltungsprogram för kvartersmark (*Semrén & Månsson/Alm Equity AB, 2022*)
- Skuggstudie (*Semrén & Månsson, 2022*)
- Trafikbulerutredning (*Afry, 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 (*Cowi, 2021-02-08*)
- Naturvärdesinventering (*Pro Natura, maj 2020*)
- Trafikutredning (*Nacka kommun, 2022*)
- 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 (*Sveco, 2018*)
- PM Miljöteknisk undersökning av PFAS Sicklaön 348:1, Nacka brandstation, (*Liljemark Consulting AB, 2019-02-17*)
- PM Behov av avsänkning av grundvatten vid schakt (*Iterio AB, 2022*)
- PM Yttrande över behov av tillståndsprovning för vattenverksamhet (*Forsen AB, 2022*)
- Skyfallsanalys för västra Sicklaön (*DHI, 2014*)

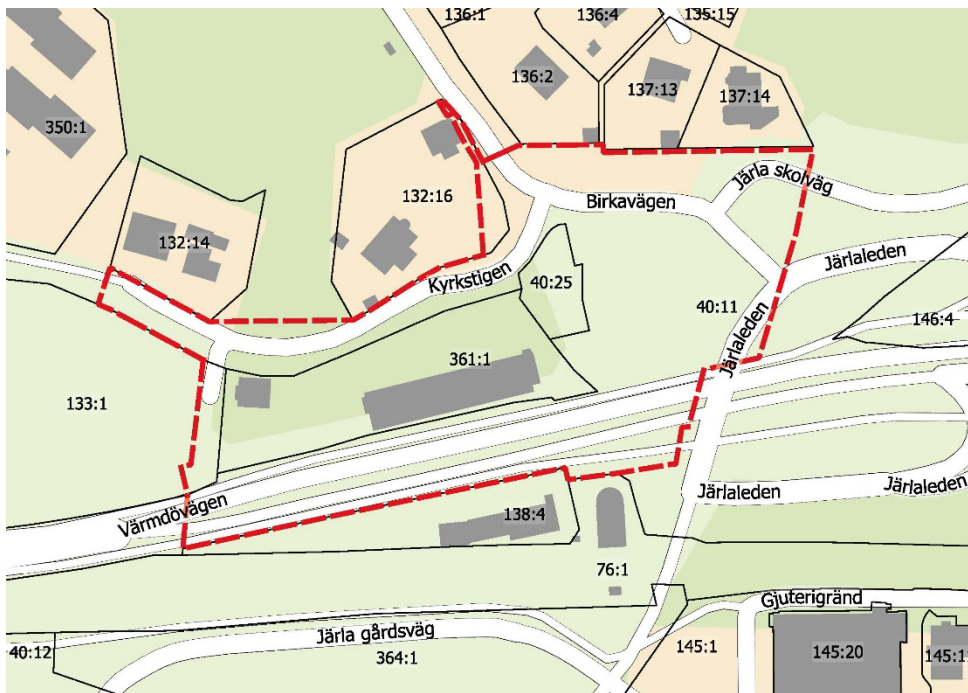
Utöver ovanstående underlag baseras förslaget på detaljplaneprogram för Centrala Nacka (antaget i april 2015) med tillhörande utredningar.

## Plandata och tidigare ställningstaganden

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

### Läge, areal & markägförhållande

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. Fastigheten Sicklaön 40:25 är något mindre än vad som redovisas på bilden. Bild: Nacka kommun, 2022.

Planområdet är knappt 16 000 kvadratmeter stort och omfattar fastigheterna Sicklaön 361:1 (ägs av Brf Klöver T51 genom Klöver 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) och del av Sicklaön 132:16 (ägs av Brittebergs Brf).

### 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 kapitel 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 (*SLB-analys, 2018*) 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-förordnade 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 4e 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” (Bt5 Centrala Nacka) 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.

### **Kulturmiljö program**

Planområdet omfattar en mindre del av fastigheten Sicklaön 132:16 med byggnader som i Nacka kommuns kulturmiljö program är utpekade som av lokalt intresse för



kulturmiljövården (Brittebergs Brf). Planområdet ligger också i anslutning till två kulturhistoriskt viktiga områden som finns utpekade som lokala intressen för kulturmiljövården i Nacka kommuns kulturmiljöprogram. Dessa områden är Birkavägen 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 eftersträfvansvärd. Bebyggelsen bör i genomsnitt vara 5-6 våningar med högre byggnader i strategiska lägen enligt programmet. Denna detaljplan är framtagen i enlighet med det antagna detaljplaneprogrammet bortsett från att våningsantalet är högre än i programmet.



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

### Fundamenta

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

- Sammanhang – Den nya bebyggelsen runt torget blir en ny kollektivtrafikpunkt i Järila.
- Stadsrum – Den nya bebyggelsen utformas med levande bottenvåningar som samspelar med omgivande gatumiljö och offentliga platser i form av två torg
- Stadsgrönnska – 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 Järila. 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 (skratterat). Planområdet för Järila 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 fem gällande planer. Detaljplan för tunnelbanan till Nacka, Dp 625 och Dp 625Ä från 2018, reglerar den nya tunnelbanestationen och dess stationsbyggnad för Järla respektive själva tunneln. Aktuellt planområde överlappar del av Dp 625 och 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 och 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 och 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 fjärde planen är stadsplan, S 27 från 1963 som reglerar Järllaledens sträckning inom området, samt mindre del parkmark. Den femte detaljplanen, Dp 132, omfattar fastigheten Sicklaön 132:16 och bekräftar och ger skydd åt befintlig kulturhistoriskt intressant bebyggelse. Förutom detaljplanen för tunnelbanan, detaljplan 625 och Dp 625 Ä, har gällande planer ingen pågående genomförandetid. Denna detaljplan kommer inom planområdet att ersätta detaljplanerna Dp 625 och Dp 625 Ä, byggnadsplan B 43, stadsplan S 27 samt Dp 132.



Bilden visar de gällande detaljplaner som berörs av planförslaget. Svarta linjer utgör gällande detaljplaner. Vita linjer utgör fastighetsgränser. Fastigheten Sicklaön 40:25 är något mindre än vad som redovisas på bilden.

Ortofoto Nacka kommun: 2022

## 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 ingår som en del i detaljplane- och bygglovsprocessen för att komplettera rådande krav på kvartersmarkens utformning, bland annat för dagvattenhanteringen.

### **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. Bild: Nacka kommun, 2022*

Planområdet består idag av ett gatukök, en tandläkarmottagning med tillhörande asfalterad parkeringsyta, samt flera mycket gamla träd med naturvärden längs Kyrkstigen. 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. I planrådets östra del pågår genomförandet av den nya tunnelbanan i enlighet med järnvägsplanen. Detta ansvarar Region Stockholm för. I samband med det arbetet har samtliga träd, varav några naturvärdesträd, på en kulle invid Järfa bro tagits ner.



*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 kollektivtrafiknära och försörjs av buss och saltsjöbana. Området berörs av viktiga rörelsestråk för fotgängare mellan saltsjöbana eller buss och de många

idrottsanläggningar och skolor som ligger i Järlehöjden samt för cyklisterna längs Värmdövägen.

Inom planområdet ligger även delar av två historiskt viktiga stråk: den gamla Värmdövägen (nuvarande Kyrkstigen och Järla skolväg) samt (en mindre del av) 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, samt Villa Britteberg och 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. Planområdet berör en mindre del, bestående av buskar och slänt, av fastigheten Sicklaön 132:16 där Villa Britteberg och Lilla Britteberg är uppförda.



*Villa Britteberg samt Lilla Britteberg vars fastighet delvis ligger inom planområdet i norr.*

*Foto: Anna Hall*



*Industribyggnad från det förra sekelskiftet i Järla sjö: Turbinhallen tillhörande Alfa Lavals 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.

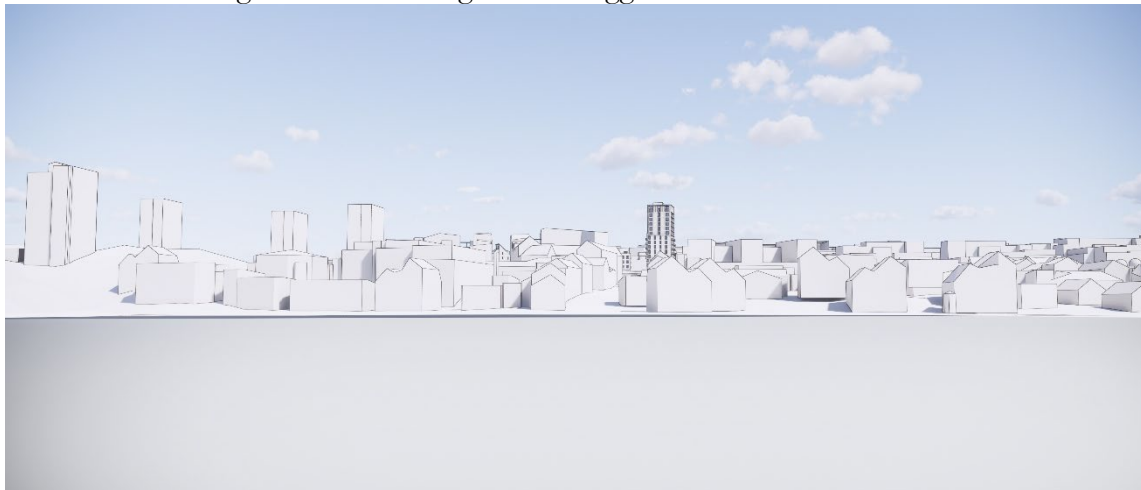
Detaljplanen medför att Värmdövägens sträckning kompletteras med bostäder och verksamheter i bottenplan. Detaljplanen möjliggör två bostadskvarter mellan Kyrkstigen och Värmdövägen med entré till den kommande tunnelbanestationen i det östra kvarteret. Planförslaget medger också en hög byggnad i del av 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 revitalisering av platsen som knutpunkt.



*Situationsplan som visar möjlig utformning av planförslaget. Angivna våningstal inkluderar vind. Fastigheten Sicklaön 40:25 är något mindre än vad som redovisas på bilden. Bild: Semrén & Månsson, 2022*



Bebyggelseförslagets gestaltning utgår från bärande element i den befintliga bebyggelsen vad gäller material, kulör och takform. 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 topografin och grönskan synliggörs från Värmdövägen. Påverkan är påtaglig på fastigheterna norr om Kyrkstigen samt kyrkogården som kommer att bli av med den fria vy, delvis mot uppvuxna träd, som de har idag. Högdelen i det östra kvarteret kommer att påverka den lokala landskapsbilden och vara synlig i vyer österifrån och västerifrån på Värmdövägen samt från Järla sjö. Historiskt sett är dock många verksamheter och centrala funktioner lokaliserade till sydsluttningarna av bergsåsen på Sicklaön. Ser man landskapet och bebyggelsen över Järlassjön 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 Järlassjön över bostadsområdet Järla sjö med möjlig utformning av genomfört planförslag i bakgrunden. Bild: Semrén & Månsson, 2022.*

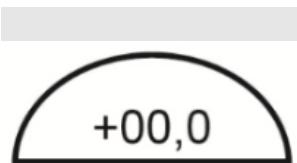
Den nya bebyggelsen har goda förutsättningar att utgöra en entré till det kommande Centrala Nacka samt att ge Värmdövägen en mer stadsmässig inramning. Ett högt hus kan fungera både som ett riktmärke och en markör för den kommande tunnelbanestationen i Järla.

## 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 som komplement för dem som inte kan använda trappor. Under de cirka 4 timmar nattetid som tunnelbanan är stängd behöver de som inte kan gå i trappor ta en omväg via Järlaleden. Torgen är dimensionerade för att rymma cykelparkering, sittmöjligheter och dagvattenanläggningar (det senare gäller enbart det nedre torget). Utformningen av det nedre torget kommer att samordnas med gestaltningen av Värmdövägen så att området upplevs som en helhet. Det övre torgets höjd regleras med en markhöjd som anger den ungefärliga nivå som torget kommer att ligga på. Markhöjden är + 28 mitt på torget och +28,22 vid entrén, vilket visar att torgets nivå lutar västerut för att avleda dagvatten och skyfall. Eftersom det övre torget ligger på taket till tunnelbanestationen regleras det 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.



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

Påkörningsskydd i form av sarg med en höjd om maximalt 30 centimeter får uppföras på stationsbyggnadens tak, det vill säga på det övre torget. Påkörningsskyddets utbredning fastställs i dialog med kommunen.

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). Tre av dessa ekar har pekats ut som särskilt skyddsvärda. (Pro Natura, 2020). Invid ekarna har noterats förekomst av orkidén skogsknipprot som är fridlyst (Pro Natura, 2013). Vid en senare inventering år 2020 konstaterades dock att orkidén 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.

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

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

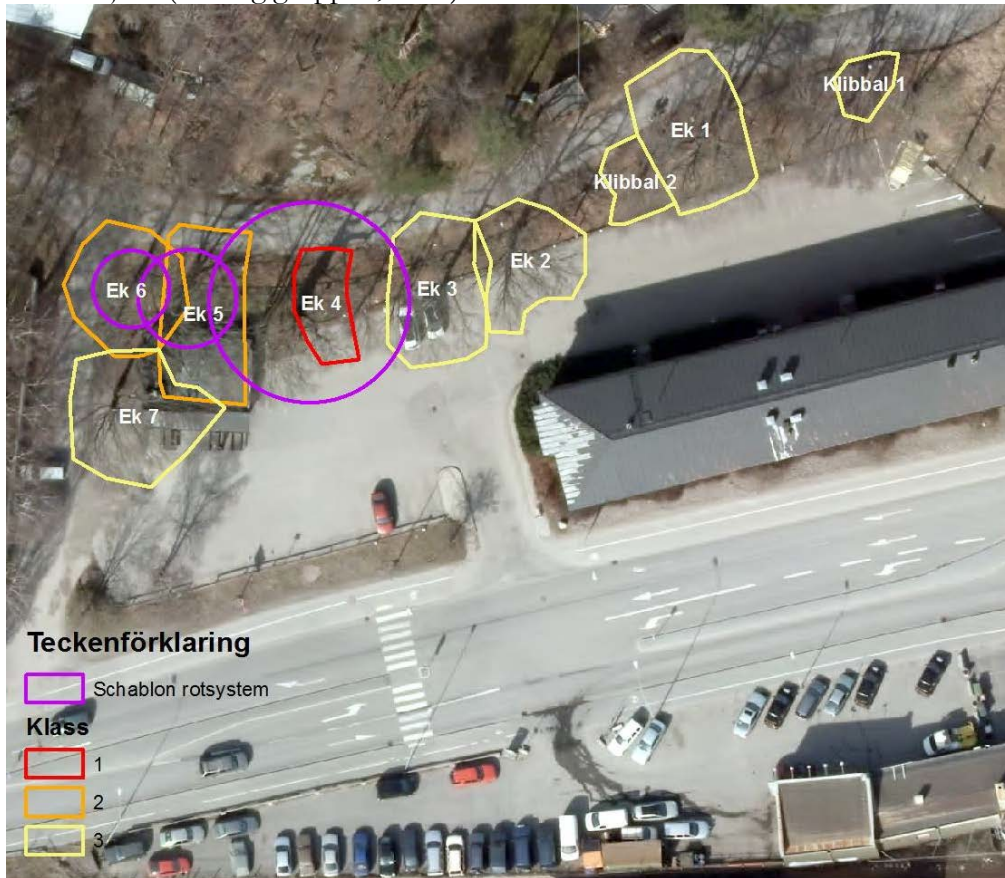


Bild över de gamla ekarnas utbredning längs Kyrkstigen. Lila linje visar uppskattad rotutbredning hos de tre gamla ekarna. Ek nummer 4 uppskattas vara runt 300 år gammal, därför har del av trädkronan dött. Rotutbredningen är fortfarande stor. Bild: Naturföretaget, 2016

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

De gamla ekarna kommer att bevaras och planläggas som allmän plats med bestämmelsen **NATUR**. De kommer även att omfattas av bestämmelsen **träd<sub>1</sub>** 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 dagvattenlösningar samt ledningar vilket gynnar ekarnas rötter, som då

utsätts för mindre belastning och skada vid framtida byggnation och upprustning av gata och ledningar.

Bebyggelseförslaget innebär att de befintliga ekarna hamnar i ett skuggat läge, vilket får negativa konsekvenser för organismer som lever på och är beroende av solbelysta gamla ekar. Om ekarna blir beskuggade ändras förutsättningarna för många arter som trivs där idag och som då inte längre kommer att ha ett lämpligt substrat att leva på och därför troligtvis kommer att försvinna på sikt. Detaljplanens genomförande innebär även att Kyrkstigen (i dess nord-sydliga riktning) kommer att behöva schaktas för att få rum med nya ledningar samt åtgärder för hantering av skyfall och dagvatten. 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.

### **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.



*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.*

*Bild: Semrén & Månsson, 2022.*

### **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 6200 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 gestaltningsprogrammet för bebyggelse respektive för allmän plats.

### Markanvändning

Planförslaget medger markanvändningen Bostad **B**. Planförslaget medger även markanvändning centrumändamål **C** som är en generell användningsbestämmelse för kombinationer av handel, service, samlingslokaler, kontor, hotell och andra verksamheter som ligger centralt eller som på annat sätt ska vara lätta att nå. **C** medges framför allt i entréplan samt i det östra kvarterets högdal. Egenskapsbestämmelserna **e<sub>17</sub>-e<sub>21</sub>** specificerar var i byggnadsvolymer som användningen för centrumändamål gäller men även om ytor enbart får användas för centrumverksamhet. Detta gäller till exempel egenskapsbestämmelserna **e<sub>19</sub>** och **e<sub>21</sub>**. Bestämmelsen **e<sub>20</sub>** reglerar även att det mot torg ska finnas en lokal om minst 50 kvadratmeter. Bestämmelsen **e<sub>17</sub>** innebär att centrumverksamhet bara får finnas i plan 1 (första våningen) mot det övre torget samt i plan 1 och 2 mot det nedre torget. Avsikten är att möjliggöra mindre lokal för centrumverksamhet vilket kan vara passande invid tunnelbanans station. Bestämmelsen **e<sub>17</sub>** kombineras med användningsbestämmelserna **BCT<sub>2</sub>**. Bestämmelsen **T<sub>2</sub>** möjliggör entré till tunnelbanan via bostadshuset och gäller i entréplan mellan Värmdövägen och Birkavägen. Hur utrymmet föreslås fördelas illustreras med 3Dbild på plankartan. Bestämmelsen **e<sub>18</sub>** medför att centrumverksamhet bara får finnas i bottenvåning. Den kombineras med användningsbestämmelserna **BC(P)**. Bostadskomplement som exempelvis bostadsentré möjliggörs i bottenvåning. I det östra kvarteret finns en lägre del som vetter mot det nedre torget och Värmdövägen. Den regleras med **BC(P)**. Huvudanvändningen är centrumändamål, medan **B** möjliggör att taket kan användas som bostadsgård.

Egenskapsbestämmelsen **e<sub>26</sub>** anger vilken nivå bostadsgården gäller från. För högdelen gäller bestämmelserna **BCKO<sub>1</sub> (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<sub>1</sub>**. **(P)** innebär att parkering ryms under bostadsgården. **BCK O<sub>1</sub> (GATA)** innebär att byggnadsdel i högdelen med användningarna **BCK O<sub>1</sub>** tillåts kraga ut över gatan. Gatan urholkar bestämmelserna mellan vissa nivåer. Dessa nivåer regleras med bestämmelsen **e<sub>10</sub>**. Detaljplanen medger även markanvändning för tunnelbaneändamål **T** tunnelbana med tillhörande entréfunktioner och utrymmen. Markanvändningen **TORG** gäller på yta mot Värmdövägen och ovanpå stationsbyggnadens tak, mot Birkavägen. Bestämmelsen **(T)** medger att tunnelbaneändamål får finnas under det torget. Bestämmelsen **(T)** reglerar även att tunnelbaneändamål får finnas under gata. Bestämmelsen **(T<sub>1</sub>)** reglerar att tunnelbana i tunnel får finnas under gata samt inom en viss rymd. Tunnelbanans entré i det östra kvarteret regleras med planbestämmelsen **T<sub>2</sub>**. Markanvändningen **T<sub>2</sub>** 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 **e<sub>9</sub>-e<sub>13</sub>** samt **e<sub>16</sub>** reglerar mellan vilka nivåer markanvändningen som står inom parentes gäller. Bestämmelsen **”BC (GATA) e<sub>10</sub>”** innebär att gatan får urholka användningen för bostad och centrumändamål mellan nivåerna +18 och +34. Markanvändningen **”BT(TORG)e<sub>16</sub>”** innebär att torg får urholka användningen för bostad **B** och tunnelbana **T** mellan nivåerna +27,8 och +34,2. 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. Inom området ska erforderligt skyddsavstånd rymmas. Markanvändningen (E1) innebär att del av elnätstationen får urholka användningen för bostad **B** (byggnadsdel i form av balkong som kragar ut över elnätsstationen).  
Detaljplanen medger även markanvändningen **(P)** Parkering under bostadsgård.  
Egenskapsbestämmelserna **e<sub>14</sub>** och **e<sub>15</sub>** anger upp till vilken nivå parkering får finnas.  
Den kommunala mark där värdefulla ekar ska sparas regleras med användningen **NATUR**.

### Markreservat

I planområdets norra del på den privata fastigheten Sicklaön 132:16 finns bestämmelse för markreservat betecknat med **u** som innebär att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga ledningar. **u**-området i planförslaget motsvarar befintlig ledningsrätt för VA-ledningar, dock är **u**-området något mindre än ledningsrätten då det har anpassats efter befintlig byggnad. På allmän plats GATA är **u**-område inte nödvändigt då kommunen har rådighet över ytan vilket säkerställer åtkomst till ledningarna. Syftet med bestämmelsen är att tydliggöra och säkerställa ledningsrätten som det idag inte finns något markreservat för i detaljplan.



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

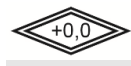
## Gestaltning

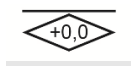
För att styra bebyggelsen mot en anpassning till den omgivande miljön har principer för ny bebyggelse tagits fram. De har varit vägledande under arbetet med förslaget. Principerna finns närmare beskrivna i gestaltungsprogrammet för bebyggelse som hör till detaljplanen.

### ***Höjd, våningsantal, balkonger och utkragande fasad***

#### *Höjd och våningstal*

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

 *Högsta totalhöjd i meter över angivet nollplan*

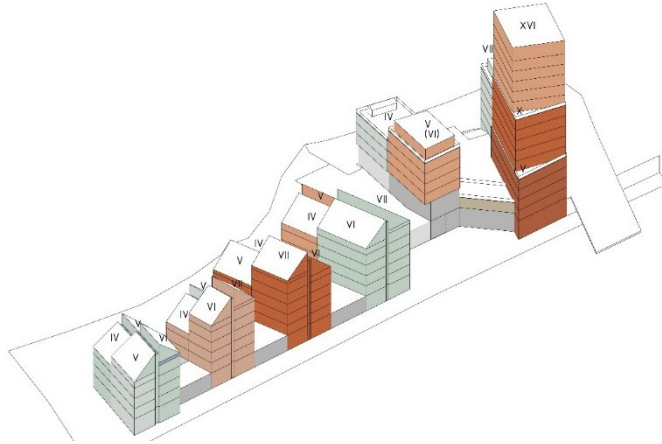
 *Högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan*

De upphöjda gårdarna 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  $f_3$  att den översta våningen ska vara indragen mot gata och torg med minst 1 meter.

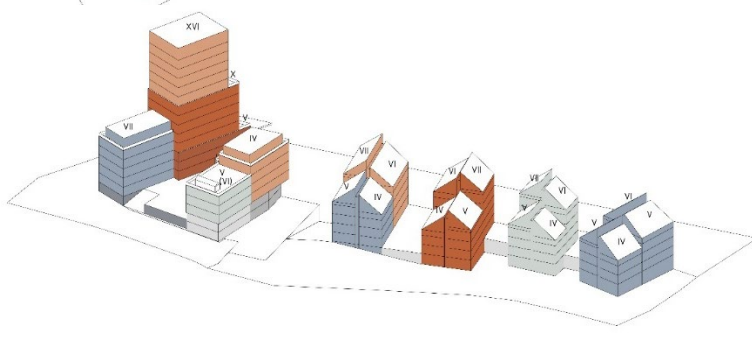
Antalet våningar i förslaget påverkar fönstersättningen och proportionerna och är en viktig del av gestaltningen. Bebyggelseförslagets våningstal i det västra kvarteret utgår från den våningshöjd som krävs för att bygga med trästomme. För att göra detta krävs en högre våningshöjd då bjälklagen är tjockare.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



antalet våningar per huskropp med egenskapsbestämmelserna **e<sub>2</sub>-e<sub>8</sub>**. Entresolvåning tillåts och räknas inte som en extra våning. Inget förbud finns mot att inreda vind med bostad.



*Bebyggelseförslaget 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*



*Bebyggelseförslaget 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*

Balkonger och utkragningar av byggnadsdelar över allmän plats regleras så att de i framtiden ska kunna fastighetsregleras. Bestämmelserna är utformade så att allmän plats urholkar kvartersmark och en egenskapsbestämmelse styr avgränsningarna för allmän plats.

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) e<sub>11</sub>**, **B (GATA) e<sub>12</sub>** samt **B (TORG) e<sub>9</sub>**, vilka tillåter att användningsbestämmelsen bostad urholkas av användningsbestämmelserna för gata respektive torg. Balkonger får även kraga ut över det område som tillhör elnätstationen. Detta regleras med bestämmelsen **B (E<sub>1</sub>) e<sub>13</sub>**. Bestämmelsen innebär att användningsbestämmelsen för bostad urholkas av användningsbestämmelsen för elnätstationen mellan de nivåer som **e<sub>13</sub>** anger. Mot kvartersmark får balkonger sticka ut över prickmark. Syftet med nämnda bestämmelser är att möjliggöra balkonger och inte utkragande byggnadsdelar (som exempelvis burspråk).

Mot Värmdövägen tillåts inte balkonger sticka ut över allmän plats då Värmdövägen är ett huvudstråk och inte ska upplevas som privatiserat. Detta regleras genom bestämmelse ”Balkong får inte sticka ut över allmän plats mot Värmdövägen”.

I det östra kvarteret tillåts balkonger sticka ut över allmän plats mot torg och mot Järlnaleden. Detta regleras med bestämmelsen ”Balkong mot torg får maximalt sticka ut 0,6 meter över allmän plats från fasad” som medför att balkonger får finnas över det övre torget, bestämmelsen gäller inte det nedre torget eftersom balkongerna då blir vända mot Värmdövägen och mot Värmdövägen tillåts inga balkonger sticka ut över allmän plats. samt med bestämmelserna **BCKO<sub>1</sub> (GATA) e<sub>10</sub>** samt **BC (GATA) e<sub>10</sub>**. Mot kvartersmark får balkonger sticka ut över prickmark. I högdelen integreras balkonger 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 enbart i det östra kvarteret. De föreslås mot alla vädersträck. I det övre torgets sydöstra hörn viker fasaden av vilket medför att den ovanpåliggande byggnadsvolymen kragar ut över torget. Detta regleras med bestämmelsen **BT (TORG) e<sub>16</sub>**. 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) e<sub>16</sub>**.

Syftet med utkragningen är att markera skillnaden mellan tunnelbaneutrymme och ovanliggande bostäder.



Inringat område samt pilar visar utkragning av bebyggelse över det övre torget. Utdrag ur 3Dmodell.

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) e<sub>10</sub>**. Syftet med utkragningen är att markera skillnaden mellan tunnelbaneutrymme och ovanliggande bostäder. I korsningen Birkavägen/Järlnaleden kragar byggnaden ut över trottoar som är allmän plats (inringat med röd linje i bild nedan). Detta regleras med bestämmelsen **BC (GATA) e<sub>10</sub>**.



*Till vänster: Pil visar var byggnaden kragar ut över trottoaren mot Birkavägen. Till höger: Bilden visar var byggnaden kragar ut över trottoaren mot Järleleden. Utdrag ur 3Dmodell.*

### ***Komplementbyggnader***

På bostadsgårdarna tillåts endast mindre komplementbyggnader uppföras. Detta regleras genom bestämmelserna e<sub>23</sub>, e<sub>24</sub> och e<sub>25</sub>. e<sub>23</sub> innebär att komplementbyggnader på gårdarna får ha nockhöjd som, som mest, är 3,5 meter högre än gårdarnas angivna nockhöjd. Bestämmelserna e<sub>24</sub> och e<sub>25</sub> anger den största sammanlagda byggnadsarean för komplementbyggnaderna. I det östra kvarteret uppgår den sammanlagt 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 gestaltningsprogrammets illustrationer.

### ***Entréväning mot Värmdövägen***

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

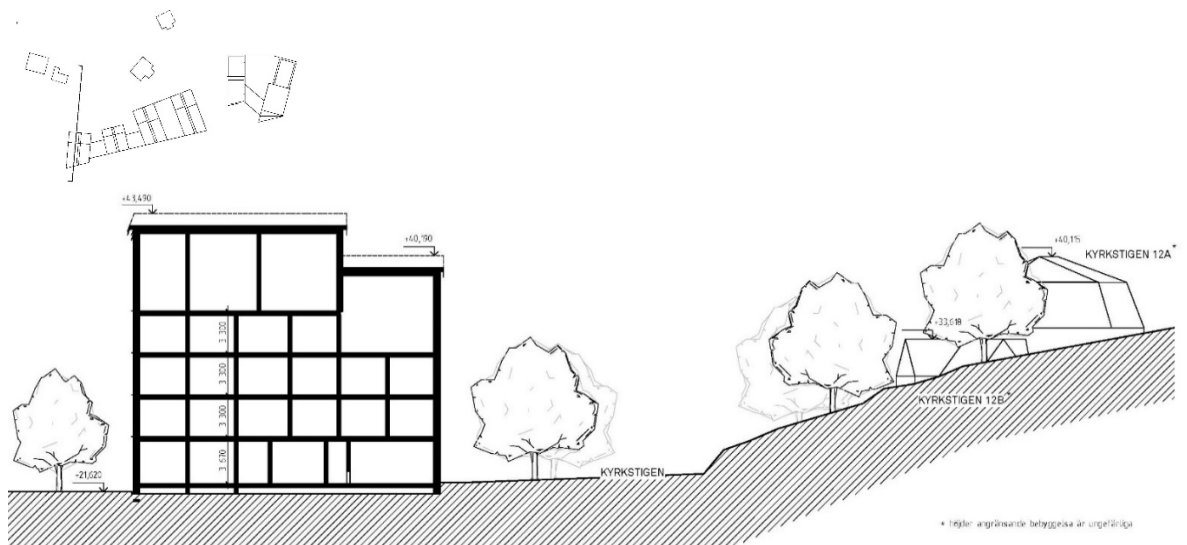
### ***Det västra kvarteret***

Det västra kvarteret har i sin gestaltning utgått från några av de bärande element som karaktäriserar den äldre bebyggelsen i Birka: uppbrutna strukturer, fasadmateriäl 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.

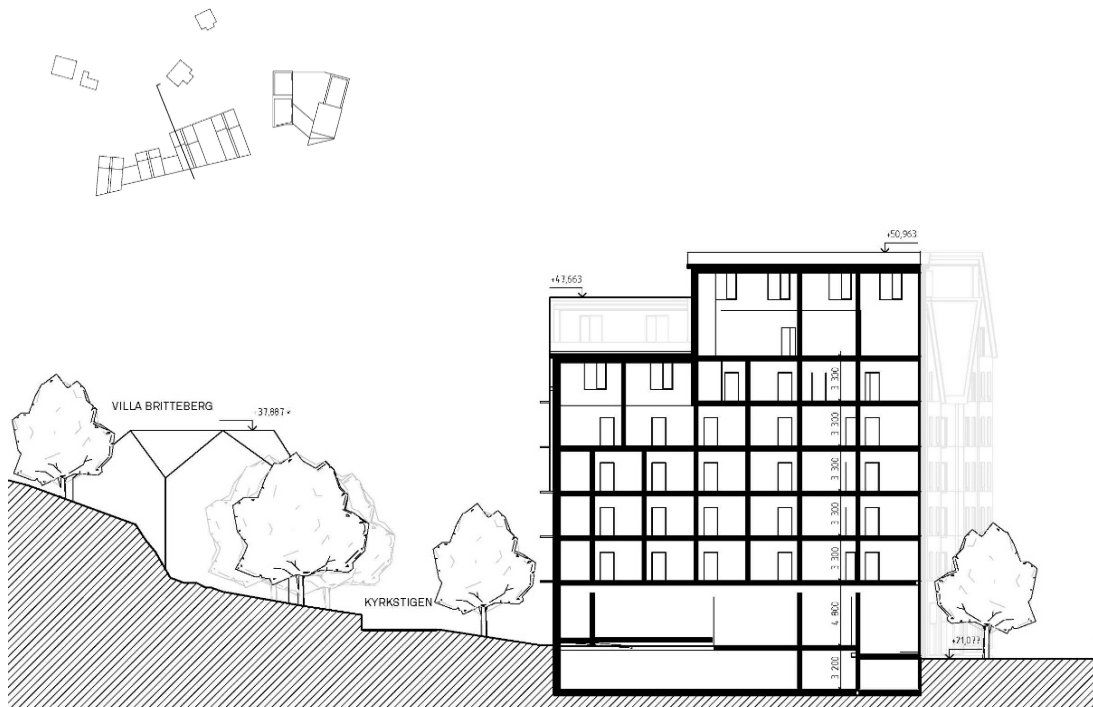
### ***Struktur och skala***

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 mot Kyrkstigen. Som närmast ligger den ungefär 19 meter från befintlig bebyggelse i Brittebergs bostadsrättsförening. Vid de två mindre gårdarna i bebyggelseförslaget 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*

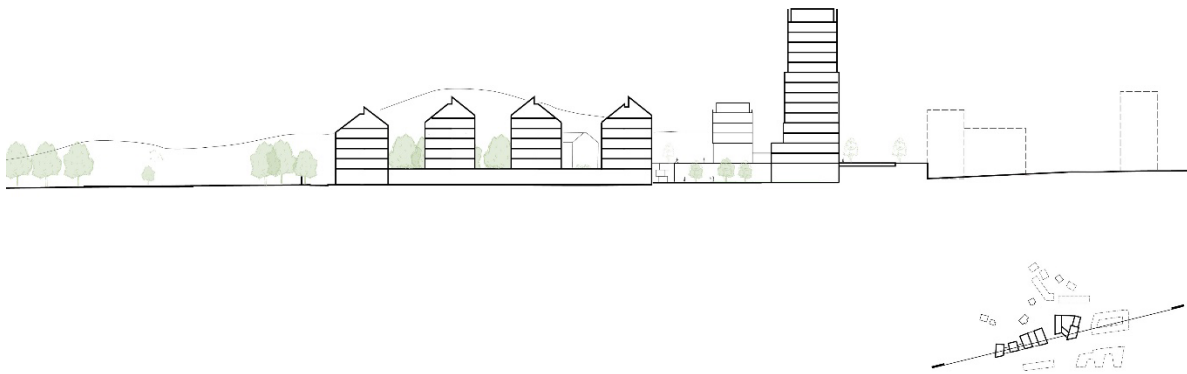


*Sektionen visar mötet mellan föreslagen ny bebyggelse i det västra kvarteret och Villa Britteneberg, där den nya bebyggelsen ligger som närmast den befintliga. Skillnaden i nockhöjd är cirka 10 meter. Den lilla bilden i övre vänster hörn visar var sektionen är tagen. Bild: Semrén & Månsson, 2022.*

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, även om bebyggelsen kommer att sticka upp ovanför trädtopparna och muren och vara synlig från kyrkogården. Några av träden på kyrkogården närmast muren kommer troligtvis att försvinna i samband med ombyggnation av Kyrkstigen men flertalet blir kvar. De träd som försvinner ska ersättas med nya. Sett från Värmdövägen är kontrasten mellan kyrkogården och bebyggelseförslaget tydligare då en volym om 5 våningar möter kyrkogårdsmuren.



*Bilderna visar möjlig utformning av bebyggelseförslaget sett från kyrkogården. Bilder: Semrén & Månsson, 2022*



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

### Fasader

Kulörta träfasader är ett av de element som är utmärkande för Birkaområdet och en del av bebyggelsen längs Kyrkstigen (KMV Forum, 2017). Därför ställs krav på detta för den nya bebyggelsen i det västra kvarteret. Utformningsbestämmelsen  $f_3$  reglerar att fasad ska utföras i trä och med kulörer som har anknytning till Birkaområdets äldre bebyggelse. 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 den ursprungliga färgsättningen i Birka. Nedan redovisade kulörer, eller mycket lika, är exempel på kulörer som bör användas då de har anknytning till den äldre bebyggelsen i Birka. Färgsättning finns närmare beskriven i gestaltungsprogrammet för bebyggelse som hör till detaljplanen.



*Bilden visar exempel på kulörer som förekommer i den äldre bebyggelsen i Birka på fasad respektive tak.*

*Foton: Semrén & Månsson.*



*Bilden visar färger som har koppling till den äldre bebyggelsen i Birka och som bör användas i färgsättningen av ny bebyggelse i det västra kvarteret. Bild Semrén & Månsson, 2022.*

Mot Värmdövägen ska en variation i kulör 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, enligt bild nedan. Detta innebär att

även entréväningen, som ska utföras i hårdare material, ska ha samma kulör. Detta regleras i planbestämmelsen f<sub>3</sub>.



*Bilden visar möjlig utformning av bebyggelseförslaget och exempel på färgsättning av fasad med variation mellan byggnadsvolymerna samt där entréväning har samma kulör som ovanliggande byggnadsvolymer. Bild: ALM/Semrén & Månsson/ZynkaVisual, 2022*



*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, 2022*

### *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 37-42 grader genom egenskapsbestämmelsen **e**<sub>1</sub>. Takutformningen regleras med bestämmelsen **f**<sub>3</sub>. 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 (**f**<sub>3</sub>). 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 **e**<sub>22</sub> 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 **f**<sub>4</sub> som säger att elnätsstation ska vara omsorgsfullt gestaltad med hänsyn till omgivande kulturmiljö.

### *Det östra kvarteret*

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

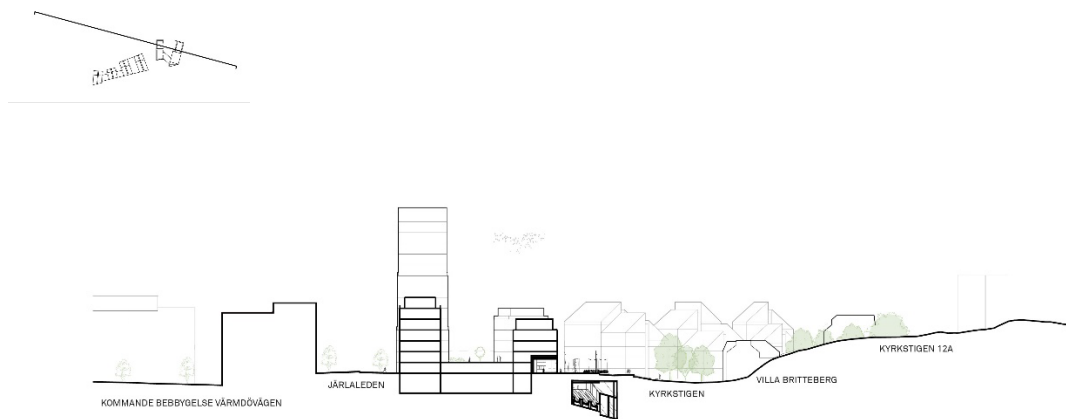
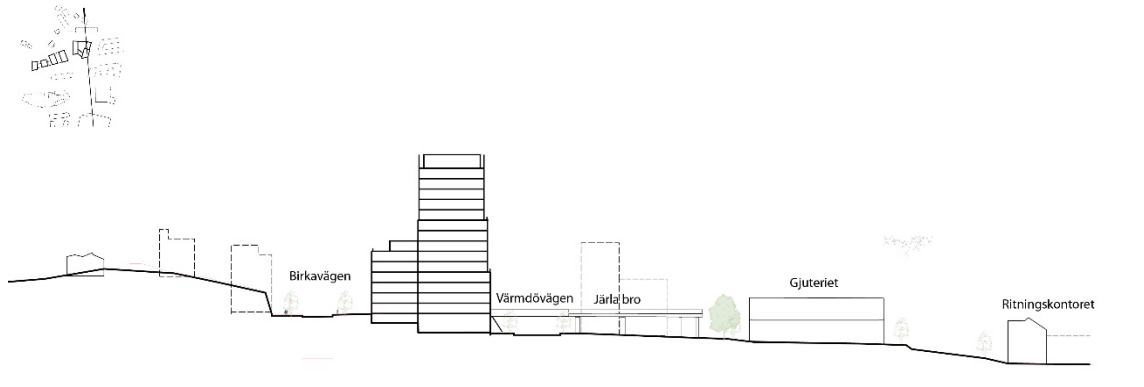
### *Struktur och skala*

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

Det östra kvarteret har en sammanhållen struktur som öppnar upp sig mot Birkavägen och mot Värmdövägen. Öppningen ger variation i gestaltningen, ett större solinsläpp på gården och bättre dagsljusförhållanden i bostäderna. Det möjliggör även att skyfall kan ledas ut på



Värmdövägen. Mot Birkavägen hålls två volymer samman av en sockel som är en våning hög, med garageinfart.

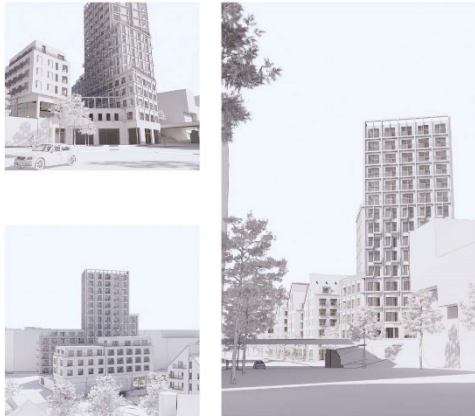


*Sektioner som visar möjlig utformning av föreslagen ny bebyggelse med omgivande befintlig respektive planerad framtida bebyggelse i enlighet med strukturplan för Nacka stad. Sektionerna visar höjdförhållandet mellan högdelen och omgivande bebyggelse i Birka och i Järla sjö. Den lilla bilden i övre vänster hörn visar var den sektionen är tagen. Bilder: Semrén & Månsson, 2022*

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

### Fasader

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



*Möjlig utformning av högdelen i det östra kvarteret. Överst t.v.: vy från Värmdövägen. Nederst t.v.: Vy från Birkaberget. Till höger: Vy västerut från Värmdövägen mot Järla bro. Bild: Semrén & Månsson, 2022*

För högdelen gäller utformningsbestämmelsen  $f_1$  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,

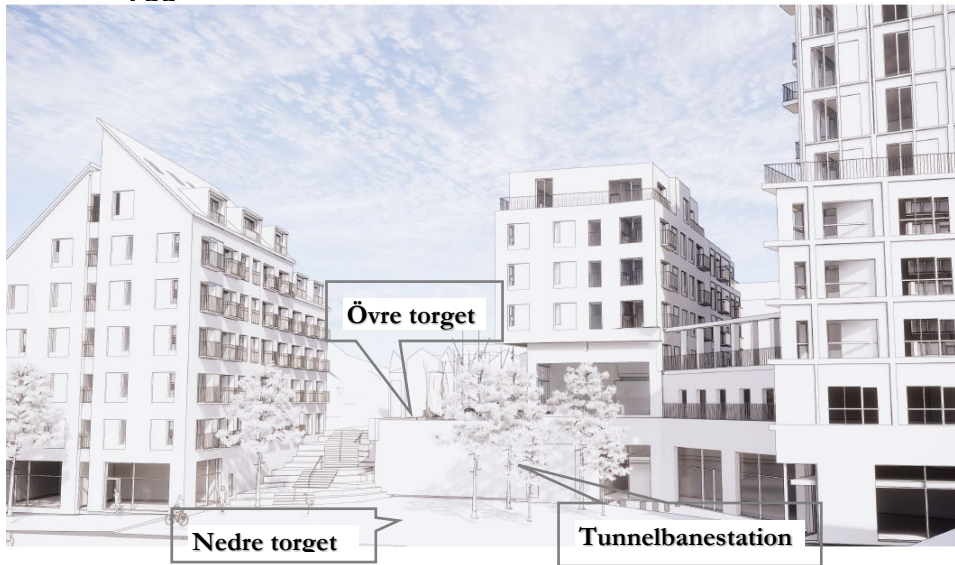
fasadmateriäl och kulör referera till förra sekelskiftets industribyggnader i Järla sjö. Fasader ska vara i huvudsak i tegel, med olika varma kulörer för var och en av de tre volymerna. Med varma kulörer avses kulörer såsom rött, gult, orange, beige eller brunt som drar åt det varma hållet (det vill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

De industribyggnader som avses i Järla sjö ingår i de Laval's 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.



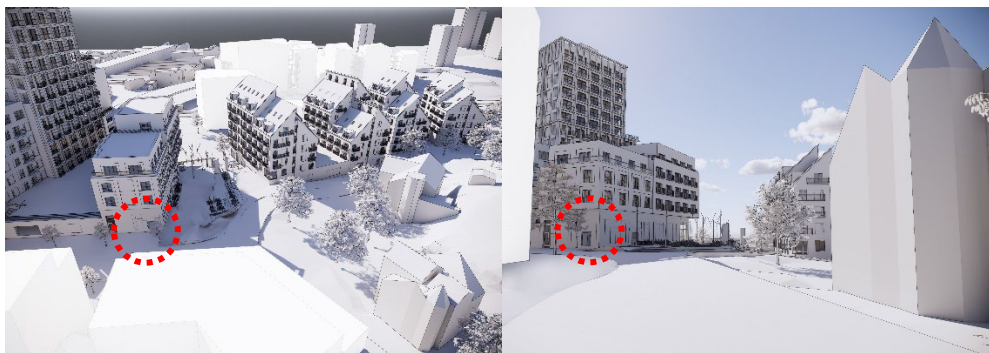
*Industribebyggelse från förra sekelskiftet i Järla sjö, exempel på detaljer med djupverkan samt materiäl och kulör. Till vänster gjuteriet och till höger pumpprovningen. Foto: Johannes Kruusi*

### 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 huvudsakligen i glas och natursten. Till stationsbyggnaden möjliggörs två entréer. Den ena vetter mot Värmdövägen, och ligger i själva stationsbyggnaden. Den andra vetter mot Birkavägen och ligger i det östra kvarterets bostadshus. Detta utrymme säkras genom användningsbestämmelsen **T<sub>2</sub>** "Tunnelbana med tillhörande entréfunktioner och utrymmen i entréplan mellan Birkavägen och Värmdövägen."



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 invid trappan som leder till det övre torget. Detta torn ventilerar biljetthall samt teknikvåning, till/frånluft kombinerat. Bestämmelsen **f<sub>6</sub>** begränsar ventilationstornets

största diameter till 1,2 meter, att det som mest får vara 3,6 meter högre än torgets högsta markhöjd samt att ventilationstornet ska vara omsorgsfullt gestaltat.



*Vy från Järsla 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, 2022*

#### *GYF, Bostadsgårdar och terrasser*

I Nacka stad är ambitionen att en grönytefaktor (GYF) på 0,6 ska uppnås. 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 **b<sub>1</sub>** som reglerar att terrassbjälklag för underbyggd bostadsgård samt takterrass ska utföras planterbart och dimensioneras för att bära ett jorddjup om minst 0,6 meter.

#### *Tillgänglighet*

Planförslaget möjliggör att lägenheterna är tillgängliga från parkeringsplats i garage via hiss. Det planeras även parkeringsplatser på Värmdövägen för personer med funktionsnedsättning som når majoriteten av entréerna. Invid det nedre och det övre torget planeras angöring för att tillgängliggöra tunnelbanans entréer. 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 måste den som inte kan använda trappan 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 ombesörjs i garaget.

### Lokalklimat

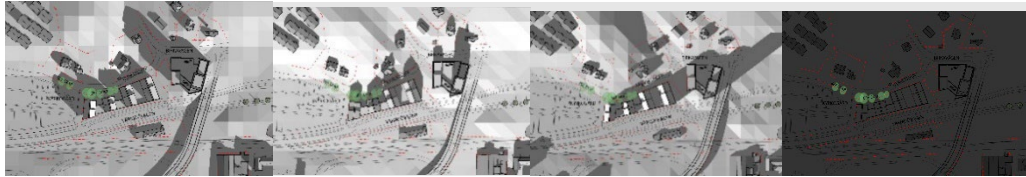
En vindutredning har tagits fram för planområdet (Covi, 2021). Den visar att det generellt är låga vindhastigheter i markplan i stora delar av planområdet, vilket ger bra vindkomfort i området. På det övre respektive nedre torget samt i trappan som förbinder dem är vindkomforten sådan att det även här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



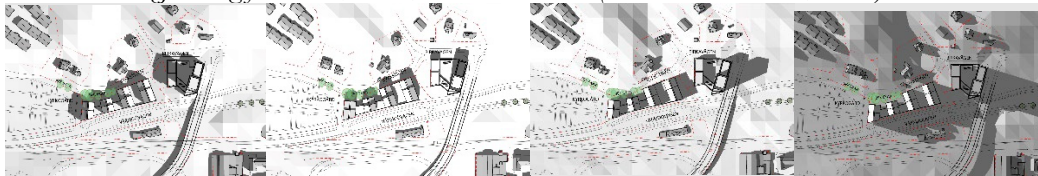
Medelvindhastigheten över planområdet i markplan. De olika färgerna indikerar gränserna för olika komfortklasser, Covi, 2021

Eftersom bebyggelseförslaget breder ut sig i öst-västlig riktning är den uppbrutna strukturen med öppningar extra gynnsam ur ljus- och värmesynpunkt. Det ger en jämnare temperatur mellan norr och södersidan och mer ljus på norrsidan. Även om det är en uppbruten skala kommer dock slagskuggorna från de nya kvarteren att falla på befintliga fastigheterna norr om Kyrkstigen. Påverkan blir störst på Lilla respektive Villa Britteberg där byggnader och

fastighetens södra del skuggas under förmiddag vår, höst och vinter. Under sommaren skuggas en mindre del av fastigheten på förmiddagen. Villorna på Kyrkstigen 12 A och B skuggas inte nämnvärt. Fastigheterna längs Birkavägen skuggas 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, 2022)*



*Solstudie sommarsolstånd fr.v: kl. 9, kl.12, kl.15 och kl. 18 (Semrén & Månsson, 2022)*



*Solstudie vid höstdagjämning fr.v: kl. 9, kl.12, kl.15 och kl. 18 (Semrén & Månsson, 2022)*

## Teknisk infrastruktur

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

### Gator och trafik

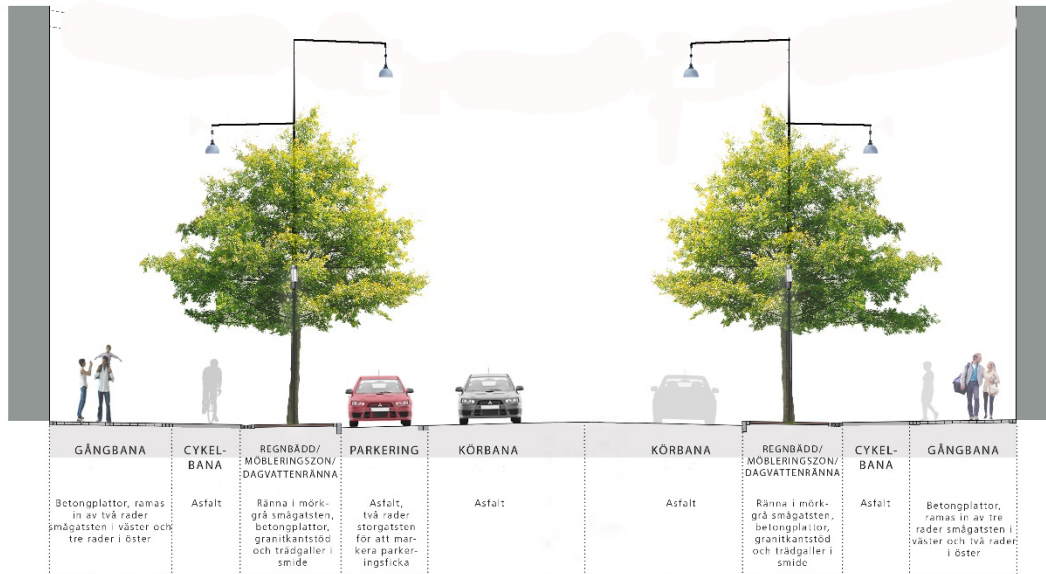
Planområdet nås via Värmdövägen, Birkavägen och Järlaleden. Planområdet omfattar del av Kyrkstigen, Birkavägen, Järlaleden samt Värmdövägen. Samtliga gator utom Järlaleden påverkas av planförslaget. Både Värmdövägen och Järlaleden är klassade som huvudgator för biltrafik. Kyrkstigen och Birkavägen har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

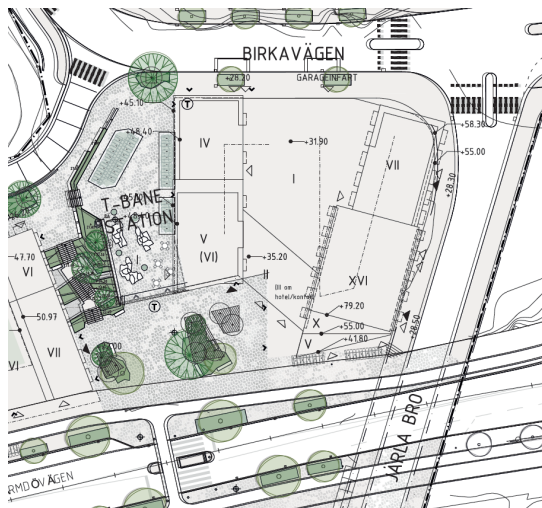
### *Värmdövägen*

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

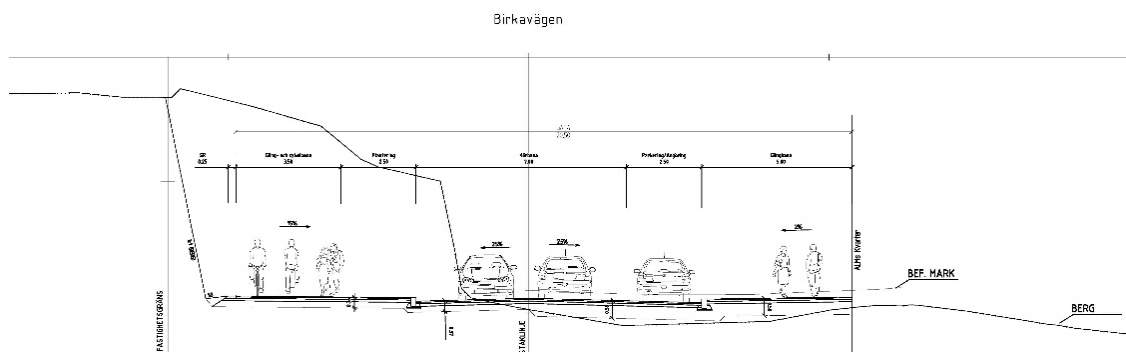


Värmdövägen och torg med möjlig gestaltning. Bild: Nacka kommun

### **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 (T<sub>1</sub>)**. Gatan är också reglerad med schaktdjupsbestämmelser, som symboliseras av en halvcirkel och som anger den övre höjden för tunnelbanans utrymme under gatan.



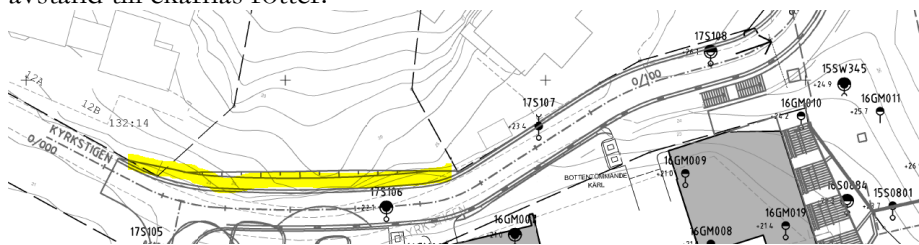
Föreslagen typsektion Birkavägen, bild: Tyréns, 2021

### 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 samt att inrymma dagvattenkassetter som behövs för att rena dagvattnet. Avsikten är att ledningarna och dagvattenkassetterna ska läggas i vägens norra del och breddningen medför ett nödvändigt avstånd till ekarnas rötter.

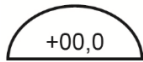


Del av Kyrkstigen som avses breddas till förmån för ledningsdragning som ska läggas med ökat avstånd till ekarnas rötter. Bild: Nacka kommun

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 har sitt läge idag.



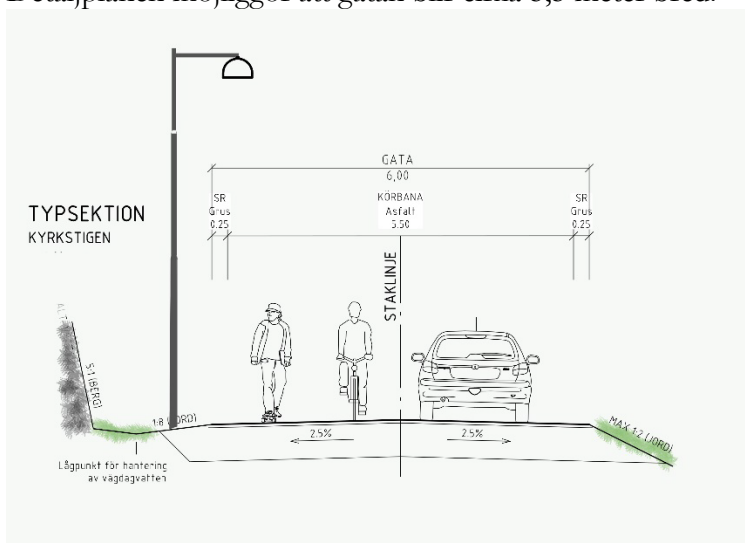
En del av stationsbyggnaden ligger under Kyrkstigen. För att skydda den del av tunnelbaneanläggningen som ligger under gatan finns i detta område en schaktdjupsbegränsning som innebär att man inte får göra åtgärder djupare ner i gatan än till nivå +27,2. Schaktdjupsbegränsning regleras med en halvcirkel.



Schaktdjupsbestämmelse reglerar till vilken nivå som åtgärder tillåts.

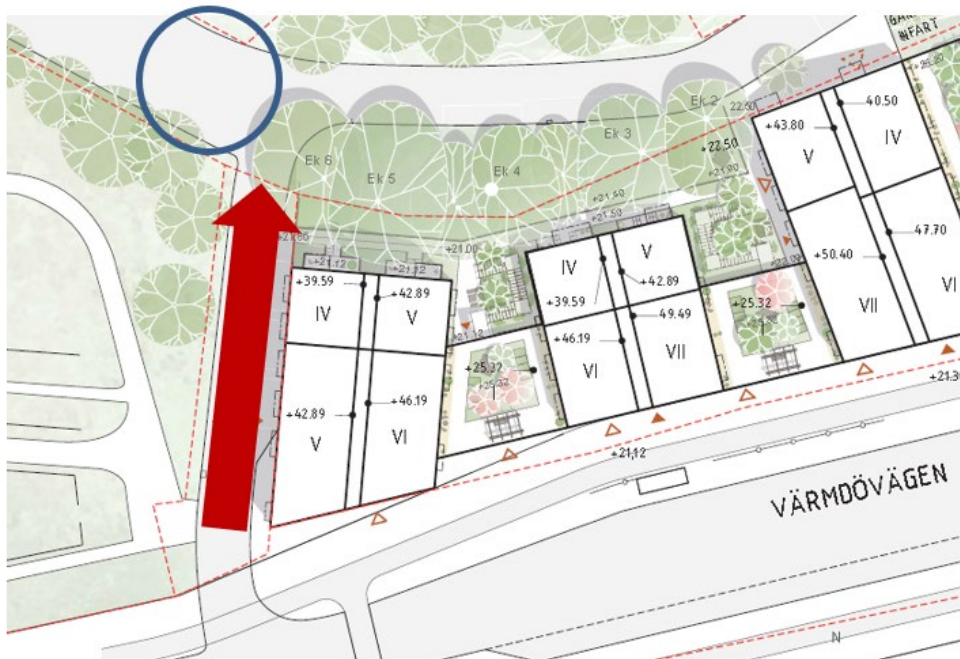
Att markanvändningen Tunnelbana tillåts under gata regleras genom bestämmelsen **GATA (T)**.

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.  
Bild: Nacka kommun

Planförslagets genomförande medför en höjning av Kyrkstigen i nord-sydlig riktning med avsikt att förbättra tillgänglighet och skyfallshantering samt ge utrymme för ledningar. Utrymmet strax utanför kyrkogårdens syd-östra entré höjdsätts för att undvika att regnvatten och skyfall leds in på Kyrkogården. Genomförandet berör enbart mark utanför kyrkogården.

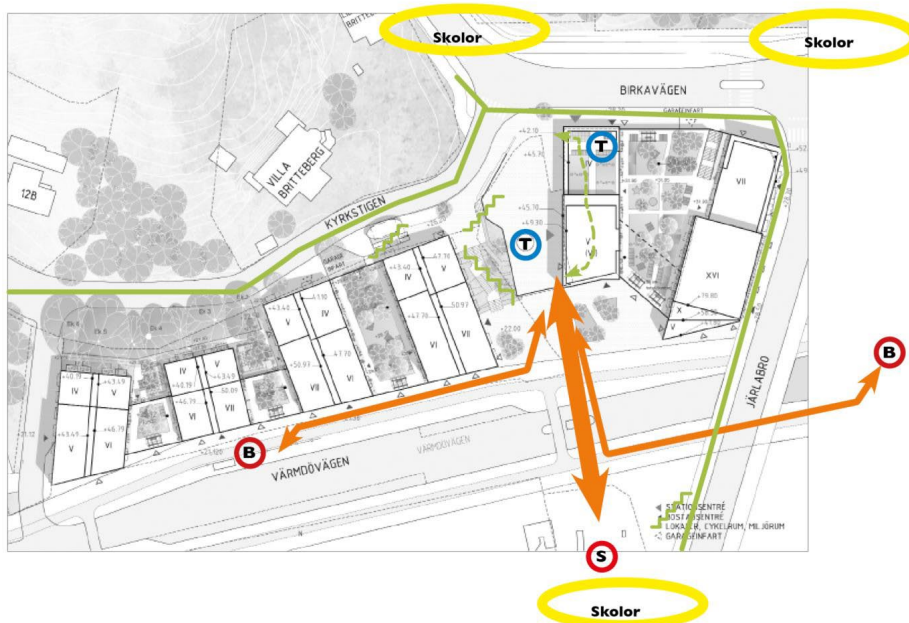
### **Trafikprognos**

Nacka kommun har tagit fram en trafikprognos för Västra Sicklaön för år 2040 där samtlig 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, 2022). Att planområdet planeras att ha ett lågt parkeringstal kommer att påverka alstringen i området. Vanligtvis räknar man med en alstring om cirka 2-2,5 rörelser per dygn och lägenhet. Inom detaljplaneområdet förväntas en alstring omkring 1 rörelse per dygn och lägenhet. Detta skulle innebära att exploateringen innebär 390 rörelser extra i vägnätet. Tunnelbanans entréer kommer att tillskapa alstring i form av hämtning och lämning samt taxiverksamhet.

### **Rörelsemönster för fotgängare, tillgänglighet**

Många barn och ungdomar rör sig i området till fots till och från skola eller olika fritidsverksamheter. Idag går gångstråken till och från busshållplatser respektive Saltsjöbanan framförallt via Järla bro. En del tar sig direkt över Värmdövägen trots att det

saknas övergångsställe där, eftersom det är genare. Värmdövägens omvandling till stadsgata innebär att de kommer att kunna ta sig säkert över gatan då ett signalreglerat övergångsställe kommer att finnas i nära anslutning till tunneln till Saltsjöbanans station. Detta regleras dock inte i detaljplanen. De kan sedan ta sig vidare mellan bostadskvarteren 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 Stationsbyggnadens utbredning är något mindre än vad som redovisas på bilden. Bild: Nacka kommun, 2022

### **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. Dessa kommer att finnas kvar men eventuellt i ett annat läge.

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

Med avstamp i platsens förutsättningar har en mobilitetsutredning tagits fram. I utredningen föreslås parkeringstalet att sänkas och ett antal mobilitetsåtgärder införas. 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 avtal samt kontrolleras i bygglovsskedet. Om storleken på lägenheterna ändras väsentligt kommer en ny mobilitetsutredning att behöva tas fram.

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 gestaltningsprogram för allmän plats har tagits fram. En förutsättning har varit att hanteringen av snö och lämplig disponering av ytor utifrån detta. Fastighetsägaren ansvarar för att lösa snöhanteringen inom kvartersmark. Beräkningar visar att bostadsgårdarna är tillräckliga för att hantera snöfall på upp till 60 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 (vatten och avlopp) 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 ledningar i Värmdövägen nerströms planområdet inte är utbyggda. Tryckstegring för vatten kan i så fall komma att behövas för fastigheterna. En ny ledningsdragning kommer att läggas i förbindelsevägen mellan Kyrkstigen och Värmdövägen. Dess dragning kommer att hamna nära kyrkogårdsmuren och innebär att vägen höjs några 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. För att garantera en hög säkerhetsnivå ställs ändå krav på att möjliggöra utrymning från byggnaderna i riktning bort från spåret för att minska risken vid utrymning under tågbrand, detta eftersom bostadsbebyggelsen ligger inom 40 meter från Saltsjöbanan.

### *Säkerhet vid tunnelbanestationer*

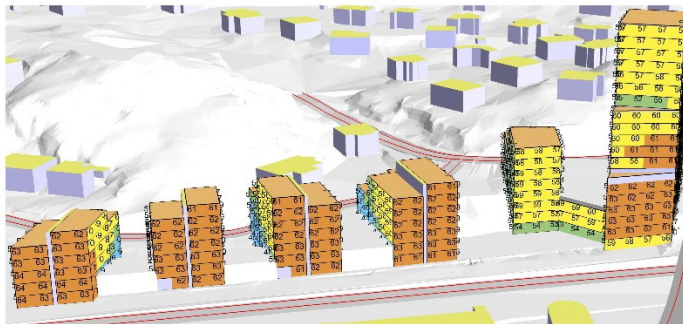
Tunnelbanan ska utformas för att möjliggöra självutrymning. Självutrymning innebär att resenärer ges förutsättning att själva lämna ett brinnande tåg och ta sig till en säker plats. Den huvudsakliga strategin är att tåg körs till närmaste station för att sedan utrymmas där. Skälen till detta är bland 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 som ansluts i plattformens västra del som en alternativutrymningsväg, då

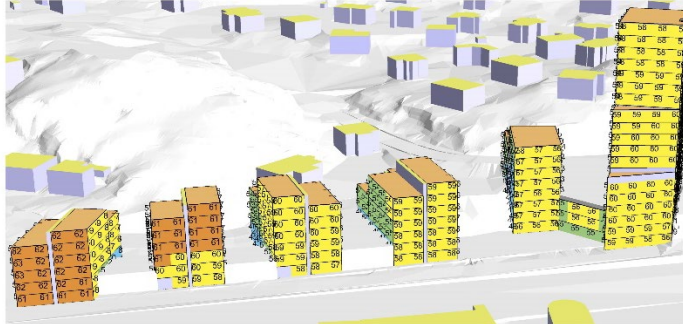
stationen saknar entré i denna plattformsånde. Tunneln mynnar på Birkavägen, nordost om östra kvarteret.

## Buller

Bullersituationen för bebyggelseförslaget 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 vägtrafik nattetid har antagits vara 10 % (av all tung vägtrafik 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 Värmdövägen.



Figur 7. Ekvivalent ljudnivå från vägtrafik.



Figur 8. Ekvivalent ljudnivå från spårtrafik.

*Bilden visar vilket trafikslag som utgör den mest dominanta bullerkällan. Överst ekvivalent ljudnivå från vägtrafik och nederst ekvivalent ljudnivå från spårtrafik. Bild: Efterklang, 2022*

Det nya underlaget för spårtrafik medför att det sammanvägda bullervärdet för spårtrafik och vägtrafik som högst beräknas bli 65 dBA ekvivalent ljudnivå, förutom vid gaveln längst västerut mot Värmdövägen i det västra kvarteret där värdena ligger som mest på 66 dBA. Bebyggelseförslaget utgår från planlösningar med små lägenheter om som mest 35 kvadratmeter. För dessa gäller att bullervärdena vid fasad får vara högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Detta innebär att bebyggelseförslaget klarar de rekommenderade riktvärdena för ekvivalent ljudnivå vid fasad vid alla fasader utom längst västerut i det västra kvarteret. I detta läge gäller planbestämmelsen  $m_1$

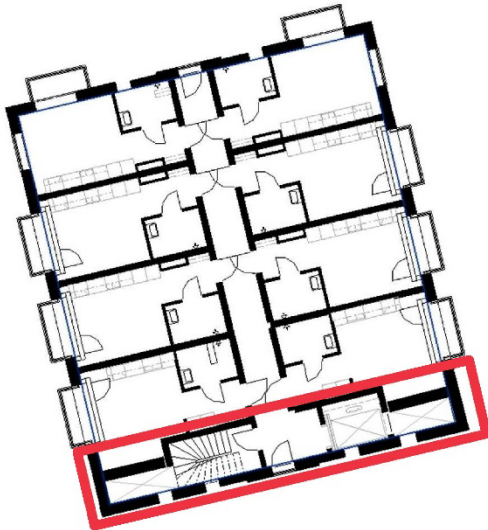
*Skydd mot störningar*

m<sub>1</sub>

Om trafikbuller överstiger 65 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid byggnadsfasad får endast bostadskomplement och/eller trapphus uppföras,  
4 kap. 12 § 1 st 1 p.

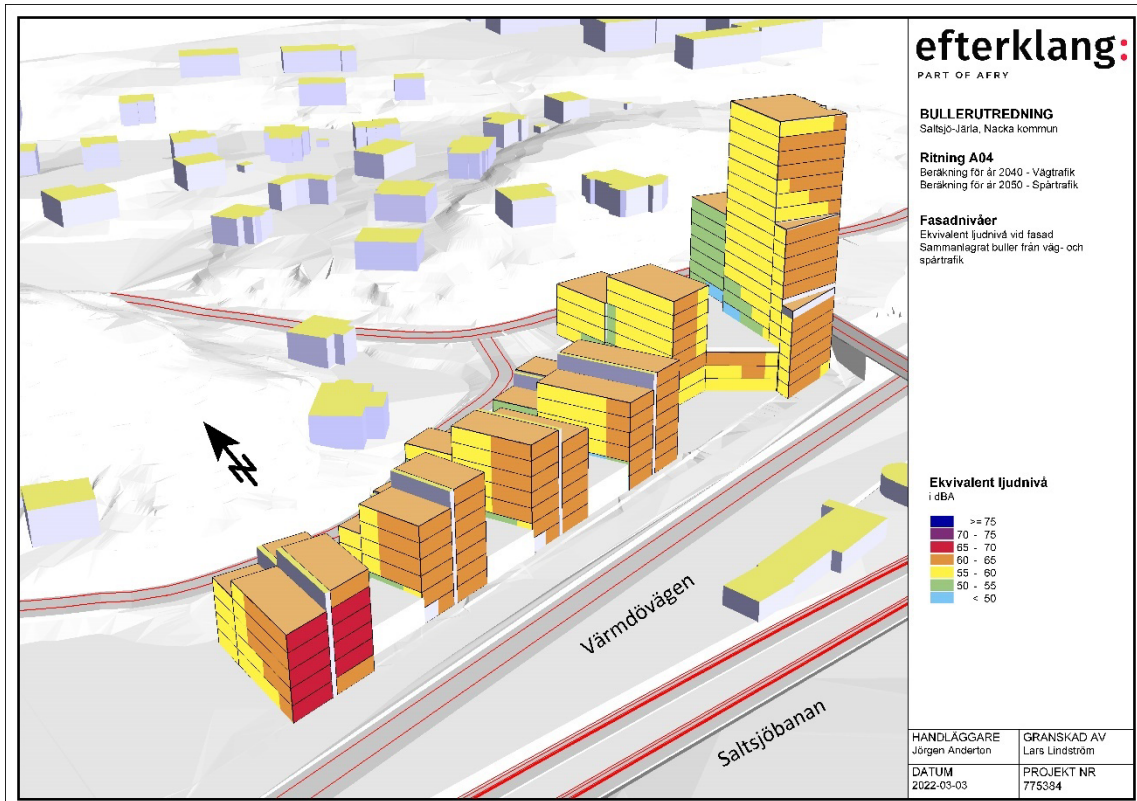
Planbestämmelsen innebär att det inom område markerat med m<sub>1</sub> inte får finnas bostad om trafikbullernivåerna överskrider 65 dBA. Endast bostadskomplement och/eller trapphus får i så fall uppföras. Om bullernivåerna ligger under 65 dBA kan bostäder uppföras inom detta område.

Fasad på västra kvarterets västliga byggnad får ekvivalent ljudnivå över 65 dBA. Där placeras trapphus mot Värmdövägen. På detta sätt klaras förordningens riktvärden för alla lägenheter även för det västra kvarteret, se Figur 9.

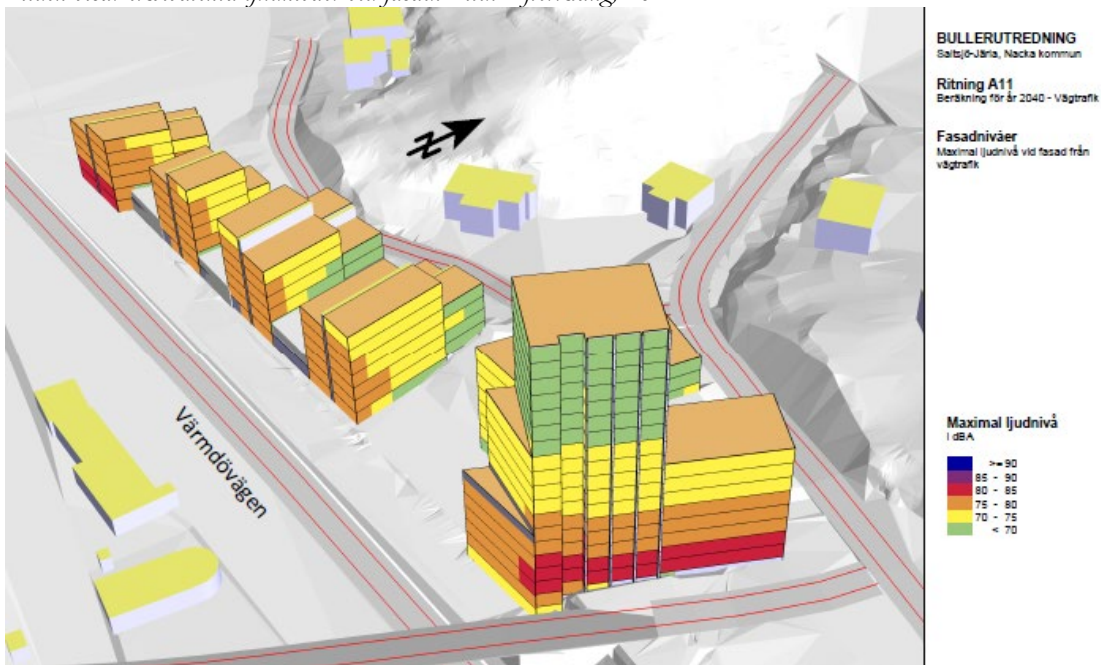


Figur 9. Principlösning för bullerutsatt sida (fasad med ekvivalent ljudnivå över 65 dBA) mot Värmdövägen i västra kvarteret. Trapphuset tar upp hela södra fasaden och lägenheterna får endast fasad åt väst respektive öst.

Bullerutredningen visar att bebyggelseförslaget klarar de rekommenderade riktvärdena för buller vid fasad i samtliga lägen om trapphus uppförs i gaveln.



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



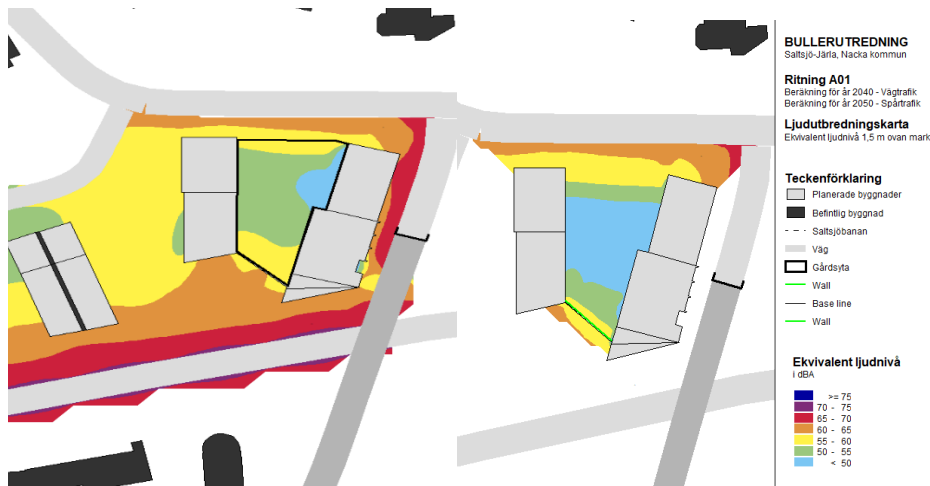
Bilden visar maximala bullernivåer från vägtrafik. Efterklang 2022.





*Bilden visar maximala bullernivåer från spårtrafik. 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 kvarteret lägre än 70 dBA maximal ljudnivå respektive 50 dBA ekvivalent ljudnivå, vilket innebär att riktvärdena klaras. I det östra kvarteret klarar ungefär halva gården den maximala ljudnivån för buller medan enbart en mindre del klarar den ekvivalenta ljudnivån. För att skyfall ska kunna ledas ut mot Värmdövägen är innergården öppen, vilket påverkar bullernivåerna. Ett fallskydd om cirka 1,1 meter behövs för att garantera säkerheten på gården och med ett fallskydd som utformas tätt klarar nästan hela gården ljudnivåerna för maximalt buller. Fallskyddet får inte gå ända ner till marknivå då vatten måste kunna passera.



Till vänster: Ljudnivåerna för maximalt buller utan tätt fallskydd, till höger: med tätt fallskydd. Ljusblått område visar att nivåerna klaras. Bild: Efterklang, 2022

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 bostadsbyggnadens fasad ej överskrider. 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 m<sup>2</sup> 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 stomme 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 veka träbjälklag. Enligt Järnvägsplanen för utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Söderort görs bedömningen att risken för vibrationer från tunnelbanetåg i

driftskedet är låg vilket överensstämmer med de antaganden som gjorts inom den här utredningen.

Planförslaget medger markanvändningen bostäder och hotell som innebär lokaler för sömn och vila. Planförslaget regleras därför med planbestämmelse avseende skydd mot störningar gällande stömljud från spårtrafik på Saltsjöbanan och vägtrafik:

*Bostadsbyggnader samt lokaler med utrymme för sömn och vila ska grundläggas och utformas så att:*  
*-maximal stömljudsnivå 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*

En bestämmelse till skydd mot stömljud från installationer tillhörande tunnelbanan (t.ex. hiss och rulltrappor) finns också.

*Byggnader ska grundläggas och utformas så att stömljud från tunnelbanans installationer inte överskrider Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller (FoHMFS 2014:13) i rum för sömn och vila.*

Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller står redovisade nedan.

**Tabell 1. Buller**

Maximalt ljud	$L_{AFmax}^1$	45 dB
Ekvivalent ljud	$L_{Aeq,T}^2$	30 dB
Ljud med hörbara tonkomponenter	$L_{Aeq,T}^2$	25 dB
Ljud från musikanläggningar	$L_{Aeq,T}^2$	25 dB

<sup>1</sup> Den högsta A-vägda ljudnivån.

<sup>2</sup> Den A-vägda ekvivalenta ljudnivån under en viss tidsperiod (T).

Tersband [Hz]	Ljudtrycksnivå, $L_{eq}$ [dB]
31,5	56
40	49
50	43
63	42
80	40
100	38
125	36
160	34
200	32

### **Stömljud från tunnelbanan**

Tunnelbanan är projekterad för att inte påverka närliggande bebyggelse med stömljud eller vibrationer. Region Stockholms trafikförvaltnings riktvärde för stömljud vid nybyggnation av spårinfrastruktur är 30 dBA och tillämpas inom tunnelbaneprojektet. Riktvärdet motsvarar kraven på maximal ljudnivå för installationer i nybyggda bostäder och stömljud vid denna nivå bör därför inte ge upphov till betydande störningar. Riktvärde för stömljud för tunnelbanan finns reglerad i Järnvägsplanen för utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Söderort med följande planbestämmelse: *Stömljudsdämpande 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 tunnelbanans trafik 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 från Saltsjöbanan. Uppföljning av stomljud och vibrationer görs lämpligen i byggskedet då det är från husets grundläggning vibrationer sprider sig vidare igenom byggnaden. 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 invid trappan som leder till det övre torget. Risk finns att verksamhetsbuller kan komma från ventilationstornet när det är i drift. Att bostäder inte ska störas av verksamhetsbuller regleras i planen genom planbestämmelse.

Bostäder ska utformas avseende verksamhetsbuller och yttre installationer så att:

- Samtliga bostadsrum får högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid (06:00-18:00) (frifältsvärde) vid bostadsbyggnadens fasad eller om så inte är möjligt högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå om minst hälften av boningsrummen i varje bostad har högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad dagtid samt ha tillgång till en privat eller gemensam tyst uteplats som uppfyller 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärde).
- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) kvällstid (18:00-22:00) och helg vid bostadsbyggnadens fasad eller om så inte är möjligt högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå kvällstid och helg vid fasad samt ha tillgång till en privat eller gemensam tyst uteplats som uppfyller 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärde).

### ***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 miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) och koldioxid inom planområdet. Inga särskilda åtgärder behöver vidtas inom projektet.

### **Markens beskaffenhet**

#### **Markförhållanden**

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

#### **Ras**

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

#### **Grundläggning**

Planerade byggnader i det västra kvarteret föreslås dels utföras med fribärande platta grundlagd med 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 drivmedelshandtering. 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 pumpgropan som är närmast fastighetens anslutning till det kommunala avlopps nätet har provtagits och där har inga detekterbara halter av kvicksilver uppmätts. Detta tyder på att en mycket låg halt kvicksilver släppts från fastigheten till avlopps nätet (*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 målen kommer att beslutas utifrån att ingen risk för människa eller miljö ska förekomma efter sanering.

På fastigheten Sicklaön 348:1 som omfattar Nacka brandstation och som ligger strax öster om planområdet har PFAS påträffats 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*). Provtagningarna påvisade förekomst av PFAS även sydväst om fastigheten Sicklaön 348:1, det vill säga strax söder om aktuellt planområde. Dessa halter är dock långt under Statens geotekniska instituts (SGI) preliminära riktvärden för högfluorerade ämnen vilka togs fram 2015.

Enligt utredningen är spridningsriktningen från brandstationen söderut, mot Järslasjön, och alltså inte i riktning mot aktuellt planområde. Östra delen av planområdet för Järsla station Norr består av en höjd med fyllnadsmaterial ovan berg. Undersökningar visar att bergnivåer är högre inom aktuellt planområdet än vid Sicklaön 348:1, vilket innebär att bergshöjden har begränsat spridningen av grundvatten mot planområdet. Sammantaget bedöms sannolikheten att spridning har skett 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 före 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 berggeologiskundersökning har gjorts som visar att det inom planområdet finns sedimentär bergart med risk för hög sulfidhalt (Atrax, 2020). Undersökningen fokuserades till Kyrkstigen, Birkavägen och del av kullen i det kommande 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 Järila 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 Järila bro samt att det har utökats något i nordost och sydväst. Bild: Atrax, 2020

## Dagvatten, skyfall och grundvatten

Planområdet avvattnas via dagvattenledningar som leder söderut till Järslasjön som är recipient. Järslasjön är vattenförekomst med ID657807-163399. Den ekologiska statusen är idag måttlig. Sjön är påverkad av näringsämnen och har kvalitetskravet att nå God ekologisk status till år 2027. Järslasjön 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 som utgör den största grönytan inom aktuellt område. På de hårdgjorda ytorna hanteras dagvatten genom enstaka planteringar invid 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, Järslasjön.

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. 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 dagvattnet. 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*

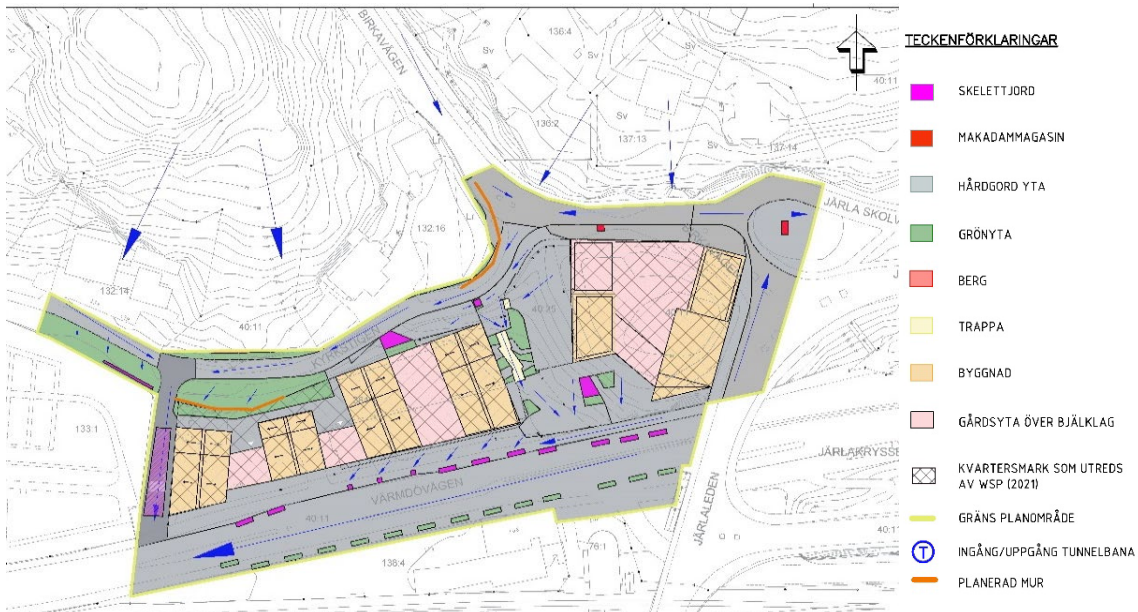
**Marken ska vara tillgänglig för fördröjning/infiltration av minst 82 kubikmeter dagvatten,** 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

För kvartersmark föreslås olika lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) 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:

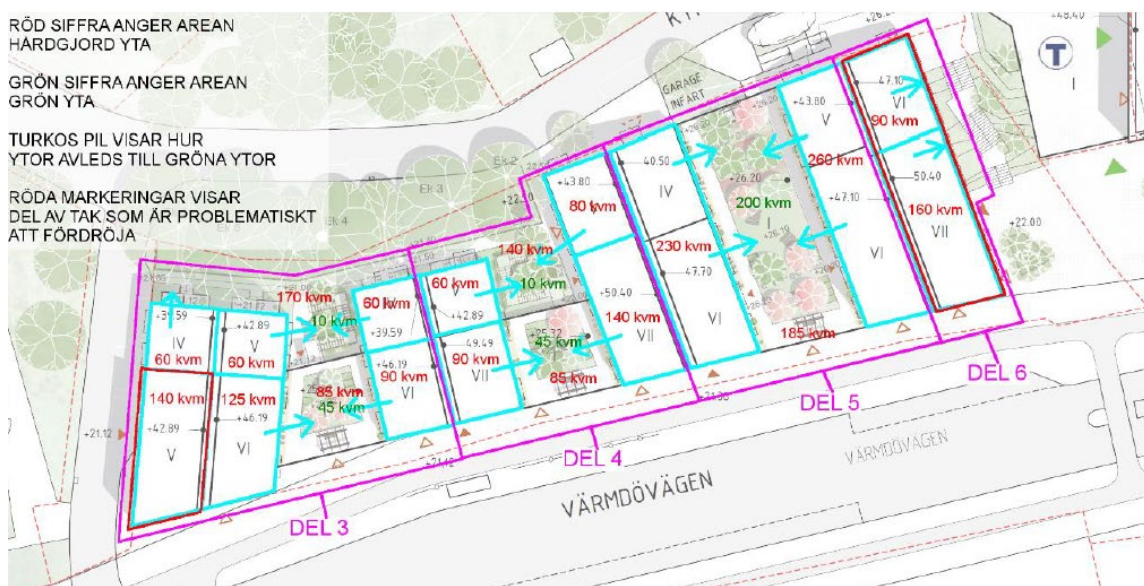
**Kvartersmarken ska utformas med växtbäddar som klarar fördröjning av de första 10 mm regn från hårdgjorda ytor,** 4 kap. 16 § 1 st 1 p.



Utöver detta finns bestämmelse **b<sub>1</sub>** 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 före förutsatt att föreslagna dagvattenåtgärder implementeras. Detta beror bland annat på att användningen parkering som det finns gott om idag minskar kraftigt. Exploateringen bedöms därför inte innebära någon ökad risk för att recipienten ska försämrans med avseende på dess miljökvalitetsnormer (MKN).

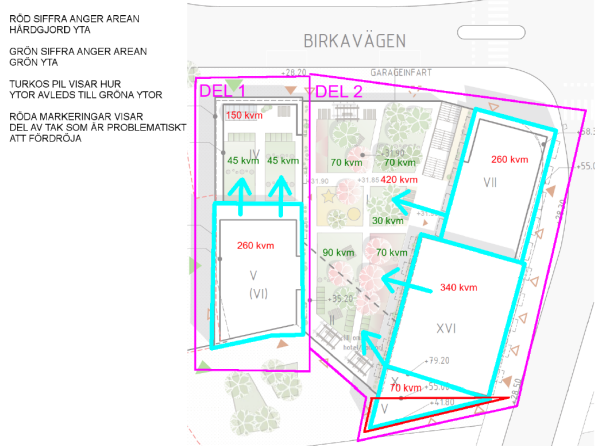


Bilden visar erforderliga ytor samt typ av åtgärder på allmän plats för att klara MKN. Bild: Geosigma 2022.



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

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



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

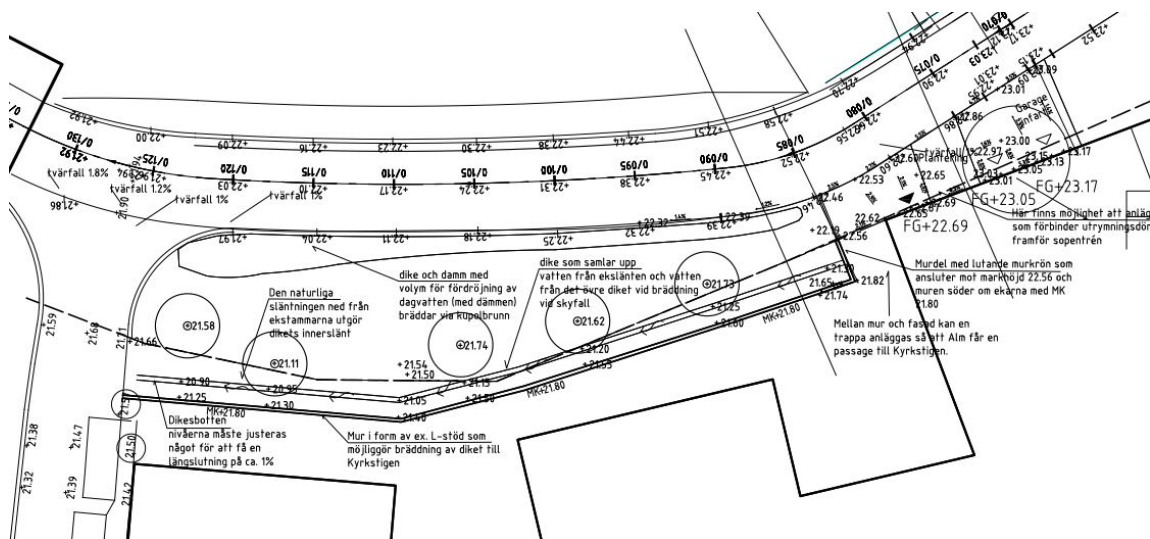
Dagvattenflödet från planområdet väntas totalt sett öka vid ett dimensionerande 30årsregn. Den förväntade flödesökningen beror, förutom på den tillämpade klimatfaktorn, på den ökade andelen hårdgjorda ytor inom planområdet. Med de föreslagna åtgärderna för fördröjning och rening på kvartersmark och allmän plats är flödena ändå hanterbara och inte mer förorenade än före exploateringen.

### Skyfall

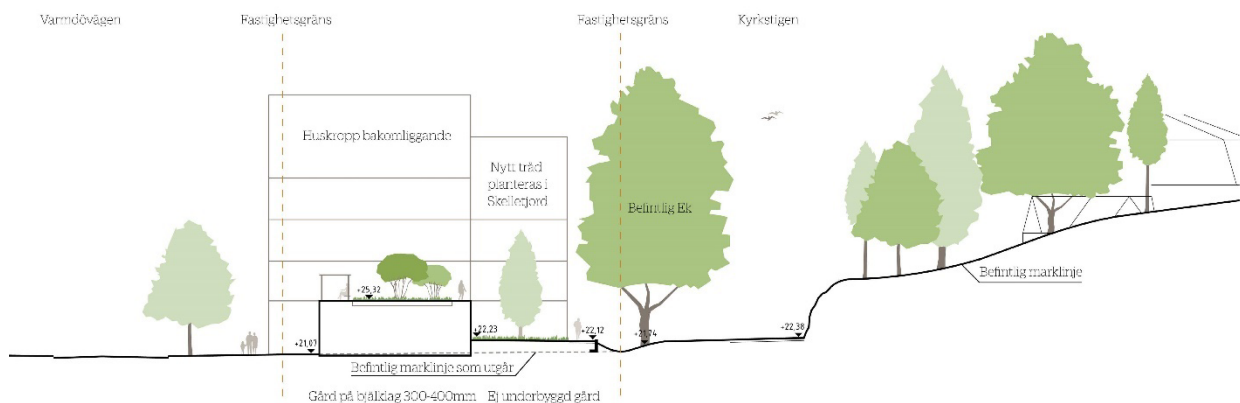
Det finns en översvämningsproblematik för planområdet då det ligger i en lågpunkt (DHI, 2014). Vid skyfall (100-årsregn med klimatfaktor) beräknas ledningsnätet inte ha kapacitet att leda bort vattnet. Ytavrinningen inom detaljplaneområdet ska utformas så att skador undviks vid skyfall. En detaljprojektering 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 **hinder<sub>1</sub>**. Att hindret uppförs ansvarar kommunen för då det ligger på allmän plats. 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 **b<sub>4</sub>**. Hindret kan här komma att utföras som en trappa. Avsikten är att bevara en koppling för gående mellan bostadsgården och Kyrkstigen. Fastighetsägaren ansvarar för att denna del uppförs.



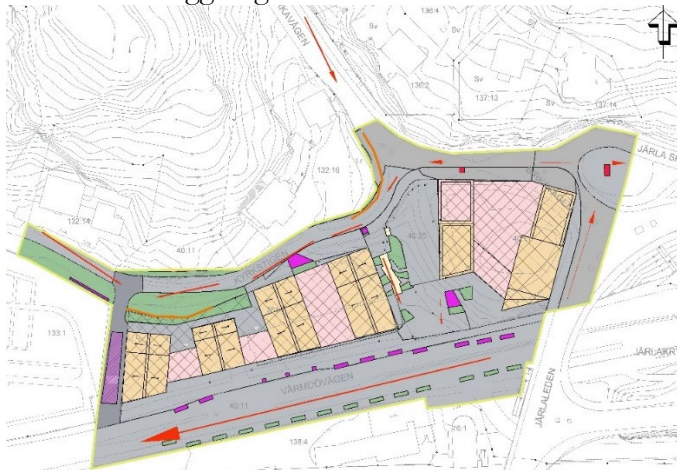
Principbild över hanteringen av skyfall från Kyrkstigen. Bilden visar möjligt läge och utformning av hinder mot skyfall i form av en mur. Tyrens, 2021.



Principskiss som visar dagvattenhantering och höjdsättning för att leda skyfall till översvämningssyta och sen vidare ut på Kyrkstigens nord-sydliga riktning och slutligen Värmdövägen. Bild: Semrén & Månsson, 2022

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 **hinder<sub>1</sub>**.

Bestämmelsen **b<sub>3</sub>** reglerar att gårdar i det västra kvarteret ska höjdsättas så att skyfall leds västerut mot Kyrkstigen. De viktigaste markhöjderna, vid garageinfarter, tunnelbancentréer samt på vägar samt, regleras i plankartan. Bestämmelsen **b<sub>2</sub>** 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 skyfallets 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.

### Grundvatten

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. Tillståndet gäller de delar som berörs av Region Stockholms verksamhet.

Vid genomförandet av planområdets östra bostadskvarter bedöms inte bortledning av grundvatten behöva ske då tunnelbanans stationsbyggnad ligger på en djupare nivå än grundläggningen för det östra kvarteret. Stationsbyggnaden kommer att uppföras före det östra kvarteret. (Forsen AB, 2022)



Bild till vänster visar befintliga grundvattennivåer, bild till höger visar ungefärliga nivåer för schaktbotten för byggnad.  
Bilder: Iterio, 2022.

Mitt i den del av planområdet där det västra bostadskvarteret planeras har grundvattennivåer noterats på +18,3 vilket motsvarar 2,6 meter under markytan. Den del av bebyggelseförslaget som riskerar att påverka grundvattennivån är markerat med grön färg i bild ovan. Här planeras schaktbotten till +17,8 vilket är cirka 0,5 meter under grundvattenytan. (Iterio, 2022)

Åtgärder för att säkra hanteringen av grundvattnet kommer att krävas inför genomförandeskedet. Vid genomförandet föreslås tät spont användas vilket minimerar sänktratten för grundvattnet. Detta innebär att miljödömdom troligtvis inte behöver sökas. (Forsen AB, 2022)

## 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
Granskning 2	maj – juni 2022
Granskning 3	maj-juni 2023
Antagande i kommunfullmäktige	3e kvartalet 2023
Laga kraft tidigast*	4e kvartalet 2023

*\*Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.*

### *Genomförande*

Särskild samordning krävs vid genomförande av detaljplanen då flera byggaktörer ska arbeta inom samma område. Exploatören Klöver AB ansvarar för utbyggnad av de nya kvarteren, Region Stockholms Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) bygger ut tunnelbanan och kommunen ansvarar för utbyggnad av 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 och kapacitet för el under byggtiden säkerställts. 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 området för det östra kvarteret och trappan samt det nedre torget, för etablering under tiden som nya tunnelbanan med tillhörande station Järla byggs. FUT har även rätt enligt järnvägsplanen att nyttja Kyrkstigen för att säkerställa utfart för boende invid Kyrkstigen under en period. Arbeten för tunnelbanan startar 2022 med stöd av gällande planer för tunnelbanan. Utbyggnad 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. Utbyggnaden av Värmdövägen inom detaljplanen utförs genom ett särskilt projekt som kommunen ansvarar för. Utbyggnadsordning och samordning kommer att regleras närmare i kommande avtal mellan berörda parter.

### *Genomförandetid*

Detaljplanens genomförandetid är 10 år förutom inom planområdets östra bebyggelsekvarter där genomförandetiden är 15 år. Den längre genomförandetiden regleras med den administrativa bestämmelsen a<sub>1</sub> 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 med ändamål för elnätstation respektive markreservat för underjordiska allmännyttiga ledningar markerat med **E<sub>1</sub>** respektive **u<sub>1</sub>** på plankartan. Exploatören ansvarar inte heller för områden med ändamål för tunnelbana markerat med **T**, **(T)** och **(T<sub>1</sub>)** 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 **T<sub>2</sub>** på plankartan. Exploatören ansvarar för att bygga ett utrymme för att möjliggöra entréfunktionen som sedan inreds av Region Stockholm som även svarar för drift och underhåll av den.

## **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**

Genomförandavtal 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**

Markgenomförandavtal	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, exploatören och Nacka församling Mellan kommunen och Region Stockholm



Avtal om ersättning	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.
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 Klöver AB genom Saltsjö-Järla 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 Klöver AB genom Saltsjö-Järla 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 Region Stockholms 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 Klöver 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 erlägger exploateringsersättning för nyttan av de allmänna anläggningarna.

Avtalet ger även en anvisning om bland annat avgifter, kontakten med myndigheter samt utbyggnadstakt och turordning för att minimera störningar och risker under byggtiden. Avtalet reglerar även frågor om GYF, gestaltning och viten 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 Region Stockholm.
- 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, gestaltning och viten 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 betald. Köpebrevet kan användas när köparen söker lagfart för fastigheten.

### ***Överenskommelse om fastighetsreglering***

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

### ***Övriga avtal för detaljplanens genomförande***

- Avtal om ersättning mellan Nacka vatten och avfall AB och exploatören avseende omförläggning av befintliga ledningar inom fastigheten Sicklaön 361:1 med mera.
- Avtal om ersättning mellan Nacka Energi AB och exploatören om kostnadsansvar för gestaltning vid uppförande av ny elnätstation med mera.
- Avtal om ersättning 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.
- 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 fastslås av regionen efter exploatörens respektive kommunens anmälan om planerad bebyggelse inom 50 meter från Saltsjöbanan.

Ytterligare avtal kan komma att krävas för detaljplanens genomförande.

### **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 60 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. 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. Provisorier kan bli aktuellt.

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 kräva särskild samordning mellan byggherrarna. Exploatören ska samordna sina arbeten med Region Stockholm 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 byggaktörerna under bygg- och anläggningsarbete inom kvartersmark säkerställa att nuvarande bärighetsklass (BK1) på Birkavägen, Järlaleden och Järlabron inte påverkas negativt. Hänsyn ska även tas till omkringliggande byggnader och verksamhet i samband med arbeten som skapar vibration om risk för skada föreligger. Särskild hänsyn ska tas till angränsande kulturmiljö och skyddade byggnader enligt kulturmiljölagen, så som Nacka kyrka, så att deras bevarandestatus inte försämras. Vidare krävs särskild hänsyn till rotsystem för träd som enligt detaljplanen inte får fällas. 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 fastighetsrättsliga konsekvenserna 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 132:16	Brittebergs Brf
Sicklaön 133:1	Nacka församling
Sicklaön 361:1	Bostadsrättsföreningen H Alm taket 51
Sicklaön 40:11	Nacka kommun
Sicklaön 40:25	Region Stockholm

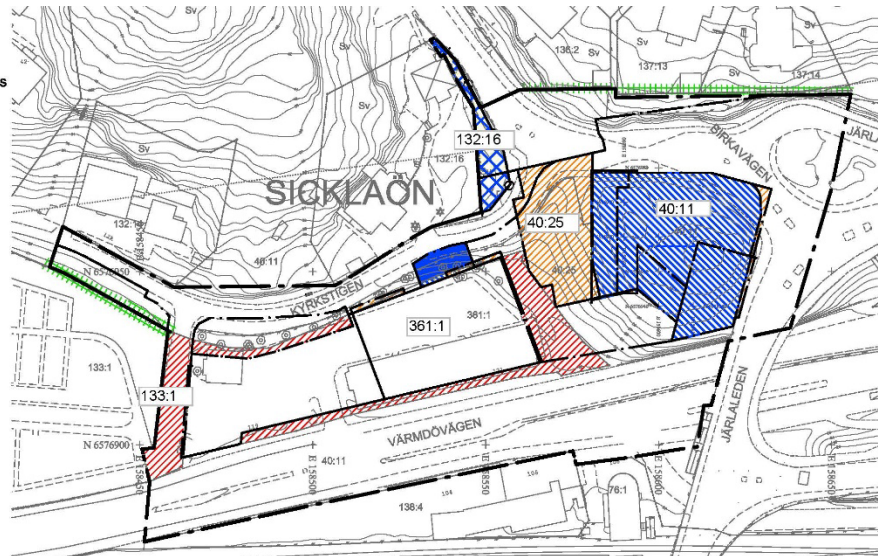
### ***Fastighetsbestämning***

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

### ***Fastighetsreglering och avstyckning***

Reglering av mark och avstyckning behöver genomföras för att fastighetsgränserna ska överensstämma med detaljplaneförslagets användningsgränser. Bilden nedan visar ungefärlig omfattning av idag kända behov vilka sammanfattats i tabellen ovanför. Markerat med grönt är osäkra fastighetsgränser. Skrafferade blå ytor avser blivande kvartersmark, skrafferade röda ytor är blivande allmän platsmark och organgeskrafferad yta är område i plan med kombinerad användning avseende allmän platsmark och kvartersmark där tredimensionell fastighetsbildning är aktuellt. Utskjutande byggnadsdelar redovisas schematisk i det östra kvarteret och lägen där balkonger kragar ut invid Kyrkstigens väst-östliga riktning är markerade. Områden markerat med blå tonad färg avser områden i detaljplanen med användning för kvartersmark och ändamål för elnätstation eller underjordiska allmännyttiga ledningar.

	Avsöndrad fastighetsgräns
	Blivande kvartersmark
	Blandad användning kvartersmark och allmän plats
	Blivande allmän plats
	Blivande kvartersmark, område för elnätstation
	Kvartersmark, område för u-område



Översiktsbild behov av reglering av mark och avstyckning. Bild: Nacka kommun, 2023.

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. Två mindre område inom Sicklaön 361:1 planläggs som kvartersmark med ändamål för elnätstation respektive tunnelbana. Området med ändamål för elnätstation avses styckas av och bli en självständig fastighet.

Skrafferat i orange/red visar i plan det område som utgör den nya tunnelbanestationen Järla inom fastigheten Sicklaön 40:25 och en mindre del inom fastigheten Sicklaön 361:1. Det finns en inlämnad ansökan om tredimensionell fastighetsbildning med stöd av detaljplanen för tunnelbanan 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 och befintliga fastighetsgränser. Fastigheten Sicklaön 40:25 kommer efter detaljplanens genomförande med tillhörande fastighetsreglering att utgöra en tredimensionell fastighet som urholkar kommunägda fastigheten Sicklaön 40:11. 3D-fastigheten planläggs som kvartersmark för den nya tunnelbanestationen. Kommunens urholkade fastighet planläggs som allmän plats med ändamålet torg samt kvartersmark (för utskjutande byggnadsdelar).

Detaljplanen möjliggör även tredimensionell fastighetsbildning för parkeringsgarage vilka kan komma att utgöra enskilda fastigheter. Detta möjliggörs med planbestämmelsen **(P)** i plankartan. **(P)** kombineras med **e-bestämmelse**.

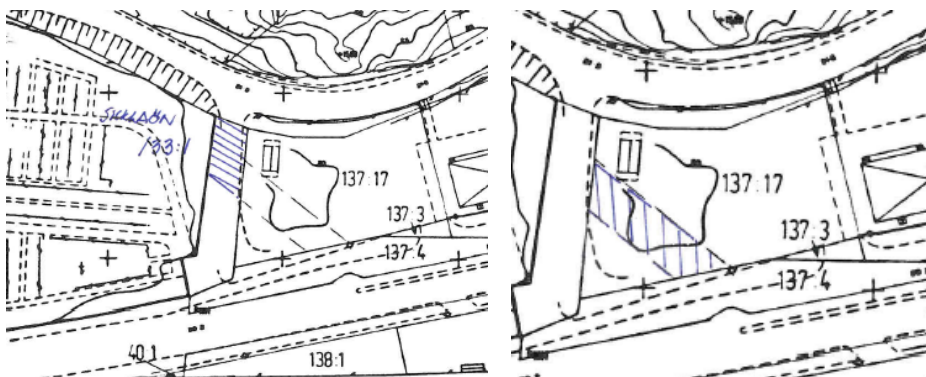


Inom det östra kvarteret kommer en entréfunktion möjliggöras från tunnelbanan till Birkavägen vilket är markerat med **T<sub>2</sub>** på plankartan. Utrymmet kan komma att utgöra en egen fastighet alternativt upplåtas med officialservitut.

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 lokaliserats inom fastigheten Sicklaön 361:1. Vid genomförande av detaljplanen och vid förändringar av fastigheten Sicklaön 361:1 behöver hänsyn till servitutet tas. Belastningen kan avskrivas fastigheten men ska i övrigt fortsätta 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.

Inom fastigheten Sicklaön 132:16 finns ett officialservitut för tunnelbana, den nya detaljplanen påverkar inte befintligt officialservitut.

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 med tillhörande överenskommelser. Ytterligare servitut behöver bildas för tunnelbaneanläggningen samt erforderliga anläggningar.

Inom det östra kvarteret kommer en entréfunktion möjliggöras från tunnelbanan till Birkavägen vilket är markerat med **T<sub>2</sub>** 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 en befintlig ledningsrätt för allmännyttiga ledningar på fastigheten Sicklaön 132:16. I den nya detaljplanen bekräftas och säkerställs befintlig ledningsrätt genom ett markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar markerat med **u<sub>1</sub>** i

plankartan. Genom markreservatet är det möjligt att med stöd av detaljplanen ansöka om ny ledningsrätt eller ompröva befintlig ledningsrätt för att skydda allmännyttiga ledningar.

Berörda ledningsägare kan med stöd av detaljplanen ansöka om ledningsrätt inom allmän plats och inom område för elnätstation, markerat med **E<sub>1</sub>** på plankartan, samt underjordiska allmännyttiga ledningar, markerat med **u<sub>1</sub>** på plankartan, inom kvartersmark.

Allmänna ledningar skyddas genom att de förläggs inom allmän plats enligt den nya detaljplanen. Ledningsägarnas rätt att nyttja berörda områden inom mark som ägs av kommunen regleras 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. 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 respektive fastighetsägare. Åtgärder inom allmän platsmark sker på initiativ från kommunen. Förrättningskostnader regleras i exploaterings- och markgenomförandeavtal, ansökan om fastighetsreglering eller 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 rivas. Högdelen i det östra kvarteret kommer även att vara synlig från Järsla sjö, men avståndet är så pass stort att den inte bedöms påverka kulturmiljön negativt.

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

trädtopparna. 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 ledningsdragning, och skyfallshantering. Detta påverkar inte kyrkogårdens anläggning.

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

Planförslaget får påverkan på spridningssambandet för ädellöv. Påverkan på spridningssambandet bedöms kunna dämpas något genom bebyggelsens utformning med öppningar där fåglar och insekter kan ta sig fram. 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 att 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 Järlasjön 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 Järla stationsområde i start-PM. De utpekade målen är följande: *"Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser"*. Planförslaget möjliggör ytor för verksamhetslokaler samt en blandning av markanvändning för bostäder och centrumändamål. Dessutom tillskapas två torg. *"Dagvatten som renas och infiltreras"*: Förutsättningarna för ett lokalt omhändertagande av dagvatten har studerats och föreslagna

reningsanläggningar uppfyller Nacka kommuns riktlinjer och har reglerats i planhandlingarna. ”*Anpassning till framtida klimat*”: Planförslaget innebär att skyfall hanteras genom markhöjder och översvämningssyta. Förslaget innebär dessutom mycket goda förutsättningar för kollektivtrafikresande för de boende, vilket är gynnsamt för klimatet. Målen följs upp och mäts under hela stadsbyggnadsprocessen inklusive genomförandeskedet.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Planen möjliggör att nya bostäder kan utvecklas inom området och ger därmed möjlighet för ökad inflyttning till kommunen. Vilket i sin tur bidrar till att kommunen håller sin del av avtalet om att bygga 13 500 nya bostäder på västra Sicklaön för utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka. Det kan i sin tur bidra till att stärka kommunens attraktionskraft för nya företagsetableringar och ge fler arbetsplatser vilket sammantaget är positivt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. För exploatören innebär möjligheten att bygga nya bostäder med stöd av detaljplanen ökade fastighetsvärden. På sikt förväntas detaljplanen även medföra ökade fastighetsvärden i området som ansluter till detaljplanen då den möjliggör för fler bostäder, service och mindre handel i ett mycket kollektivtrafiknära läge. Kommunen får genom utbyggnaden av allmänna anläggningar nya anläggningstillgångar. Kommunens investering i allmän plats och ny tunnelbana kommer att finansieras genom uttag av exploateringsersättning och medfinansieringsersättning från exploatören. 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.

### **Fastighetskonsekvensbeskrivning**

I bilagan *Fastighetskonsekvensbeskrivning* finns en sammanfattning och ett förtydligande 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 men med föreslagen bestämmelse **m<sub>1</sub>** klarar alla bostäder riktvärdena. Bedömningen är att bostädernas placering är lämplig då en god boendemiljö erhålls 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	trafikenheten
Helena Jeppsson	landskapsarkitekt	planenheten
Miriam Helleday	kartingenjör	planenheten
Johannes Kruusi	kommunantikvarie	planenheten
Nina Åman	stadsarkitekt	Nacka kommun
Sabina Rodriguez Loudot	kartingenjör	lantmäterienheten
Jonas Nilsson	miljösamordnare	miljöenheten
Rebecca Kolmodin	bullerspecialist	miljöenheten
Elisabet Rosell	kommunekolog	enheten för offentlig utemiljö
Anna-Karin Romanus Gillström	bygglovhandläggare	bygglovsenheten

### Övriga medarbetare

Oskar Forsling	förrättningslantmätare	lantmäterienheten
Maria Mårdskog	VA-ingenjör	Nacka Vatten och Avfall
Catarina Östlund	avfallshandläggare	Nacka Vatten och Avfall

Planenheten

Emma Castberg  
Gruppchef Nacka stad

Anna Hall  
Planarkitekt