

## Järla stationsområde norr

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



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

## Sammanfattning

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår. Detaljplanen utgör en av tre detaljplaner inom stadsbyggnadsprojektet Järsla stationsområde. Järsla stationsområde är ett stadsbyggnadsprojekt som ingår i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka.

Planområdet är beläget i södra centrala Nacka och omfattar cirka 15 000 kvadratmeter. Området som avses bebyggas består idag av en kontorslokal, en mindre restaurangbyggnad samt av en asfaltparkering med en trädbevuxen kulle intill. I planområdet ingår också delar av Kyrkstigen, Birkavägen, Järsla bro och Värmdövägen.

Detaljplanen syftar till att skapa en tät stadsmiljö runt kommande tunnelbanestation med attraktiva allmänna platser och kvartersbebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet. I aktuellt förslag möjliggörs cirka 400 bostäder och knappt 300 kvadratmeter verksamhetsyta i bottenplan. Samrådshandlingen fokuserar på den nya bebyggelsens utbredning och höjder. Därför har inte ytterligare gestaltning så som exempelvis material och kulör reglerats. Detaljplanen syftar även till att ge planstöd för ombyggnad av omgivande vägar för att öka kapaciteten och ge en mer stadsmässig utformning, samt till att ge skydd åt hundraåriga ekar.

Projektet kommer ligga i direkt anslutning till en kollektivtrafiknod med tunnelbanestation, busshållplats och regionalt cykelstråk inom planområdet och Saltsjöbanan i nära angränsning.

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för barn genom att området utvecklas till en mer attraktiv, levande och trygg stadsmiljö med tryggare gångstråk och bättre kommunikationer till rekreationsområde, skolor och idrottsaktiviteter. Planförslaget innebär positiva konsekvenser i ett socialt hänseende men negativa konsekvenser för kulturmiljön i området.

I en avvägning mellan att skapa en tät stadsbebyggelse alldeles intill tunnelbanans entré och hänsyn till den befintliga kulturmiljön har tätheten vägt tungt. Hänsyn och anpassning till befintlig miljö har tagits och kommer att vidareutvecklas i det fortsatta arbetet.

Exploatören, ALM Equity AB svarar för alla kostnader för utveckling av kvartersmarken. Kommunen ansvarar för utbyggnaden av de allmänna anläggningarna. Kommunen kommer att få intäkter för markförsäljning i projektet.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## Innehållsförteckning

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Sammanfattning .....</b>                                    | <b>2</b>  |
| <b>Planens syfte och huvuddrag .....</b>                       | <b>4</b>  |
| Syfte .....  | 4         |
| Bakgrund och huvuddrag .....                                   | 4         |
| <b>Planhandlingar och underlag .....</b>                       | <b>5</b>  |
| <b>Plandata och tidigare ställningstaganden.....</b>           | <b>7</b>  |
| Läge, areal & markägoförhållande .....                         | 7         |
| Statliga och regionala intressen.....                          | 8         |
| Kommunala intressen .....                                      | 9         |
| Behovsbedömning.....   | 15        |
| <b>Förutsättningar och planförslag .....</b>                   | <b>15</b> |
| Platsens förutsättningar.....                                  | 15        |
| Förslagets övergripande struktur.....                          | 17        |
| Principer för ny bebyggelse .....                              | 18        |
| Bebyggelseförslag.....   | 19        |
| Grönområden .....  | 28        |
| Störningar och risker .....                                    | 35        |
| Markens beskaffenhet .....                                     | 37        |
| Dagvatten, grundvatten och skyfall .....                       | 38        |
| <b>Så genomförs planen .....</b>                               | <b>39</b> |
| Organisatoriska frågor.....                                    | 39        |
| Huvudmannaskap .....   | 40        |
| Ansvarsfördelning.....   | 40        |
| Avtal .....  | 42        |
| Tekniska frågor.....   | 44        |
| Fastighetsrättsliga frågor.....                                | 45        |
| Ekonomiska frågor.....   | 47        |
| <b>Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....</b> | <b>49</b> |
| Avvikelse från översiktsplanen .....                           | 49        |
| Miljökonsekvenser .....  | 49        |
| Ekonomiska konsekvenser.....                                   | 50        |
| Fastighetskonsekvensbeskrivning .....                          | 50        |
| Sociala konsekvenser.....                                      | 50        |
| Konsekvenser för landskapsbilden .....                         | 52        |
| Konsekvenser för naturvärden.....                              | 52        |
| Konsekvenser för dagvatten och skyfall .....                   | 53        |
| Avvägning mellan motstående intressen.....                     | 53        |
| <b>Medverkande i planarbetet.....</b>                          | <b>54</b> |

## Planens syfte och huvuddrag

### Syfte

Detaljplanens övergripande syfte är att möjliggöra stadsutveckling i enlighet med ”Detaljplaneprogram för centrala Nacka”, antaget av KS 2015-04-13. Detaljplanen syftar till att ge förutsättningar för en ny tunnelbanestation samt för att skapa en tät stadsmiljö med attraktiva allmänna platser och kvartersbebyggelse av hög arkitektonisk kvalitet, kring kollektivtrafiknoden Järla Station. Detaljplanen syftar även till att ge planstöd för ombyggnad av Kyrkstigen, Birkavägen, Järla bro och Värmdövägen samt till att ge skydd åt hundraåriga ekar längs Kyrkstigen.

Bottenvåningar mot allmänna platser och gator ska vara öppna och kunna inhysa service, handel och verksamheter.

I syftet ingår även att pröva lämplig markanvändning i förhållande till omgivningen samt att reglera tillkommande byggnadsvolymer, säkra en arkitektur av hög kvalitet och principer för bottenvåningar på lämpligt sätt så att förutsättningar för goda boendeförhållanden och stadsliv skapas.

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

### Bakgrund och huvuddrag

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

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

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

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

## Planhandlingar och underlag

I startpromemorian för hela projekt Järsla stationsområde, i vilket denna detaljplan är en av tre ingående detaljplaner, föreslås att en högre och tätare exploatering än i detaljplaneprogrammet kan prövas.

Detaljplanen ska möjliggöra cirka 400 nya bostäder samt lokaler i ett mycket kollektivtrafiknära läge. Samordning ska ske med tunnelbanans station som har sin entré mot torget vid Värmdövägen. Tunnelbanestationen ingår idag i en annan detaljplan, som kommer att ersättas av denna plan.

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

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Fastighetskonsekvensbeskrivning
- Gestaltungsprogram för allmän plats (*Mandaworks, 2020*)

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Miljöredovisning (*Nacka kommun, 2020-01-15*)
- Trafikbullerutredning (*ÅF konsult, Efterklang, 2019-12-13*)
- Mobilitetsutredning (*Tyréns, 2019-11-29*)
- Dagvattenutredning (*WSP, 2019-12-13*)
- Skyfallsutredning Sickla Järsla, Nacka kommun (*Ramböll, 2017-09-13*)
- Dagsljusberäkningar (*ÅF konsult, 2019-12-17*)
- Grönytefaktorberäkningar (*Nivå Landskapsarkitektur, 2019-12-02*)
- Vindutredning (*Cowi, 2019-12-20*)
- Trädinventering (*Naturföretaget, 2015*)
- Markteknisk undersökningsrapport (*GeoMind 2016-06-03*)
- Miljöteknisk markundersökning (*Orbicon, 2016-04-15*)
- Teknisk förstudie för Rotorfabriken och Järsla stationsområde (*Sweco, 2018*)
- Inventering av naturvärdesträd centrala Sicklaön, Nacka kommun (*Pro natura, 2013*)
- Järsla-Birka, Nacka kommun. Kulturmiljöanalys och bebyggelseinventering inför arbete med detaljplan (*KMW Forum, 2017*)
- Spridningsanalys, Sicklaön (*Ekologigruppen, 2014*)
- Spridningsberäkning för halter av partiklar och kvävedioxid (*SLB-analys, 2018*)
- Historisk kartläggning, Fas 1, Del av fastighet Sicklaön 40:11 (*Orbicon, 2016-03-15*)
- Trafikutredning (*Nacka kommun, 200115*)

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

## Plandata och tidigare ställningstaganden

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

### Läge, areal & markägförhållande

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

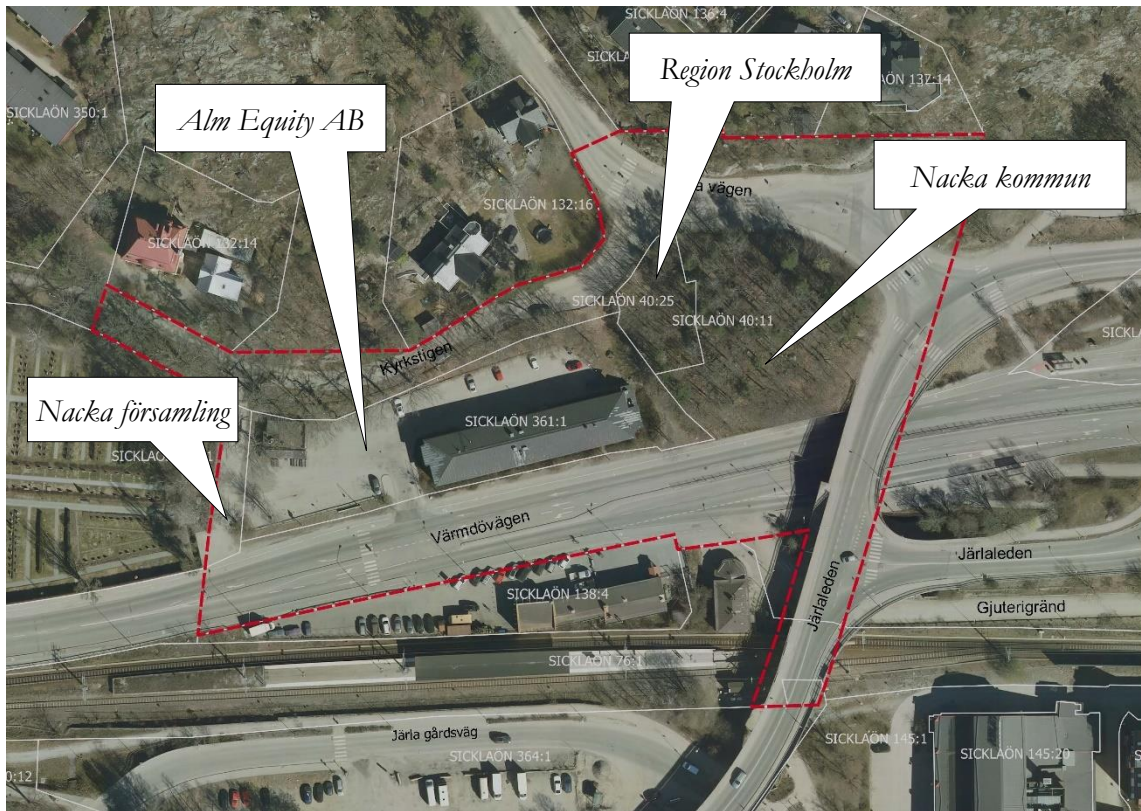


*Kartan visar planområdet markerat med röd linje. Flygfoto från Nackas internGIS (2019)*

Planområdet är cirka 15 000 kvadratmeter stort och omfattar Sicklaön 361:1 som ägs av ALM Equity AB och Sicklaön 40:25 som ägs av Region Stockholm (omfattar själva tunnelbanestationen) samt del av Sicklaön 40:11 som ägs av Nacka kommun (Värmdövägen och kullen intill Järsla bro, Järsla bro, Birkavägen och Kyrkstigen) samt del av Sicklaön 133:1 som ägs av Nacka församling (infart till parkering för besökande till kyrkogården, öster om kyrkogårdsmuren).

I planområdet ingår även den mark som ligger under Järsla bro: Sicklaön 364:1 (Peab bostad AB) och Sicklaön 76:1 (aktiebolaget Storstockholms lokaltrafik).

ALM Equity AB förvärvade Sicklaön 361:1 under 2012 och vill utveckla fastigheten för bostäder och verksamheter. Fastigheten består idag av en kontorsbyggnad som inhyser en tandläkarmottagning och en mindre restaurangbyggnad.



Kartan visar ett flygfoto (2019) över Järla Stationsområde med planområdet norr om Saltsjöbanans station Saltsjö-Järla. De vita linjerna är fastighetsgränser.

### Statliga och regionala intressen

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

#### Riksintressen enligt 3 och 4 kap MB

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

#### Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB

Detaljplanen omfattas av bestämmelserna i miljöbalkens 5 kap. om miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft och ytvatten. Miljö kvalitetsnormerna är bindande nationella föreskrifter som är till för att skydda hälsan och miljön. Normerna anger de föroreningsnivåer som människor och miljö kan belastas för utan olägenheter av betydelse. Vid planering och planläggning ska hänsyn tas till dessa. En plan får inte medverka till att normerna överskrids. Detaljplanen bedöms klara miljö kvalitetsnormerna för luft och buller. De åtgärdsförslag som föreslås enbart inom planområdet är dock inte tillräckliga för att klara miljö kvalitetsnormen för vatten. Frågan kommer att utredas vidare under det fortsatta



planarbetet. Mer information finns i miljöredovisningen och i avsnitten Risk och säkerhet, Luftkvalitet och Teknisk försörjning samt Dagvatten.

### ***Recipienter för dagvatten samt grundvatten***

Dagvatten från planområdet avrinner mot Järslasjön. Järslasjön tillhör vattendistriktet "Vattenmyndigheten Norra Östersjön" och är klassificerad i VISS som preliminär vattenförekomst (NW657807-163399). Det finns ännu inga miljökvalitetsnormer för Järslasjön varför kommunen förhåller sig till miljökvalitetsnormerna för Sicklasjön. Den västliga bassängen av Järslasjön heter Sicklasjön och är vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv. Sicklasjön avrinner via Sickla kanal och Hammarby sjö mot Saltsjön och vattenförekomsten Strömmen. Dagvatten är en viktig påverkanskälla varför dagvattenåtgärder behövs för att kunna minska näringsbelastningen. En kommunal åtgärdsplan som omfattar hela sjön visar att dagvattenlösningarna måste vara ambitiösa för att minska näringsbelastningen på Järslasjön.

Strömmen har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormen är att vattenförekomsten ska uppnå måttlig ekologisk status till år 2027 samt god kemisk ytvattenstatus med tidsfrist för antracen, kadmium och bly till år 2027 samt med mindre stränga krav för bromerade difenyleter och kvicksilver.

Sicklasjön är vattenförekomst med måttlig ekologisk status och som inte uppnår god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnorm är att vattenförekomsten ska uppnå god ekologisk status till år 2027 och god kemisk ytvattenstatus med tidsfrist för antracen, kadmium och bly till år 2027 samt med mindre stränga krav för bromerade difenyleter och kvicksilver.

Enligt Viss finns ingen grundvattenförekomst inom eller i närheten av planområdet.

### **Luftkvalitet**

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

### **§113-förordnande enligt byggnadslagen**

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

### **Kommunala intressen**

Nedan beskrivs de kommunala intressen som påverkar/påverkas av detaljplanen.

## Översiktlig planering

Planförslaget är förenligt med översiktsplanen. Projektet ingår i Nacka stad - det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Enligt gällande översiktsplan "Hållbar framtid i Nacka" antagen av kommunfullmäktige 2018-05-21 ligger planområdet inom ett område som anges som tät stadsbebyggelse. I översiktsplanen ingår planområdet till största delen i området Bt2 "Alphyddan/Finntorp" men till viss del också i Bt5 "Centrala Nacka", båda är områden utpekade som lämpliga för tät stadsbebyggelse.

## Översiktsplanens tematiska tillägg

Området för projektet är inte särskilt utpekade i de tematiska tilläggen till översiktsplanen, det vill säga kulturmiljöprogrammet, grönstrukturprogrammet och kustprogrammet.

Planområdet angränsar däremot till Birkavägen och bostadsrättsföreningen Britteberg som ingår i ett område utpekade som lokalt intresse för kulturmiljövården i kulturmiljöprogrammet, antaget av kommunstyrelsen 2011. Enligt startpromemorian från 2015 ska projektet förhålla sig och ta hänsyn till de närliggande villorna i Brf:en Britteberg, vilka är skyddade med detaljplanebestämmelsen q vilket innebär rivningsförbud och skyddsbestämmelser.

### *Kulturmiljö*

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

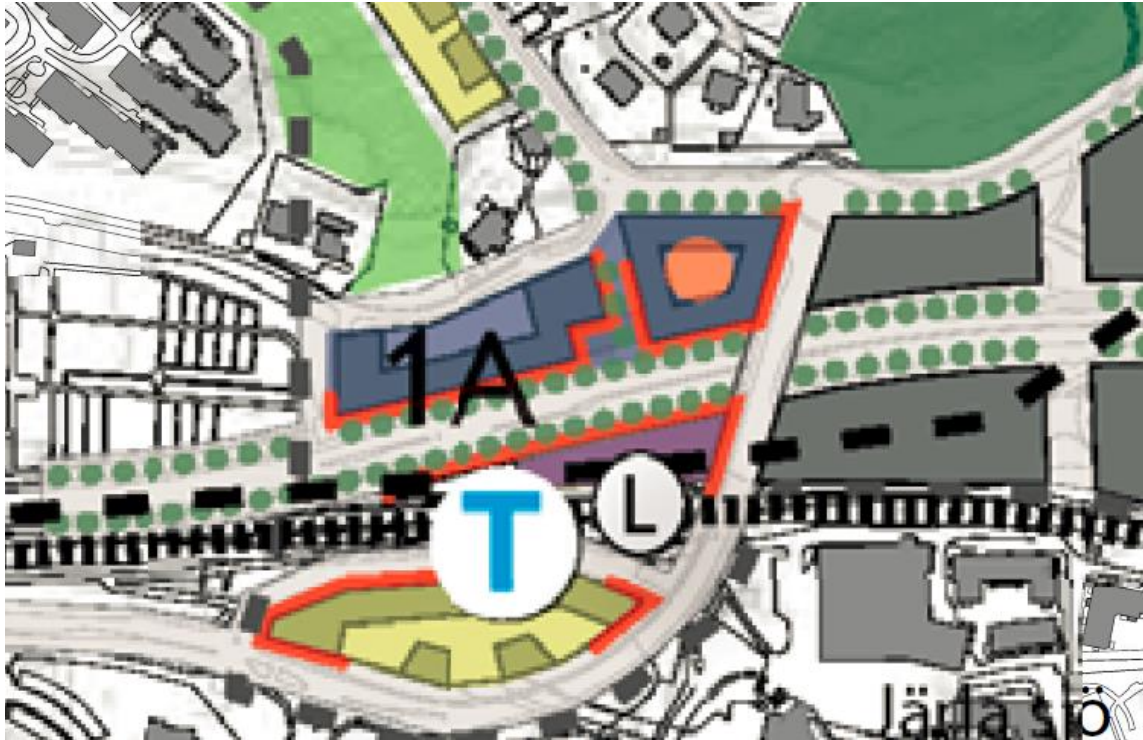
Planområdet ligger i anslutning till två kulturhistoriskt viktiga områden som finns utpekade som lokala intressen för kulturmiljövården, i Nacka kommuns kulturmiljöprogram. Dessa områden är Birkavägen med några intilliggande byggnader respektive Järla sjö.

## Detaljplaneprogram

Planområdet omfattas av "Detaljplaneprogram för centrala Nacka", antaget av kommunstyrelsen i april 2015, där målet är att 4 600 nya bostäder ska byggas till 2030. Under samma period ska 6 000–7 000 nya arbetsplatser tillkomma.

I programmet anges att stationsområdet lämpar sig för bebyggelse med bostäder och verksamheter. Det anges också att en varierad bebyggelse är eftersträvanvärd. Bebyggelsen bör i genomsnitt vara 5-6 våningar med högre byggnader i strategiska lägen, så som längs Värmdövägen där bebyggelsen kan varieras mer i höjd, enligt programmet.

Stationsområdet ska vara en del av den levande och attraktiva stadskärna som är planprogrammets syfte.



*Utsnitt ur karta i "Detaljplaneprogram för Centrala Nacka", sedan dess har läget för tunnelbanestationen förskjutits norr ut av geotekniska skäl.*

Sedan detaljplaneprogrammet antogs har strukturplanen för centrala Nacka uppdaterats och uppdateras kontinuerligt allt eftersom arbetet med Nacka stad fortgår.

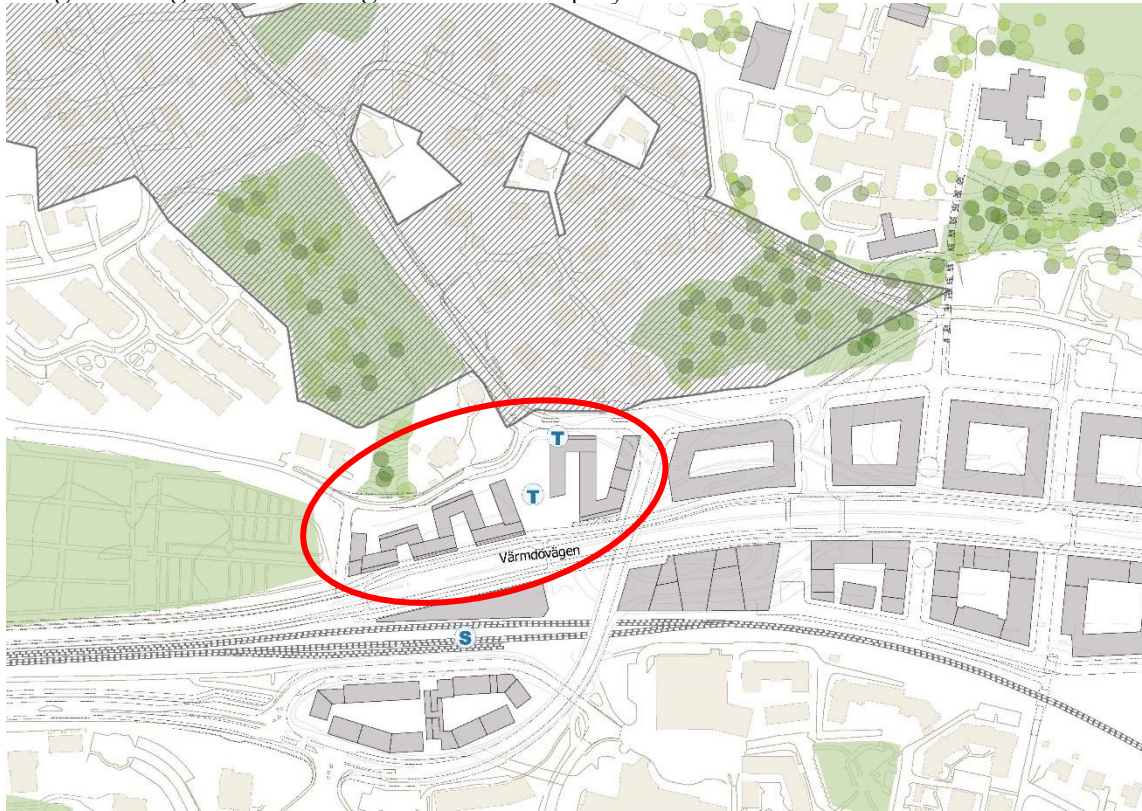
### **Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad**

I dokumentet "Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad" antaget av KS 2016-01-11 utpekas Järsla stationsområde som en plats att pröva höga hus. Med högt hus menas 12-16 våningar. I startpromemorian för hela projekt Järsla stationsområde, i vilket denna detaljplan är en av tre ingående detaljplaner, föreslås att en högre och tätare exploatering än i detaljplaneprogrammet kan prövas.

Detaljplanen ska möjliggöra cirka 400 nya bostäder samt lokaler i ett mycket kollektivtrafiknära läge. Samordning ska ske med tunnelbanans station som har sin entré mot torget vid Värmdövägen. Tunnelbanestationen ingår idag i en annan detaljplan, som kommer att ersättas av denna plan.

### Andra projekt som berör planen

Norr om planområdet ligger Birkaområdet där förberedande planarbete pågår. Samordning kring Birkavägens utformning ska ske mellan projekten.



*Bilden visar de angränsande projekten Värmdövägen och Birkaområdet. Birkaområdet är markerat med grå skraffering. Planområdet är inringat med röd linje.*

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

Samordning och samplanering krävs mellan tunnelbanans utbyggnad för ombyggnaden av Värmdövägen.

### Gällande detaljplaner

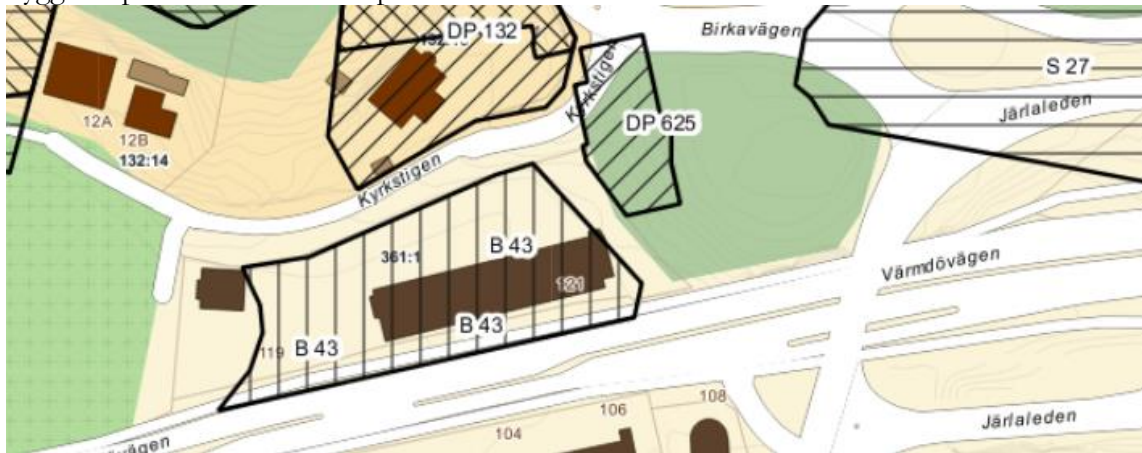
Området berörs av tre gällande planer. Gällande detaljplan för tunnelbanan till Nacka, Dp 625 från 2019, reglerar den nya tunnelbanestationen. Denna plan medför användningsbestämmelser för tunnelbana, torg och gata. Den reglerar även schaktdjupet för gata och torg (ovanpå tunnelbanestationen) samt lägsta nivå i meter över nollplanet för färdigt golv.

De bestämmelser som reglerar tunnelbanan kommer att lyftas över i den ny detaljplanen med mindre justeringar av tillåten schaktdjupsnivå på torget och justering av gränsen mellan gata och torg. Detta för att anpassa detaljplanen till tunnelbaneanläggningens utformning som justerats något under detaljprojekteringen. Gällande byggnadsplan, B 43 från 1948, möjliggör område för affärsverksamhet i två våningsplan. Dessa bestämmelser kommer att upphöra då den nya planen vinner laga kraft, för att istället ersättas av bestämmelser som

medger bostäder samt verksamheter, inklusive handel, i bottenplan. Förändringen medför att befintlig specialisttandläkarklinik inte längre kan finnas kvar i området. Den tredje planen är stadsplan, S 27 från 1963 som reglerar Järslaledens sträckning inom området, samt mindre del parkmark.

Detaljplanen för tunnelbanan, detaljplan 625, har pågående genomförandetid fram till 18 oktober 2023, i övrigt har gällande planer ingen genomförandetid.

Denna detaljplan kommer inom planområdet att ersätta detaljplanerna dp 625, byggnadsplan B 43 samt stadsplan S 27.



### *Detaljplan för tunnelbanan*

Järnvägsplanen för tunnelbanelinjen fastställdes i september 2019.

Den ger underlag, säkrar markåtkomst och medför en skyldighet att bygga tunnelbanan i enlighet med planen, inklusive stationer och entréer. Samtliga tunnelbaneanläggningar planläggs i järnvägsplanen och i kommunens detaljplan som följer järnvägsplanen. Detaljplanerna inom aktuellt stadsbyggnadsprojekt kommer att påverkas av tunnelbanans anläggningar och av skyddszoner kring underjordiska anläggningar.

Då en järnvägsplan inte får strida mot gällande detaljplaner krävs att Nacka gör tillägg till befintliga detaljplaner. Detaljplanen och järnvägsplanen ska tas fram i en integrerad process och det är kommunen som antar detaljplanen, medan järnvägsplanen fastställs av Trafikverket.

### **Målområden för hållbart byggande**

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

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

- **Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser**  
Stadsbyggnadsprojektet byggs kring en framtida kollektivtrafiknod, Järla station. Många människor kommer röra sig här och därför är det viktigt att det råder en hög nivå på utformningen av både byggnader och de allmänna ytorna. Fokus ska ligga på att inbjuda människor till vistelse på allmän plats. Det innebär bland annat hållbara material, en god tillgänglighet och överblickbarhet. Kvartersbebyggelsen ska förses med förhöjda bottenvåningar som möjliggör handel och verksamheter. Fasader ska utformas så att de upplevs som inbjudande och har en mänsklig skala.
- **Dagvatten som renas och infiltreras**  
Fördröjnings- och reningsåtgärder på allmän plats och kvartersmark ska förhindra att miljö kvalitetsnormerna för vatten överskrids i Järlasjön. Järlasjön är en preliminär vattenförekomst från 2019 och därmed råder tuffare krav avseende vattenkvaliteten i sjön. Den västliga bassängen av Järlasjön heter Sicklasjön och är vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv.  
  
Åtgärder kommer även behöva vidtas för att hantera dagvatten och förhindra översvämning, då området delvis utgör en lågpunkt i terrängen.
- **Anpassning till framtida klimat**  
Området utgör en lågpunkt i terrängen och behöver anpassas och utformas så att stora mängder dagvatten kan tas emot i VA-ledningsnätet avseende 10- till 20-årsregn. Större regn kommer att rinna på gatumark varför gatuprojektering är viktig för att förhindra att vatten skadar byggnader eller tunnelbanans anläggning.

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

### **Grönytefaktor**

Grönytefaktor är ett planeringsverktyg som syftar till att skapa mångfunktionella gröna ytor på kvartersmark genom att kombinera åtgärder för att främja ekosystemtjänster inom kategorierna sociala värden, dagvattenhantering, biologisk mångfald, luftrening samt lokalklimat.

I kommunens Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal anges att kommunen vid bebyggelse i Nacka stad ska ställa krav på särskilda gröna värden på kvartersmark för att främja ekosystemtjänster. Kravet syftar bland annat till att uppfylla ett av kommunens övergripande mål om ”Attraktiva livsmiljöer i hela Nacka” och kan preciseras genom en så kallad grönytefaktor (GYF). Grönytefaktorn anger hur stor kvot av en fastighets yta som ska innehålla gröna värden. Målsättningen med en grönytefaktor för Nacka stad är att skapa förutsättningar för rekreation, lek och vistelse i attraktiva gröna rum, fördröjning och rening av kvarterets dagvatten, ett rikt växt- och djurliv, renare luft och ett behagligt lokalklimat.

Stockholms stads GYF för Norra Djurgårdsstaden har legat till grund för GYF-modellen för Nacka stad. Modellen har anpassats utifrån Nacka kommuns förutsättningar. I modellen utgör grönytefaktor en kvot mellan en framräknad ”grön yta” och kvarterets totala yta. Grönytor som får tillgodoräknas i modellen utgörs bland annat av växtbäddar, grönska på tak och väggar, vattenytor, genomsläppliga ytor samt träd- och buskskikt. För bostadskvarter inom Nacka stad är ambitionen en grönytefaktor på 0,6.

### **Behovsbedömning**

Planområdet är av begränsad omfattning då det avser ett mindre markområde. Föreslagen markanvändning bedöms inte innebära risker och störningar för omgivningen. Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte områden som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning enligt miljöbalken behöver därför inte göras för detaljplanen. De miljöfrågor som har betydelse för projektet undersöks under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen. Som underlag för planbeskrivningen tas en miljöredovisning som redovisar miljökonsekvenserna fram.

## **Förutsättningar och planförslag**

### **Platsens förutsättningar**

Planområdet är centralt beläget i det framtida Nacka stad, och omges och korsas idag av många viktiga stråk. Förutom de starka kollektivtrafikstråken med buss och saltsjöbana så finns det flera rörelsestråk för fotgängare mellan saltsjöbana/buss och de många idrottsanläggningar och skolor som ligger i Järlahöjden samt för cyklister längs Värmdövägen. Framförallt är det många barn som rör sig i området idag.

Platsen präglas dock delvis av ett otydligt och svårtillgängligt stadslandskap dominerat av Värmdövägen, Järlaleden och en relativt stor parkering. Den befintliga bebyggelsen är låg och utgörs av en thaikiosk och en tandläkarmottagning. Området är i behov av tydligare struktur och riktningar. Värmdövägen medför också mycket trafikbuller och en öppen storskalighet. En tydligare gräns mellan Värmdövägen och Kyrkstigen, istället för dagens flytande gräns med grusparkering, kommer troligtvis att vara välgörande.

Platsens centrala och strategiska läge i det framtida Nacka stad, med plats för den nya tunnelbanestationen, ger dock goda förutsättningar för att området ska bli en knutpunkt i det framtida Nacka stad. Den nya bebyggelsen kommer också att utgöra något av en entré till det kommande Centrala Nacka och ge Värmdövägen en mer stadsmässig inramning. Den nya bebyggelsen och platserna kommer troligtvis att ha ett signalvärde för

tunnelbanan. Sammantaget motiverar detta en hög och tät bebyggelse, av hög arkitektonisk kvalitet, med attraktiva offentliga platser och levande bottenvåningar.

Samtidigt angränsar planområdet i norr mot Kyrkstigen och dess värdefulla kulturmiljö med intilliggande sekelskiftsvillor. I arbetet med bebyggelseförslag har en avvägning gjorts mellan anpassning till denna och dess behov av en lägre skala och respektavstånd å ena sidan och behovet av att skapa en mer stadsmässig miljö invid tunnelbanestationen och längs Värmdövägen, å andra sidan. Genom variationer i höjd och volym, och med sparad naturmark och träd mot Kyrkstigen, är avsikten att uppnå en väl anpassad helhet.

### Kulturmiljö

Planområdet angränsar i norr till det kulturhistoriskt intressanta Birkaområdet och Kyrkstigen. Kyrkstigen utgör en del av den gamla Värmdövägens sträckning som i sig är kulturhistoriskt värdefull, och längs den ligger flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Området runt Kyrkstigen bildar en kulturhistoriskt värdefull helhet. I den ingår själva Kyrkstigen, som tillsammans med Järsla skolväg utgör en del av den gamla Värmdövägen, Nacka kyrka och kyrkogården, de äldre sekelskiftsvillorna samt församlingshemmet och slutligen Järsla skola som utgör kommunens äldsta bevarade skolbyggnad. Denna sammanhållna miljö är en viktig helhet och utgör ett särskilt värdefullt stråk för förståelsen av kommunens äldre historia och framväxt. Utmed Kyrkstigen och Järsla skolväg, finns bergsformationer som idag berättar om det tidiga historiska skärgårdslandskapet. Topografin och bergsformationerna bidrar starkt till områdets särprägel och identitet. Dessa utgör exempel på hur Nackas kulturmiljö formats utifrån geologiska och topografiska förutsättningar. De synliga bergsformationerna i planområdets norra del, såväl naturliga som bearbetade bergen, har därför ett kulturhistoriskt värde.

Samtliga villor längs Kyrkstigen (Kyrkstigen 12 även kallat Villa Stridsberga, Villa Britteberg samt Lilla Britteberg) är klassificerade som särskilt värdefulla enligt PBL (KMW Forum, 2017). Villa Britteberg och Lilla Britteberg är skyddade med planbestämmelsen ”q” i detaljplan 132 från 1995. De får inte rivras eller förvanskas.



*Villa Britteberg samt Lilla Britteberg angränsar till planområdet i norr*



Norr om planområdet ligger Birkaområdet som är ett av Nackas äldsta villaområden där de första husen byggdes vid slutet av 1800-talet. De flesta fastigheterna är bebyggda med bostadshus, förutom enstaka tomter och några områden med naturmark med stora nivåskillnader. Bebyggelsen består dels av flerfamiljsvillor och villor av egnahemskaraktär. En bebyggelseinventering för Birkaområdet togs fram av KMW Forum år 2017. Den klassificerade flertalet villor som särskilt värdefulla enligt PBL.

Söder om planområdet, på andra sidan Värmdövägen och Saltsjöbanan, ligger Järla sjö som är ett tidigare industriområde med bebyggelse från flera olika tidsperioder. Den äldsta anläggningen är Järla gård, en herrgård med 1700-talskaraktär men som är mycket äldre och omnämns första gången i skriftliga källor i slutet av 1400-talet. Närheten till vattnet lockade industri till Järla. När Saltsjöbanans hade byggts ut på 1890-talet tog den industriella utvecklingen i Järla fart och området präglas idag av de tidigare industribyggnadernas karaktäristiska utformning med rött tegel.

### **Natur**

Planområdet ingår också i det viktigaste nord-sydliga spridningssambandet för ek- och lövskogslevande arter samt i ett nord-sydligt spridningssamband för barrskogslevande arter. Dessa samband knyter ihop Djurgårdens naturområde som är en ekologisk värdekärna med Nackareservatets naturområde och är det enda sambandet i nord-sydlig riktning inom ett relativt stort område. Enligt utredning är det påtagligt vilket värde de solitära ekarna, exempelvis i Järla där det bl.a. finns en 300 år gammal ek, har för att säkra sambandet. Längs Kyrkstigen finns några biologiskt värdefulla ekar som utgör del av ett viktigt nord-sydligt spridningstråk för eklevande arter och som var och en för sig har en stor betydelse för nätverket av värdefulla naturmiljöer (Ekologigruppen, 2014). Invid ekarna har konstaterats förekomst av orkidéen skogsknipprot som är fridlyst (Pro Natura, 2013).

Den trädbevuxna kullen invid Järla bro är en konstgjord kulle bestående av berg och schaktmassor, och iordningställdes i samband med Järla bros tillkomst för att utgöra en stödmur åt den. På kullen har ett flertal värdefulla träd vuxit upp. Här finns även blåsippa vilken är fridlyst (Pro Natura, 2013).

På platsen har funnits en drivmedelsstation.

### **Förslagets övergripande struktur**

Aktuellt förslag innebär bostadsbebyggelse i kvartersstruktur med verksamheter i bottenplan. För att området ska få den blandning av bostäder och verksamheter som önskas kombineras bestämmelsen B som medger bostäder med bestämmelsen C<sub>1</sub>, centrumverksamhet, mot gator och offentliga rum. Markanvändning centrumändamål C<sub>1</sub> är en generell användningsbestämmelse för kombinationer av handel, service, samlingslokaler, bibliotek och andra verksamheter som ligger centralt eller som på annat sätt ska vara lätta att nå. C<sub>1</sub>: Lokaler för centrumverksamhet ska finnas i bottenplan mot gata och torg.

Bebyggelsen består av ett kvarter på ömse sidor om den nya tunnelbanestationen i Järsla; här kallat Västra kvarteret respektive Östra kvarteret. Västra kvarteret angränsar till Kyrkogården och Östra kvarteret angränsar till Järsla bro.

### Principer för ny bebyggelse

Den nya bebyggelsen ska fungera i och anpassas till det sammanhang som i söder utgörs av Värmdövägens storskaliga trafiklandskap samt kulturmiljön i Järsla sjö respektive Kyrkstigens småskaliga och kulturhistoriskt intressanta vägrum med intilliggande äldre bebyggelse. För att säkra detta har följande principer för gestaltningen tagits fram. Förslaget ska följa dem.

#### Övergripande princip

- Bebyggelsen ska utformas så att de bidrar till en god helhetsverkan enligt PBL.

#### Struktur och skala

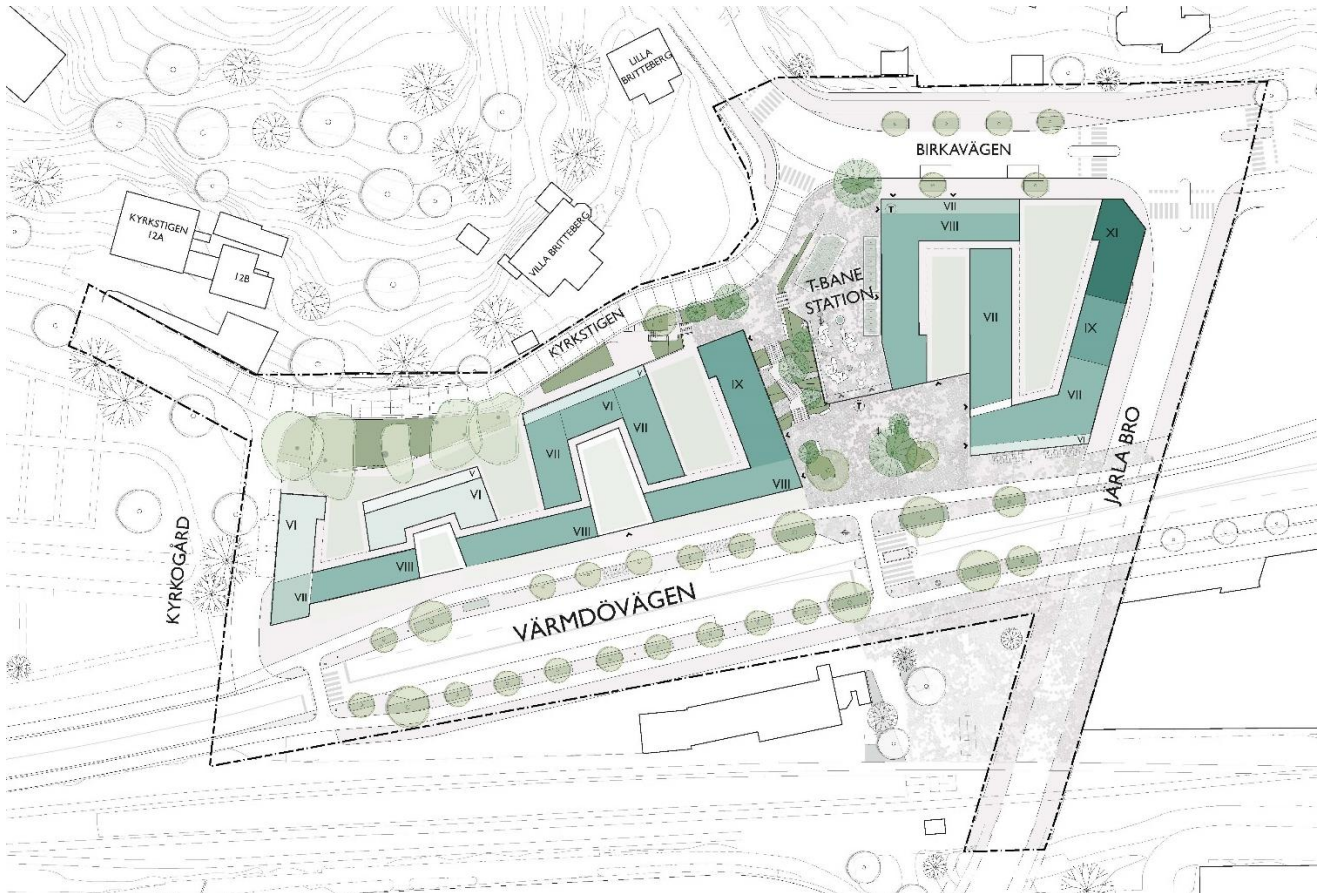
- Bebyggelsestrukturen ska variera för att undvika långa och monotona fasader.  
*Exempelvis kan skalan tas ner genom fler mindre rumsindelningar och mindre enheter istället för stora kvartersformer eller lameller.*
- Skalan, (höjder och fasadlängd) ska anpassas till omgivande befintlig bebyggelse och gaturum  
*Detta innebär att ett högre våningstal är möjligt mot Värmdövägen och Järsla bro, medan ett lägre våningstal, ska hållas mot känslig kulturmiljö*

#### Fasader

- Fasader ska i material och färgsättning koppla till omgivande befintlig bebyggelse.
- Fasader ska innehålla element som kopplar till omgivande befintlig bebyggelse.
- Fasader ska hålla en hög detaljeringsgrad i bottenplan.

#### Tak

- Takutformningen ska anpassas till omgivande befintlig bebyggelse  
*Detta innebär att tak mot känslig kulturmiljö ska ha en markerad takfot och tydliga takavslut.*




*Övergripande situationsplan som visar sammanhanget för den föreslagna bebyggelsen. Föreslagna nya byggnader i grått. Bild: Mandaworks*

### Bebyggelseförslag

Bebyggelseförslaget innebär knappt 400 nya bostäder med utrymme för verksamhetslokaler om knappt 300 kvadratmeter i bottenplan, runt en kommande tunnelbanestationen Järla. Detta samrådsförslag redovisar enbart byggnadernas utbredning och höjder eftersom detta är avgörande för förslaget gestaltning. Några andra detaljerade regleringar av gestaltningen, såsom material eller kulör, presenteras därför inte, annat än som möjlig utformning i illustrationer och referensbilder.



*Översiktsbild som visar föreslagna bebyggelsevolym mot Värmdövägen. I mitten syns den nya tunnelbanestationen med dess nedre och övre torg. De högre byggnaderna inringade med röd linje.  
Bild Semrén & Månsson/ALM Equity.*

Mot Värmdövägen utgörs västra kvarteret av tre volymer som är tänkta att upplevas som tre mindre kvarter, med två underbyggda gårdar mellan. Sockelvåningen rymmer lokaler för verksamheter. Mot Värmdövägen är våningstalet 8 våningar varav en indragen våning, så kallad Kungsvåning, för att ta ned upplevelsen av byggnadernas skala. Byggnadsvolymer närmast kyrkogården är 7 våningar hög mot Värmdövägen och 6 våningar hög mot kyrkogården. Mot torget finns en byggnadsdel som, som mest, är 9 våningar. Den del av bebyggelsen som vetter mot Kyrkstigen och den äldre bebyggelsen är 6 våningar hög varav en indragen översta våning. Byggnadernas höjder regleras med en dubbelromb som anger högsta tillåtna nockhöjd i meter över angivet nollplan: 



*Översiktsbild som visar föreslagna bebyggelsevolym mot Kyrkstigen. I mitten syns den nya tunnelbanestationen med dess övre torg. Bild Semrén & Månsson/ ALM Equity.*

Mot Värmdövägen och dess stora trafikrum klarar platsen en högre bebyggelse som dock måste trappas ner mot den känsliga Kyrkstigen och sekelskiftsvillorna längs den. Den nya bebyggelsen innebär ett skydd mot trafikbullret från Värmdövägen samt skapar ett mer sammanhållet gaturum längs Kyrkstigen. Området utgör också en entrésituation till centrala Nacka där föreslagen bebyggelse kan vara välgörande för att ge stadga åt gaturummet och annonsera det nya stadsrummet.

I östra kvarteret föreslås ett tolv- respektive tio våningshus i enlighet med dokumentet Höga hus i Nacka stad, antaget av kommunfullmäktige 2016. Dokumentet pekar ut vissa områden som lämpliga för höga byggnader och området invid den nya tunnelbanestationen är ett av dem. De höga byggnaderna kan komma att fungera som ett riktmärke för den nya tunnelbanestationen och vänder sig bort från den känsliga kulturmiljön och mot Järla skolväg och Järla bro.

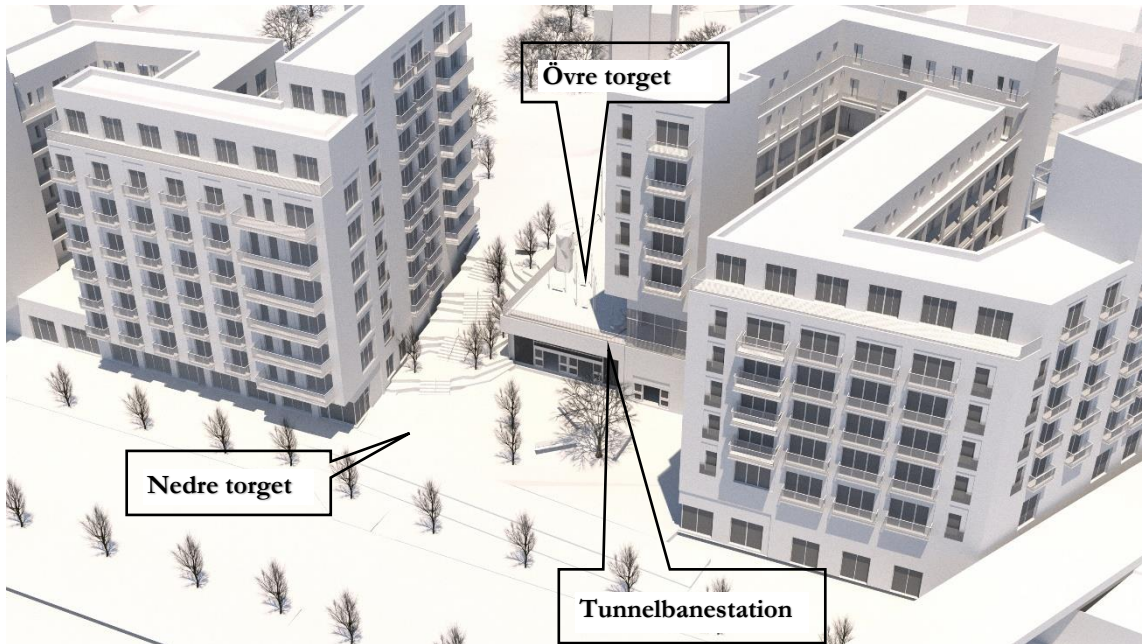
### Exempel på utformning av ny bebyggelse

Utifrån de gestaltningsprinciper som beskrivits tidigare kan bebyggelsens utformning variera. Nedan visas några exempel på möjlig utformning.



Referensbilder som visar ungefär hur den nya bebyggelsen skulle kunna se ut. Översta raden, fr.v.: Wingårdhs arkitekter, Semrén & Månsson arkitekter. Mellersta raden fr.v.: Origo arkitekter, Tengbom arkitekter. Nedersta raden fr.v.: Utopia arkitekter, Semrén & Månsson arkitekter

## Tunnelbanestation och offentliga rum




*Bilden visar möjlig utformning av torgen vid tunnelbanan. Bild: Semrén & Månsson*

Den nya tunnelbanestationen i Järla kommer att ha två entréer: en från Värmdövägen och en från Birkavägen. Entrén mot Birkavägen ligger i det östra kvarteret och från den leder hiss och trappa ner till ett utrymme framför tunnelbanespärrarna. Tunnelbanans tillgänglighet från detta håll säkras i det östra kvarteret med planbestämmelsen T<sub>1</sub> "Tunnelbana med tillhörande funktioner och utrymmen".

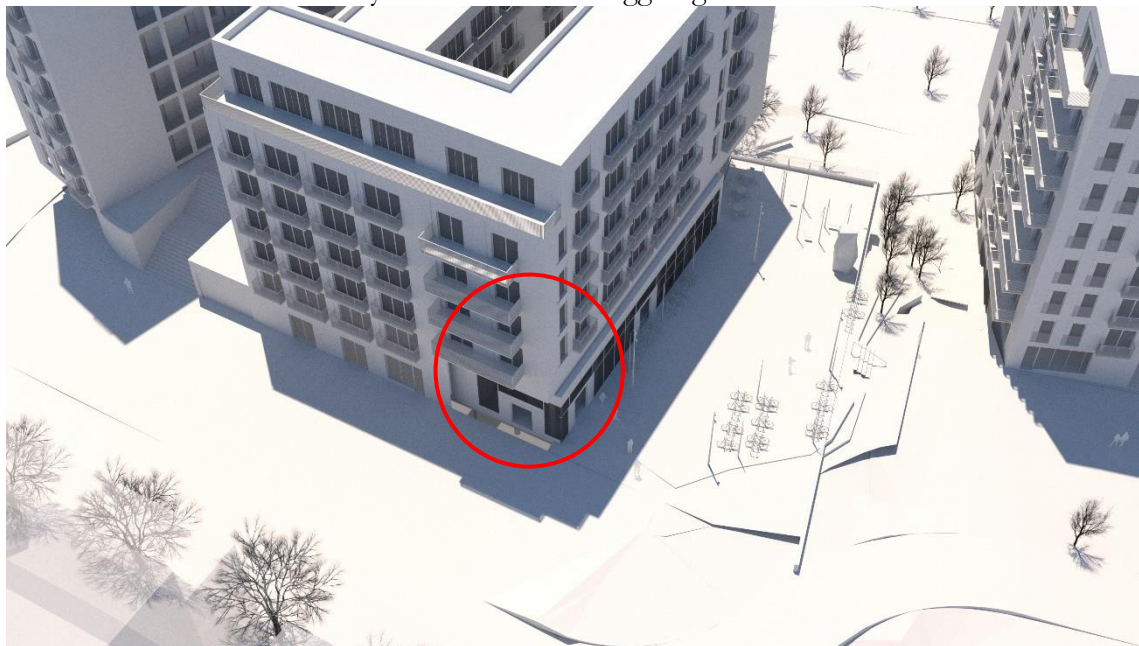


*Föreslagen utformning av den nya tunnelbanestationens entré mot Värmdövägen. Bild: Sweco/Region Stockholm*

Entrén mot Värmdövägen ligger i gatuplan och tunnelbanan är direkt tillgänglig därifrån. På grund av höjdskillnaderna upptar utrymmet mot Värmdövägen två våningsplan. Stationen är till stor del fristående och dess tak kommer att utgöra ett torg med cykelparkering och sittmöjligheter. Ett större torg med sittplatser, trädplantering och dagvattenhantering kommer även att finnas framför entrén mot Värmdövägen. Det nedre torget kommer att samordnas med gestaltningen av Värmdövägen så att området upplevs som en helhet.

Bestämmelserna TORG<sub>1</sub> ”Torg, får urholkas av tunnelbana” och T<sub>1</sub> (som nämnts tidigare) möjliggör utrymme för tunnelbanestationen under det övre torget. För att skydda tunnelbanan med funktioner och utrymmen från ingrepp ovanifrån, finns en bestämmelse om schaktdjupsbegränsning ”Lägsta tillåtna schaktningsnivå (...)”. Den illustreras med en plushöjd i en halvcirkel  +00,0

Bestämmelsen b<sub>1</sub> ”Lägsta nivå för färdigt golv (...)” säkerställer att golvnivån inne i stationsbyggnaden inte underskrider markhöjden +22,0. Om golvnivån ligger lägre ska byggnaden utföras så att naturligt översvämmande vatten inte skadar byggnadens konstruktion. Detta för att skydda tunnelbaneanläggningen mot översvämmande vatten.



*Bilden visar föreslagen ny bebyggelse med det östra kvarteret till vänster, det västra till höger samt det övre torget i mitten. Entrén från Birkavägen till tunnelbanan är inringad med röd linje. Bild: Semrén & Månsson*

I tunnelbanestationen finns ett kombinerat frånlufts- och brandgasschakt som mynnar i ett ventilationstorn ovan mark på det övre torget. Det leder ut brandgaser. Bestämmelsen e<sub>2</sub> begränsar ventilationstornets diameter till max 1,2 meter, och bestämmelsen om totalhöjd, vilken symboliseras av dubbelromben, begränsar dess höjd till 3,5 meter från den punkt där



marknivån är som högst. Det är av stort att det ges en utformning som tar stor hänsyn till den intilliggande stadsmiljön. Den bör kläs in för att få en attraktiv utformning.

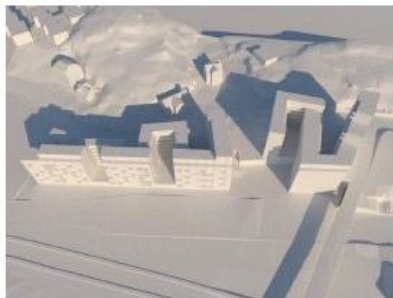


Föreslagen utformning av den nya tunnelbanestationens insida. Bild: Sweco/Region Stockholm

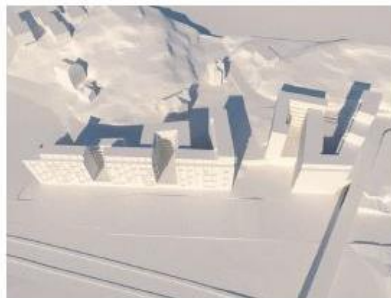
### ***Mikroklimat (sol- och vindförhållanden)***

Solstudien visar att den nya bebyggelsen skuggar Villa Britteberg och Lilla Britteberg framförallt på förmiddagen vår och höst. De små gårdarna mot norr inom byggnadsförslaget är skuggade stora delar av dagen och året. Mot Värmdövägen är möjligheterna till sol goda. De två gårdarna och torget har sol på förmiddagen och mitt på dagen under större delen av året. Under eftermiddagarna är de skuggade. Det nedre torget har dock sol på någon del av torget hela dagen.

Gågatan Kyrkstigen kommer inte vara så inbjudande till vistelse då den kommer ligga skugga stor del av dygnet.



KL 09:00



KL 12:00

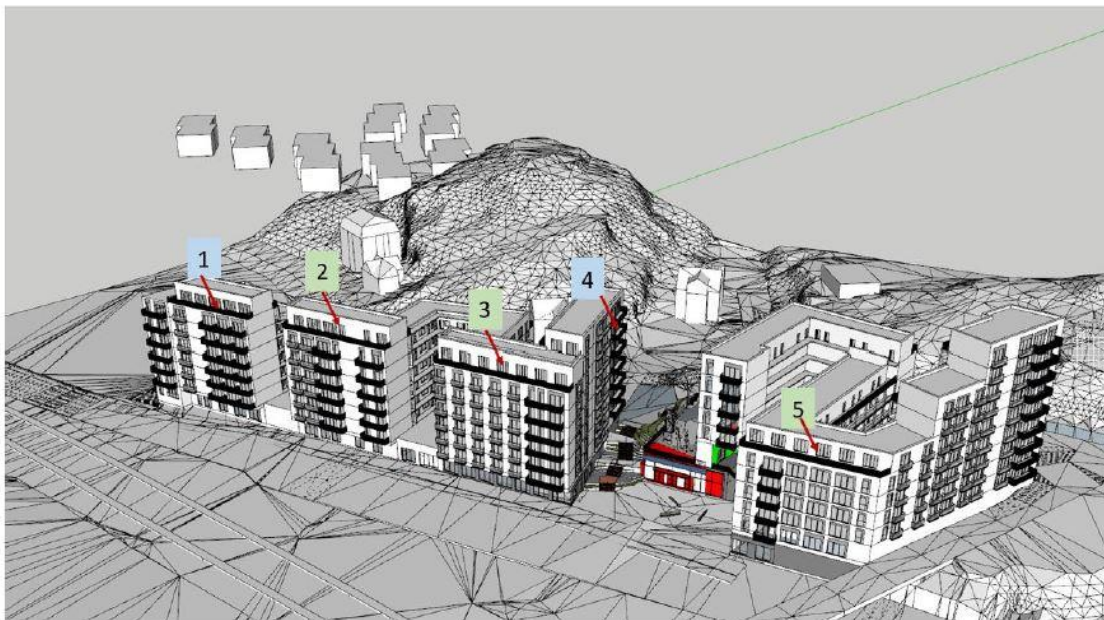


KL 15:00

Solstudie från höst/vårdagjämning Bild: Semrén & Månsson

Den studie som har tagits fram över vindförhållandena (Cowi, 2019) visar att det är generellt låga vindhastigheter i markplan i stora delar av planområdet där vindhastigheten som årsmedelvärde är under 1,1 m/s. I området mellan de båda kvarteren där det även

planeras en stor trappa och en större social yta är vindhastigheten över 1,1 m/s. Höga byggnader kan leda ner högre vindhastigheter från luftlagren högre upp, vilket kan vara en förklaring för uppkomsten av högre vindhastigheter i detta område. Vidare blir det en kanalisering av luften som rör sig mellan i nord-sydled mellan kvarteren, vilket också leder till högre hastigheter. För att goda förutsättningar för långvarigt stillasittande ska vara uppfylld krävs enligt dessa kriterier att medelvindhastigheten för hela året ska vara under 1,1 m/s och att andelen timmar med så låga vindhastigheten är över 99%, dvs nästan jämt. Därför kommer det behövas åtgärder, som vindbegränsande vegetation, för att få en tillräckligt bra komfort för stillasittande på det övre torget. Det nedre torgets östra hörn är enligt analysen vindstilla och gynnsam för vistelse.



*Vindkomfort för den planerade bebyggelsen. Vindhastigheterna för blå= bra för kortare vistelse/ stillasittande grön=inte riktigt uppfyllt för långvarigt stillasittande. Bild: Cowi*

I vårt kyliga, nordiska klimat måste man dock komma ihåg att utomhussäsongen de flesta år är begränsad till den varma perioden av året, vilket för de flesta människor innebär mellan april och september. Då medelvindhastigheten även inkluderar höst- och vintermånader som generellt karakteriseras av mer blåsigt och ostadigt väder, skulle en separat analys för endast den varma säsongen antagligen ge ett annorlunda resultat, med fler ytor i planområde som skulle klassas som grön vindklass.

### ***Klimatanpassning***

Det finns en översvämningsproblematik för planområdet då det ligger i en lågpunkt (Skyfallsutredning Sickla Järla, Nacka kommun, Ramböll, 2017-09-13). Den översvämningsrisken behöver hanteras genom anpassad höjdsättning av fastigheter på fastighetsmark och säkring av avledningsvägen vid extrem nederbörd så att dagvattnet som leds in på Kyrkstigen inte når kvarteretsmarken utan leds förbi planområdet vid skyfall.

Flera åtgärder föreslås för att bättre kunna omhänderta dagvatten. Både allmän platsmark och kvartersmark ska rena de 10 första millimetrarna av avrinnande vatten i LODanläggningar såsom växtbäddar och regnbäddar, i enlighet med kommunens anvisningar och principlösningar för dagvattenhantering på kvartersmark och allmän plats. Utöver detta kommer kompensationsåtgärder att behövas för planen vilket kommer att utredas vidare.

Två bestämmelser i plankartan syftar till att reglera hanteringen av dagvatten på kvartersmark *n<sub>1</sub>: endast 45% av markytan får hårdgöras*. Bestämmelsen gäller inom gårdarna. Planbestämmelsen *f<sub>5</sub>: Terrassbjälklag för underbyggd bostadsgård ska utföras planterbart och dimensioneras för att bära ett jorddjup om minst 0,6 meter* innebär att det blir möjligt att anlägga växtbäddar på gårdar som ligger ovanpå bebyggda ytor, i detta fall parkering. Växtbäddarna fördröjer och renar dagvatten. Utöver detta föreslås flera dagvattenmagasin på allmän plats samt regnbäddar, översvämningsytor och skelettjord på kvartersmark, vilka redovisas i dagvattenutredningen (WSP, 2019). Observera att förslagen på dagvattenmagasin på allmän plats är baserade på en tidigare bebyggelseutformning och att utformning och placering av magasinerna i några fall behöver revideras, vilket kommer att ske under det fortsatta planarbetet.

Markens och byggnadernas höjdsättning är en viktig del för att undvika översvämnung. Kyrkstigen och del av Birkavägen avses höjdsättas så att dagvatten och skyfall leds ner i det område där ekarna står för att sedan ledas vidare ut på Värmdövägen. Då hela området ligger i en lågpunkt är det viktigt att garageinfarter och tunnelbaneentréer höjdsätts så att vatten inte riskerar att strömma in vid ett skyfall.

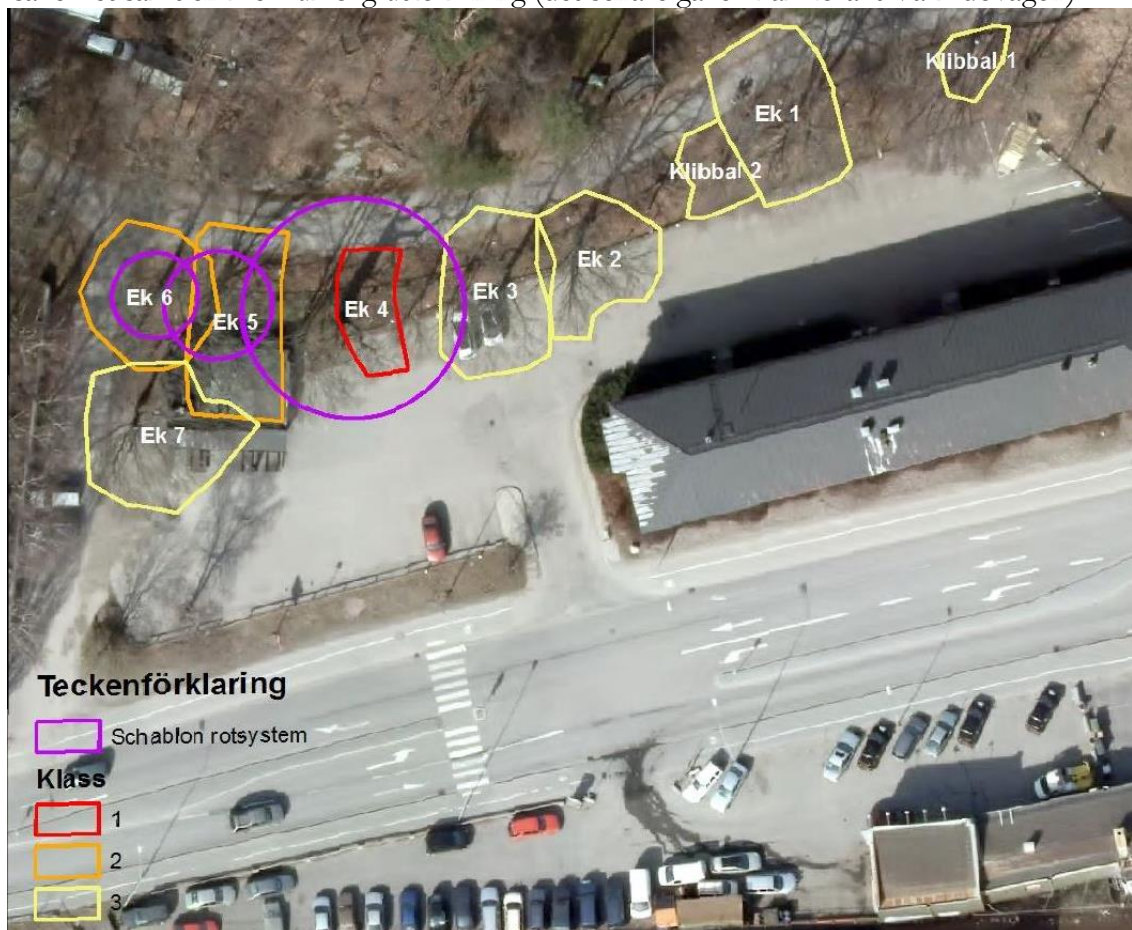
### ***Tillgänglighet***

Alla lägenheter är tillgängliga från parkeringsplats i garage via hiss till loftgång. Det planeras även parkeringsplats för rörelsehindrade på gatan som når majoriteten av entréerna. Invid det nedre och det övre torget planeras angöring för att tillgängliggöra tunnelbanans entréer. I tunnelbanebyggnaden finns en hiss som sammanbinder det övre och det nedre torget och som gör tunnelbanan tillgänglig från Birkavägen samt Birkavägen tillgänglig från Värmdövägen. Nattetid är biljetthallen stängd och då kan den som inte kan använda trappan ta i nord-sydlig riktning, genom att gå runt den planerade bebyggelsen. Förslaget innebär sammantaget en tillgänglighetsmässig förbättring och ökad trafiksäkerhet för de gående i norr-södergående riktning.

Att tunnelbanestationen ligger inom planområdet innebär en avsevärd förbättring för kollektivtrafiken -framförallt in mot centrala Stockholm för stora delar av Nacka. Tillgängligheten genom området mot målpunkter som skolor, bostäder och arbetsplatser ökat också, vilket är positivt.

## Grönområden

De grönområden som finns inom planområdet utgörs av omgivande vägar samt den gröna kulle som ligger invid Järsla bro och de träd (varav flera ekar) med slänt som kantar Kyrkstigens södra sida. Vägarna avses byggas om och breddas för att få en bättre kapacitet och säkerhet samt en mer rumslig utformning (det senare gäller framförallt Värmdövägen).



*Bild över de gamla ekarnas utbredning längs Kyrkstigen från Naturföretagets trädinventering; Trädinventering i Saltsjö-Järsla, Naturföretaget 2015. Här har man bedömt Ek 4 att ha naturvärdesklass 1 och de övriga 4 skyddade naturvärdesklass 2 och de övriga naturvärdesklass 3.*

Ekarna med slänt, där det bl.a. växer Skogsknipprot avses planläggas som parkmark med bestämmelsen "PARK". Några av ekarna har höga respektive medelhöga naturvärden (Naturföretaget, 2015) och har fått planbestämmelsen  $n_2$ : *Ekar får inte fällas. Vid risk för liv och egendom får marklov ges för beskärning och om detta inte är tillräckligt får marklov ges för högstubbe.* Ekarna utgör också del av ett viktigt nord-sydligt spridningstråk för eklevande arter och har var och en för sig en stor betydelse för nätverket av värdefulla naturmiljöer (Ekologigruppen, 2014).

Den trädbevuxna kullen invid Järsla bro är en konstgjord kulle där ett flertal värdefulla träd har vuxit upp. Bland annat finns ett flertal uppvuxna tallar (flera med talticka på stammarna), vilka ingår i ett spridningssamband för tall. Det finns dock mer tall i anslutning

till planområdet Vid ett genomförande av planförslaget kommer kullen med träd att försvinna vilket gör att andelen stadsnatur kommer att minska i området, vilket kan upplevas negativt ur rekreationssynpunkt. Här finns även blåsippa vilken är fridlyst (Pro Natura, 2013). Där kullen ligger idag föreslås det östra kvarteret ligga vilket innebär att inga av naturvärdena på den platsen bevaras. Möjligheten att flytta blåsippeindivider ska utredas under det fortsatta planarbetet. Den utredning som identifierat värdena på kullen utgör inte en fullgod naturvärdesinventering enligt gällande standard och avses uppdateras. Förekomsten av skogsknipprot och blåsippa måste dessutom inventeras mer djupgående. Föreslagen bebyggelsestruktur kan innebära negativa konsekvenser vad gäller eklevande insekters möjligheter att spridas. Det kan också innebära ökad störning för skogsknipprot då fler människor kommer att röra sig i området. Konsekvenserna för blåsippa kommer att utredas under det fortsatta planarbetet.

Skogen i Ryssbergen ligger inom 500 meter från planområdet och erbjuder goda möjligheter till rekreation men är inte fullt tillgängligt. De planerade torgen som med en trappa binder samman nivåerna mellan Värmdövägen och Kyrkstigen ökar den visuella och fysiska kontakten till Birkaområdet och Ryssbergen, samt ökar orienterbarheten.

Närmaste allmänna lekplats finns cirka 650 meters bort i Birkaområdets naturområde med ingång via Blomstervägen.

### ***Bebyggelseförslaget***

De ytor som föreslås för rekreation på kvartersmark utgörs av bostadsgårdarna som är relativt små. Här finns möjlighet till att sitta ner och njuta av grönska. Sammantaget innebär förslaget att trycket på befintliga ytor för rekreation och lek utanför planområdet ökar då behovet inte tillgodoses till fullo inom planområdet.

### ***Grönytefaktor***

I Nacka stad är ambitionen att en grönytefaktor (GYF) på 0,6 ska uppnås. Föreslagen bebyggelse har en utformning som motsvarar 0,79.

### **Gator och trafik**

Förslaget innebär att området utvecklas till en kollektivtrafiknod med närhet till tunnelbana, Saltsjöbanan och busshållplats/er. Det blir en mer attraktiv, levande och trygg stadsmiljö med säkrare gång- och cykelstråk samt bättre kommunikationer till skolor och idrottsaktiviteter bland annat.

Planbestämmelsen *GATA* reglerar var det kommer att vara gata. Planbestämmelsen *GATA<sub>1</sub>* reglerar var det kommer att vara gata som får urholkas av tunnelbanan (det vill säga tunnelbaneutrymmen får finnas under gatan). Detta gäller exempelvis under Birkavägen där utrymmen för rulltrappor kommer att finnas. Planbestämmelserna *Bro* respektive *Bro<sub>1</sub>* reglerar var det får vara en bro och på vilken höjd den ska ligga: *Bro för GATA får anläggas med en fri höjd av minst 27,4 meter relativt nollplanet*. Brons pelare där de går ner på privat mark

har fått användningsbestämmelsen GATA med illustrationstexten ”pelare”, bland annat för att möjliggöra servitutsbildning framöver.

Bestämmelsen GATA (T3) innebär att användningsområdet är GATA med att spårtrafik tillåts under. Bestämmelsen för järnvägstrafik gäller upp till den höjd från vilken bron tillåts.

Det kommer att gå kollektivtrafik på samtliga gator angränsade planen förutom på Kyrkstigen. Området har hög tillgänglighet med kollektivtrafik eftersom Saltsjöbanan och många busslinjer finns inom gångavstånd. Kollektivtrafiksystemet kommer att ändras i anslutning till planområdet i och med att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka. Det kommer att komma två tunnelbaneentréer inom detaljplanen. Det är god tillgänglighet för cykel eftersom ett regionalt cykelstråk finns längs Värmdövägen och Järslaleden är ett utpekad huvudcykelstråk.

Området ansluter till omkringliggande gatunät via Värmdövägen, Järsla gårdsväg, Birkavägen och Järslaleden.

### ***Värmdövägen***

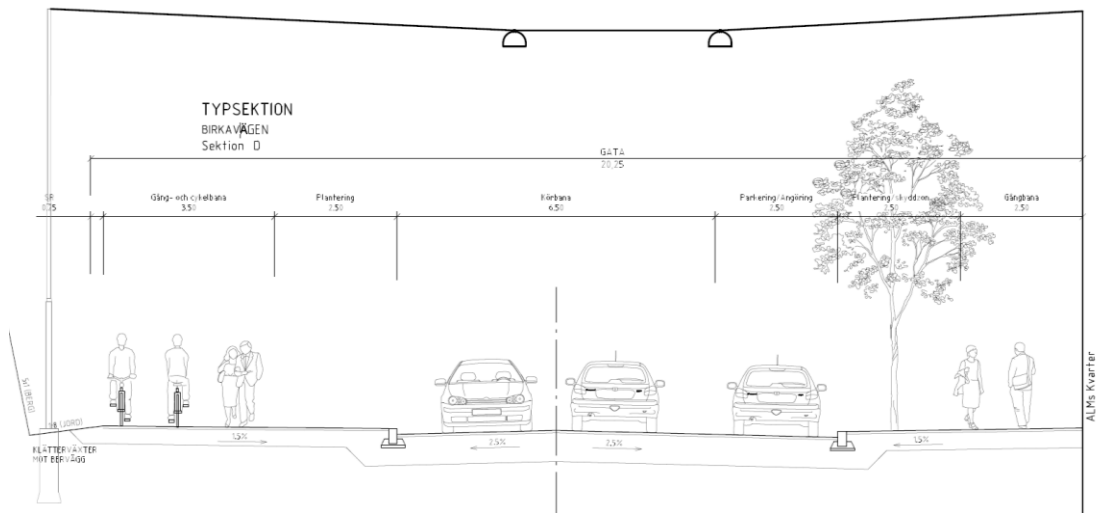
Värmdövägen kommer fortsätta vara en huvudgata dock kommer utformning, gestaltning och antal korsningar att ändras framöver för att göras mer stadsmässiga. Istället för det staket som idag hindrar gående från att ta sig över Värmdövägen, föreslås ett övergångsställe för att underlätta för flöden mellan Saltsjöbanan och tunnelbanan I anslutning till planområdet planeras angöring och en busshållplats på Värmdövägen. Gångbanan som ansluter till området föreslås bli fyra meter bred och cykelbanan, som är en del av det regionala cykelstråket, planeras bli 2,25 meter bred. Det blir 1+1 körfält för motorfordon.

För att inrymma alla funktioner med god standard för alla trafikslag utökas vägområdet och inskränker något på fastigheten Sicklaön 361:1. Eventuella utkragningar över trottoar kan komma att övervägas i fortsatt process vid fortsatt utformning och gestaltning av volymerna.

Arbetet med Värmdövägens utformning sker inom ett separat stadsbyggnadsprojekt och kommer att utredas vidare.

### ***Birkavägen***

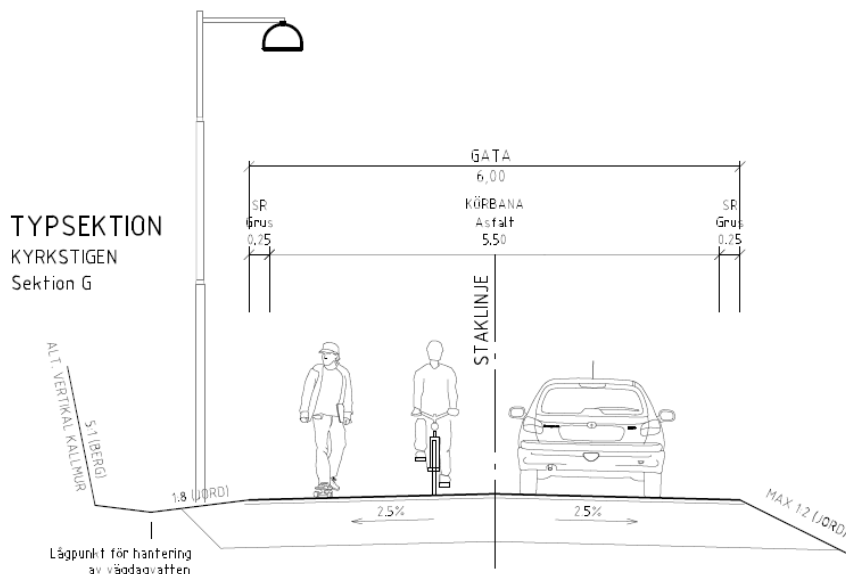
Omkring 100 meter av Birkavägen ingår i förslaget. På den södra sidan av Birkavägen planeras för angöring i anslutning till den tunnelbaneentré som planeras i det östra kvarteret. Gatan föreslås breddas till drygt 20 meter, med utrymme för gångbana och möbleringszon på båda sidor om vägen samt cykelväg på den norra sidan. Sektionen förutsätter att projekt på Birkavägens norra sida genomförs.



Föreslagen typsektion Birkavägen, bild: Sweco

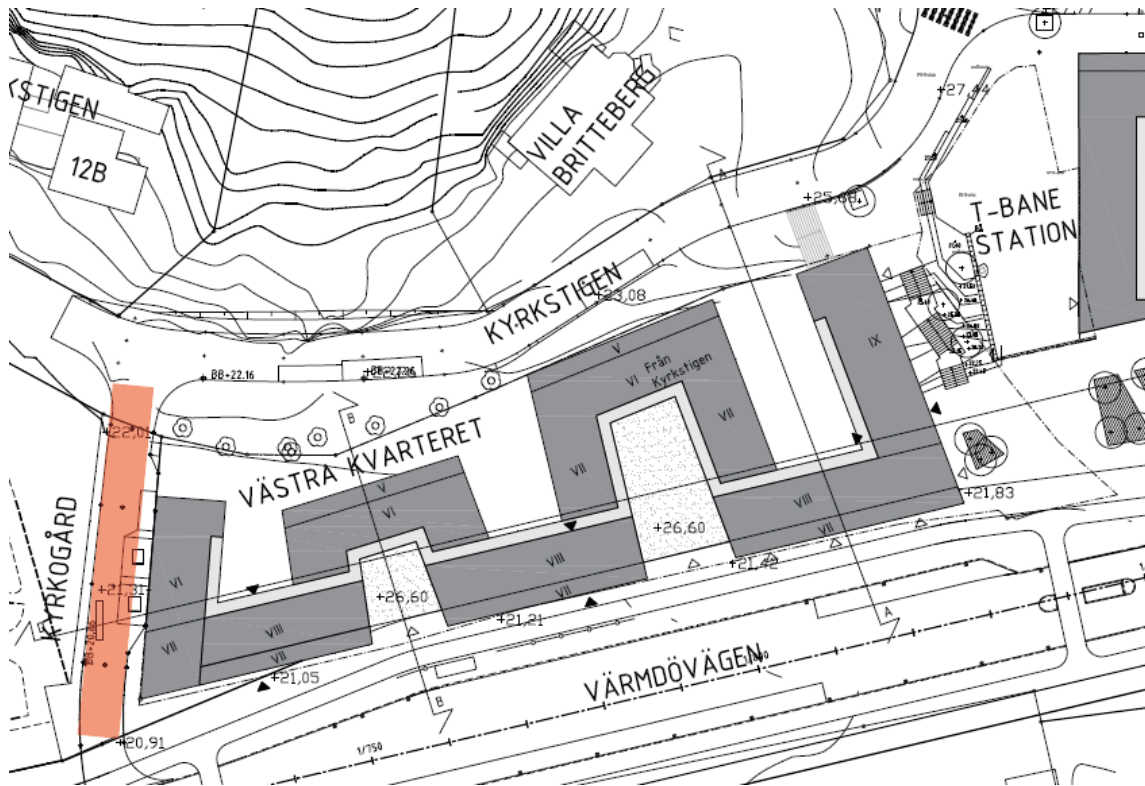
### Kyrkstigen

En del av Kyrkstigen planeras bli enkelriktad i norrgående riktning för biltrafik mellan Värmdövägen och den planerade backvändplatsen. Den del av Kyrkstigen som går i väst-östlig riktning är dubbelriktad för motorfordon. Två tillgängliga parkeringsplatser planeras i nära anslutning till kyrkogårdens östra entré. Kyrkstigen planeras bli en gågata vilket innebär att genomfartstrafik inte är tillåten. Gatan planeras bli 5,5 meter bred. En säker zon för de gående ska undersökas i nästa skede.



Föreslagen typsektion Kyrkstigen, bild: Sweco

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



Sträcka av Kyrkstigen som föreslås bli enkelriktad är markerad med rött. Bild: Semrén & Månsson/ALM Equity AB

### Järla bro

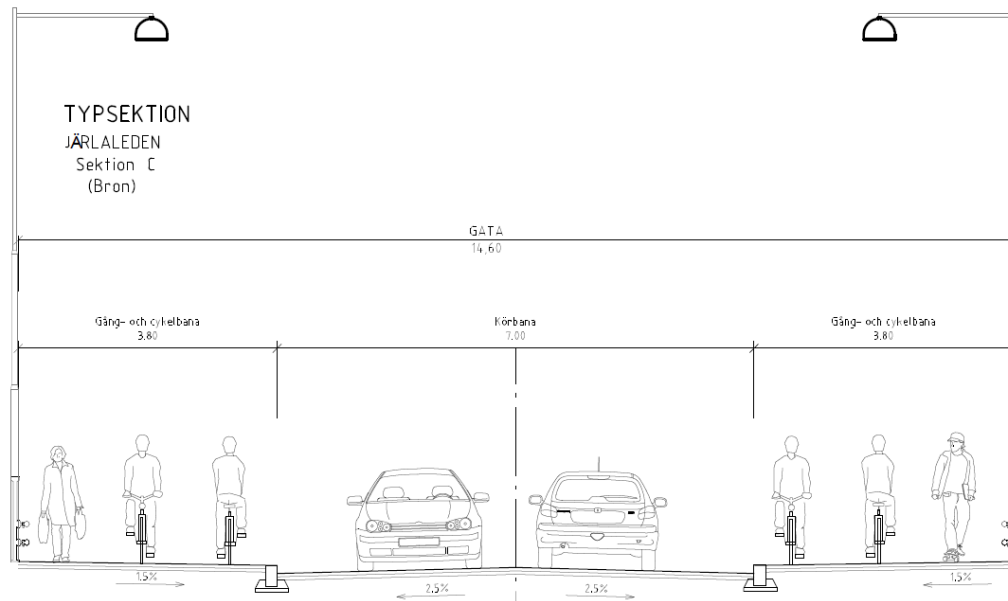
Järlabrons konstruktion och funktion har utretts för att kunna byggas om till stadsgata med fullgod bredd på gång- och cykelbana. Den kommer att ges planstöd genom denna detaljplan.

Genom breddningen säkerställs en mer trafiksäker utformning och en förbättrad framkomlighet för gående och cyklister. Cykelbanorna planeras bli enkelriktade på Järlabron.

Den södra påfarten föreslås rivas i samband med att bron breddas. Den trappa som idag förbinder Järlabron med Värmdövägens södra gångbana kommer också att tas bort när bron breddas. Kopplingen ersätts med förbindelsen mellan det övre och nedre torget inom detaljplaneområdet. Värmdövägen kommer även i framtida utformning att vara enklare att passera eftersom ett nytt övergångsställe planeras.

Idag är Järleden en huvudled för motortrafik men planeras att bli en lokalgata med mindre trafikflöden än idag. Körbanan planeras bli sju meter bred för att möjliggöra busstrafikering.





Figur 1 Föreslagen typsektion för Järlaleden bild: Sweco

### ***Snöhantering***

I Nacka stad är en väl fungerande snöhantering viktig. Mildare klimat kan medföra att snön oftare än idag är blöt och tung. Samtidigt beräknas perioden med snötäcke bli kortare. Kommunen har tagit hänsyn till ”snöproblematiken” tidigt i sin planering. Beräkningar av teoretiska snöolymer har bland annat gjorts för hur mycket snö som måste hanteras vid olika kraftiga snöfall.

Det finns allmänna ytor för tillfälliga upplag men de bedöms vara otillräckliga, frågan kommer att utredas vidare.

Allmän platsmark måste ”inredas” så att driften inte försvåras. Detta kan bland annat innebära att belysningsarmaturer och utsprång från fastigheter får en höjd/utformning så att en mindre hjullastare kan köra under eller förbi smidigt, att stenläggning anpassas så att plog/skopa inte riskerar att förstöra beläggningen och att placering av lös inredning (till exempel sittbänkar), växtlighet och fasta installationer anpassas så att handskottning kan undvikas.

### ***Snöhantering inom fastigheten***

Fastighetsägaren ansvar för att lösa snöhanteringen på innergårdar. Ytor för snöupplag behöver planeras in på innergårdar. Kommunen erbjuder inte ytor för deponering av snö. Snö från fastigheter får inte föras ut på allmän platsmark för tillfälliga upplag. Möjlighet finns för fastighetsägare att frakta sin snö dit mot avgift.

## Parkering

Det föreslås två parkeringsplatser för rörelsehindrade på Kyrkstigen för att möjliggöra en god tillgänglighet till Kyrkogårdens östra entré. På Värmdövägens norra sida i nära anslutning till det nedre torget föreslås en parkeringsplats för rörelsehindrade samt en lastplats. På Birkavägens södra sida föreslås tillgänglig angöring men regleringen behöver studeras vidare. Parkeringsplatserna på allmänplatsmark föreslås tidregleras och avgiftsbeläggas på lämpligt sätt så att ett effektivt utnyttjande säkerställs. Bebyggelsens eget parkeringsbehov, där även platser för besökare och för personal i eventuella lokaler medräknas, ska lösas helt i garage inom kvartersmark. Infart till parkeringsgarage sker i de lägen som redovisas i illustrationsplanen. Bilparkeringen anläggs i garage under gård och hus, med infart från Kyrkstigen respektive Birkavägen.

I Nacka kommun ska antalet parkeringsplatser för bostäder beräknas efter kommunens gällande parkeringstal, men i detta projekt undersöks möjligheten att gå lägre än gällande parkeringpolicy. Nacka kommuns riktlinjer för bil- och cykelparkering för bostäder är dynamiska och flexibla. Detta innebär att parkeringstal för bilar tas fram genom en beräkningsmodell som tar hänsyn till projektets läge, storlek på lägenheter och övriga förutsättningar. Enligt ”Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka”, antaget av kommunstyrelsen 2016 finns möjlighet för exploitörer att genom att vidta särskilda mobilitetsåtgärder minska antalet bilparkeringsplatser som annars skulle krävas för bostäder. Med avstamp i platsens förutsättningar har en mobilitetsutredning tagits fram. I denna föreslås parkeringstalet att sänkas och ett antal mobilitetsåtgärder införas. Exempelvis föreslås mobilitetsåtgärder såsom bil- och cykelpool, distansarbetsplatser, grovavfall- och återbruksrum samt en mobilitetspott till de boende. Se *Mobilitetsutredning Järsla norr* (Tyréns, 2019) för mer information. Vidare arbete med tydligare specificering av mobilitetsåtgärderna återstår för att kunna motivera avsteg från parkeringstalet. Parkering för verksamheterna säkerställs genom samnyttjande av parkeringsplatserna.

Cykelparkering prioriteras inom planområdet. På allmän plats avses cykelställ placeras ut, främst i anslutning till tunnelbanans entréer. Bebyggelsens behov av cykelplatser, där även besöksplatser medräknas, ska tillgodoses inom kvartersmark. Det är av stor vikt att cykelplatserna ordnas och sprids ut så att de verkligen blir användarvänliga och kan möta olika slags behov, både för de som cyklar ofta och för de som cyklar mer sällan, och att utrymme även finns för större cyklar och cykelvagnar. Där cykelparkering planeras på bostadsgård bör vissa platser med regnskydd anläggas.

Möjlighet till infartsparkering för cykel, tillägnad tunnelbanans resenärer, ska utredas inom projektet.

## Teknisk försörjning

Nya ledningar för fjärrvärme och el, bland annat, planeras för att klara försörjningen för hela Nacka stad. Bebyggelsen inom den här detaljplanen kommer dock att ansluta sig till befintliga nät. Idag finns anslutning av VA till kommunalt vatten- och spillvattennät för

fastigheten 361:1 vid Värmdövägen. Befintliga allmänna ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten går rakt genom fastigheten Sicklaön 361:1. Dessa ledningar måste flyttas för att den nya bebyggelsen ska kunna möjliggöras och de planeras förläggas i Kyrkstigen. De befintliga ledningarna måste vara i drift tills de de nya ledningarna är på plats och inkopplade. För fastigheten Sicklaön 40:11 finns ingen anslutning till kommunalt vatten- och avloppsnät.

Befintliga ledningar kan inte betjäna planerad bebyggelse utan nya ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten kommer att behövas. De nya ledningarna för VA kommer att anslutas till Värmdövägens nya ledningsnät. Provisorier för planområdet kan komma att behövas om Värmdövägen nerströms planområdet inte är utbyggt. Detta ska utredas vidare under det fortsatta planarbetet.

Tryckstegring för vatten kan komma att behövas för fastigheterna.  
Avfallshantering sker inom projektet genom miljörum med manuell hämtning.

### **Störningar och risker**

Planförslaget medför inga störningar och risker för omgivningen.

Planförslaget innebär risker och störningar avseende den egna bebyggelsen, vad gäller buller vilket beskrivs utförligare nedan.

Planförslaget ligger inom riskavståndet på 50 meter från Saltsjöbanan vilket innebär att särskilda åtgärder måste vidtas för bebyggelsens utformning. Krav på detta ställs i plankartan genom bestämmelsen *"Byggnader inom 40 meter från närmsta spårmitt ska kunna utrymmas i riktning bort från spåret"*

En riskutredning avseende närhet till spårtrafik kommer att tas fram under det fortsatta planarbetet.

### ***Säkerhet vid tunnelbanestationer***

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

Utrymning från stationerna sker via ordinarie trappor och rulltrappor. Även vissa hissar utformas för att kunna användas för utrymning, förutom vid brand i deras direkta närhet. Utrymningsvägar från plattformarna dimensioneras för att kunna utrymma två fulla tåg samtidigt. Plattformarna avskiljs från uppgångarna med dörr- och väggpartier i respektive ände. Utrymmet innanför dessa partier tjänar även som utrymningsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga, där de sedan kan ta sig vidare med hjälp av hissar. Avskiljningarna tillsammans med brandgasventilation förhindrar att brand och brandgaser sprider sig till utrymningsvägarna. Tillträdesvägar för räddningstjänsten för insats till stationerna utgörs huvudsakligen av stationernas ordinarie entréer.

## Buller

De föreslagna byggnaderna utsätts för bullernivåer från väg- och spårtrafik i alla väderstreck förutom från norr. Vid fasader mot trafiken fås över 65 dBA ekvivalent ljudnivå. I några hörn lägen innehålls ej förordningens riktvärden och här föreslås kompensande bullerskyddsåtgärder. Detta gäller för 3% av de totala antalet lägenheter enligt normalplanet. Åtgärder som föreslås för att innehålla myndighetskrav och erhålla bostäder med god ljudkvalitet är delvis inglasad balkong, tätt räcke och absorberent i balkongtak respektive specialfönster för bullerdämpad vädring.

Planbestämmelse om skydd mot störningar reglerar att bebyggelsens utformas så att tillåtna bullernivåer uppnås. Bedömningen är att miljö kvalitetsnormen för buller erhålls.



Bilden visar ekvivalent ljudnivå vid den föreslagna bebyggelsens fasader. Bild: ÅF

## Stomljud

Översiktlig bedömning av stomljud och vibrationsnivåer indikerar låg risk för störning och tunnelbanan är projekterad för att inte påverka närliggande bebyggelse med stomljud eller vibrationer. Det kommer dock under planarbetets gång behöva undersökas om ytterligare stomljudsdämpande åtgärder behöver utföras utöver de stomljudsdämpande åtgärder som görs av Region Stockholm och om dessa i så fall behöver regleras med planbestämmelser.

## Luftkvalitet

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

## Markens beskaffenhet

### Markförhållanden

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

### Ras

Områdets totalstabilitet bedöms vara tillfredställande. Inga skredkänsliga jordar finns i lutning. Trafikerade gator kan dock komma att behöva förstärkas.

### Grundläggning

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

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

### Markföroreningar

Inom planområdet har det bedrivits drivmedelshantering. I historiska handlingar finns det dokumenterat att underjordiska cisterner för drivmedel ska ha funnits på fastigheten. Detta bör verifieras under det fortsatta arbetet och förslag på åtgärder ska tas fram.

Bland de nuvarande verksamheterna i planområdet finns tandvård. Inom tandvård hanteras amalgam, vilket kan orsaka utsläpp av kvicksilver till avloppsnätet. Kontroll av ledningsnätet bör göras för att spåra om det finns kvicksilver.

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

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

Bygglov får inte beviljas för förändrad markanvändning innan tillsynsmyndighet har godkänt avhjälpande åtgärd avseende markföroreningar (PBL 4 kap 14§), vilket regleras i plankartan.

Inom planområdet kommer berg att sprängas. Huruvida berget är sulfidhaltigt och vilka risker det utgör ska utredas under det fortsatta planarbetet.

### **Dagvatten, grundvatten och skyfall**

Idag består planområdet av en thaikiosk, en tandläkarmottagning med omkringliggande parkeringsplats av asfalt (Sicklaön 361:1) samt en växtbäddad kulle (del av Sicklaön 40:11), den senare genererar betydligt mindre dagvatten än de omkringliggande hårdgjorda ytorna. På de hårdgjorda ytorna hanteras dagvatten genom enstaka planteringar invid den större byggnaden samt några träd och en gräsbevuxen slänt som kan fördröja dagvatten. Marken består av moränleror och berg som inte lämpar sig för infiltration. Dagvatten från området rinner idag till ledningar som ligger placerade mellan de två fastigheterna, där det leds rakt till recipienten, Järslasjön.

Dagvattnet från planområdet ska kunna hanteras och renas inom området i enlighet med Nacka kommuns anvisningar det vill säga möjlighet att omhänderta, fördröja och rena 10 mm nederbörd inom både kvartersmark och allmän platsmark, innan det släpps till dagvattennät. För att uppfylla kraven på rening och fördröjning av dagvatten föreslås på allmän platsmark skelettjordar och nedsänkta grönytor, nedsänkta växtbäddar utmed gatorna. För kvartersmark föreslås olika LOD-lösningar såsom skelettjordar och växtbäddar och regnbäddar. Därtill kan eventuellt ytterligare magasin behövas som en tillfällig eller permanent lösning om Värmdövägen inte hinner bli utbyggd. De åtgärder som föreslås inom planområdet för rening av dagvattnet är dock inte tillräckliga. Planområdet kan komma att behöva kompensationsåtgärder för rening av dagvatten, detta kommer att utredas vidare under det fortsatta arbetet.

På kvartersmark införs planbestämmelse begränsar mängden hårdgjorda ytor på innergårdarna i bostadskvarteren samt ställer krav på att överbyggda gårdar ska ha terrassbjälklag som dimensioneras för att bära ett jorddjup om minst 0,6 meter, vilket underlättar rening och fördröjning av dagvatten. Vid skyfall (100-årsregn med klimatfaktor) beräknas ledningsnätet gå fullt och inte förmå att leda bort vattnet. Ytavrinningen inom detaljplaneområdet ska utformas så att skador undviks vid skyfall, till exempel ska höjdsättningen utformas så att vatten leds bort från ingångar till tunnelbanan och till garage. Skyfall föreslås ledas längs Kyrkstigen och via ytan där de äldre ekarna står (som föreslås fungera som översvämningssyta) vidare ut till Värmdövägen.

### **Nacka kommuns dagvattenstrategi**

Nacka kommun har en dagvattenpolicy som huvudsakligen fastslår att dagvatten ska avledas på ett säkert, miljöanpassat och kostnadseffektivt sätt, i första hand genom lokalt omhändertagande inom fastigheten. Det finns också en strategi från 2017

”Dagvattenstrategi - för en hållbar och klimatanpassad dagvattenhantering” som fokuserar på dagvatten som uppstår i bebyggd miljö.

Enligt kommunens dagvattenstrategi ska Nacka göra dagvattnet synligt genom små och större anläggningar, till exempel i parker och på torg. Anläggningarna ska berika den bebyggda miljön, gynna biologisk mångfald och skapa ekosystemtjänster.

Den planerade utbyggnaden av planområdet kommer att ge upphov till ökade flöden av dagvatten. Åtgärder behöver vidtas för att allt dagvatten ska fördröjas och renas inom fastighetsgränserna. Åtgärder som föreslås är skelettjordar, regnbäddar samt ytlig avrinning och översvämningssytor.

Området avvattnas genom en ny dagvattenledning i Värmdövägen, vidare mot Kyrkviken i Järlasjön.

## Så genomförs planen

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

### Organisatoriska frågor

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

### Tidplan

#### *Planarbete*

|                               |                            |
|-------------------------------|----------------------------|
| Samråd                        | januari – februari år 2020 |
| Granskning                    | 3–4: e kvartalet år 2020   |
| Antagande i kommunfullmäktige | 1: a kvartalet år 2021     |
| Laga kraft tidigast*          | 1: a kvartalet år 2021     |

*\*Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.*

#### *Genomförande*

Detaljplanen omfattar kommunal och privat mark. Den kommunala marken har markanvisats tidigare under detaljplanearbetet vilket innebär att både markgenomförandeavtal och exploateringsavtal ska tecknas i samband med detaljplanens antagande. Utbyggnad av allmän platsmark och kvartermark enligt detaljplanen kan ske efter att detaljplanen vunnit laga kraft och nödvändiga lov och tillstånd har skaffats. Byggstart inom detaljplanens västra bebyggelsekvarter kan tidigast ske under år 2021. Utbyggnad av det östra bebyggelsekvarteret förutsätter samordning med Region Stockholms Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Preliminär bedömning för byggstart

av det östra bebyggelsekvarteret är år 2026. Vissa arbeten kan komma att genomföras samordnat mellan byggaktören och FUT tidigare än år 2026. Utbyggnad av allmän plats enligt detaljplanen planeras som en del av en större utbyggnad och ingår i en etappvis utbyggnad av allmänna anläggningar inom Centrala Nacka. Utbyggnad av allmän plats pågår preliminärt fram till och med år 2030. Frågor om bland annat utbyggnadstakt och turordning kommer att regleras i kommande avtal.

### **Genomförandetid**

Detaljplanens genomförandetid är 5 år för planområdets västra bebyggelsekvarter, Värmdövägen och Kyrkstigen. Genomförandetiden är 15 år för planområdets östra bebyggelsekvarter, tunnelbanestationen med intilliggande allmän plats (övre och nedre torget samt trappan) och del av Birkavägen. Den längre genomförandetiden tar hänsyn till tidplanen för utbyggnaden av tunnelbanan och omfattar områden som berörs av denna. Genomförandetiden gäller från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Detaljplanens olika genomförandetider är reglerade med de administrativa bestämmelserna a (5 år) och a<sub>1</sub> (15 år) i plankartan. Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad byggrätt i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras, ersätts eller upphävs.

### **Huvudmannaskap**

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

### **Ansvarsfördelning**

Nedan redovisar hur ansvarsfördelningen ser ut vid genomförandet av detaljplanen.

### **Allmänna anläggningar**

#### ***Vatten- och spillvatten***

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

Omförläggning av befintliga vatten- och spillvattenledningar krävs innan arbeten startar inom det västra bebyggelsekvarteret. Om ledningarna inte kan läggas i sitt permanenta läge med anledning av samordning vid utbyggnad av allmän plats upprättas provisoriska ledningar.

Det är begränsad kapacitet i det allmänna spillvattennätet i området vilket innebär att tillfälliga lösningar kan krävas om planerad kapacitetsutbyggnad inte genomförs i takt med utbyggnaden inom detaljplanen.



### ***Dagvatten***

Detaljplaneområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten. Nacka Vatten och Avfall AB är huvudman för det allmänna dagvattensystemet. De ansvarar för drift, underhåll och utbyggnad av det allmänna dagvattensystemet.

Nacka kommun ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av dagvattenhantering inom allmän plats. Dagvatten ska renas och fördröjas i växtbäddar (skelettjordar) och uppfylla reningskraven enligt kommunens anvisningar för dagvatten.

Fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av dagvattenhantering inom kvartersmark. Den nya bebyggelsen ansluter till det allmänna dagvattensystemet efter att dagvatten omhändertagits lokalt. Rening och fördröjning inom kvartersmark ska uppfylla reningskraven enligt kommunens anvisningar för dagvatten.

Omförläggning av befintliga allmänna dagvattenledning krävs innan arbeten startar inom det västra bebyggelsekvarteret. Om ledningen inte kan läggas i sitt permanenta läge med anledning av samordning vid utbyggnad av allmän plats upprättas en provisorisk ledning.

Det är begränsad kapacitet i det allmänna dagvattensystemet i området vilket innebär att tillfälliga lösningar kan krävas om planerad kapacitetsutbyggnad inte genomförs i takt med utbyggnaden inom detaljplanen.

### ***Elförsörjning, telenät och fibernät***

Nacka Energi AB är ansvarig för det allmänna elnätet i området. Den nya bebyggelsen kan ansluta till det befintliga allmänna elnätet. Skanova har ett befintligt telenät inom området som den nya bebyggelsen kan ansluta till. Skanova och Stokab har ett befintligt fibernät inom området som den nya bebyggelsen kan ansluta till.

Omförläggning av befintliga fiberledningar krävs innan arbeten startar inom det västra bebyggelsekvarteret.

Den nya bebyggelsen kräver en ny elnätsstation. En lämplig placering ska fastställas och regleras i plankartan i det fortsatta arbetet.

### ***Fjärrvärme***

Stockholm Exergi AB är ansvarig för det allmänna fjärrvärmenätet i området. De ansvarar för drift, underhåll och utbyggnad av det allmänna fjärrvärmenätet. Den nya bebyggelsen kan ansluta till det befintliga fjärrvärmenätet.

Ny servisledning krävs från huvudmatning.

### **Kvartersmark**

Fastighetsägaren ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll inom kvartersmark. Utbyggnad av det östra bebyggelsekvarteret inom detaljplanen förutsätter samordning med FUT och arbetet med utbyggnaden av tunnelbanan. Frågor om samordning har reglerats i tidigare avtal och kommer att regleras närmare i kommande avtal. Utbyggnad av det västra bebyggelsekvarteret förutsätter att allmänna dag-, vatten- och spillvattenledningar samt fiberledningar omförläggs. Mark- och bygglov för förändrad markanvändning kan beviljas efter att tillsynsmyndighet har godkänt avhjälpande åtgärd avseende markföroreningar.

### **Avtal**

#### **Planavtal**

Nacka kommun och byggaktören ALM Equity AB genom Saltsjö-Järla Fastighets AB tecknade 2015 ett detaljplaneavtal för Sicklaön 361:1. Avtalet innebär att byggaktören förbinder sig att bekosta alla kostnader tillhörande arbetet med detaljplanen.

#### **Markanvisningsavtal**

En markanvisning är en överenskommelse mellan en kommun och en byggaktör som ger byggaktören ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande. Nacka kommun och byggaktören ALM Equity AB genom Saltsjö-Järla Fastighets AB tecknade 2017 ett markanvisningsavtal för del av fastigheten Sicklaön 40:11. Avtalet förlängdes med två år den 1 april år 2019. I samband med avtalets förlängning undertecknades även ett tilläggsavtal. Avtalet anger i huvudsak att:

- Byggaktören ska samordna planering och genomförande med Region Stockholm och deras planering och utbyggnad av den nya tunnelbanestationen.
- Byggaktören åtar sig att bekosta allt arbete med att ta fram detaljplanen på kommunens mark.
- Byggaktören är med och finansierar tunnelbaneutbyggnaden.
- Kommunens kostnader för detaljplanearbetet som avser planläggning av kommunens mark ska räknas av köpeskillingen på tillträdesdagen.

Markanvisningsavtalet ligger till grund för kommande markgenomförandeavtal som närmare reglerar kommunens överlåtelse av marken och parternas åtaganden.

#### **Principöverenskommelse**

En principöverenskommelse tecknas i tidigt skede med en byggaktör som ska utveckla mark som inte ägs av kommunen. Nacka kommun och byggaktören ALM Equity AB genom Saltsjö-Järla Fastighets AB tecknade år 2019 en överenskommelse för fastigheten Sicklaön 361:1. Överenskommelsen anger i huvudsak att:

- Byggaktören överlåter blivande allmän platsmark utan ersättning till kommunen.
- Byggaktören är med och finansierar tunnelbaneutbyggnaden.
- Byggaktören erlägger exploateringsersättning för utbyggnad av allmänna anläggningar.
- Byggaktören bekostar nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder.

Överenskommelsen ligger till grund för kommande exploateringsavtal som närmare reglerar parternas åtagande.

### **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 byggaktör avseende mark som inte ägs av kommunen. Huvuddragen är följande:

- Blivande allmän platsmark som ägs av byggaktören överläts till kommunen utan ersättning.
- Byggaktören bekostar nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder.
- Byggaktören medfinansierar tunnelbaneutbyggnaden mot bakgrund av de fördelar som utbyggnaden medför för byggaktören.
- Byggaktören bekostar eventuella provisorier vid omförläggning av befintliga ledningar inom fastigheten.
- Avsikten är att kommunen projekterar och bygger ut allmänna anläggningar.
- Byggaktören erlägger exploateringsersättning för nyttan av de allmänna anläggningarna.
- Utbyggnadstakt och turordning regleras för att minimera störningar och risker för boende och besökare i området under byggtiden.

### **Markgenomförandeavtal**

För genomförandet av detaljplanen är det nödvändigt att teckna markgenomförandeavtal. Ett markgenomförandeavtal är ett avtal om genomförandet av en detaljplan mellan en kommun och en byggaktör som ska exploatera på kommunens mark. Avtalet reglerar ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. Bland annat kommer följande att regleras: marköverföringar, gemensamhetsanläggningar, skydd av mark och vegetation. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter, samordning av arbeten med anledning av tunnelbanan och kontakten med myndigheter.

### **Köpekontrakt och köpebrev**

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

### **Överenskommelse om fastighetsreglering**

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

### **Övriga avtal**

Utifrån idag kända förutsättningar kan följande avtal bli aktuella för detaljplanens genomförande:

- Nacka kommun och FUT avser upprätta genomförandeavtal som reglerar samordning vid utbyggnad av det östra bebyggelsekvarteret och den nya tunnelbanestationen.
- Nacka kommun och byggaktören avser upprätta ett hyresavtal som ger kommunens rätt att nyttja del av det östra bebyggelsekvarteret för allmän cykelparkering.

### **Tekniska frågor**

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

### **Vatten och spillvatten**

Lokalisering av nya förbindelsepunkter bestäms i ett senare skede.

### **Dagvatten**

Dagvatten inom detaljplaneområdet ska omhändertas lokalt. Dagvattenhanteringen ska uppfylla kommunens vid tidpunkten gällande anvisningar för dagvatten samt följa framtagna dagvattenutredning.

### **Vinterväghållning**

Då området kommer bli förtätat finns begränsade ytor för snöupplag. Ytor för tillfälliga snöupplag behöver studeras vidare under den fortsatta detaljplaneprocessen.

### **El, tele och fiber**

Lokalisering av nya förbindelsepunkter bestäms i ett senare skede.

### **Fjärrvärme**

Lokalisering av nya förbindelsepunkter bestäms i ett senare skede.

### **Avfall**

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

### **Särskild hänsyn under byggnadstiden**

Utbyggnaden inom planområdet kommer att ske samtidigt som utbyggnaden av den nya tunnelbanan och byggaktören ska samordna sina arbeten med FUT. Det krävs också att byggaktören samordnar sina arbeten med kommunen då det planeras ett antal infrastrukturprojekt i området de kommande åren. Frågor om samordning, tillgänglighet och säkerhet kommer att regleras närmare i kommande exploaterings- och markgenomförandeavtal mellan kommunen och byggaktören. Vidare ska byggaktören

under bygg- och anläggningsarbete inom kvartersmark säkerställa att nuvarande bärighetsklass (BK1) på Birkavägen, Järlaleden och Järlabron inte påverkas negativt. Hänsyn ska även tas till omkringliggande byggnader och verksamhet i samband med arbeten som skapar vibration om risk för skada föreligger. Särskild hänsyn ska tas till angränsande kulturmiljö och skyddade byggnader enligt kulturmiljölagen, så som Nacka kyrka, så att deras bevarandestatus inte försämras. Rotsystem för träd som enligt detaljplanen inte får fällas ska skyddas i samband med utbyggnad. Extra säkerhetsomsorg krävs vid byggnadsarbeten mot Saltsjöbanan som kräver säkerhetsavstånd och/eller dispens från huvudmannen för anläggningen.

### **Fastighetsrättsliga frågor**

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

### **Fastighetsbildning**

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

### **Markägoförhållanden**

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

| Fastighet      | Lagfaren ägare                         |
|----------------|--|
| Sicklaön 133:1 | Nacka församling                       |
| Sicklaön 361:1 | Bostadsrättsföreningen H Alm taket 51  |
| Sicklaön 364:1 | Peab bostad AB                         |
| Sicklaön 40:11 | Nacka kommun                           |
| Sicklaön 40:25 | Region Stockholm                       |
| Sicklaön 76:1  | Aktiebolaget Storstockholm lokaltrafik |

### **Fastighetsbestämning**

I direkt anslutning till detaljplaneområdet finns några fastighetsgränser som är osäkra. Vid behov kommer gränserna att fastighetsbestämmas i den fortsatta detaljplaneprocessen för att minimera eventuella intrång på eller inlösen av dessa fastigheter. De gränser som berörs ansluter till Kyrkstigen och Birkavägen och omfattar fastigheterna Sicklaön 133:1, 136:2, 137:13 och 137:14. Även gränsen över Saltsjönbanan mellan Sicklaön 76:1 och 364:1 är osäker.

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

Reglering av mark och avstyckning behöver genomföras för att fastighetsgränserna ska överensstämma med detaljplaneförslagets användningsgränser. Mark som utgör allmän plats kommer vid genomförandet av detaljplanen regleras till lämplig kommunal fastighet. Blivande kvartersmark inom del av den kommunalt ägda fastigheten Sicklaön 40:11 kommer att styckas av och bilda en ny fastighet. Aktuellt område av Sicklaön 40:11 har markanvisats tidigare under detaljplaneprocessen. Detaljplanen medger även utrymmen för tredimensionell fastighetsbildning. Detta gäller framför allt mark som planläggs för både allmän plats och kvartersmark så som tunnelbanestationen men möjligheten att bilda tredimensionella fastigheter finns även inom bebyggelsekvarteren om behov av en mer ändamålsenlig förvaltning finns.

### ***Servitut***

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

Inom planområdet finns två kända servitut som belastar Sicklaön 133:1 och 361:1. Servituten ska upphöra att gälla efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Det finns även flera servitut för väg som belastar fastigheten Sicklaön 40:11. Dessa är inte lokaliserade inom planområdet. Vid nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder för detaljplanens genomförande som omfattar Sicklaön 40:11 ska dessa servitut därför fortsätta att gälla.

Med anledning av detaljplanens genomförande uppstår behov av att bilda nya servitut eller liknande rättigheter. Idag kända behov av nya rättigheter rör utrymmet inom det östra bebyggelsekvarteret där ytor kommer att användas för en av de två tunnelbaneuppgångarna. Den nya rättigheten är till förmån för Region Stockholm och ska säkerställa rätten att nyttja utrymmet för tunnelbaneuppgång samt förtydliga ansvar för framtida drift och underhåll av utrymmet och de tekniska anläggningarna. Vidare krävs nya rättigheter för de bropelare och fundament tillhörande Järla bro på mark som inte ägs av kommunen.

### ***Gemensamhetsanläggningar***

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

En samfällighetsförening kan bildas för förvaltning av en eller flera gemensamhetsanläggningar. Samfällighetsföreningen har endast rätt att ansvara för underhåll och drift av den eller de anläggningar som beskrivs i anläggningsbeslutet. Om det inte bildas en

samfällighetsförening sker förvaltningen av gemensamhetsanläggningen genom så kallad delägarförvaltning, vilket innebär att alla deltagare i gemensamhetsanläggningen måste vara överens om de beslut som fattas.

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

### ***Ledningsrätter***

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

Inom planområdet finns inga befintliga ledningsrätter däremot finns ledningsrätt inom fastigheten Sicklaön 364:1, ledningsrätten påverkas inte av detaljplanen. Allmänna ledningar skyddas genom att de förläggs inom allmän plats enligt den nya detaljplanen.

Ledningsägarens rättighet säkerställs i markavtal mellan respektive ledningsägare och Nacka kommun. Inom detaljplanen ska en elnätstation rymmas. Placering av utrymme för stationen utreds i den fortsatta planprocessen och regleras i plankartan.

### **Ekonomiska frågor**

Nedan redovisas ekonomiska frågor till följd av detaljplanens genomförande.

### **Värdeökningar**

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

Förväntningsvärden för fastigheterna kan uppstå tidigare.

### **Inlösen och ersättning**

De fastigheter som i planen får avstå mark för allmän plats har rätt till kompensation.

Ersättningens storlek bestäms i lantmäteriförrättningen eller genom överenskommelser med fastighetsägaren. Principer för överenskommelser i exploateringsavtal regleras i Nacka kommuns program för markanvändning.

### **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***

Nacka kommun är huvudman för allmän plats och bekostar utbyggnad, drift och underhåll av den allmänna platsen. Byggaktören erlägger en ersättning till kommunen för nyttan av de allmänna anläggningarna. Ersättningens storlek kommer att regleras i exploateringsavtalet.

Detaljplanen följer ett antaget planprogram och ingår i en etappvis utbyggnad, vilket innebär att kommunen har rätt att ta ut ersättning för såväl redan vidtagna åtgärder som kommande åtgärder för allmänna anläggningar. Exploateringsersättningen kommer därför avse hela utbyggnaden av allmänna anläggningar i centrala Nacka och regleras i exploateringsavtalet. Byggaktörens åtagande att finansiera åtgärderna ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av de allmänna anläggningarna.

#### ***Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll inom kvartersmark***

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

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

Byggaktören bekostar omförläggning av befintliga vatten- och spillvattenledningar som krävs för genomförandet av detaljplanen. Kostnader för eventuella provisoriska ledningar och tillfälliga lösningar för att säkerställa tillräcklig kapacitet i ledningsnätet regleras i kommande exploaterings- och markgenomförandeavtal.

#### ***Kostnad för dagvattenhantering***

Byggaktören bekostar omförläggning av befintliga dagvattenledningar som krävs för genomförandet av detaljplanen. Byggaktören bekostar även eventuella kompensationsåtgärder för dagvattenrening som krävs för detaljplanens genomförande. Kostnader för eventuella provisoriska ledningar och kompensationsåtgärder regleras i kommande exploaterings- och markgenomförandeavtal.

Fastighetsägaren bekostar lokalt omhändertagande av dagvatten inom kvartersmark. Nacka kommun bekostar lokalt omhändertagande av dagvatten från allmän plats.

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

Respektive ledningsägare bekostar nödvändig utbyggnad och anslutning. Fastighetsägaren betalar anslutningsavgift enligt nedan.

#### **Taxor och avgifter**

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

#### ***Förrättningskostnader***

Fastighetsbildning, justering av gränser eller avstyckningar inom kvartersmark sker på initiativ från byggaktören som också bekostar dem. Åtgärder inom allmän platsmark sker på initiativ från kommunen. Förrättningskostnader regleras i exploaterings- och markgenomförandeavtal. Ansökan om fastighetsbildning görs hos lantmäterimyndigheten i Nacka.



### ***Planavgift***

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

### ***Avgifter för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser***

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

### ***Anslutningsavgifter***

Anslutningsavgifter för vatten och avlopp (VA) samt avgift för avfallshantering betalas av fastighetsägare till Nacka Vatten och Avfall enligt vid tidpunkten gällande VA- och avfallstaxor.

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

## **Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande**

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

### **Avvikelse från översiktsplanen**

Detaljplanen avviker inte från översiktsplanens intentioner.

### **Miljökonsekvenser**

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

### **Målområden för hållbart byggande**

I planeringen finns alltid ett generellt hållbarhetsarbete som återspeglas i planens utformning. Vissa aspekter har det jobbat extra med i enlighet med kommunens riktlinjer för hållbart byggande. Dessa målområden för hållbart byggande utpekades som särskilt viktiga för hela projektet Järla stationsområde i start-PM. De utpekade målen ”Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser”, respektive ”Dagvatten som renas

och infiltreras” samt ”Anpassning till framtida klimat” följs upp och mäts under hela stadsbyggnadsprocessen inklusive genomförandeskedet.

### **Ekonomiska konsekvenser**

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

### **Fastighetskonsekvensbeskrivning**

I bilagan *Fastighetskonsekvensbeskrivning* finns en sammanfattning av de fastighetsrättsliga konsekvenser som detaljplaneförslaget innebär för enskilda fastigheter inom detaljplaneområdet. Detaljplaneförslaget med planerad bebyggelseutveckling påverkar även fastigheter och befintlig verksamhet i direkt anslutning till området. I och med att detaljplanen föreslår en relativt hög bebyggelse i förhållande till befintlig miljö kommer det innebära en förändrad landskapsbild och utblick från den egna fastigheten samt ökad rörelse i området när fler människor flyttar in, vistas och passerar här. De högre husen kommer att påverka vilka tider på dygnet som intilliggande fastigheter har tillgång till direkt solljus och skugga samtidigt som den sammanhängande föreslagna bebyggelsen har en bullerdämpande effekt i gaturummen mellan bebyggelsen och höjden som merparten av den närliggande bebyggelsen är belägen på. Några av de angränsande fastigheterna öster om Birkavägen ingår i det pågående stadsutvecklingsprojektet Birkaområdet, för vilket ett startPM har tagits fram. Ett genomförande av det stadsutvecklingsprojektet innebär att en del av den befintliga bebyggelsen öster om Birkavägen försvinner.

### **Sociala konsekvenser**

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

Aktuellt förslag innehåller framförallt små lägenheter om 1-3 rum vilket troligtvis innebär att det inte kommer att bo så många barn i området.

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för barn genom att området utvecklas till en mer attraktiv, levande och trygg stadsmiljö med tryggare gångstråk och bättre kommunikationer till rekreation, skolor och idrottsaktiviteter. Då ett av projektets mål för hållbart byggande är ”Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser” kommer dessa aspekter, som är positiva ur en social aspekt, att följas upp under hela stadsbyggnadsprocessen inklusive genomförandeskedet.

Det är dock långt att gå till rekreationsytor och lekplats. I den fortsatta planeringen av kringliggande stad behöver tillgodoses närliggande rekreationsytor och tillgängliga stråk till dem. Lek- och parkytor som är bostadsnära bör vara inom 300 meters gångväg.

Då gårdarna inom bebyggelseförslaget är små är bebyggelsen olämplig för förskola, vilket inte heller föreslås.

Den trädbevuxna kullen invid Järla bro är en konstgjord kulle där ett flertal värdefulla träd har vuxit upp. Vid ett genomförande av planförslaget kommer den att försvinna vilket gör att andelen stadsnatur kommer att minska i området, vilket kan upplevas negativt ur rekreationssynpunkt.

### **Konsekvenser för de kulturhistoriska värdena**

#### *Volym*

Planförslaget innebär att området utvecklas med en skala och med våningsantal som påtagligt avviker från den befintliga miljöns småskalighet. Tillkommande byggnader föreslås till viss del att trappas ner mot den småskaliga kulturmiljön, men byggnadshöjden kommer trots det, att påverka områdets upplevelsevärden. Så bedöms till exempel en åtta våningars hög volym som direkt olämpligt utifrån den kulturhistoriska miljön och skalan i området.

Planförslaget avseende volymer få negativa konsekvenser på kulturmiljövärden. De nya volymernas gestaltning kommer utgöra en viktig del av hur de kommer att upplevas och integreras på platsen.

#### *Topografi, vegetation och historiskt vägnät*

Gamla Värmdövägen, numera benämnd Kyrkstigen och Järla skolväg, utgör ett historiskt stråk med höga kulturhistoriska värden. Planförslaget innebär att den gamla vägen breddas vilket medför att den gamla bergsskärningen kommer att sprängas bort. Breddningen kan även påverka äldre stensättningar utmed vägen. Detta innebär negativa konsekvenser för kulturmiljövärdena. Samtidigt avses de kulturhistoriskt värdefulla ekarna i området vilket är positivt.

Slutligen får de höga bebyggelsevolymerna negativ påverkan på möjligheten att avläsa områdets topografiska variationer.

### Konsekvenser för landskapsbilden

Detaljplanens högsta höjd medger takhöjder vilka ligger över den högsta punkten i Birkaområdet som idag dominerar landskapsbilden och som är en viktig utsiktsplats över Nackareservatet och Järla sjö. Bebyggelseförslaget innebär att den byggda miljön inte längre klättrar i samklang med landskapsformationerna nerför slänten mot Järla sjö som varit fallet hittills. Landskapsbilden förändras från bebyggelse längs slänt ner mot vatten till bebyggelse kantad av berg och träd.

### Konsekvenser för naturvärden

Planförslaget får framförallt negativa konsekvenser för spridningssambandet för ädellöv, där då den nya föreslagna bebyggelsen innebär en barriär för bland annat insekter som orienterar sig efter trädkronornas siluetter. En positiv konsekvens av förslaget är att några av de befintliga ekarna i området ges skydd i form av fällningsförbud och skydd mot åtgärder som kan skada deras rötter, på plankartan n2.

Området berör även ett spridningssamband för tall. Planförslaget får negativa konsekvenser även för spridningssambandet för tall. Detta då ett flertal uppvuxna tallar (flera med talticka på stammarna) försvinner vid ett genomförande av planförslaget. Det finns dock mer tall i anslutning till planområdet och detta samband bedöms inte påverkas i lika stor utsträckning som ädellövssambanden på grund av att tallsambanden är aningen starkare. I centrala Nacka blir de kumulativa effekterna av intrång i det nord-sydliga spridningssambandet för tall extra negativa, då sambandet skärs av i många planer som ligger i anslutning till varandra.

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

Förslaget innebär en risk för påfrestning på ekarnas rötter. För att skydda dem har bestämmelsen n2 avgränsats så att den till stor del omfattar rotsystemen (den har avgränsats efter kronomfånget). Kyrkstigen föreslås även skjutas flyttas norrut i förhållande till dagens läge, bl.a. för att få bättre plats för ledningar men detta gynnar också ekarnas rötter, vilka utsätts för mindre belastning.

Invid ekarna har den fridlysta orkidén skogsknipprot noterats (Pro Natura, 2013). En kompletterande naturvärdesinventering kommer att undersöka dess förekomst och status vidare. Området där den hittats kommer att planläggas som parkmark vilket ger ett skydd, men det finns risk att det utsätts för slitage p.g.a. gångtrafik. Artens bevarandestatus bedöms inte påverkas negativt av planen.

Förslaget innebär även att träden på kullen i den östra delen försvinner. Trädens värden bör studeras i en kompletterande naturvärdesinventering i samband med en närmare studie av skyddade arter och skyddsvärda träd.

På kullen har blåsippan dokumenterats. Arten är fridlyst, men relativt vanlig i Stockholmsregionen och kullens ianspråktagande bedöms av kommunen inte påverka artens fortlevnad och bevarandestatus negativt.

### **Konsekvenser för dagvatten och skyfall**

De föreslagna reningsåtgärderna inom planområdet kommer inte att klara kravet på icke försämring av den preliminära vattenförekomsten Järslasjön vad gäller miljö kvalitetsnormen. Konsekvenser av dagvattenhantering redovisas närmare i miljöredovisningen. Frågan kommer att utredas vidare under det fortsatta planarbetet. Sammantaget bedöms att Nackas lokala miljömål inte nås men att översiktsplanens mål nås.

Vid skyfall (100-årsregn med klimatfaktor) beräknas ledningsnätet gå fullt och inte förmå att leda bort vattnet. Det bedöms omöjligt att extrema regn skulle kunna samlas upp säkert inom fastighetsgränserna. Det finns en översvämningssituation för planområdet då det idag ligger i en lågpunkt. Det är viktigt att ytavrinningen utformas så att skador undviks vid skyfall, till exempel ska höjdsättningen utformas så att vatten leds bort från ingångar till tunnelbanan och till garage, och vidare bort från planområdet.

Då två av projektets mål för hållbart byggande är ”Dagvatten som renas och infiltreras” samt ”Anpassning till framtida klimat” kommer dessa aspekter att följas upp under hela stadsbyggnadsprocessen inklusive genomförandeskedet.

### **Avvägning mellan motstående intressen**

I en avvägning mellan att skapa en tät stadsbebyggelse alldeles intill tunnelbanans entré och hänsyn till den befintliga miljön med kyrkogården och bebyggelsen längs Kyrkstigen har tätheten vägt tungt. Hänsyn och anpassning till befintlig miljö tas genom nedtrappning i volym mot väst och norr, samt indrag som skapar mindre rum och bryter av långa fasader.

Planenhetens bedömning är att området kan främjas av ett mer sammanhållet gaturum längs Kyrkstigen, som idag delvis domineras av en stor asfaltparkering. Mot Värmdövägen och dess stora trafikrum klarar också platsen en högre bebyggelse som dock måste trappas ner mot den känsliga Kyrkstigen och sekelskiftsvillorna längs den.

Även bevarande av ekarna har vägt tungt, trots att det troligtvis innebär sprängning av befintlig, kulturhistoriskt intressant sprängt berg. Detta då ekarna är mycket viktiga beståndsdelar i ett nord-sydligt spridningssamband för eklevande arter. De bidrar även till en mjukare övergång i mötet mellan ny och befintlig bebyggelse och de olika skalor de innebär, vilket i sin tur skapar en trivsammare stadsbild.

## Medverkande i planarbetet

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

|                         |                               |                         |
|-------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Johann Schmid           | projektledare<br>genomförande | anläggningsenheten      |
| Iza bisander            | trafikplanerare               | planenheten             |
| Helena Jeppsson         | landskapsarkitekt             | planenheten             |
| Aino Virta              | kartingenjör                  | planenheten             |
| Maria Legars            | kommunantikvarie              | planenheten             |
| Nina Åman               | stadsarkitekt                 | Nacka kommun            |
| Oskar Forsling          | förrättningslantmätare        | lantmäterienheten       |
| Sabina Rodriguez Loudot | kartingenjör                  | lantmäterienheten       |
| Jonas Nilsson           | miljösamordnare               | miljöenheten            |
| Rikard Sjöholm          | bullerspecialist              | miljöenheten            |
| Viveca Jansson          | kommunekolog                  | miljöenheten            |
| Anna-Karin Romanus      |                               |                         |
| Gillström               | bygglovhandläggare            | bygglovsenheten         |
| Stefan Wickberg         | ledningssamordnare            | anläggningsenheten      |
| Fredrik Ahlgren         | ledningssamordnare            | anläggningsenheten      |
| Maria Landelius         | kommunikatör                  | kommunikationsenheten   |
| Maria Mårdskog          | VA-ingenjör                   | Nacka Vatten och Avfall |
| Catarina Östlund        | avfallshandläggare            | Nacka Vatten och Avfall |

Planenheten

Susanne Werlinder  
Planchef

Anna Hall  
Planarkitekt