

Planbeskrivning
SAMRÅDSHANDLING
Upprättad januari 2024
Standardförfarande

Dnr: MSN 2022-00159

Neglinge depå

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



Kartan visar områdets avgränsning samt var i Nacka kommun området ligger.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Detaljplanens syfte	5
Planhandlingar	5
Underlag	6
Undersökning om betydande miljöpåverkan.....	6
Plandata och tidigare ställningstaganden	7
Läge, areal & markägoförhållande.....	7
Statliga och regionala intressen.....	8
Kommunala intressen.....	8
Förutsättningar	10
Bebyggelse och kulturmiljö	10
Naturvärden	13
Teknisk infrastruktur.....	15
Störningar och risker.....	16
Markens beskaffenhet.....	17
Dagvatten, grundvatten och skyfall	18
Planförslag	21
Övergripande struktur	21
Bebyggelse.....	22
Naturvärden	28
Teknisk infrastruktur.....	30
Störningar och risker.....	31
Förorenade områden	33
Dagvatten, grundvatten och skyfall	34

Motiv till detaljplanens regleringar	37
Så genomförs planen	39
Organisatoriska frågor	39
Huvudmannaskap	39
Ansvarsfördelning.....	39
Avtal	40
Tekniska frågor	41
Fastighetsrättsliga frågor	42
Ekonomiska frågor	43
Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....	44
Miljökonsekvenser	44
Konsekvenser på kulturmiljö.....	45
Sociala konsekvenser.....	46
Ekonomiska konsekvenser	46
Konsekvenser för närområdet.....	46
Avvägning mellan motstående intressen	47
Fastighetskonsekvensbeskrivning.....	48

Sammanfattning

Planområdet är beläget vid Neglinge depå, mellan Torsvägen och Saltsjöbanans spårområde och omfattar cirka 4800 kvadratmeter. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av befintligt depåområde för Saltsjöbanan. Tillkommande bebyggelse ska samspela med den befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden avseende uttryck, fasadmaterial och detaljering samt utformas med hänsyn till omgivande bostäder. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för en ny in- och utfart till depåområdet, skydda värdefulla träd i den östra delen av planområdet samt bekräfta faktisk markanvändning i form av allmän plats gata/park inom den kommunägda fastigheten Igelboda 2:1.

Saltsjöbanan är av stor betydelse för kollektivtrafikförsörjning i denna del av Nacka. Utvecklingen av depåområdet som möjliggörs genom aktuell detaljplan är nödvändig för att möjliggöra planerad modernisering av Saltsjöbanan med bland annat högre turtäthet. Planförslaget möjliggör att nya byggnader kan uppföras inom befintligt depåområde med en sammanlagd byggnadsarea på högst 1450 kvadratmeter. Tillkommande byggnaders höjd regleras med nockhöjd och varierar beroende på vilken typ av byggnad som uppförs. I dagsläget planerar Region Stockholm Trafikförvaltningen för att uppföra en depåbyggnad med en byggnadsarea om cirka 1100 kvadratmeter och en sprinklertank med tillhörande pumphus som upptar cirka 150 kvadratmeter byggnadsarea samt en elnätstation med en byggnadsarea på cirka 25 kvadratmeter. Förutsatt att dessa byggnader uppförs kvarstår en byggnadsarea på cirka 175 kvadratmeter innan detaljplanens byggrätt är fullt utnyttjat, vilket kan utnyttjas för framtida utvecklingsbehov inom depåområdet.

Det befintliga depåområdet har höga kulturhistoriska värden och för att detaljplanen inte ska medföra negativ påverkan på de kulturhistoriska värdena införs en generell bestämmelse om att all tillkommande bebyggelse ska samspela med befintlig depåbyggnad belägen sydost om planområdet avseende uttryck, fasadmaterial och detaljering. För den föreslagna depåbyggnaden införs även specifika gestaltungsbestämmelser.

Uppförandet av den föreslagna depåbyggnaden innebär att befintlig in- och utfart föreslås flyttas cirka 60 meter österut, vilket påverkar befintligt övergångsställe som kommer behöva flyttas vid genomförandet av detaljplanen. Flytten regleras i avtal mellan Region Stockholm Trafikförvaltningen och Nacka kommun.

I planområdets östra del finns ett område med värdefulla träd, mark och vegetation som förses med skyddsbestämmelser i planen. I planområdets norra del, mot Torsvägen, står idag en särskilt skyddsvärd ek som kommer behöva tas ner för att möjliggöra uppförandet av den föreslagna depåbyggnaden. Nedtagandet av eken får negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden på den specifika platsen och medför att ekologiska samband försvagas. Vid avvägning har dock det allmänna intresset av modernisering av Saltsjöbanan bedömts väga tyngre än eken.

Kompensationsåtgärder för nedtagandet av eken kommer att regleras i avtal mellan Region Stockholm Trafikförvaltningen och Nacka kommun.

Den föreslagna depåbyggnaden och den föreslagna sprinklertanken är förhållandevis höga byggnader, men solstudier visar att närliggande bostadsbebyggelse inte kommer att påverkas i någon stor utsträckning av den tillkommande bebyggelsen. Uppförandet av byggnaderna bedöms påverka ljudmiljön positivt för intilliggande bostadsbebyggelse. Införandet av moderna tystgående fordon, som möjliggörs bland annat genom den utveckling av det befintliga depåområdet som denna detaljplan medför, bedöms även påverka ljudmiljön positivt för bebyggelse intill depåområdet och längs med hela Saltsjöbanan.

Planarbetet bekostas av Region Stockholm Trafikförvaltningen. Planförslaget överensstämmer med översiktsplanen och kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller innebära att några miljö kvalitetsnormer riskeras överskridas.

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av befintligt depåområde för Saltsjöbanan. Tillkommande bebyggelse ska samspela med den befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden avseende uttryck, fasadmaterial och detaljering samt utformas med hänsyn till omgivande bostäder. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för en ny in- och utfart till depåområdet, skydda värdefulla träd i den östra delen av planområdet samt bekräfta faktisk markanvändning i form av allmän plats gata/park inom den kommunägda fastigheten Igelboda 2:1.

Planhandlingar

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade om planuppdrag den 15 februari 2023, § 26. Planförslaget är därmed upprättad enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse efter den 1 januari 2015.

Planarbetet har bedrivits av planarkitekt. Övriga medverkande i planarbetet är bullerexpert, bygglovhandläggare, ekolog, exploateringsingenjör, karttekniker, kommunantikvarie, lantmätare, markföroreningspecialist, miljöplanerare, projektkoordinator, stadsarkitekt, trafikplanerare och VA-ingenjör.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Underlag

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Antikvarisk konsekvensanalys (*Bjerking, 2023-12-15*)
- Bullerutredning (*Akustikkonsulten, 2023-08-09*)
- Dagvatten- och skyfallsutredning (*WSP, 2024-01-18*)
- Geotekniskt-PM (*Iterio, 2022-11-30*)
- Inventering av naturvärdesträd (*ProNatura, maj 2023*)
- Miljöteknisk markundersökning (*WSP, 2022-12-01*)
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning (*WSP, 2023-11-30*)
- Solstudier (*Abnborg arkitekter, 2023-10-13*)
- Trafik-PM (*WSP, 2023-10-27*)
- Trädinventering (*Jacksons Trädvård, juli 2023*)
- Ursprånings-PM (*Region Stockholm Trafikförvaltningen, 2023-09-04*)

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Planområdet är av begränsad omfattning och innebär en liten förändring jämfört med dagens situation. 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. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra betydande påverkan på miljön, natur- eller kulturvärden eller på människors hälsa.

Det befintliga depåområdet har höga kulturhistoriska värden och för att detaljplanen inte ska medföra negativ påverkan på de kulturhistoriska värdena införs bestämmelse om att all tillkommande bebyggelse ska samspela med befintlig depåbyggnad belägen direkt sydost om planområdet avseende uttryck, fasadmateriell och detaljering. Tillkommande depåbyggnad regleras med ytterligare gestaltningsbestämmelser. Detaljplanen medför att en särskilt skyddsvärd ek, som växer mot Torsvägen, behöver lämna plats åt den planerade depåbyggnaden, vilket får negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden på den specifika platsen samtidigt som det försvagar det ekologiska sambandet. Samtidigt innebär detaljplanen att ädellövträd skyddas i den östra delen och att yngre ekar sparas i den norra delen. Med den anpassade gestaltningen och skydd av vegetation bedöms förslaget ha en liten negativ påverkan på kulturmiljön och landskapsbilden.

Bullersituationen för närliggande bostäder bedöms förbättras efter genomförd utbyggnad då den nya bebyggelsen medför viss skärmning av bullret från depåområdet och Saltsjöbanan.

Med föreslagna dagvattenåtgärder minskar föroreningsbelastningen från området på recipienterna. Om förorenade massor schaktas bort bör föroreningspåverkan till omgivningen minska.

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 undersöks under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Övriga utredningar redovisas under respektive underrubrik i avsnitten *Förutsättningar* och *Planförslag*.

Plandata och tidigare ställningstaganden

I detta avsnitt beskrivs områdets läge och tidigare ställningstaganden av betydelse för detaljplanen.

Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet omfattar cirka 4800 kvadratmeter och avgränsas av Torsvägen i norr, bostadsbebyggelse i öster och Saltsjöbanans spår i söder och väster. Planområdet omfattar fastigheten Baggensudden 21:1 och del av fastigheten Igelboda 55:1. De berörda fastigheterna ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik. Fastigheterna är belägna på södra sidan av Torsvägen i Saltsjöbaden och utgör del av depåområdet vid Neglinge station, en av stationerna längs med Saltsjöbanan.

Planområdet omfattar även mindre delar av fastigheten Igelboda 2:1 som ägs av Nacka kommun, för att möjliggöra ny in- och utfart mot Torsvägen och bekräfta faktisk markanvändning i form av allmän plats gata/park samt för att släcka ut rester av den gamla stadsplanen.



Figur 1: Den röda linjen visar planområdets avgränsning. De bruna tunnare linjerna är befintliga fastighetsgränser.

Statliga och regionala intressen

Detta avsnitt beskriver de statliga och regionala intressen som påverkar/påverkas av detaljplanen.

Riksintressen enligt 3 och 4 kap MB

Enligt kommunens gällande översiktsplan (2018) berörs Saltsjöbanan av riksintresse för kommunikationer. Trafikverket beslutade dock den 26 september 2022 att avklassificera Saltsjöbanan och den utgör därmed inte längre ett riksintresse.

Saltsjöbaden, sydost om planområdet, är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården. Ett av uttrycken för riksintresset är "Saltsjöbanan med tillhörande stationsbyggnader som visar järnvägens betydelse för etablerandet av Saltsjöbaden". Genom att Neglinge station ligger utanför riksintresseområdet och planförslaget inte berör den befintliga depåbyggnaden eller andra delar av stationsmiljön med utpekade kulturvärden bedöms riksintresset inte påverkas negativt.

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap MB

Miljökvalitetsnormer (MKN) är bindande nationella föreskrifter för luftkvaliteten, föroreningsbelastningen på ytvatten i hav, sjöar och vattendrag samt på grundvattenförekomster. Normerna anger de föroreningsnivåer som människor och miljö kan belastas med utan olägenheter av betydelse. En detaljplan får inte medverka till att MKN överskrids. Inga miljökvalitetsnormer bedöms motverkas med aktuellt planförslag.

Kommunala intressen

Översiktlig planering

I kommunens översiktsplan från 2018 ligger aktuella fastigheter inom området Saltsjöbadens centrum/Neglinge (Bm8) och anges som "medeltät stadsbebyggelse". Översiktsplanen beskriver några övergripande mål för kommunen, varav ett är "ett effektivt och klimatanpassat transportsystem". Enligt översiktsplanen ska resor med kollektivtrafik stimuleras och kollektivtrafiken måste ha en stor kapacitet för att möjliggöra en fortsatt befolkningsökning. Turtätheten måste vara god och bytestiderna korta. Utöver detta anger översiktsplanen att kollektivtrafikmiljöerna ska vara attraktiva och trygga samt att resan ska upplevas som behaglig. Planförslaget är förenligt med översiktsplanen.

I Nackas kulturmiljöprogram från 2011 har Saltsjöbanan som helhet pekats ut som kulturhistoriskt särskilt värdefull bebyggelsemiljö. Förhållningssätten anger att alla förändringar ska föregås av omsorgsfull och kvalificerad projektering så att kulturvärden beaktas när det gäller stationsmiljöer, enskilda byggnader och anslutande kulturmiljöer. För Neglinge anges att verkstadshallarna är viktiga järnvägshistoriska uttryck med höga bevarandevärden och att ändringar ska utföras varsamt och med respekt för avläsbarheten och arkitekturen.

Andra projekt/beslut som berör planen

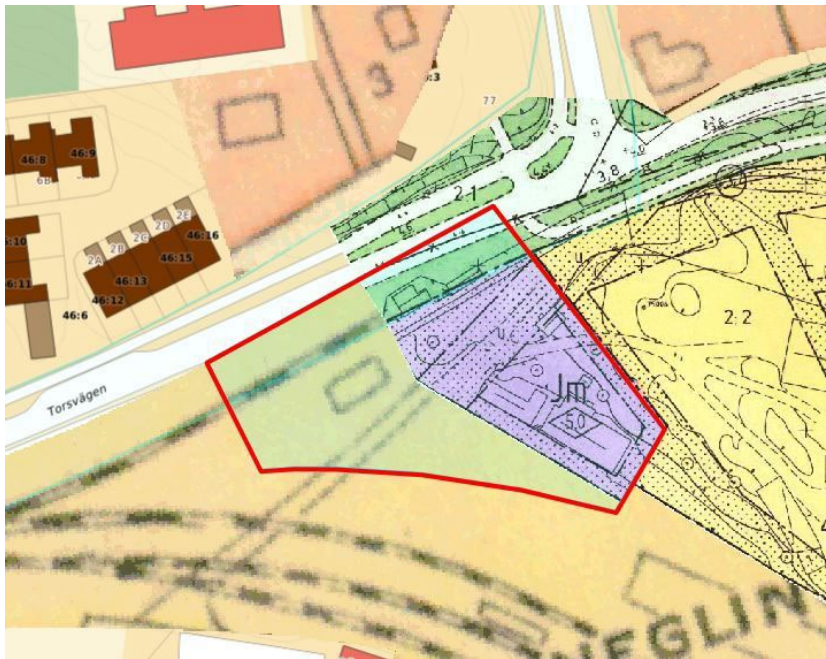
Saltsjöbanan har en strategisk betydelse för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen och särskilt för delar av Nacka kommun. Inom ramen för Region Stockholms pågående program Saltsjöbanan genomförs upprustning och modernisering av Saltsjöbanan för att möta dagens och framtidens behov av kollektivtrafik. Upprustning omfattar utbyggnad av mötesstationer, nya fordon, utökad depåkapacitet med mera som genomförs för att möjliggöra en ökad turtäthet (12-minuterstrafik). Region Stockholm och Nacka kommun är överens om att fortsätta en utbyggnad av en kapacitetsstark Saltsjöbana och har mot den bakgrunden tecknat en avsiktsförklaring där ovanstående insatser stöds. Detaljplanen för Neglinge depå möjliggör utveckling av depåområdet som är nödvändig för utvecklingen av Saltsjöbanan.

Gällande detaljplaner

Aktuellt område omfattas av tre befintliga stadsplaner. Fastigheten Baggensudden 21:1 omfattas av stadsplan S 339, *Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för delar av Baggensudden och Igelboda*, som fastställdes 1984 (akt 0182K-84/45). Genomförandetiden har gått ut. För Baggensudden 21:1 gäller markanvändningen småindustri som inte ska vara störande för omgivningen. En stor del av ytan utgörs av prickad mark, mark som inte får bebyggas, och över fastigheten regleras ett u-område, vilket utgör ett område för underjordiska allmänna ledningar. För en del av fastigheten regleras en byggrätt med en byggnadshöjd på 5 meter.

Berörd del av fastigheten Igelboda 55:1 omfattas av stadsplan S 88, *Stadsplan för Saltsjöbadens köping*, som fastställdes 1912 (akt 0182K-2/1912) samt planändringen stadsplan S 113, *Förslag till ändring av stadsplanebestämmelserna för delar av Saltsjöbadens köping*, som fastställdes 1936 (akt 0182K-27/1936). Genomförandetiderna har gått ut för båda planerna. För aktuellt område gäller markanvändningen järnvägsområde.

Berörd del av fastigheten Igelboda 2:1 omfattas även den av stadsplanerna S 88, S113 och S 339. För berörd del av Igelboda 2:1 anger stadsplanen S 88 och S 113 markanvändningen järnvägsområde. För berörd del av Igelboda 2:1 som omfattas av stadsplan S 339 anger stadsplanen markanvändningen park/plantering samt gata/torg. Denna detaljplan kommer inom planområdet att ersätta stadsplan 88, stadsplan 133 och stadsplan 339.



Figur 2: Gällande stadsplaner, planområdet är markerat med röd linje.

Förutsättningar

Detta avsnitt beskriver förutsättningar av betydelse för detaljplaneförslaget.

Bebyggelse och kulturmiljö

Neglinge station är en av Saltsjöbanans ursprungliga stationer och anlades 1894. Redan från början valdes stationen för att även rymma en depå med reparationsverkstad och tillhörande bangård. Det ursprungliga lokomotivstallet i tegel började byggas ut redan på 1890-talet och därefter har verkstadslokalerna successivt utökats och anpassats till nya krav utifrån järnvägens verksamhet, bland annat i samband med elektrifieringen och införandet av nya tågtyper. Stationshuset brann ner 1980 och ersattes med den nuvarande stationsbyggnaden och perrongen.

Bangårdsområdet var ursprungligen mycket större och sträckte sig österut fram till Pålänsviken. Ekbacken öster om verkstäderna, där det idag står radhus från 1980-talet, användes för materialupplag och magasin. Längs med Torsvägen löpte ett bispår till Pålänsviken där det fanns en kolbrygga med kolgård. Spåren revs på 1970-talet.

Neglinge och Igelboda kom ursprungligen att präglas starkt av järnvägen och verkstäderna med personalbostäder, affärer, skola och annan service. Flera personalbostäder stod norr om Torsvägen där radhusen från 1970-talet står idag.

Neglinge stations kulturvärden är mycket starkt knutna till den obrutna kontinuiteten som en av Saltsjöbanans centrala platser med stationshus, perronger, verkstäder, lokstallar och bangård med både genomgående spår och stickspår till vagnhallarna. De många utbyggnadsetapperna i

depåområdet är lätt avläsbara i miljön. De äldsta delarna visar både för det sena 1800-talets typiska, omsorgsfulla industriarkitektur med fasader i rött tegel med inslag av mönstermurning och enklare träbyggnader. Dessa karaktäriseras av liggande träpanel i faluröd kulör, regelbundet placerade fönster med stående former och bruna snickerier. De stora och höga fönstren, glasade portarna och sadeltaken med lanterniner för maximalt dagsljusinsläpp är gemensamma karaktärsdrag. De senast tillkomna delarna har ett mer samtida uttryck, men materialen och de stora fönstren visar en hög ambitionsnivå i en varsam anpassning till de äldre delarna. En viktig del i byggnadernas uttryck är avläsbarheten av byggnadernas funktion.



Figur 3: Tegel, liggande träpanel och fönster med vertikala former är viktiga karaktärsdrag hos den befintliga depåbyggnaden. Närmast i bild syns tillbyggnaden från 2017/2018. (Nacka kommun, 2023)

Planområdet som ligger nordväst om den befintliga depåbyggnaden ingår i helhetsmiljön tillsammans med den öppna bangården med stickspåren och den fortfarande läsbara sträckningen av bispåret till kolbryggan. Området saknar byggnader, förutom två elnätstationer samt en bunkerliknande byggnad i betong i slänten mot Torsvägen med öppning mot spåren och bangården, som använts som oljekällare. I planområdet står även två tält med museivagnar samt flertalet containrar. Fram till 1990-talet fanns i området flera mindre träbyggnader med varierande funktioner såsom verkstad, garage, personalutrymmen med mera. Planområdet och hela stationsmiljön omges av flera stora ekar och andra gamla träd som är viktiga från kulturmiljöperspektiv och ett karaktärsdrag för hela Saltsjöbaden.

Förutom utpekandet i kulturmiljöprogrammet har stationsmiljön i en kulturmiljöanalys från 2015 som omfattar alla miljöerna längs Saltsjöbanan bedömts vara kulturhistoriskt intressant främst

tack vare verkstadsverksamheten, men även på grund av andra bevarade delar och detaljer. Särskilt depåområdet har bedömts ha särskilt höga kulturvärden där förvanskningsförbudet enligt PBL 8:13 är tillämpligt.

Radhusbebyggelsen öster om depåområdet är uppförd i två våningar och det hus som ligger närmast planområdet är beläget cirka 15 meter från den del av detaljplaneområdet som får bebyggas. Marknivån vid radhusområdet är belägen cirka två meter högre än i planområdet. Norr om Torsvägen ligger villor och radhus. Det hus som närmast beläget ligger drygt 30 meter från den del av detaljplaneområdet där byggnader får placeras. Även söder om Saltsjöbanans spår finns villor och radhus.

En mer utförlig beskrivning av depåområdets historiska utveckling återfinns i antikvarisk konsekvensanalys (*Bjerkning, 2023-12-15*) som utgör ett underlag till planförslaget.



Figur 4: Planområdet på ortofoto 1980. Radhusen norr om Torsvägen har nyligen uppförts, men Ekbacken öster om stationsområdet ingår fortfarande i järnvägsområdet.



Figur 5: Bilden till vänster: Planområdet, vy mot nordost, till vänster i bilden syns den särskilt skyddsvärda ek som behöver tas ner för att genomföra planförslaget. Bilden till höger: Depåbyggnader från olika epoker. (Nacka kommun, 2023)

Naturvärden

I planområdets östra kant, inom depåområdet, finns en smal grönyta. Även om denna yta är påverkad av omkringliggande verksamhet, så finns här ett naturligt etablerat trädskikt med enstaka äldre ekar, vuxen och ung lönn, hägg, sälg och björk. I buskskiktet växer i huvudsak ung lönn. Detta stråk utgör ett spridningssamband för främst ädellövskog men även barrskog enligt en analys av grön infrastruktur i Nacka kommun (*WSP, 2020*), se figur 6.



Figur 6: Spridningsanalys av gammal ädellövskog (*WSP 2020*).

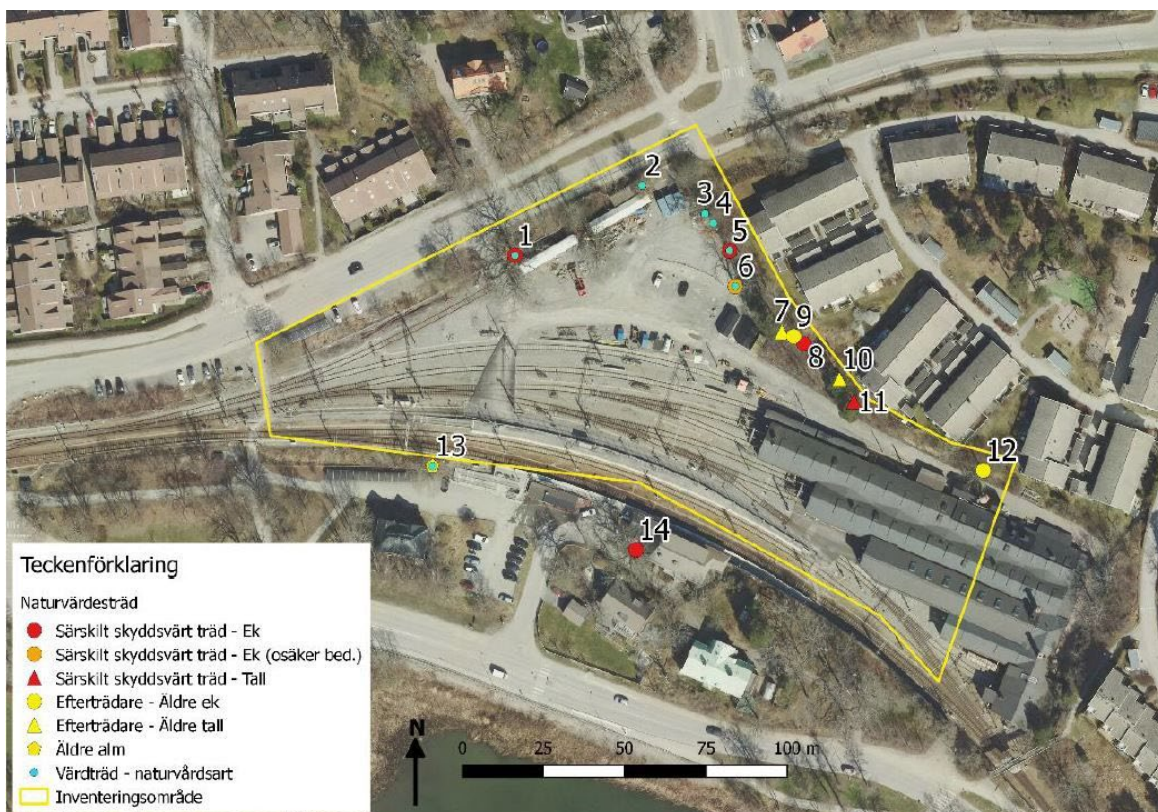
En inventering av naturvärdesträd har utförts (*Pro Natura, maj 2023*). Naturvärdesträd har i detta arbete definierats enligt nedan (de tre första punkterna utgör även Naturvårdsverkets kriterier för särskilt skyddsvärda träd):

- Jätteträd (≥ 100 cm \varnothing)
- Hälträd (≥ 40 cm \varnothing)
- Mycket gamla träd (ek ≥ 200 år, övriga trädslag ≥ 140 år)
- Grova träd – efterträdare (70–99 cm \varnothing)
- Gamla träd – efterträdare (ek 150–199 år, övriga trädslag 100–139 år)
- Värdräd för naturvårdsarter (rödlistade arter, signalarter och skyddade arter)

Vid inventeringen identifierades 14 naturvärdesträd, varav sex inom planområdet, se figur 7. Av dessa var fyra ekar samt ett träd vardera av lönn och björk. Två av ekarna (träd ID 1 och 5 i figur 7) har över en meter i stamdiameter och uppnår därmed Naturvårdsverkets kriterier för särskilt skyddsvärda träd, en av dessa (träd ID 5 i figur 7) har dessutom håligheter. Ytterligare en av ekarna (träd ID 6 i figur 7) var svårbedömd då håligheten var högt belägen och därmed inte gick att undersöka närmare för att säkerställa att trädet verkligen når kriterierna för särskilt

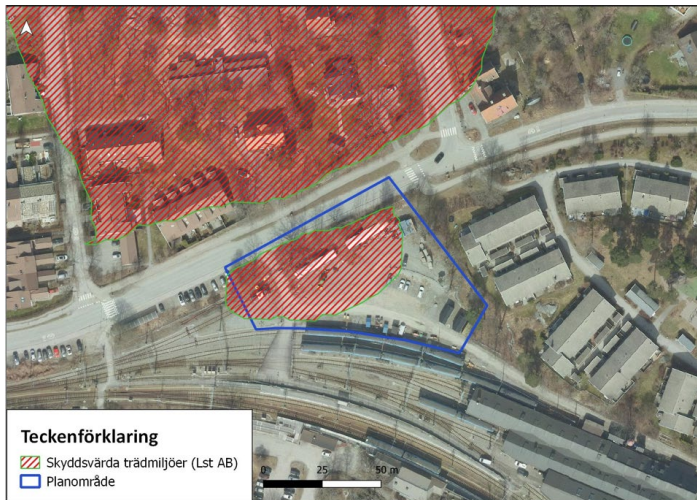
skyddsvårt träd. Därmed är denna bedömning preliminär. Negativ påverkan på skyddsvärda träd är samrådspliktigt enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

Den rödlistade vedsvampen ekticka *Fomitiporia robusta* (NT) noterades på två ekar. Ekticka är inte sällsynt i Stockholmsområdet men knuten till äldre ekar och därför en god indikator på förhöjda naturvärden. På fem träd noterades förekomster av blanksvart trämyra *Lasius fuliginosus* och brun trämyra *L. brunneus*. Dessa arter har ingen formell status som signalarter men lever oftast i äldre träd. Nämnade myrararterna skapar också gångar och små hålrum i träden de lever i. Dessa mikromiljöer har betydelse för många andra vedlevande insekter och spindeldjur varför arterna i någon mån är att betrakta som nyckelarter.



Figur 7: Karta över identifierade naturvärdesträd inom och i anslutning till planområdet. Gul linje visar det inventerade området. Träd 1-6 ligger inom planområdet. Ortofoto från 2021 (ProNatura, maj 2023)

Norra delen av planområdet berör ett mindre område som länsstyrelsen i ett översiktligt planeringsunderlag har pekat ut som en ”skyddsvärd trädmiljö”. Området som länsstyrelsen pekat ut berör mindre delar av kommunens fastighet Igelboda 2:1 och mindre delar av depåområdet, se figur 8. Inom den utpekade delen finns det idag en ek som uppfyller Naturvårdsverkets kriterier för särskilt skyddsvärda träd (träd ID 1 i figur 7) samt två stubbar med stamdiameter större än en meter med viss betydelse för den biologiska mångfalden. Ytterligare ett område som länsstyrelsen pekat ut som ”skyddsvärd trädmiljö” är beläget strax norr om planområdet på andra sidan Torsvägen, se figur 8.



Figur 8: Röd streckade områden visar de områden som länsstyrelsen pekat ut som ”skyddsvärda trädmiljöer”. Blå linje visar planområdets gräns.

Teknisk infrastruktur

Gator och trafik

In- och utfart till Neglingedepån sker idag från Torsvägen som har ett körfält i vardera körriktning och är skyltat med hastighetsgränsen 30 km/h. In- och utfarten är belägen i västra delen av planområdet. För gående och cykeltrafikanter finns en friliggande 3-3,5 meter bred gång- och cykelbana på norra sidan om Torsvägen och en 2,0 meter bred gångbana på södra sidan som fordon måste korsa för att köra in och ut till depåområdet. På Torsvägen direkt öster om planområdet finns ett obebaktat övergångsställe.

I dagsläget trafikeras depåområdet av cirka 6-8 personbilar per dag samt cirka 3-5 lastbilar per vecka. Varutransporter till och från depåområdet sker dagligen med både lätta och tunga lastbilar och mer sällan med större fordon som lastbil med påhängsvagn. Sophämtning sker idag cirka en gång i månaden.

Saltsjöbanans station Neglinge ligger direkt söder om planområdet. Även nattbuss 497 stannar vid Neglinge station.

Teknisk försörjning

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten och spillvatten samt verksamhetsområde för dagvatten gata. Kommunala vatten- och spillvattenledningar samt dagvattenledningar finns utbyggda i Torsvägen direkt norr om planområdet. Kommunala vatten- och spillvattenledningar finns även utbyggda i Stockholmsvägen söder om planområdet.

Den del av fastigheten Igelboda 55:1 som ingår i planområdet har anslutningspunkt för spillvatten vid Torsvägen 72 och anslutningspunkt för vatten via fastigheten Igelboda 56:1 vid

Stockholmsvägen och sedan två privata ledningar till planområdet. Fastigheten Baggensudden 21:1 har idag ingen anslutningspunkt för spillvatten. Nacka Energi har elledningar i området. Fjärrvärme finns inte utbyggt i området.

Störningar och risker

Buller

Av framtagen bullerutredning (*Akustikkonsulten, 2023-08-09*) framgår att i nuläget utgörs de dominerande ljudkällorna från depåområdet av ljud från uppställda tåg nattetid (främst från kompressorer, fläktutblås och batteriladdning) samt av fordonsrörelser vid omflyttning av fordon och när tågen tas i och ur trafik. Tågrörelserna sker i långsam hastighet och ger relativt låga ljudnivåer. Det är främst bromsning som ger höga ljudnivåer till omgivningen, men även hjulskrik (spårskrik) kan förekomma vilket ger upphov till höga ljudnivåer. Tågen ankommer till depån för nattuppställning mellan kl. 22–01 (cirka 1–2 tåg per timme) och avgår från depån kl. 04:30 (05:00 helger). Som mest står 8 tågset av modell C10/C11 uppställda utomhus på depån.

Buller från verksamheten inom depåområdet jämförs mot Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller. Vid de mest exponerade bostadsfasaderna uppgår ekvivalent ljudnivå till 50 dBA. Riktvärdet om 40 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus överskrids i nuläget öster om depåområdet vid cirka 28 bostäder (för radhuslängorna på fastigheten Baggensudden 2:8 har antagits en bostad per gatuadress), jämför bilaga A01 i bullerutredningen.

Riktvärdet 55 dBA maximal ljudnivå nattetid från bromsning överskrids vid flertalet närliggande bostäder, se bullerutredningens bilaga A02. Omkring cirka 60 bostäder ligger inom riskavstånd för att exponeras av överskridande ljudnivåer från bromsning. Det är svårt att förutspå när, var och hur ofta hjulskrik förekommer på depåområdet, men när det sker överskrids sannolikt 55 dBA maximal ljudnivå nattetid vid närliggande bostäder.

Enligt bullerutredningen alstrar inga andra delar av depåområdet störande verksamhetsbuller. Beräknade ljudnivåer inomhus i närliggande bostäder klarar Folkhälsomyndighetens riktvärden inomhus.

Farligt gods

Stockholmsvägen, som ligger söder om planområdet, är utpekad som rekommenderad sekundär väg för farligt gods. Planområdet är beläget cirka 90 meter norr om Stockholmsvägen och Saltsjöbanans spårområde är beläget mellan planområdet och Stockholmsvägen. Planområdet bedöms därmed inte påverkas av att vägen är utpekad som sekundär väg för farligt gods.

Luftkvalité

Källan till de luftföroreningshalter som undersöks här är främst vägtrafik. På uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund har Stockholms Luft- och Bulleranalys (SLB) tagit fram luftföroreningskartor för länet för år 2020. Enligt SLB:s beräkningar för Nacka kommun är

halten av partiklar PM10 för det 36:e värsta dygnet för år 2020 mellan 18-20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ inom planområdet, vilket ska jämföras med miljökvalitetsnormen (MKN) som är 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Årsmedelvärdet för PM10 är mindre än 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ inom planområdet. Miljökvalitetsmålet beräknat som ett årsmedelvärde är 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Beräknad halt av kvävedioxid (NO_2) för det 8:e värsta dygnet för utsläppsåret 2020 är 15-24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ inom planområdet, vilket ska jämföras med MKN som är 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Tim-medelvärdet för kvävedioxid för den 176:e värsta timmen är beräknat till som mest mellan 30-40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Miljökvalitetsmålet beräknat som ett tim-medelvärde är 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Markens beskaffenhet

Marken inom planområdet är relativt plan med marknivåer som generellt sluttar från norr mot söder. Enligt genomförd geoteknisk utredning (*Iterio, 2022-11-30*) består befintliga jordar generellt av fyllning (mäktighet 0,5-1,5 meter) som underlagras av torrskorpelera (mäktighet mellan cirka 1 och 2 meter), ovan ett lager friktionsjord som vilar på berg. Enligt provtagning består fyllningen huvudsakligen av grusig lerig sand och sandigt grus, och i norr vilar den direkt på berg. Den underlagrande friktionsjorden består sannolikt av sandig morän. Djup till berg varierar mellan cirka 0 och 3 meter under befintlig markyta. Störst mäktighet till berg påträffas i söder, mot befintligt spår område.

Förorenade områden

Enligt framtagna miljötekniska markundersökningar (*WSP, 2022-12-01 och WSP, 2023-11-30*) finns föroreningar inom området till följd av verksamheten på platsen. Sett till planerad markanvändning (depå även fortsättningsvis) har här Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM) bedömts vara det riktvärde som bör användas i syfte att bedöma eventuellt saneringsbehov.

Undersökningarna visade att vid provtagningar av grundvatten förekom förhöjda halter av petroleumkolväten. Grundvattenflödet från området bedöms dock vara begränsat och risken för att halterna ger upphov till en oacceptabel påverkan på nedströmsliggande ytvattenrecipient som mindre trolig.

Föreningssituationen i jord avseende petroleumkolväten eller metaller bedöms sammantaget inte ge upphov till någon oacceptabel påverkan på förekommande skyddsobjekt.

Resultatet av porgasprovtagningar har endast påvisat mycket låga halter vilket tyder på att någon ångtransport till markytan inte sker i någon stor omfattning. Byggnaderna planeras anläggas med radonsäker grund, vilket bedöms begränsa de eventuella riskerna kopplade till inandning av föroreningspåverkad inomhusluft.

Förekomst av bekämpningsmedlen Glyfosat och AMPA har påvisats i jord och grundvatten. Halterna är överlag låga i jämförelse med rapporteringsgränserna och bedöms inte ge upphov till oacceptabel påverkan på förekommande skyddsobjekt.

Dagvatten, grundvatten och skyfall

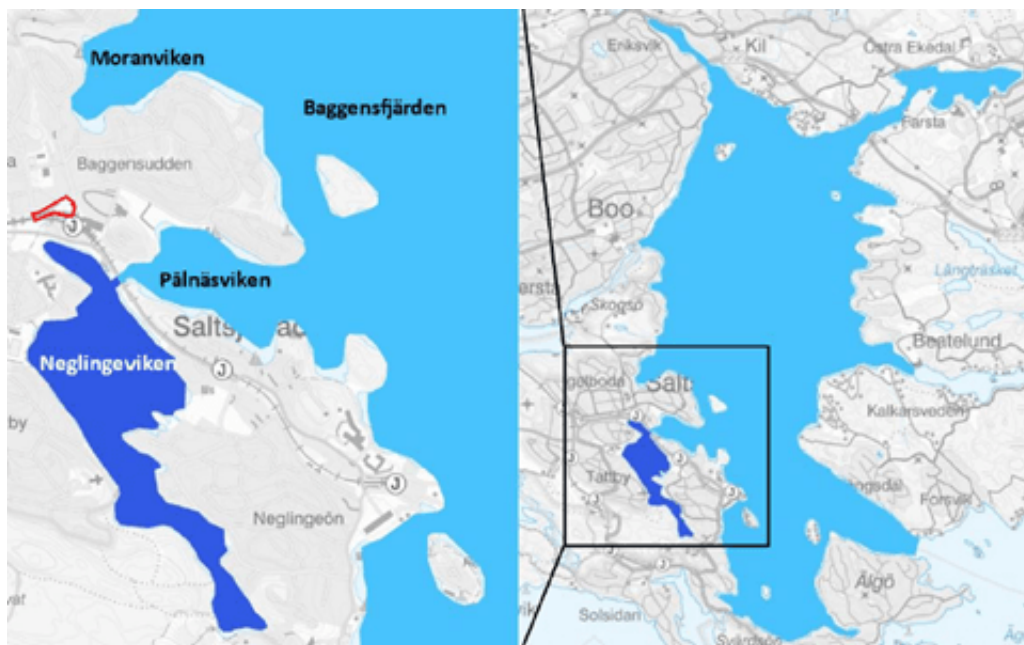
Nedan beskrivs förutsättningar avseende grundvatten, dagvatten och skyfall.

Grundvatten

Enligt den kompletterande miljötekniska markundersökningen (*WSP, 2023-11-30*) finns grundvattenmagasin i det tunna friktionsjordslaget nära berg. Det kan även förekomma små och lokala övre magasin i fyllningen, närmare markytan. Avståndet till grundvattenytan har mätts in och grundvattenytan låg vid mättilfället drygt två meter under markytan (*WSP, 2022-12-01*).

Dagvatten

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram för förslaget till detaljplan (*WSP, 2024-01-18*). Gränsen för planen har justerats något sedan utredningen togs fram, och utredningen kommer att justeras i nästa skede. Planområdet ligger inom Neglingevikens avrinningsområde. Det råder ännu osäkerhet kring om planområdet också avvattnas med dagvattenledningar, och om vattnet i så fall leds söderut mot Neglingeviden (eller Neglingemaren), eller norrut till Baggensfjärden. Frågan kommer att utredas vidare till detaljplanens granskningsskede. Tills vidare antas både Neglingeviden och Baggensfjärden vara recipienter för planområdet, se figur 9. De är bägge så kallade vattenförekomster enligt VISS (VattenInformationssystem Sverige), för vilka miljö kvalitetsnormer (MKN) gäller. Statusen i vattenförekomsterna får inte försämrats.



Figur 9: Översikt vattenförekomster. Neglingeviden i mörkblått och Baggensfjärden i ljusblått. Den röda linjen visar planområdets ungefärliga avgränsning.

Aktuell status och MKN för Neglingeviden framgår av figur 10. Kommunen bedömer att relevanta kvalitetsfaktorer för den ekologiska statusen i detta fall är näringsämnen och växtplankton från diffus urban markanvändning som fått mindre stränga krav och en tidsfrist till år 2027 då det bedömts tekniskt omöjligt att nå god status tidigare.

Aktuell status	Kvalitetskrav	Kvalitetsfaktorer:		Klassificering
Måttlig ekologisk status	God ekologisk status 2027	Biologiska	Växtplankton	Måttlig
		Fysikalisk-kemiska	Näringsämnen Särskilda förorenade ämnen	Dålig -
		Hydromorfologiska (alla tre faktorer avser kustvatten och vatten i övergångszon)	Konnektivitet	Otillfredsställande
			Hydrografiska villkor	Måttlig
		Morfologiskt tillstånd	Måttlig	
Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus	Prioriterade ämnen:		
		Bromerad difenyleter		Uppnår ej god (undantag – mindre stränga krav)
		Kvicksilver och kvicksilverföreningar		Uppnår ej god (undantag – mindre stränga krav)
		Tributyltenn föreningar		Ej klassad

Figur 10: Aktuell status, miljö kvalitetsnormer samt klassificerade kvalitetsfaktorer för Neglingeviden enligt VISS 2023.

Aktuell status och MKN för Baggensfjärden framgår av figur 11. Kommunen bedömer att relevanta kvalitetsfaktorer för den ekologiska statusen i detta fall är näringsämnen och växtplankton från diffus urban markanvändning som fått mindre stränga krav och en tidsfrist till år 2027 då det bedömts tekniskt omöjligt att nå god status tidigare. Andra relevanta kvalitetsfaktorer är näringsämnen och växtplankton från andra diffusa källor som båda har fått mindre stränga krav och en tidsfrist till år 2039 på grund av naturliga förhållanden; här att statusen också behöver förbättras i omgivande kustvattenförekomster. Kvalitetsfaktorerna koppar från diffusa källor som transport och infrastruktur och koppar från punktkällor som förorenade områden har fått mindre stränga krav och en tidsfrist till år 2027. Utsläppsminskande åtgärder behöver genomföras och vattenförekomstens återhämtning tar tid.

Aktuell status	Kvalitetskrav	Kvalitetsfaktorer:		Klassificering
Måttlig ekologisk status	God ekologisk status 2039	Biologiska	Växtplankton Klorofyll a	Måttlig Måttlig
		Fysikalisk-kemiska	Näringsämnen Särskilda förorenade ämnen	Otillfredsställande Måttlig
		Hydromorfologiska (alla tre faktorer avser kustvatten och vatten i övergångszon)	Konnektivitet	Måttlig
			Hydrografiska villkor	Otillfredsställande
		Morfologiskt tillstånd	God	
Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus 2027	Prioriterade ämnen:		
		Antracen		Uppnår ej god
		Bromerad difenyleter		Uppnår ej god
		Bly och blyföreningar		Uppnår ej god
		Kadmium och kadmiumföreningar		Uppnår ej god
		Kvicksilver och kvicksilverföreningar		Uppnår ej god
		Fluoranten		Uppnår ej god
Benso(a)pyrene		Uppnår ej god		
Tributyltenn föreningar		Uppnår ej god		

Figur 11: Aktuell status, miljö kvalitetsnormer samt klassificerade kvalitetsfaktorer för Baggensfjärden enligt VISS 2023.

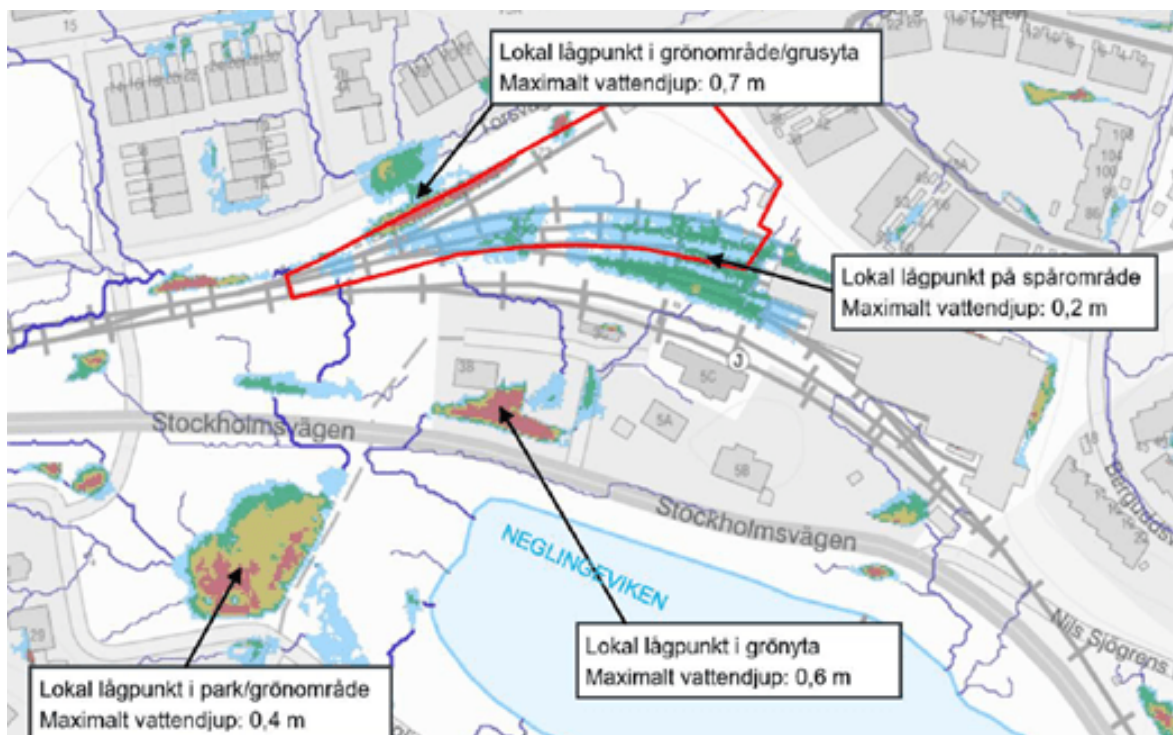
Skyfall

En översvämningsutbredning har tagits fram för området (antagen nederbörds mängd på 56 mm, motsvarande ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25 och varaktighet 30 minuter), se figur 12.

Nordväst om planområdet mot Torsvägen finns en lågpunkt vars djupaste del består av en grönyta som ligger nedsänkt jämfört med Torsvägens vägbana. Strax söder om den finns en yta bestående främst av grus-/makadamytor intill befintliga spår. Maximalt vattendjup uppgår till cirka 0,7 meter.

På befintligt spårområde centralt inom depåområdet finns en lokal lågpunkt där vatten ansamlas vid skyfall (med den uppdaterade plankartan ligger dock spårområdet nu utanför detaljplanen). Vattensamlingen är relativt grund (maximalt vattendjup antas bli cirka 0,2 meter). Det finns ingen information om kända översvämningsproblem vid spårområdet.

När kapaciteten i lågpunkterna i söder överskrids bräddar vattnet vidare söderut mot en lågpunkt i nära anslutning till en befintlig byggnad som ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik och används som bostadsfastighet (röd yta direkt norr om Stockholmsvägen i figur 12). Lågpunkten ligger i en nedsänkt grönyta där maximalt vattendjup uppgår till cirka 0,6 meter. Denna lågpunkt bräddar sedan vidare över Stockholmsvägen och ut i Neglingeviden. (Den större lågpunkten i sydväst i figuren är inte aktuell för planområdet, då det sedan justeringen inte längre berörs av den flödesväg som leder dit.)



Figur 12: Översvämningsutbredning i området. Maximalt vattendjup har delats in med intervallen <10 cm i blått, 10–30 cm i gult och >30 cm i rött. Flödesvägar i mörkblå linjer. Röd linje visar ungefärligt planområde. (WSP, 2023)

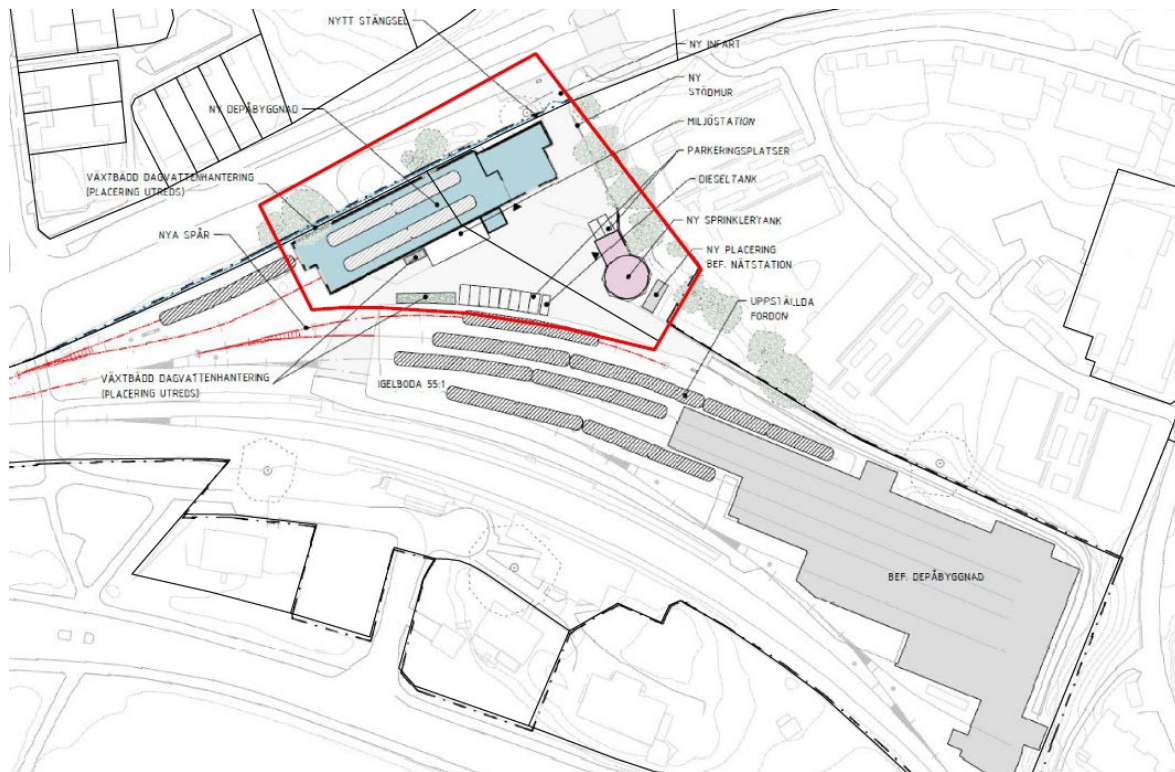
Planförslag

Övergripande struktur

Saltsjöbanan har en strategisk betydelse för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen och särskilt för delar av Nacka kommun. Inom ramen för Region Stockholms pågående program Saltsjöbanan genomförs upprustning och modernisering av Saltsjöbanan för att möta dagens och framtidens behov av kollektivtrafik. Upprustning omfattar utbyggnad av mötesstationer, nya fordon, utökad depåkapacitet med mera som genomförs för att möjliggöra en ökad turtäthet (12-minuterstrafik). Detaljplanen för Neglinge depå möjliggör utveckling av depåområdet vilket är nödvändigt för utvecklingen av Saltsjöbanan.

Inom Neglinges depåområde utförs drift och underhåll på de fordon som trafikerar Saltsjöbanan. Planförslaget möjliggör en utveckling av depåområdet med en byggrätt på totalt 1450 kvadratmeter byggnadsarea. I ett första skede planerar Region Stockholm Trafikförvaltningen för att uppföra en ny depåbyggnad i norra delen av planområdet mot Torsvägen, där det idag ligger uppställningsspår med museivagnar. Den föreslagna depåbyggnaden kommer att bli ett nytt inslag i stadsbilden. Utöver depåbyggnaden planeras för en sprinklertank med tillhörande pumphus samt en elnätstation, vilka föreslås placeras i planområdets östra del. Utöver dessa byggnader kan i framtiden ytterligare byggnader komma att uppföras inom ramen för detaljplanens byggrätt.

Det grönstråk som finns i planområdets östligaste del kommer att bevaras då det har viktiga funktioner som avskärmning mot befintlig bebyggelse, som spridningssamband för äldre ädellövskog och barrskog samt för områdets kulturvärden. I gränsen mellan grönstråket och övriga delar av depåområdet föreslås en stödmur uppföras för att ta upp höjdskillnader. Uppförandet av den föreslagna depåbyggnaden medför dock att en särskilt skyddsvärd ek som står inom depåområdet vid Torsvägen måste tas ner. Tillkommande bebyggelse uppförs nordväst om befintlig depåbyggnad och ska samspela med den befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden avseende uttryck, fasadmateriell och detaljering samt utformas med hänsyn till omgivande bostäder.



Figur 13: Situationsplan som visar de byggnader som Region Stockholm Trafikförvaltningen i ett första skede planerar att uppföra. De nya byggnaderna upptar totalt cirka 1275 kvadratmeter byggnadsarea. Den byggrätt som regleras i detaljplanen möjliggör att ytterligare byggnader med en sammanlagd byggnadsarea om cirka 175 kvadratmeter kan uppföras inom planområdet. Röd linje visar planområdets gräns. (Ahnborg arkitekter, 2023)

Markanvändning

Inom depåområdet (fastigheterna Baggensudden 21:1 och del av Igelboda 55:1) planläggs marken för användningen **T₁** - järnväg. De delar av Igelboda 2:1 som utgörs av Torsvägen med tillhörande gångbana samt den föreslagna nya in- och utfarten till depåområdet planläggs som allmän plats **GATA** medan övriga delar av Igelboda 2:1 planläggs som allmän plats **PARK**.

Bebyggelse

Detta avsnitt beskriver föreslagen bebyggelses placering, volymer och gestaltning

Bebyggelsens placering

För att kunna hantera en större fordonsflotta och moderna fordon på Saltsjöbanan behöver depåkapacitet tillföras. En ny depå med alternativ lokalisering längs banan bedöms inte kunna vara på plats förrän tidigast i mitten av 2030-talet. En faktor som kan förskjuta en ny depå ytterligare i tid är svårigheten att hitta en lämplig plats. För att möjliggöra att fordonsflottan utökas med moderna fordon i närtid behövs en komplettering av verkstadskapacitet i Neglinge depå samt optimering av uppställning. Vid framtida trafikökning och ytterligare komplettering av fordonsflottan behöver uppställningskapaciteten utökas ytterligare och lokalisering utreds.

För att utreda möjligheterna att bevara en befintlig särskilt skyddsvärd ek inom depåområdet samt för att minimera påverkan för omkringliggande bebyggelse har placeringen av bebyggelsen inom depåområdet studerats. Den föreslagna depåbyggnadens längd och form styrs till stor del av fordonens längd och behovet av att kunna ansluta tillkommande spår till befintliga spår. Dessa förutsättningar begränsar var byggnaden kan placeras inom planområdet.

Den befintliga depåbyggnaden har sin angöring söder om spårområdet och den föreslagna depåbyggnaden behöver placeras så att angöring till den befintliga depåbyggnaden inte omöjliggörs. Av säkerhetsskäl kan en överfart över spåren inte placeras för nära portarna in till den befintliga depåbyggnaden eller för nära portarna in till den tillkommande depåbyggnaden. Detta på grund av att en sådan placering utgör för stor risk för olyckstillbud mellan tåg och passerande fordon. Det har inte heller bedömts möjligt att placera en överfart över spåren mellan den befintliga överfarten och den befintliga depåbyggnaden på grund av att överfarten då skulle blockeras av uppställda tåg nattetid. Detta bedöms inte lämpligt då det skulle medföra att överfarten till den befintliga depåbyggnaden kommer vara blockerad vid en eventuell uttryckning för räddningstjänsten nattetid. Sammantaget innebär detta att den föreslagna depåbyggnaden behöver placeras i nära anslutning till fastighetsgränsen mot Torsvägen, i huvudsak enligt figur 13.

Bebyggelsen volymer

Planförslaget möjliggör att nya byggnader kan uppföras inom befintligt depåområde. Detaljplanen styr inom vilket området som nya byggnader får placeras men reglerar inte exakt placering av olika byggnader utan det avgörs vid bygglovsprövningen, se även ovan under rubriken "Bebyggelsens placering". Detaljplanen styr dock att bebyggelse inte får placeras direkt mot fastighetsgränsen mot Torsvägen i norr och att bebyggelse inte får placeras i planområdets östligaste del. Detta regleras genom så kallad prickmark som innebär att marken inte får förses med byggnad.

Detaljplanen reglerar genom bestämmelsen e_1 att bebyggelse kan uppföras inom planområdet med en total byggnadsarea (yta på marken) på högst 1450 kvadratmeter. Detaljplanen reglerar inte hur byggnadsarean ska fördelas mellan olika typer av byggnader. Tillkommande byggnaders höjd regleras med nockhöjd (takkonstruktionens högsta punkt) och varierar beroende på vilken typ av byggnad som uppförs. Bestämmelsen h_1 reglerar att tillkommande depåbyggnader kan ha en högsta nockhöjd på 16,0 meter över angivet nollplan, vilket motsvarar en byggnad med nockhöjd på cirka 12,0 meter då markytan inom planområdet ligger ungefär på nivån 4 meter över angivet nollplan. Vidare reglerar bestämmelsen h_2 att sprinklertank med tillhörande pumphus får ha en nockhöjd på högst 13,0 meter över angivet nollplan, vilket motsvarar en byggnad med nockhöjd om cirka 9 meter. Slutligen reglerar bestämmelsen h_3 att övriga byggnader får ha en nockhöjd på högst 9,0 meter över angivet nollplan, vilket motsvarar byggnader med nockhöjd om cirka 5 meter. Syftet med att reglera en sammanlagd total byggnadsarea samtidigt som nockhöjderna är reglerade utifrån byggnadstyp är att ge en flexibilitet så att byggnadsarean kan nyttjas för den byggnadstyp som i framtiden behöver tillkomma för att åstadkomma en

fortsatt effektiv användning av depåområdet samtidigt som höjden på byggnader anpassas för att påverka omgivningen i så liten utsträckning som möjligt. Bestämmelserna innebär att planområdet maximalt kan bebyggas med en byggnadsarea på 1450 kvadratmeter och en nockhöjd på 16 meter över angivet nollplan, om all byggrätt nyttjas för depåbyggnad. Ett sådant utnyttjande av byggrätten bedöms inte medföra större påverkan på omkringliggande bebyggelse än vad som redovisas i situationsplanen i figur 13. Detta då behovet av angöring och placeringen av befintliga spår innebär att tillkommande bebyggelse kommer att hamna in mot depåområdet.

Depåbyggnad är ett samlingsbegrepp för byggnad som i huvudsak innehåller en eller flera depåfunktioner så som uppställning, verkstad och tvätthall för fordon men som även kan innehålla utrymmen för exempelvis verksamhetsledning, personalutrymmen, lager och teknik. Sprinklertank är en förvaringsanläggning av vatten för brandbekämpning och utgörs vanligen av en vattencistern i kombination med ett pumphus. Med övriga byggnader avses till exempel fristående teknikbyggnader, fristående sophus och andra komplementbyggnader som behövs för verksamheten.

I dagsläget planerar Region Stockholm Trafikförvaltningen för att uppföra en depåbyggnad med en byggnadsarea om cirka 1100 kvadratmeter och en sprinklertank med tillhörande pumphus som upptar cirka 150 kvadratmeter byggnadsarea samt en elnätstation med en byggnadsarea på cirka 25 kvadratmeter. Det är dessa byggnader som redovisas i illustrationsplanen i figur 13. Förutsatt att dessa byggnader uppförs kvarstår en byggnadsarea på cirka 175 kvadratmeter innan detaljplanens byggrätt är fullt utnyttjat.

e₁ - Största byggnadsarea är 1450 m²

h₁ - Högsta nockhöjd för depåbyggnad är 16.0 meter över angivet nollplan

h₂ - Högsta nockhöjd för sprinklertank är 13.0 meter över angivet nollplan

h₃ - Högsta nockhöjd för övriga byggnader är 9.0 meter över angivet nollplan

Bebyggelsens gestaltning

Det befintliga depåområdet har höga kulturhistoriska värden och för att detaljplanen inte ska medföra negativ påverkan på de kulturhistoriska värdena införs en bestämmelse **f₂** om att all tillkommande bebyggelse ska samspela med befintlig depåbyggnad belägen direkt sydost om planområdet avseende uttryck, fasadmaterial och detaljering. För den föreslagna depåbyggnaden innebär bestämmelsen att byggnaden ska samspela med den befintliga depåbyggnaden avseende bland annat takformer, material, färgsättning, fönstersättning och avläsbarhet kring byggnadens funktion. För sprinklertank och övrig tillkommande bebyggelse innebär bestämmelsen att byggnaderna ska samspela med den befintliga depåbyggnaden avseende bland annat färgsättning och avläsbarhet kring byggnadernas funktion samt att byggnaderna ska underordna sig befintlig depåbyggnad.

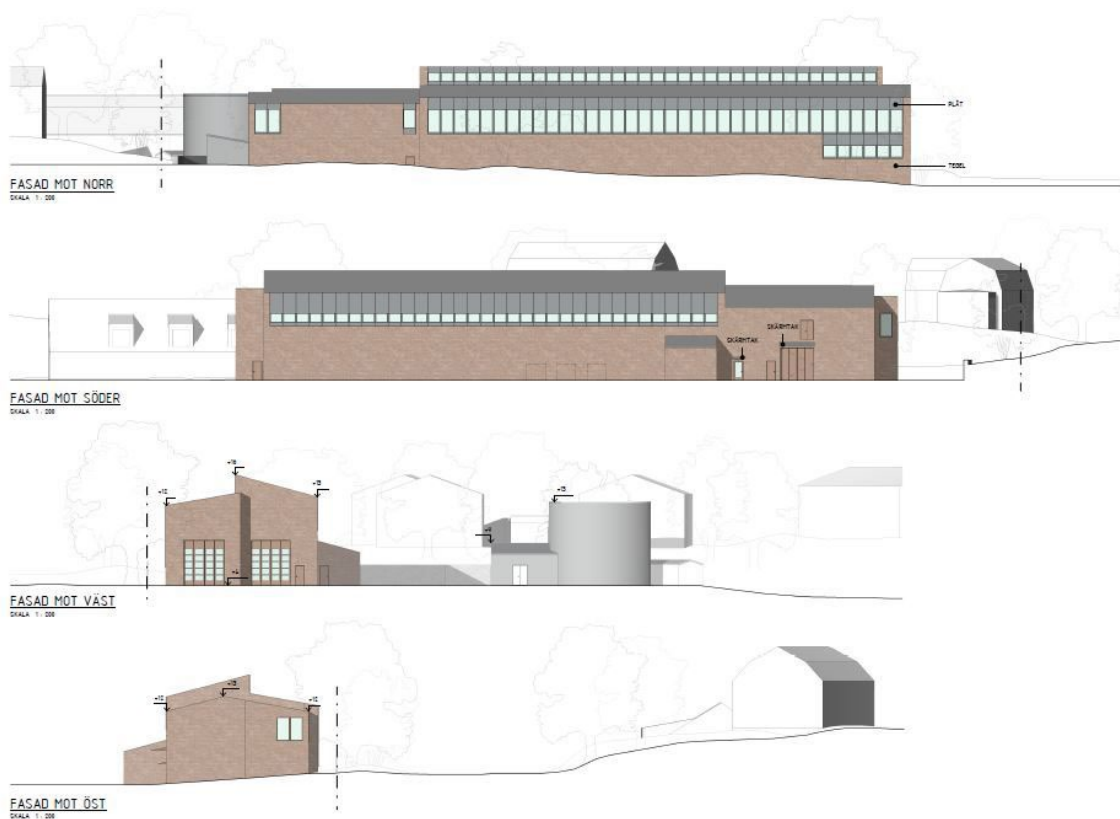
f₂ - Tillkommande bebyggelse ska samspela med befintlig depåbyggnad avseende uttryck, fasadmaterial och detaljering

Den föreslagna depåbyggnaden innehåller två spår för drift och underhåll av Saltsjöbanans fordon. I depåbyggnaden kommer fordonen bland annat kunna lyftas upp för att underhållsarbeten ska kunna utföras under fordonen, vilket påverkar byggnadens storlek och höjd. Den föreslagna depåbyggnaden innehåller även lagerutrymmen, personallokaler och tekniska funktioner. I och med den föreslagna depåbyggnadens stora volym och närheten till bostadsbebyggelse samt det befintliga depåområdets kulturhistoriska värden är den föreslagna byggnadens utformning viktig och gestaltungsbestämmelser införs därför på plankartan för att reglera byggnadens utformning och gestaltning.

Tillkommande depåbyggnad ska uppföras i huvudsak med fasader i tegel eller trä och färgsättningen ska samspela med depåbyggnadens färgsättning som beskrivs under rubriken *Bebyggelse och kulturmiljö* i avsnittet *Förutsättningar*. Vidare ska byggnaden utformas så att byggnaden inklusive taket uppfattas som minst två längsgående volymer som är avläsbara från varandra. Syftet med denna reglering är att bryta ner upplevelsen av byggnadens volym samt att byggnaden ska samspela med befintlig depåbyggnad genom att tydliggöra byggnadens funktion med två spår samt ytor för övriga nödvändiga funktioner. Depåbyggnadens gavlar ska utföras med tydligt avläsbara indrag för att skapa en djupverkan i fasaden i syfte att bryta upp gavlarnas stora yta. Slutligen ska depåbyggnadens fasad mot Torsvägen utformas med en vertikal rytm som bryter upp fasaden. Syftet med regleringen är att byggnaden ska samspela med befintlig depåbyggnad vars fönstersättning har en vertikal rytm genom de regelbundet placerade höga fönstren med stående form, se figur 3 under rubriken *Bebyggelse och kulturmiljö* i avsnittet *Förutsättningar*. Vidare syftar bestämmelsen till att bryta upp fasadens längd och skapa detaljer som ger en intressant upplevelse för förbipasserande. Gestaltningen utgår på så sätt från den äldre depåbyggnadens material och formspråk, samtidigt som den får ett eget, mer nutida uttryck. Den tillkommande depåbyggnadens gestaltning regleras med bestämmelsen *f₁* på plankartan.

f₁

- *Fasadmaterial på depåbyggnad ska i huvudsak utgöras av tegel eller trä vars färgsättning ska samspela med den befintliga depåbyggnadens färgsättning.*
- *Depåbyggnad ska utformas så att byggnaden inklusive taket uppfattas som minst två längsgående volymer som är avläsbara från varandra.*
- *Depåbyggnads gavelfasader ska utföras med tydligt avläsbara indrag som skapar djupverkan i fasaden.*
- *Depåbyggnads norra fasad ska utformas med en vertikal rytm som bryter upp fasaden.*



Figur 14: Fasaddrifningar på föreslagen depåbyggnad samt sprinklertank med pumphus. Bilderna visar endast en möjlig utformning, slutlig utformning avgörs i bygglovsskedet. (Ahnborg Arkitekter, 2023)



Figur 15: Visionsbild på en möjlig utformning av föreslagen depåbyggnad och sprinklertank, sett från radhusområdet öster om planområdet. Bilden visar endast en möjlig utformning, slutlig utformning avgörs i bygglovsskedet. (Ahnborg Arkitekter, 2023)



Figur 16: Övre bilden: Visionsbild på en möjlig utformning av föreslagen depåbyggnad, sett från Torsvägen/Odenvägen. Nedre bilden: Visionsbild på en möjlig utformning av depåbyggnad sett från Torsvägen/Skogsövägen. Bilderna visar endast en möjlig utformning, slutlig utformning avgörs i bygglovskedet. (Ahnberg Arkitekter, 2023)

Region Stockholm Trafikförvaltningen har även för avsikt att utforma vissa av byggnaderna med konstnärlig utsmyckning.

Solstudier

Solstudier har tagits fram för att bedöma den föreslagna depåbyggnadens och sprinklertankens påverkan på intilliggande bostadsfastigheter och grönytor. Solstudierna utgår från den föreslagna placeringen av depåbyggnaden och sprinklertanken. Detaljplanen styr inte exakt placering av bebyggelsen men genom så kallad prickmarken (mark som inte får förses med byggnad) regleras att tillkommande bebyggelse inte kan placeras närmare befintlig bostadsbebyggelsen än den placering som solstudierna utgått ifrån.

Solstudierna visar att den föreslagna bebyggelsen påverkar tomterna vid bostadsbebyggelsen norr om Torsvägen i mindre utsträckning vid vintersolståndet. Vid höst- och vårdagjämning samt vid sommarsolståndet påverkas kringliggande bebyggelse inte av den tillkommande depåbyggnaden. Vid höst- och vårdagjämning påverkar den föreslagna sprinklertanken marken väster om gavlarna på den bebyggelsen som är belägen öster om planområdet. Sammantaget bedöms den tillkommande bebyggelsen inte medföra någon direkt påverkan på solförhållanden för befintliga närliggande bostadsfastigheter.

Vegetationen längs Torsvägen kommer hamna i norrläge sett från verkstadsbyggnaden och beskuggas av denna. Där växer bland annat yngre ek och hassel, vilka är relativt ljuskrävande.



Figur 17: Bilden visar solstudier vid höst- och vårdagjämning kl 12:00 respektive kl 15:00 samt vid vinter- och sommarsolstånd kl 12:00, utifrån föreslagen utformning enligt illustrationerna ovan. (Ahnborg arkitekter, 2023)

Naturvärden

Planområdet ingår i ett spridningssamband för främst ädellövskog men även tallskog. Inom planområdet finns ett antal äldre ekar som är av stor betydelse för olika djur- och växtarter, både som livsmiljö och som en viktig länk mellan två närliggande områden med gamla ädellövträd. I planområdets östra del finns en berghäll som ska bevaras och äldre lövträd som bedöms viktiga

att bevara för att upprätthålla spridningssambandet. Inom området växer även ett antal mindre träd med stamdiameter på mindre än 0.15 meter. För att förbättra förutsättningarna för de större ädellövträden inom områden kan det vara lämpligt att frihugga dessa träd från mindre träd som växer tätt inpå.

I planförslaget skyddas ädellövträd med en stamdiameter större än 0.15 meter samt mark och vegetation i den östra delen av planområdet med bestämmelsen **n₁**. Bestämmelsen **n₁** reglerar även att om ett träd bedöms vara ett riskträd kan det efter lovprövning få fällas. Om ett träd med en stamdiameter om 0.30 meter eller större, mätt 1,3 meter ovan mark får fällas ska återplantering ske på platsen med ett träd av samma trädslag med en stamdiameter på minst 0.15 meter mätt 1.3 meter ovan mark. Vid ansökan om marklov för trädfällning bedöms trädets naturvärde och eventuella skaderisker. En avvägning mellan enskilt och allmänt intresse görs vid bedömningen. Om ett träd som uppfyller Naturvårdsverkets kriterier för särskilt skyddsvärt träd bedöms vara ett riskträd krävs utöver marklov även ett separat samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kap 6§ miljöbalken, innan någon åtgärd får vidtas.

***n₁** - Område med värdefull mark och vegetation som ska bevaras. Ädellövträd med en stamdiameter om 0.15 meter eller större, mätt 1.3 meter ovan mark, får inte fällas samt ska skyddas från skador i form av jordkompaktering och skador på stam, rötter och grenverk. Efter lovprövning kan ädellövträd som utgör risk för liv, egendom eller spridning av epidemisk trädskjukdom få fällas. Vid fällning av riskträd med en stamdiameter om 0.30 meter eller större, mätt 1.3 meter ovan mark ska återplantering ske på platsen med samma trädslag.*

Skyddsbestämmelsen **n₁** är kombinerad med så kallad prickmark, vilket innebär att marken inte får förses med byggnad samt bestämmelsen **a₂** om utökad lovplikt för trädfällning samt **a₃** om utökad lovplikt för sprängning, schaktning och andra markåtgärder.

***a₂** - Marklov krävs även för fällning av ädellövträd med en stamdiameter om 0.15 meter eller större, mätt 1.3 meter över mark*

***a₃** - Marklov krävs även för sprängning, schaktning och andra markåtgärder*

I och med bestämmelserna ovan skapar planförslaget förutsättningar för att ett viktigt ekologiskt samband bevaras.

Planen kommer möjliggöra att byggnader och stödmur uppförs i nära anslutning till träd som avses bevaras, vilket kan komma att påverka rotzonen. Planförslaget kommer även medföra att en särskilt skyddsvärd ek (träd ID 1 i figur 7), som växer mot Torsvägen, behöver lämna plats åt den föreslagna depåbyggnaden. De övriga träden längs med Torsvägen bedöms kunna bevaras och ligger inom allmän plats PARK.

Kompensationsåtgärder planeras för att stärka förutsättningarna för biologisk mångfald, bland annat genom friställning av ekar och eventuell nyplantering. Slutliga kompensationsåtgärder

kommer att regleras i det exploateringsavtal som ska tecknas mellan kommunen och Region Stockholm Trafikförvaltningen innan detaljplanen antas.

Teknisk infrastruktur

Gator och trafik

Ett trafik-PM har tagits fram för planförslaget (*WSP, 2023-10-27*). Planförslaget innebär att in- och utfarten till depåområdet flyttats cirka 60 meter österut och placeras nära det befintliga övergångsstället vid korsningen Torsvägen/Skogsvägen/Pålnäsvägen. Flytten av in- och utfarten innebär att befintligt övergångsställe och cykelpassagen föreslås flyttas cirka 5-6 meter österut. I och med flytten ska även möjligheten att hastighetssäkra övergångsstället ses över. Övergångsstället föreslås utformas som ett upphöjt övergångsställe utan mittrefug för att möjliggöra utrymmesbehovet för större fordon vid en högersväng ut från depån.

Sikten vid den nya in- och utfarten bedöms bli god. Den nya in- och utfarten behöver ta upp höjdskillnader på cirka 1,2 meter mot Torsvägen. Den nya anslutningen föreslås ges ett vilplan på 10 meter med 4 % längslutning, tillräckligt för att en tung lastbil (Lbn) ska kunna ställa upp sig mot Torsvägen före utfart.

Efter utbyggnaden bedöms transporter till och från depåområdet öka med cirka två till fyra personbilar per dag och cirka två varustransporter med tung eller lätt lastbil per vecka, vilket medför en total trafikering på cirka 8 till 12 personbilar per dag och cirka fem till sju lastbilar per vecka. Fordon för dispenstrafik förväntas inte förekomma och sophämtningen förväntas inte öka i och med utbyggnaden. Sammantaget medför planförslaget en mindre ökning av trafik på Torsvägen, vilket inte bedöms påverka trafikflödena.

Inom depåområdet förläggs tio parkeringsplatser, vilket bedöms vara tillräckligt för verksamhetens behov. Inom depåområdet kan även cykelparkering uppföras.

Alla dimensionerande typfordon (tung lastbil (Lbn) och lastbil med påhängsvagn eller släpvagn (Lps)) kan ställa upp sig vid den nya lastplatsen till föreslagen depåbyggnad. För vändning inom området krävs backvändning för större fordon.

Utformning av depåområdet har tagit hänsyn till framkomlighet och utrymningsvägar för räddningstjänst vid placering av ny in- och utfart och föreslagen depåbyggnad. Den nya in- och utfarten samt körytor inom depåområdet planeras att utformas för att uppfylla krav på minst 3.0 meter körbanebredder och räddningstjänstens fordon ska kunna ta sig in till depåområdet med brandkärsnyckel vid en eventuell utryckning.

Fastighetsägaren ansvarar för att lösa snöhanteringen inom kvartersmark. Snö från depåområdet får inte föras ut på allmän platsmark för tillfälliga upplag.

Teknisk försörjning

Inom planområdet finns gamla allmänna VA-ledningar som är tagna ur bruk. Nacka vatten och avfall AB har inget behov av ledningar inom kvartersmark inom planområdet. Det u-område som finns i gällande stadsplan S 339 har därför inte förts över till aktuellt detaljplaneförslag.

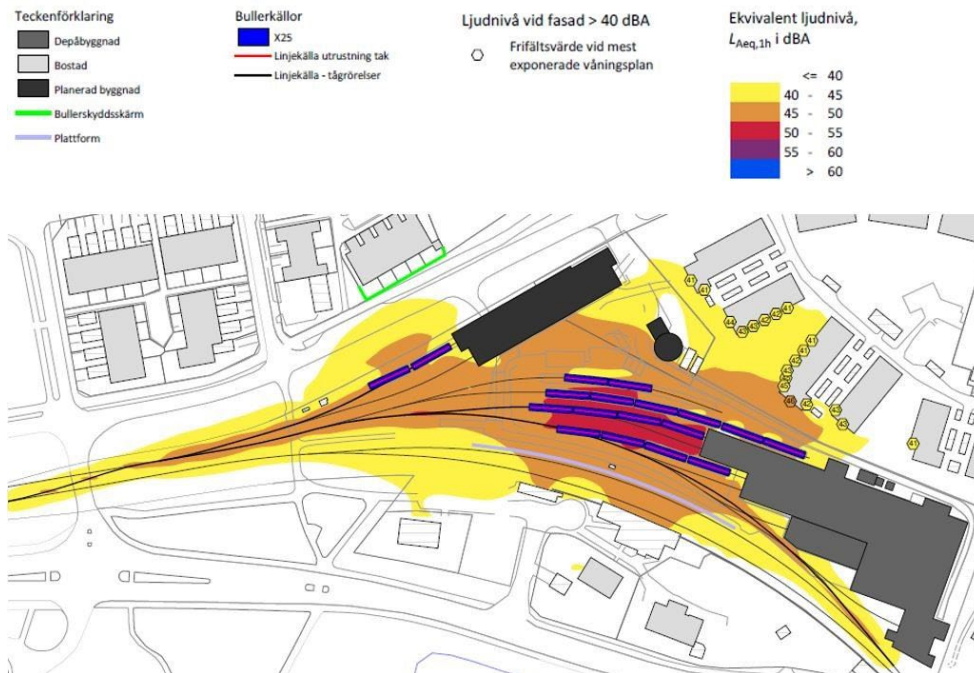
Störningar och risker

I detta avsnitt redovisas störningar och risker.

Buller

Av bullerutredningen för detaljplaneförslaget (*Akustikkonsulten, 2023-08-09*) framgår att beräknat utbyggnadsalternativ utgår från att samtliga äldre mer bullrande tåg (C10/C11) har tagit ur bruk och ersatts av nyare och tystare tåg (X25). Under en övergångsperiod kommer både äldre och nya tåg vara i bruk. Som mest kommer nio tågset (endast de nya tågen) att vara uppställda utomhus, de äldre tågen kommer stå inomhus. Den föreslagna depåbyggnadens placering innebär att bakomliggande bostäder får viss skärmning av buller från verksamheten på depåområdet och av spårtrafikbuller från Saltsjöbanan men att viss ökning av vägtrafikbuller från Torsvägen kan ske. Beräkningar visar att vid de mest exponerade bostadsfasaderna på en fastighet i nordväst, ökar bullernivåerna med cirka 0,5 dB, och då sannolikt på grund av reflektioner från vägtrafikbuller på Torsvägen i den föreslagna depåbyggnadens fasad. Ökningen är inte hörbar och bedöms vara försumbar. Den sprinklertank som planeras uppföras medför en viss skärmning av depåbullret för bakomliggande bostäder i öster.

Vid den mest exponerade fasaden i öster beräknas ekvivalent ljudnivå till 46 dBA. Jämfört med i nuläget blir ljudnivåerna lägre vid samtliga bostäder. Naturvårdsverkets riktvärde för externt industribuller om 40 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids vid uppskattningsvis 12 bostäder öster om planområdet. Det är mer än en halvering av antalet överskridanden jämfört med i nuläget, se figur 18/bullerutredningens bilaga A03.



Figur 18: Utbyggnadsalternativet, natt kl. 22-06 (maxtimme). Ekvivalent ljudnivå (dBA) 1,5 meter över mark och vid fasad för verksamhetsbuller. (Akustikkonstulnen, 2023)

Vid samtliga bostadsfasader klaras riktvärdet 55 dBA maximal ljudnivå från bromsgnissel (se bullerutredningens bilaga A04), vilket är en väsentlig förbättring jämfört med i nuläget.

Folkhälsomyndighetens riktvärden för buller inomhus klaras i närliggande bostäder. Riktvärdena avser stängda fönster.

Generellt kommer bullernivåerna i utbyggnadsalternativet alltså att vara lägre jämfört med i nuläget, även om vissa bostäder fortfarande utsätts för överskridanden av gällande riktvärden. Det beror på att de nya fordonen kommer att vara tystare jämfört med dagens fordon samt att viss skärmning erhålls med den föreslagna depåbyggnaden. För att i möjligaste mån klara gällande riktvärden har olika bullerskyddsåtgärder utretts.

Det är inte känt var bullerkällor så som kompressorer, fläktutblås och batteriladdning kommer vara placerade på de nya tågen. Som ett konservativt antagande har de i bullerutredningen förutsatts vara placerade på tågens tak. De mest bullerutsatta bostäderna ligger på en högre höjd än depåområdet. Om bullerskärmar skulle sättas upp skulle de behöva vara 7–8,5 meter höga, vilket har gjort att det alternativet inte bedömts som lämpligt eller genomförbart.

Olika inställningar för nattuppställning kan eventuellt justeras på de nya fordonen för att i möjligaste mån minska ljudnivåerna. Det kan medföra att riktvärden klaras för fler bostäder, åtminstone under delar av året. Region Stockholm Trafikförvaltningen överväger också att införa friktionsmodifierare (smörjning av räl) för att i möjligaste mån eliminera förekomsten av hjulskrik. Frågan kommer att utredas vidare.

Marken inom depån utgörs av fyllnadsmassor på lera. De närmaste bostäderna (öster om planområdet) ligger på berg. Stomljud och vibrationer överförs inte mellan lera och berg. Riktvärden för stomljud och komfortvibrationer bedöms klaras i närliggande bostäder.

I utbyggnadsalternativet flyttas depåområdets infart till fastighetens nordöstra del, närmare bostäderna där. Transporterna till depån beräknas öka med 50 % vilket resulterar i 8-12 personbilar per dag och 5–7 lastbilar i veckan. Transporterna sker i huvudsak dag/kväll.

Beräkningar av buller från transporter visar att riktvärden dag/kväll klaras.

Luftkvalité

Den fordonstrafik som alstras av själva depåverksamheten är relativt liten, och den bedöms endast öka marginellt till följd av utbyggnaden, jämför rubrik *Teknisk infrastruktur - Gator och trafik*. De få fordon det är fråga om bedöms inte påverka luftföroreningshalterna i området.

Sammanfattningsvis bedöms såväl MKN som miljö kvalitetsmålen för partiklar och kvävedioxider kunna följas inom planområdet, även efter planerad utbyggnad.

Förorenade områden

I den kompletterande miljötekniska markundersökningen (*WSP, 2023-11-30*) gjordes bland annat en förenklad riskbedömning för förekommande skyddsobjekt (yrkesverksamma, besökande, närboende, ytvattenrecipient och markmiljö) i området. Den sammanfattade riskbedömningen visade att:

- trots de mycket höga halterna av petroleumkolväten i grundvattnet bedömdes det begränsade grundvattenflödet från området innebära att risken för att halterna skulle ge upphov till en oacceptabel påverkan på nedströmsliggande ytvattenrecipient vara mindre trolig.
- påvisad föreningsituation i jord avseende petroleumprodukter eller metaller bedömdes sammantaget inte ge upphov till någon oacceptabel påverkan på skyddsobjekten.
- porgasprovtagningar påvisade mycket låga halter. Framtida schaktning innebär potentiellt att risken för ånginträngning ökar. Byggnader är planerade att anläggas med radonsäker grund, vilket bedöms i stor omfattning komma att begränsa eventuella risker kopplade till inandning av föroreningspåverkad inomhusluft.
- när det gäller påverkan av jord och grundvatten avseende bekämpningsmedel bedöms det som mindre troligt att halterna skulle ge upphov till en oacceptabel påverkan på skyddsobjekten.

Utredningen visar att på grund av de osäkerheter som ändå påtalats ovan kan det inte uteslutas att det förekommer föroreningar som motiverar åtgärder utöver planerad

schakt/länsvattenhantering och anläggandet av radonsäker grund. Utredningen rekommenderar därför att ett antal kompletterande undersökningar görs.

Enligt framtaget geotekniskt PM (*Iterio, 2022-11-30*) föreslås grundläggning ske på packad fyllning på naturligt lagrad friktionsjord efter det att all befintlig fyllning och lera schaktats bort. Eventuellt kan viss bergschaktning också behövas. Den planerade bortschaktningen av jord under byggnaden bedöms ha en positiv påverkan på exponering samt spridning av föroreningar eftersom förorenat fyllnadsmaterial avlägsnas.

För att säkerställa att marken blir lämplig för föreslagen markanvändning regleras följande villkor för lov på plankartan:

Bygglov får inte ges för nybyggnation förrän tillsynsmyndigheten har godkänt avhjälpande åtgärder avseende markföroreningar.

Marklov får inte ges för schaktning eller andra markåtgärder förrän tillsynsmyndigheten har godkänt avhjälpande åtgärder avseende markföroreningar.

En bestämmelse **a**₁ reglerar att *marklov inte krävs för marksanering.*

Dagvatten, grundvatten och skyfall

I detta avsnitt redovisas frågor rörande dagvatten, grundvatten och skyfall.

Grundvatten

Grundvattenytan har generellt bedömts ligga drygt två meter under befintlig markyta. Planerade schakt bedöms inte påverka grundvattennivåerna i området i permanentskedet. Det är verksamhetsutövarens ansvar att bedöma om arbetena påverkar grundvattnet på ett sådant sätt att de utgör en prövningspliktig vattenverksamhet. Tillfälligt bortledning av grundvatten i samband med schaktningsarbetena för exempelvis servicegropar eller liknande kan undvikas genom att höjdsättningen utförs så att man inte är under befintliga grundvattennivåer med schakt.

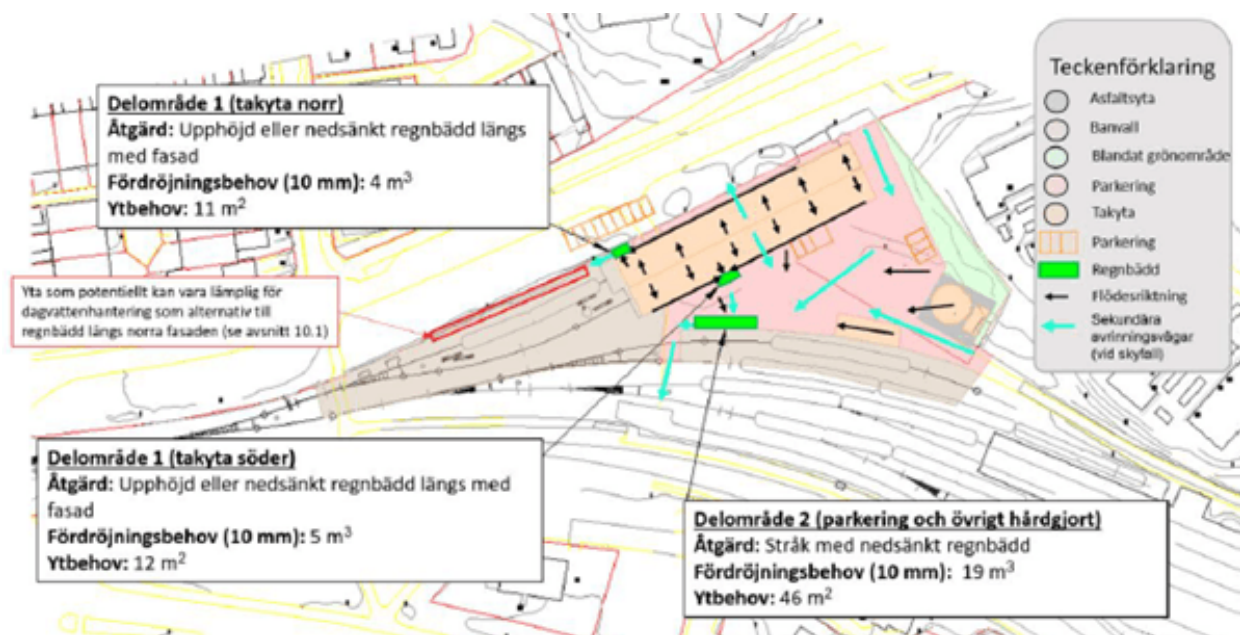
Dagvatten

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram för förslaget till detaljplan (*WSP, 2024-01-18*). Gränsen för planområdet har justerats något sedan utredningen togs fram och utredningen kommer att justeras i nästa skede. Föreslagen dagvattenhantering sker i växtbäddar som kan omhänderta minst 10 millimeter nederbörd, i enlighet med Nacka kommuns fördröjningskrav. Beräknat totalt ytbehov för föreslagna växtbäddar uppgår till cirka 70 kvadratmeter och föreslås fördelas på tre separata anläggningar. För ett delområde antas fördröjning och rening kunna ske i banvallen. Det delområdet ligger dock utanför nuvarande planområdesgräns. Generell höjdsättning av planområdet sker så att vatten ska kunna ledas mot renande dagvattenanläggningar. Marken inom planområdet är förorenad. För att säkerställa att föroreningar inte riskerar att spridas till grundvatten och ytvattenrecipient kan

dagvattenanläggningarna behöva anläggas med tätskikt. Detta bör utredas vidare i kommande skede. Fördrojning av 10 millimeter regn samt markens höjdsättning regleras på plankartan med följande bestämmelser:

Kvartersmark ska utformas med växtbäddar som klarar fördrojning av de första 10 mm regn från hårdgjorda ytor.

+0.0 Markens höjd över angivet nollplan



Figur 19: Översikt föreslagna åtgärder, placering och ytbehov för respektive indelat delområde. (WSP, 2023)

Föroreningsberäkningarna visar att både mängden fosfor och kväve (och resterande studerade ämnen) i dagvattnet kommer att minska med föreslagna reningsåtgärder, se figur 20. Därmed minskar belastningen till berörd recipient, och MKN bedöms kunna följas för såväl övergripande ekologisk och kemisk status, som för de olika aktuella kvalitetsfaktorerna.

Ämne	Föroreningsmängder (kg/år)							
	P	N	Pb	Cu	Zn	Cd	Cr	Ni
Befintlig markanvändning	0,10	2,9	0,013	0,06	0,12	0,0003	0,008	0,006
Planerad markanvändning	0,17	4,0	0,022	0,08	0,20	0,0008	0,013	0,010
Förändring utan rening	70%	38%	69%	40%	67%	144%	67%	63%
Framtida efter rening	0,10	2,2	0,005	0,03	0,04	0,0002	0,006	0,002
Förändring efter rening	-3%	-24%	-61%	-49%	-64%	-53%	-18%	-60%

Figur 20: Föroreningsmängder (kg/år) för befintlig markanvändning samt planerad markanvändning med och utan reningsåtgärder. (WSP, 2023)

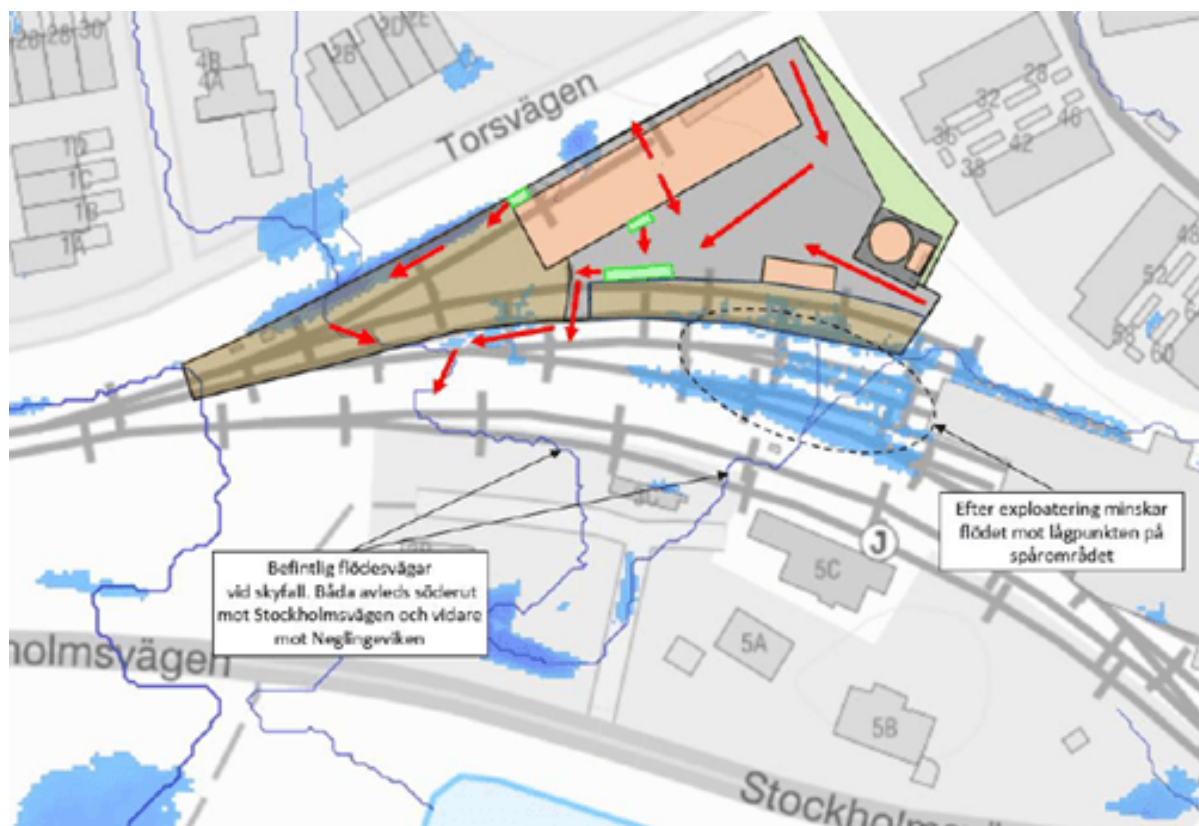
Skyfall och översvämningsrisk

Enligt dagvatten- och skyfallsutredningen (*WSP, 2024-01-18*) ligger planområdet med god marginal utanför det område som riskerar att översvämmas till följd av kommande prognosticerad havsnivåhöjning.

Med planerad höjdsättning kommer skyfallsflöden att avledas söderut mot befintligt flödesstråk söder om det område som exploateras, jämför figur 21. Flödena ökar något vid ett framtida scenario. Ökningen begränsas dock av att området redan idag är exploaterat. De öppna växtbäddarna kommer att ha en viss fördröjande effekt vid skyfall. Dessa har beräknats vara tillräckliga för att flödena ut från planområdet inte ska öka vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25.

Utanför planområdet rinner skyfallsflödena på samma sätt som idag söderut mot Stockholmsvägen innan det når Neglingevikens, jämför även figur 12. Flödena mot lågpunkten på spårområdet strax söder om planområdet bedöms minska.

Med planerad höjdsättning och utformning av dagvattenåtgärder bedöms exploateringen sammantaget inte öka risken för översvämnings av befintlig bebyggelse, infrastruktur eller samhällsviktig verksamhet inom eller utanför planområdet.



Figur 21: Planerad skyfallshantering. Flödesvägar vid skyfall (sekundära avrinningsvägar) markerade med röda pilar. Befintliga flödesvägar (utgår från befintlig mark) och översvämningsutbredning vid ett klimatanpassat 100-årsregn markerat med blått. (WSP, 2023)

Motiv till detaljplanens regleringar

Här nedan följer kommunens redovisning av motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen, det vill säga en beskrivning av varför regleringen behövs. Syftet är att underlätta tolkningen av detaljplanen, framför allt vid kommande bygglovsprövning.

Plangräns: Avgränsningen av planen är i norr anpassad efter underliggande stadsplaner och för att möjliggöra ny in- och utfart till depåområdet. Inom depåområdet är planavgränsningen anpassad utifrån att nödvändiga ytor för byggnader, dagvattenhantering och parkering ska inrymmas inom planområdet samt utifrån befintliga spår.

Användningsbestämmelser:

GATA - regleringen syftar till att införa markanvändning för kommunens mark som möjliggör en ny infart till depåområdet samt bekräftar den faktiska pågående markanvändningen inom användningsområdet.

PARK - regleringen syftar till att införa markanvändning för kommunens mark som överensstämmer med den faktiska pågående markanvändningen inom användningsområdet

T₁ - regleringen syftar till att bekräfta användningen järnväg vilket överensstämmer med pågående markanvändning inom användningsområdet

Egenskapsbestämmelser:

prickmark - regleringen syftar till att begränsa var byggnader får uppföras för att bevara värdefull natur i östra delen av planområdet och för att säkerställa att tillkommande byggnader inte placeras för nära fastighetsgränsen mot Torsvägen för att säkerställa att bebyggelsen kan uppföras och underhållas utan att växtligheten inom parkområdet påverkas negativt samt för att minska påverkan på intilliggande bostadsbebyggelse.

h₁ - regleringen syftar till att depåbyggnads höjd ska möjliggöra den verksamhet som ska bedrivas i byggnaden samtidigt som byggnadens höjd anpassas till omgivningen och minimerar påverkan på intilliggande bostadsbebyggelse.

h₂ - regleringen syftar till att sprinklertanks höjd ska möjliggöra tankens funktion samtidigt som tankens höjd anpassas till omgivningen och minimerar påverkan på intilliggande bostadsbebyggelse.

h₃ - regleringen syftar till att övriga byggnaders höjd ska vara tillräcklig för att möjliggöra de funktioner som behövs inom depåområdet för att skapa en långsiktigt funktionell verksamhet samtidigt som byggnadernas höjd anpassas till omgivningen och minimerar påverkan på intilliggande bostadsbebyggelse.

n₁ - regleringen syftar till att skydda värdefulla ädellövträd från fällning och skada samt skydda mark och vegetation bland annat en berghäll för att bibehålla biologisk mångfald, skärma av mot bebyggelse och värna kulturhistoriska värden samt för att värna områdets karaktär.

f₁ - regleringen syftar till att styra depåbyggnads gestaltning för att säkerställa att byggnaden samspelar med befintlig depåbyggnad sydost om planområdet på ett sätt som säkerställer att områdets kulturmiljö inte påverkas negativt.

f₂ - regleringen syftar till att styra tillkommande byggnaders gestaltning för att säkerställa att byggnaderna samspelar med befintlig depåbyggnad sydost om planområdet på ett sätt som säkerställer att områdets kulturmiljö inte påverkas negativt.

e₁ - regleringen syftar till att tillåta en tillräcklig byggnadsarea för att möjliggöra en långsiktig funktionell verksamhet inom depåområdet samtidigt som bygggrätten anpassats för att minimera påverkan på intilliggande bostadsbebyggelse och områdets kulturmiljö.

a₁ - regleringen syftar till att möjliggöra marksanering för att säkerställa en godtagbar föroreningsnivå utifrån föreslagen markanvändning.

a₂ - regleringen syftar till att stärka bestämmelsen **n₁** för att skydda värdefulla ädellövträd mot fällning.

a₃ - regleringen syftar till att stärka bestämmelsen **n₁** för att skydda värdefull mark och vegetation.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark:

Markhöjder - regleringen syftar till att säkerställa att marknivåerna inom området utformas så att dagvatten och skyfall rinner till avsedd fördröjningsyta.

Krav på växtbäddar som klarar fördröjning av de första 10 mm regn från hårdgjorda ytor - regleringen syftar till att tillskapa gröna attraktiva dagvattenlösningar och samtidigt säkerställa fördröjning och rening av dagvatten så att planförslaget inte påverkar möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster.

Villkor för bygglov/marklov - regleringen syftar till att säkerställa att marken saneras till en godtagbar nivå utifrån föreslagen markanvändning innan byggnationerna och markarbeten enligt detaljplanen påbörjas för att säkerställa miljön samt god hälsa hos de som kommer att vistas inom området.

Genomförandetid - regleringen med en genomförandetid på fem år motiveras av att planförslaget inte innebär några omfattande utbyggnader av allmän plats varvid fem år bedöms vara tillräcklig tid för att genomföra detaljplanen.

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

Nedan redovisas tidplaner för detaljplanearbetet och genomförandet av detaljplanen.

Tidplan

Planarbete

Samråd kvartal 1 2024

Granskning kvartal 4 2024

Antagande i miljö- och stadsbyggnadsnämnden kvartal 1 2025

Laga kraft tidigast* kvartal 1 2025

**Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas*

Genomförande

Exploateringsavtal ska ingås innan detaljplanens antagande. Utbyggnad av allmän platsmark och kvartersmark enligt planförslaget kan ske efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under kvartal 1 2025 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Enskilt byggande, det vill säga ansökan om bygglov, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Fastighet kan anslutas till det kommunala VS-nätet när eventuell ny förbindelsepunkt har anvisats av Nacka vatten och avfall AB.

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad byggrätt i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras, ersätts eller upphävs. Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

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 i detaljplanen är allmän plats framgår av plankartan. Nacka kommun är huvudman för allmän plats inom detaljplanen.

Ansvarsfördelning

Nedan redovisas hur ansvarsfördelningen ser ut vid genomförandet av detaljplanen.

Allmänna anläggningar

Vatten- och spillvatten

Detaljplanområdet 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 spillvattensystemet fram till anvisad förbindelsepunkt. Från förbindelsepunkten ansvarar den enskilda fastighetsägaren för utbyggnad, inkoppling, drift och underhåll. Genomförandet av planförslaget bedöms inte medföra något omfattande behov av ny- eller ombyggnad av VS-ledningar men mindre justeringar samt ny förbindelsepunkt kan behövas för att ansluta tillkommande bebyggelse till det allmänna VS-nätet.

Dagvatten

Nacka vatten och avfall AB är huvudman för det allmänna dagvattensystemet. De ansvarar för drift, underhåll och utbyggnad av det allmänna dagvattensystemet. Planområdet ingår i verksamhetsområde för dagvatten gata vilket innebär att Nacka vatten och avfall AB enbart ansvarar för dagvatten från allmän plats, det vill säga från gata och parkmark inom planområdet. Ansvar för att leda bort och rena dagvatten inom kvartersmark ligger hos berörd fastighetsägare.

Elförsörjning, telenät och fibernät

Nacka Energi AB är ansvarig för det allmänna elnätet i området. Skanova ansvarar för ledningar för telekommunikation i området och Stokab ansvarar för fiber-optoledningar.

Kvartersmark

Fastighetsägaren ansvarar för åtgärder inom kvartersmark samt för utbyggnad, drift och underhåll av dagvattenhantering inom kvartersmark. Fastighetsägaren får en utökad byggrätt i detaljplanen. Det är viktigt att tänka på att flera åtgärder kräver lov och tillstånd, såsom bygglov, rivningslov eller marklov. Detaljplanen reglerar att tillsynsmyndigheten ska godkänna avhjälpandeåtgärder avseende markföroreningar innan bygglov/marklov får ges.

Avtal

Nedan redovisas de avtal som ska tecknas och som har betydelse för genomförandet av planen.

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 fastighetsägare avseende mark som inte ägs av kommunen. Exploateringsavtal tecknas i samband med detaljplanläggning av mark som inte tillhör kommunen.

Exploateringsavtal för Igelboda 55:1 och Baggensudden 21:1 med Region Stockholm Trafikförvaltningen ska tas upp för godkännande i kommunfullmäktige innan detaljplanen går upp för antagande. Exploateringsavtalet kommer reglera kostnads- och ansvarsfördelning för villkor för exploatering på kvartersmark, villkor för utbyggnad och övertagande av allmän

platsmark (exempelvis flytt av övergångsställe och in- och utfart samt återställande av befintlig in- och utfart). Avtalet kommer även reglera villkor för allmänna ledningar, ersättningar parterna emellan samt villkor för kompensationsåtgärder för nedtagande av särskilt värdefull ek, skyddsåtgärder för träd och vegetation under byggtiden samt kostnads- och ansvarsfördelning för eventuell fastighetsbildning med mera.

Tekniska frågor

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

Vatten och spillvatten

Befintliga vatten- och spillvattenledningar finns i Torsvägen direkt norr om planområdet samt i Stockholmsvägen söder om planområdet. Genomförandet av planförslaget bedöms inte medföra något omfattande behov av ny- eller ombyggnad av VS-ledningar men mindre justeringar samt ny förbindelsepunkt kan behövas för att ansluta tillkommande bebyggelse till det allmänna VS-nätet.

Dagvatten

Dagvattenhanteringen inom kvartersmark ska uppfylla kraven enligt kommunens och Nacka vatten och avfall AB:s senaste version av *Anvisningar för dagvatten* samt framtagna dagvattenutredning. Dagvattenutredningen (*WSP, 2024-01-18*) föreslår växtbäddar med anpassad fördröjningskapacitet i anslutning till den föreslagna depåbyggnadens tak. För att hantera dagvatten från hårdgjorda markområden inom planområdet föreslås en växtbädd med fördröjningsvolym i planområdets södra del, direkt norr om spårområdet. Det är viktigt att säkerställa att omkringliggande mark höjdsätts så att ytlig avrinning kan ske till växtbädden i söder. Detta regleras i detaljplanen genom angivna markhöjder.

El, tele och fiber

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

Värme

Uppvärmning av den nya bebyggelsen planeras ske med bergvärme.

Avfall

Avfall hanteras manuellt genom hämtning från miljöstation inom depåområdet.

Särskild hänsyn under byggnadstiden

Särskild hänsyn krävs till de träd som bevaras inom planområdet både inom kvartersmark och inom allmän plats. Träden kan ta skada om rotsystem, stam eller grenar skadas fysiskt, om de påverkas kemiskt eller om jorden omkring dem kompakteras. En skyddszon ska skapas runt träden, om möjligt enligt de generella rekommendationerna i Standard för skyddande av träd vid byggnation 2.0. Inom skyddszonen får ingen kompaktering eller annan negativ jordpåverkan ske.

Området ska avgränsas med staket eller motsvarande. Det planerade avståndet mellan stödmuren och två av de ekar som bevaras är betydligt mindre än de generella rekommendationerna. Det krävs en särskilt skonsam schakt för att förhindra att dessa träd skadas. Villkor för skydd av träd under byggtiden kommer att regleras i exploateringsavtalet.

Fastighetsrättsliga frågor

Nedan redovisas de fastighetsrättsliga frågor som behöver hanteras vid genomförandet av detaljplanen.

Fastighetsbildning krävs inte för att genomföra detaljplanen men viss fastighetsbildning, som inte är möjlig idag, möjliggörs när detaljplanen vinner laga kraft. Nedan följer en beskrivning av de fastighetsrättsliga frågor som kommunen bedömer kan bli aktuella och hur de kan genomföras. Beskrivningen är dock 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.

Ansökan om lantmäteriförrättning görs hos Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Lantmäterimyndigheten agerar som en självständig myndighet och ansvarar efter ansökan för prövning och genomförande av olika typer av fastighetsanknutna ärenden, vid en så kallad förrättning. Vid en lantmäteriförrättning prövar lantmäterimyndigheten möjligheten att genomföra en ansökan, främst utifrån fastighetsbildningslagens bestämmelser.

Fastighetsbildning inom kvartersmark

Nedan följer en beskrivning av den fastighetsbildning som möjliggörs genom detaljplanen.

Fastighetsreglering – marköverföring

När detaljplanen vunnit laga kraft möjliggörs att fastighetsreglering kan ske så att fastigheten Baggensudden 21:1 regleras till fastigheten Igelboda 55:1. Fastighetsregleringen bedöms lämplig att genomföra men är inte en förutsättning för genomförandet av detaljplanen. Båda fastigheterna ägs av AB Storstockholms lokaltrafik.

Fastighetsreglering – 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 att ta väg över en annan fastighet. Servitut kan bildas genom lantmäteriförrättning (officialservitut) eller genom avtal mellan fastighetsägare (avtalsservitut).

Inom planområdet finns ett servitut (akt 0182K-86/28). Servitutet är till förmån för Baggensudden 21:1 och belastar Igelboda 55:1 och innebär rätt för Baggensudden 21:1 att använda ett utpekade område inom Igelboda 55:1 för in- och utfart. Aktuellt detaljplaneförslag innebär att angöringen till depåområdet flyttas österut vilket innebär att den nya in- och utfarten till området kommer att vara belägen så att Baggensudden 21:1 får en direkt angöring till

Torsvägen. Därmed upphör behovet av servitutet som därmed föreslås upphävas. Servitutet förlorar även sin betydelse ifall fastighetsreglering genomförs i enlighet med vad som beskrivs under rubriken "Fastighetsreglering - marköverföring".

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra något behov av att bilda nya servitut.

Ekonomiska frågor

Nedan redovisas ekonomiska frågor till följd av detaljplanens genomförande.

Ersättning för markåtkomst

Nedan redovisas ersättningar för markåtkomst som möjliggörs genom detaljplanen.

Enskild kvartersmark

När detaljplanen vunnit laga kraft möjliggörs att fastighetsreglering kan ske så att fastigheten Baggensudden 21:1 regleras till fastigheten Igelboda 55:1. Båda fastigheterna ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik. Beslut om vilken ersättning som ska betalas tas av lantmäterimyndigheten i lantmäteriförrättning, antingen med överenskommelse eller med så kalla officialvärdering som grund.

Utbyggnads-, drift- och underhållskostnader

Nedan redovisas kostnader kopplade till utbyggnaden av detaljplanen samt kostnader för löpande drift och underhåll.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll av allmän plats

Exploateringsavtal kommer att reglera kostnaden för anläggandet av ny in- och utfart och återställande av befintlig in- utfart samt flytt av övergångsställe inom allmän plats.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll inom kvartersmark

Kostnaden för bygg- och anläggningsåtgärder inom kvartersmark samt drift och underhåll bekostas av Region Stockholm Trafikförvaltningen.

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

Eventuell ny- eller omförläggning av befintliga ledningar samt eventuellt upprättande av ny förbindelsepunkt bekostas av Region Stockholm Trafikförvaltningen.

Kostnad för dagvattenhantering

Nacka vatten och avfall AB bekostar omhändertagandet av vatten från allmän plats inom planområdet. Region Stockholm Trafikförvaltningen bekostar lokalt omhändertagande av dagvatten inom kvartersmark.

Kostnad för anläggande samt drift och underhåll av el-, tele- och fibernät

Respektive ledningsägare för tele- och fibernät bekostar nödvändig utbyggnad och anslutning samt drift och underhåll.

Taxor och avgifter

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

Förrättningskostnader

Fastighetsbildning krävs inte för att genomföra detaljplanen men viss fastighetsbildning, som inte är möjlig idag, möjliggörs när detaljplanen vinner laga kraft. Region Stockholm Trafikförvaltningen svarar för ansökan om och bekostande av sådan lantmäteriförrättning.

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.

Anslutningsavgifter

Anslutningsavgifter för vatten och avlopp (VA) betalas av fastighetsägare till Nacka vatten och avfall AB enligt vid tidpunkten gällande VA-taxa.

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

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

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.

Miljökonsekvenser

Planförslaget kommer medföra att en särskilt skyddsvärd ek, som växer mot Torsvägen, behöver lämna plats åt den planerade depåbyggnaden. Eken står inom ett område som Länsstyrelsen pekat ut som en ”skyddsvärd trädmiljö” som ursprungligen berörde tre särskilt skyddsvärda ekar inom depåområdet. Två av ekarna är sedan tidigare borttagna och nedtagandet av den kvarvarande

eken medför negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden på den specifika platsen samtidigt som det försvagar det ekologiska sambandet.

Planområdet ingår i ett spridningssamband för främst ädellövskog men även tallskog. I planförslaget skyddas ädellövträd i den östra delen och yngre ekar sparas i den norra delen, vilket är positivt för ekologiska samband och biologisk mångfald. Med anledning av den negativa påverkan som beskrivs ovan är det viktigt att bevara dessa träd och förbättra förutsättningarna för att de på sikt ska kunna utveckla motsvarande värden. Det kan exempelvis handla om att frihugga ekar från lönn som växer tätt inpå. Även nyplantering av ek kan vara aktuellt.

Planen kommer möjliggöra att byggnader och stödmur uppförs i nära anslutning till träd som avses bevaras, vilket kan komma att påverka rotzonen. Särskilt hänsyn behöver tas vid genomförandet av planen.

Bullersituationen för närliggande bostäder bedöms förbättras efter genomförd utbyggnad av depåbyggnaden och sprinklertanken samt med de nya moderna fordon som utvecklingen av depåområdet möjliggör. Att Saltsjöbanan kommer trafikerats av moderna mer tystgående fordon bedöms även påverka ljudmiljön positivt för bostäder längs med hela Saltsjöbanan.

I dag sker, såvitt känt, ingen rening av dagvatten från planområdet. Med föreslagna dagvattenåtgärder minskar föroreningsbelastningen från området på recipienterna.

I det fortsatta arbetet behöver kompletterande utredningar om befintliga markföroreningar genomföras. Om förorenade massor schaktas bort bör föroreningspåverkan till omgivningen minska.

Konsekvenser på kulturmiljö

Neglinge stations kulturvärden är mycket starkt knutna till den obrutna kontinuiteten som en av Saltsjöbanans centrala platser där reparationsverkstaden med vagnhallarna är det fysiska uttrycket som bär på de högsta kulturmiljövärdena. En viktig del av karaktären är depåområdets successiva utveckling med flera, lätt avläsbara utbyggnadsetapper. Planförslagets ambition är att den nya depåbyggnaden ska utformas utifrån förhållningssätten i kulturmiljöprogrammet och den antikvariska konsekvensanalys som utförts (*Bjerkning, 2023-12-15*) så att den samspelar med de befintliga hallarna i material, färgsättning, takformer, fönstersättning och detaljer. Ambitionen är vidare att depåbyggnaden utformas med en nutida gestaltning som tillför en lätt avläsbar nästa utbyggnadsetapp inom depåområdet. Gestaltningen kommer att studeras vidare under den fortsatta planprocessen, slutlig utformning avgörs under bygglovskedet. Den föreslagna sprinklertanken innebär en ny typ av byggnad som tidigare inte funnits inom området, men genom att dess funktion blir lätt avläsbar, den utformas med en färgsättning som anpassas till befintlig depåbyggnad och placeras så att ingreppen i slänten med de stora ekarna minimeras, bedöms påverkan på kulturmiljön bli måttlig. Planförslaget säkerställer även att de mindre

teknikbyggnader som är möjliga att uppföra inom området i framtiden anpassas till områdets karaktärsdrag.

För landskapsbilden innebär planförslaget att den största eken inom depåområdet måste fällas, men samtidigt föreslås kompensationsåtgärder som säkerställer att andra värdefulla ekar inte skadas samt att yngre successionsträd får bättre möjligheter att växa till stora träd.

Under förutsättning att den föreslagna depåbyggnaden utförs i enlighet med de illustrationer som redovisas under rubriken *Bebyggelsens gestaltning* i avsnittet *Planförslag* eller med motsvarande kvalitéer och med föreslagna kompensationsåtgärderna avseende växlighet bedöms förslaget sammantaget ha en liten negativ påverkan på kulturmiljön och landskapsbilden.

Sociala konsekvenser

Större delen av planområdet ligger inom befintligt inhägnat depåområde för Saltsjöbanan, därmed bedöms planförslaget innebära begränsade sociala konsekvenser. Depåbyggnaden som föreslås mot Torsvägen utgörs av en lång sammanhängande byggnad vilket gör att den kan upplevas otrygg vid passage. Utformningen av fasaden mot Torsvägen är viktig för att bidra till en trygg miljö, trots den långsträckt fasaden. På plankartan regleras att depåbyggnadens norra fasad ska utformas med en vertikal rytm som bryter upp fasaden. Ur ett trygghetsperspektiv är det positivt om den vertikala rytmen utförs som vertikala fönsterpartier.

Trafikförvaltningen har för avsikt att förse den föreslagna depåbyggnaden med ny konst integrerad i byggnadens fasad, vilket kan upplevas positivt av både de som arbetar i depån, boende i närområdet och Saltsjöbanans resenärer.

Ekonomiska konsekvenser

Region Stockholm Trafikförvaltningen bekostar framtagandet och genomförandet av detaljplanen. Detaljplanen medför därmed inga kostnader för Nacka kommun. De ytor som i detaljplanen är utlagda som allmän plats sköts redan idag av kommunen och detaljplanen bedöms inte medföra några märkbara förändringar av driftkostnader för allmän plats.

Konsekvenser för närområdet

Detaljplaneförslaget innebär att nya byggnader uppförs i närheten av befintliga bostäder. Solstudier visar dock att den tillkommande bebyggelsen inte kommer att påverka solförhållandena för befintliga fastigheter i någon större utsträckning. Utbyggnaden inom depåområdet medför mindre förändringar på trafikflödena på Torsvägen men förändringen bedöms inte påverka närliggande bostäder. Uppförandet av den föreslagna depåbyggnaden och sprinklertanken samt framförallt de moderna fordon som utvecklingen av depåområdet möjliggör bedöms medföra en förbättrad ljudmiljö för närliggande bostäder.

Avvägning mellan motstående intressen

Nedan redovisas de stora avvägningar som gjorts i planförslaget.

Förlust av biologiska värden kontra modernisering av Saltsjöbanan

Saltsjöbanan har en strategisk betydelse för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen och särskilt för delar av Nacka kommun. Inom ramen för Region Stockholms pågående program Saltsjöbanan genomförs upprustning och modernisering av Saltsjöbanan för att möta dagens och framtidens behov av kollektivtrafik. Upprustningen omfattar utbyggnad av mötesstationer, nya fordon, utökad depåkapacitet med mera som genomförs för att möjliggöra en ökad turtäthet (12-minuterstrafik). Detaljplanen för Neglinge depå möjliggör utveckling av depåområdet vilket är nödvändigt för utvecklingen av Saltsjöbanan. Moderniseringen innebär att kollektivtrafiken i området förbättras vilket ökar förutsättningarna för klimatsmartresande. Införandet av nya moderna och mer tystgående fordon medför en förbättrad ljudmiljö inte bara vid depån utan längs med hela Saltsjöbanan.

Uppförandet av den föreslagna depåbyggnaden innebär dock att en särskilt skyddsvärd ek måste tas ner. Nedtagandet av eken innebär negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden på den specifika platsen, påverkar de ekosystemtjänster som trädet ger samt försvagar det ekologiska sambandet.

I avvägningen mellan det allmänna intresset av att modernisera Saltsjöbanan för att få en kapacitetsstark och modern kollektivtrafik och det allmänna intresset av att bevara värdefull natur bedöms det allmänna intresset av att modernisera Saltsjöbanan väga tyngre. För att minska de negativa effekterna reglerar detaljplanen att värdefulla träd i östra delen av planområdet ska bevaras och ytterligare kompensationsåtgärder ska genomföras vilket regleras i avtal.

Bebyggelse nära befintlig bostadsbebyggelse kontra modernisering av Saltsjöbanan

Den föreslagna depåbyggnaden och sprinklertanken utgör förhållandevis stora volymer som blir nya inslag i stadsbilden framförallt för närboende. De gestaltningsbestämmelser som införts för att anpassa föreslagen depåbyggnad till den befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden bidrar även till att depåbyggnadens volym upplevs mindre genom att tak och fasader bryts upp. Generella gestaltningsbestämmelser om anpassning finns även för samtliga byggnader inom planområdet. Utförda solstudier visar att de tillkommande byggnaderna inte påverkar intilliggande bebyggelse i någon stor utsträckning.

Uppförandet av föreslagen depåbyggnaden och sprinklertank bedöms vidare påverka ljudmiljön positivt för närliggande bostäder genom att skärma av buller från depåområdet. Införandet av moderna tystgående fordon som möjliggörs bland annat genom utveckling av depåområdet bedöms även påverka ljudmiljön positivt för bebyggelse vid depåområdet och längs med hela Saltsjöbanan.

I avvägningen mellan det allmänna intresset av att modernisera Saltsjöbanan för att få en kapacitetsstark och modern kollektivtrafik och det enskilda intresset av att inte få en stor byggnadsvolym i nära anslutning till sin fastighet bedöms det allmänna intresset av att modernisera Saltsjöbanan väga tyngre.

Fastighetskonsekvensbeskrivning

Detta kapitel beskriver vilka fastighetsrättsliga konsekvenser som detaljplanen medför för fastighetsägare inom planområdet. De fastighetsrättsliga konsekvenserna har beskrivits i avsnittet *Så genomförs planen* men sammanfattas här.

Fastigheterna inom planområdet utgörs av Baggensudden 21:1, del av Igelboda 55:1 samt del av Igelboda 2:1.

För fastigheten Baggensudden 21:1 medför planförslaget följande konsekvenser:

- Ändrad markanvändning från småindustri till järnvägsområde
- Byggrätt för järnvägsändamål
- Tillkommande bestämmelser avseende anpassning till kulturhistoriska värden
- Fastighetsreglering möjliggörs som medför att Baggensudden 21:1 kan regleras till Igelboda 55:1
- Befintligt servitut till förmån för fastigheten kan upphävas
- Borttagande av det markreservat för underjordiska ledningar (u-område) som belastar fastigheten enligt gällande stadsplan
- Begränsning av trädfällning i fastighetens östra del

För fastigheten Igelboda 55:1 medför planförslaget följande konsekvenser:

- Byggrätt för järnvägsändamål
- Tillkommande bestämmelser avseende anpassning till kulturhistoriska värden
- Fastighetsreglering möjliggörs som medför att Baggensudden 21:1 kan regleras till Igelboda 55:1
- Befintligt servitut som belastar fastigheten kan upphävas

För fastigheten Igelboda 2:1 medför planförslaget följande konsekvenser:

- Ändrad användning från järnvägsändamål till allmän plats gata/park

Planenheten

Angela Jonasson
Gruppchef Nacka

Therese Sjöberg
Planarkitekt