



I (62)

Samrådsredogörelse

2021-06-11

Dnr KFKS 2016/888

Projekt 9244

Standardförfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### Detaljplan för Järsla stationsområde norr i Centrala Nacka, Nacka kommun

#### Sammanfattning

Detaljplanen för Järsla stationsområde norr har varit ute på samråd. Planområdet är beläget i södra centrala Nacka och består idag av en kontorslokal, en mindre restaurangbyggnad samt av en asfaltparkering med en trädbevuxen kulle intill. Detaljplanens syfte är att skapa en tät stadsmiljö runt kommande tunnelbanestation med attraktiva allmänna platser och kvartersbebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet. I samrådsförslaget möjliggörs cirka 390 bostäder och knappt 1100 kvadratmeter verksamhetsyta i bottenplan.

Detaljplan för Järsla stationsområde norr var ute på samråd under perioden 22 januari 2020 till 19 februari 2020. Ett öppet hus hölls den 6 februari 2020 och besöktes av 68 personer. Under samrådet inkom 86 yttranden och efter samrådstiden ytterligare 5. De frågor som flest haft synpunkter på gäller förslaget våningshöjder, möjligheten till ytor för rekreation och lek samt anpassning till den omkringliggande kulturmiljön vid Kyrkstigen och kyrkogården.

Länsstyrelsen framförde synpunkter gällande riksintresse för kommunikation (Saltsjöbanan) miljö kvalitetsnormer för vatten (hantering av dagvatten) översvämning, geoteknik, förorenad mark och buller. Länsstyrelsen framförde även flera rådgivande synpunkter gällande kulturmiljö, natur (artskydd och träd) och luftkvalitet.

Region Stockholm framförde flera synpunkter med anledning av att samrådsförslaget omfattar en breddning av Järsla bro vilket berör saltsjöbanan, men även synpunkter gällande hanteringen av stomljud och vibrationer, gatuutformningen, reglering av schaktdjup, redovisning av buller och avtal.

Naturskyddsföreningen hade synpunkter på skuggning av ekar, kompensationsåtgärder för nedtagna träd samt dagvattenhantering. Nacka församling framförde att de vill behålla de

besöksparkeringsplatser som de har på Kyrkstigen idag. Natur- och trafiknämnden hade bland annat invändningar mot parkeringstalet och utbildningsnämnden hade synpunkter på hanteringen av förskoleplatser. Kommunstyrelsen önskade redovisning av övergripande kostnader, trygga vägar för barn och ungdomar. Kommunstyrelsen betonade även vikten av att tidplanen hålls. Den kommunala lantmäterimyndigheten har framfört synpunkter på planbestämmelser och formuleringar i planhandlingarna samt på vilka avtal som bör ingås.

Merparten av synpunkterna kom från privatpersoner och bostadsrättsföreningar, till största delen i Järla sjö eller Birkaområdet. De främsta synpunkterna rörde bebyggelseförslagets höjd och utbredning, samt påverkan på den lokala kultur- och naturmiljön. En grupp uttrycker oro för att bristen på ytor för lek och rekreation kommer att innebära en belastning på ytorna i Järla sjö, som ägs, driftas och bekostas av de boende i Järla sjö.

Efter samrådet har relativt omfattande ändringar gjorts av bebyggelseförslaget vad gäller struktur, volymer och gestaltning. Planområdet har minskats och omfattar inte längre Järla bro vilket innebär att mark som tillhör Region Stockholm och Peab inte längre berörs.

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

## **Planförslagets syfte och innehåll**

Planområdet är beläget i södra centrala Nacka strax norr om Saltsjöbanan och direkt öster om Nacka kyrkogård. Området består idag av en kontorslokal, en mindre restaurangbyggnad samt av en asfaltparkering med en trädbevuxen kulle intill.

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

Detaljplanen är en av tre detaljplaner inom stadsbyggnadsprojektet Järla stationsområde som finns utpekade i som etapp 1a programmet för centrala Nacka, antaget av kommunstyrelsen 2015. Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadskärna i Nackas centrala delar.

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

## **Bakgrund**

Beslut om att skicka ut förslaget på samråd fattades av planchefen på delegation den 15 januari 2020. Samrådstiden varade mellan den 22 januari 2020 och 19 februari 2020, sammanlagt 4 veckor. Ett öppet hus hölls den 6 februari 2020 och besöktes av 68 personer. Under samrådet inkom 86 yttranden och efter samrådstiden ytterligare 5. De frågor som flest haft synpunkter på gäller förslagets våningshöjder, anpassning till den omkringliggande kulturmiljön vid Kyrkstigen och kyrkogården samt frågor gällande natur och ytor för lek och rekreation.

## Yttranden under samråd

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget:

- Vattenfall
- Polismyndigheten
- Swedavia

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget:

- Kommunstyrelsen
- Kulturnämnden
- Kommunala lantmäterimyndigheten
- Nacka församling
- Förpacknings- och tidningsindustrin (FTI)
- Nacka Energi AB
- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Nacka Hembygdsförening
- Natur- och trafiknämnden
- Naturskyddsförening Nacka
- Region Stockholm, Trafikförvaltningen (svarar även för förvaltning för utbyggnaden av tunnelbanan, FUT)
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Trafikverket Region Stockholm
- Utbildningsnämnden
- Vattenfall Eldistribution
- Postnord
- Luftfartsverket
- Skanova
- Nacka vatten och avfall AB

Synpunkter har inkommit från en stor grupp boende i närheten av planområdet, framförallt i Birkaområdet och Järla sjö samt från två fastighetsägare inom planområdet (Nacka församling och Region Stockholm) som också utgör remissinstanser.

## Inkomna synpunkter

Synpunkter i inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med planenhetens kommentarer.

## Återkommande synpunkter

Synpunkter gällande några frågor har återkommit många gånger. De samlas därför under nedanstående rubriker.

## Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor

En majoritet av yttrandena innehåller synpunkter på bebyggelseförslagets höjder och volymer. Generellt anses samrådsförslaget vara för högt och inte tillräckligt anpassat till den befintliga kulturmiljön, framförallt i norr mot Kyrkstigen men även mot kyrkogården och Värmdövägen. Synpunktslämnarna anser att förslaget bör harmoniera bättre med området

samt anpassas bättre till stadsbilden. De framhåller också vikten av att bevara kulturmiljön runt den gamla Värmdövägen (nuvarande Kyrkstigen och Järla skolväg).

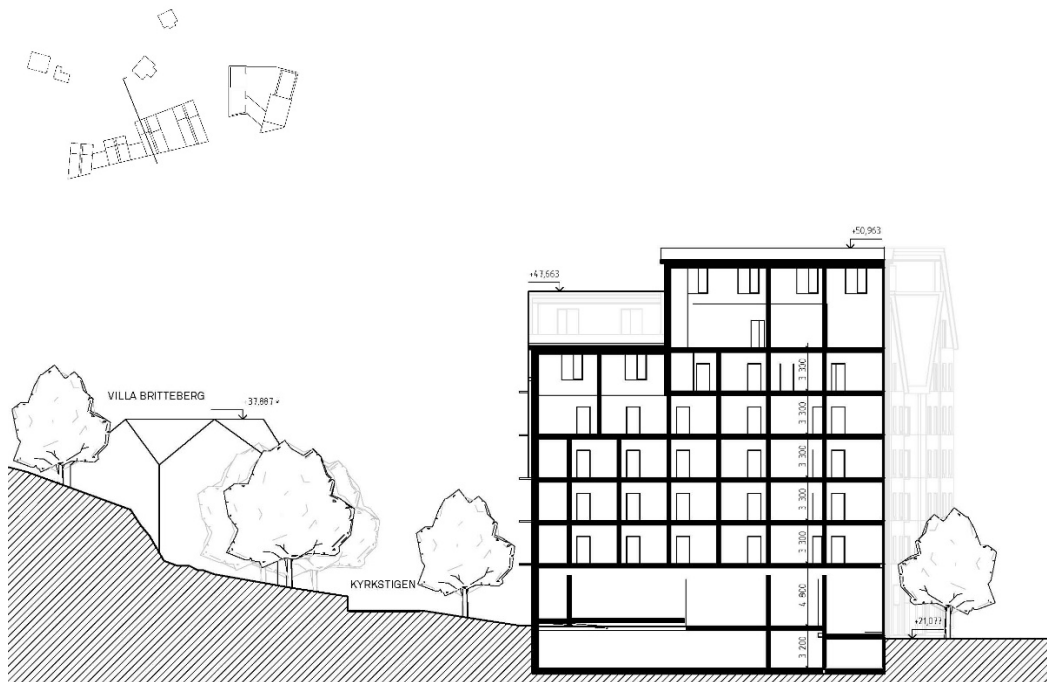
Synpunkterna gäller även bebyggelsens utbredning som bland annat anses orsaka dålig boendemiljö med otillräckligt dagsljusinsläpp och för stor insyn, samt skuggiga och trånga gårdar. Kritik riktas också mot att bebyggelseförslaget saknar ytor för lek och rekreation samt har otillräckliga ytor för dagvattenhantering. Flera synpunktslämnare vill att samrådsförslagets volymer omarbetas.

***Planenhetens kommentar:***

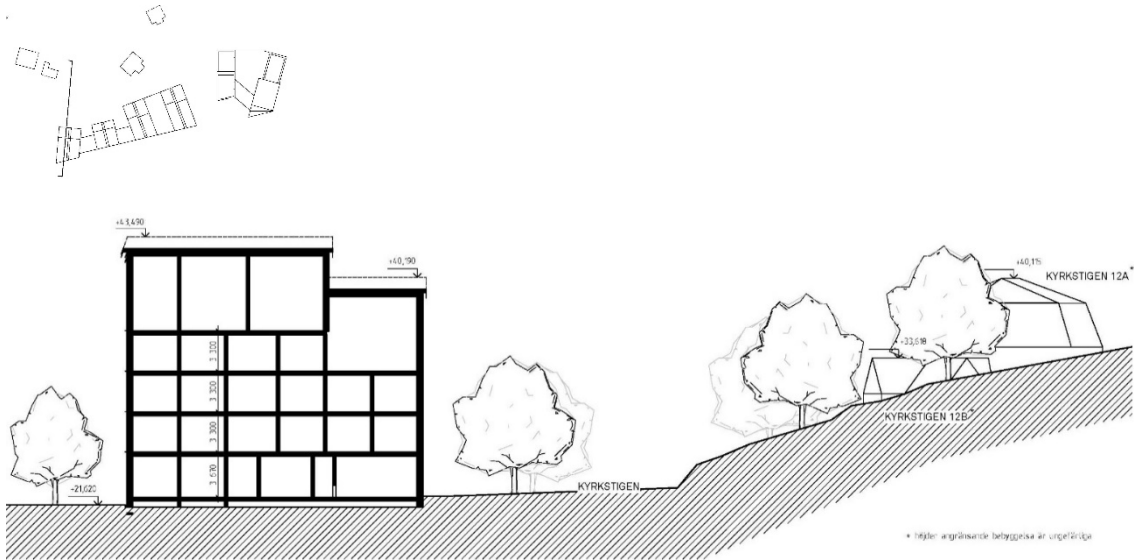
Bebyggelsehöjder, volymer och andra gestaltungsfrågor

Efter samrådet har bebyggelseförslaget reviderats för att bättre anpassas till platsen. Bland annat har volymerna sänkts, strukturen omarbetats och brutits upp och takformen förändrats.

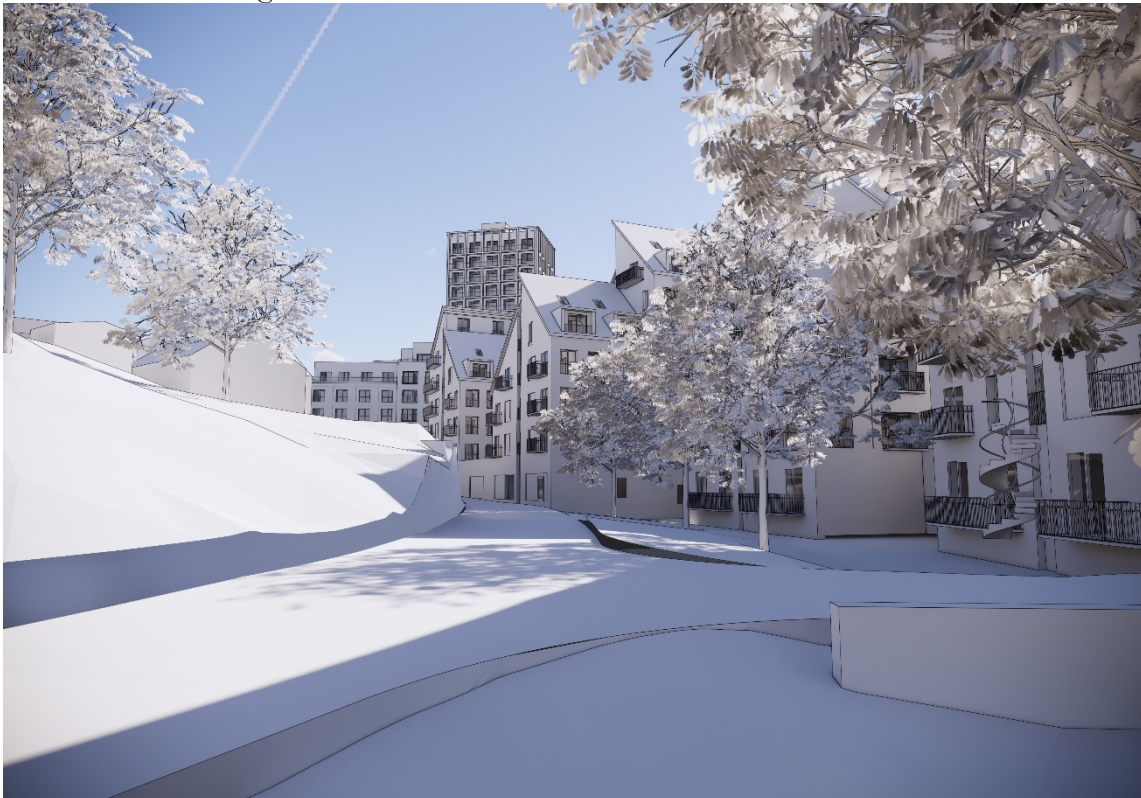
I det västra kvarteret, som ligger närmast kyrkogården samt mot den känsliga kulturmiljön längs Kyrkstigen, har höjderna sänkts genomgående. Mot Kyrkstigen (det västra kvarteret) ligger våningstalet i aktuellt förslag till exempel på mellan 4-5 medan det i samrådsförslaget varierade mellan 5-9.



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



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



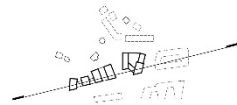
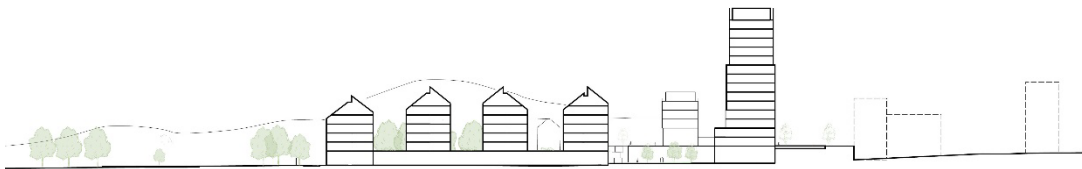
*Bilden visar möjlig utformning av bebyggelseförslaget mot Kyrkstigen, sett från kyrkogården. Bild: Semrén & Månsson.*



*Vy från Birkavägen, mot Kyrkstigen. Bilderna visar möjlig utformning av aktuellt förslag till vänster och av samrådsförslaget till höger. Bilder: Semrén & Månsson.*

Mot Kyrkogården har våningstalet sänkts från 6-7 våningar till 4-5 våningar. Mot Birkavägen (östra kvarteret) ligger våningstalet i aktuellt förslag på 4-7 medan det i samrådsförslaget låg på 7-11 våningar. Mot Värmdövägen har höjderna sänkts i det västra kvarteret från 7-8 i samrådsförslaget till 5-7 våningar i aktuellt förslag.

I det östra kvarteret har dock våningstalet höjts mot Värmdövägen: från 6-8 våningar i samrådsförslaget till 2-16 våningar i aktuellt förslag. Högdelen om 16 våningar är begränsad till det östra kvarterets sydöstra hörn och är uppdelad i tre delar om 5, 10 och 16 våningar.



*Sektion som visar bebyggelseförslagets möte med kyrkogården, sett från Värmdövägen. Bebyggelse markerad med streckad linje finns med i strukturplanen men har ingen lagakraftvunnen plan. Den lilla bilden visar var sektionen är tagen. Bild: Semrén & Månsson.*



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

Förslaget har mot Kyrkstigen (det västra kvarteret) även förändrats på så vis att det innehåller fler element från de närliggande sekelskiftsvillorna, exempelvis lutande tak och träfasader. Träfasaderna föreslås vara kulörta för att bättre passa ihop med den äldre bebyggelsen. Kvarteret har också brutits upp för att skapa öppningar mot Kyrkstigen och bättre ljusinsläpp på gårdarna. Det ökade ljusinsläppet har, jämfört med samrådsförslaget, förbättrat möjligheterna till utvistelse och lek .



*Vy från Värmdövägen. Bilderna visar möjlig utformning av aktuellt förslag till vänster och av samrådsförslaget till höger Bild: Semrén & Månsson resp. utdrag ur 3D-modell: Nacka kommun.*



*Vy från Värmdövägen. Bilderna visar möjlig utformning av aktuellt förslag till vänster och av samrådsförslaget till höger. Utdrag ur 3D-modeller: Nacka kommun.*



*Möjlig utformning av aktuellt förslag med högdelen i det östra kvarteret. Vy från Värmdövägen mot Järla bro.*

Det östra kvarteret orienterar sig tematiskt mer mot Järla sjö och bebyggelsen där. I kvarteret föreslås tre bebyggelsevolymerna om 4-7 våningar, en mindre om 2 våningar, samt en högdelen om 16 våningar. Nacka kommuns kommunstyrelse antog år 2016 ett dokument som pekade ut lämpliga platser där höga hus kan prövas i en plan- och bygglovsprocess "Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad".

Järla stationsområde är en sådan plats. Anledningen är bland annat områdets framtida roll som kollektivtrafiknod, att en högdelen kan fungera som en markör för den kommande tunnelbanan och att platsen är en portal till den tätare bebyggelsen i centrala Nacka öster om kyrkogården. En högdelen i området prövas nu inom planprocessen för aktuell detaljplan. I samrådsförslaget var den lägre (9-11 våningar) och vette mot Birkavägen och Järla bro. Högdelen har höjts till 16 våningar och flyttats fram till Värmdövägen.

Planenhetens bedömning är att läget mot Värmdövägen fungerar bättre då trafiklandskapet är relativt rymligt med en bred gatusektion (och därmed relativt stort avstånd till bebyggelsen på andra sidan gatan) samt att placeringen ger ett ökat avstånd till den



känsligare kulturmiljön i Birkaområdet. Högdelen föreslås uppföras till största delen i tegel i olika varma kulörer för att associera till de äldre industribyggnaderna i Järla sjö.



*Vy från Värmdövägen. Bilderna visar möjlig utformning av aktuellt förslag till vänster och av samrådsförslaget till höger.*

Vad gäller de synpunkter på dagsljusförhållanden som lämnats så har en dagsljusutredning gjorts för det reviderade förslaget. Den visar att samtliga lägenheter uppfyller Boverkets byggregler gällande tillgång till dagsljus för bostäder (*Light bureau, 2021*).

Avståndet mellan byggnaderna ligger i det västra kvarteret som lägst på cirka 8, 10 respektive 13 meter. I det östra kvarteret är motsvarande siffra cirka 13 meter. Detta medför att det finns risk för insyn. Den uppbrutna strukturen gör dock boendemiljön ljusare och luftigare än i fallet med ett traditionellt slutet kvarter. Risken för insyn vägs dock mot möjligheten att få en relativt hög exploatering i ett mycket kollektivtrafiknära läge.

#### Gårdsytor – möjligheter till lek och rekreation

Den totala gårdsytan inom projektet har ökat något sedan samrådsförslaget. Aktuellt förslag föreslår totalt knappt 2000 kvadratmeter gårdsyta för vistelse och lek. Utöver detta föreslås i det östra kvarteret knappt 150 kvadratmeters terrass på tak, där ambitionen är att bland annat skapa odlingsmöjligheter.

Planenheten instämmer i att gårdarna inte är stora men menar att de tillgodoser behov av att sitta och leka (småbarnslek) utomhus i grönska. Det västra kvarteret har också brutits upp för att skapa öppningar mot Kyrkstigen och på så vis få bättre ljusinsläpp på gårdarna. Det ökade ljusinsläppet har, jämfört med samrådsförslaget, förbättrat möjligheterna till utevistelse och lek.

I områdets närhet finns dessutom Birkaberget som är kommunal naturmark med mycket terräng men också något planare ytor där det går att leka. Naturområdet är mest tillgängligt ca 240 meter norrut där det är planare, men sträcker sig ända fram till planområdets gräns vid Kyrkstigen.

Sammantaget bedömer planenheten att planförslaget efter omarbetningen, genom en något ökad areal samt förbättrade ljusförhållanden, tillgodoser behov av ytor för rekreation och småbarnslek på kvartersmark, även om ytorna är små. Möjligheter för rekreation och lek på allmänna ytor finns i planområdets närhet, dock inte inom 300 meter. Vid en avvägning

mellan gårdsytor och behovet av bostäder i ett kollektivtrafiknära läge har det senare vägt tungt.

### **Synpunkter gällande natur och topografi**

Flera yttranden gäller naturvärden i den östra delen av planområdet där det idag finns en trädbevuxen kulle. Yttrandena tar även upp beståndet av gamla ekar längs Kyrkstigen, samt att förslaget ska anpassas bättre till befintlig topografi, framförallt utsiktsplatsen i Birka. Det nämns även att ugglor siktats i området.

#### ***Planenhetens kommentar:***

Den naturvärdesinventering (NVI) som kommunen låtit ta fram år 2020 visar att orkidéen (Skogsknipprot) som siktats på platsen enligt Pro Naturas utredning från 2013 inte längre finns kvar. På kullen finns även blåsippor enligt NVIn men planenhetens bedömning är att det är en så pass vanlig art i stockholmsregionen att dess förekomst regionalt inte hotas. Planförslaget innebär följande åtgärder för att värna kvarvarande naturvärden: De sex värdefulla ekar (varav tre särskilt skyddsvärda) som utpekats i NVI:n får juridiskt skydd genom en bestämmelse om förbud mot fällning och jordkompaktering plankartan. De ligger inom mark där byggnad inte får uppföras, reglerat med användningen NATUR.

Kyrkstigen, där det kommer att läggas nya ledningar, skjuts något norrut bland annat för att avlasta ekarnas rötter. Förslaget innebär dock att kullen i planområdets östra del försvinner. Där finns två särskilt skyddsvärda tallar De träd som fälls ska placeras ut i naturområden som faunadepå. Att detta görs regleras i exploateringsavtalet.

De två byggnaderna närmast kyrkogården är, liksom tidigare, tillbakadragna för att ge utrymme åt ekarnas rötter.

Plan- och bygglagen styr vad som får regleras i en plankarta. Möjligheterna att reglera förekomsten av ny grönska är begränsade. Däremot kan plankartan till exempel styra att mark inte får bebyggas, inte får hårdgöras eller att den ska vara naturmark. Om marken är underbyggd kan plankartan reglera att det ska finnas ett visst terrassbjälklag som ska utföras planterbart och dimensioneras för att bära ett visst jorddjup så att träd och buskar kan växa där. Dessa exempel på bestämmelser återfinns alla i plankartan.

Planförslaget innebär en negativ påverkan på möjligheten att avläsa områdets topografiska variationer samt en skalförskjutning i förhållande till den befintliga småskaliga bebyggelsen i Birkaområdet, detta gäller framförallt mot Kyrkstigen. Förskjutningen förstärks av att platsen idag präglas av gles och mycket låg bebyggelse. Dock innebär den upprutna strukturen i det aktuella förslaget att topografin synliggörs i öppningar mot Värmdövägen. Högdelen i det östra kvarteret kommer även att vara synlig från Järla sjö, men avståndet är så pass stort att den inte bedöms påverka kulturmiljön negativt.

Bland de närboende är Birkabergets södervända slänt en omtyckt utsiktsplats över Järlasjön. Bergets höjd är +51 meter över havet. Det västra kvarteret kommer ha taknockshöjder på +51 vilket precis motsvarar höjden på berget. Det östra kvarterets högsta har angivits till +80,5. Bägge dessa volymer kommer vara det högsta byggnadsvolymer i sitt närområde och vara både över trädtopphöjd och i höjd med berget bakom. Det västra kvarteret har gårdar och det övre torget ligger på omkring +26,2 vilket är väl under bergets höjd. Tack

vare dessa släpp i bebyggelsen kommer utsikt ut över Järlasjön från berget i Birka fortfarande kunna upplevas genom de uppbrutna volymerna.



*Utsikten från Birkaberget över Järlasjön och Nackareservatet vid genomfört planförslag. Utsikten över Järlasjön blir förändrad men sjön är fortfarande synlig. Vita byggnader i fonden ingår i strukturplanen men har ingen lagakraftvunnen detaljplan. Birkaberget är ett omtyckt utflyktsmål inte minst för närboende i Birka och Finntorp.*

En fågelinventering gjordes för centrala Nacka och Nyckelviken år 2019. Inventeringen inkluderade lyssning efter ugglor men ingen uggle noterades i Birkaområdet.

Sammanfattningsvis bedömer planenheten att planförslaget efter omarbetningen tar större hänsyn till topografin då volymerna sänkts och brutits upp vilket möjliggör utblickar. Skyddet för ekarna är utökat och omfattar nu även skydd för rotsystemet, de upprutna volymerna har ökat solinsläppet på ekarna och synliggör topografin och grönskan mot Värmdövägen. I övrigt finns bestämmelser om naturmark (tidigare reglerat som park), samt bestämmelse gällande begränsning av markens hårdgörande. Vid en avvägning mellan naturvärden och topografi respektive och behovet av bostäder i ett kollektivtrafiknära läge har hänsyn tagits till befintliga värden inom i angränsning till planområdet, även om behovet av bostäder har vägt tungt. Planenheten bedömer att natur och topografi inte skadas av förslaget utan att det är rimliga konsekvenser av att stadsmiljön förtätas.

### **Synpunkter gällande betydande miljöpåverkan**

Några synpunktslämnare ställer sig frågande till kommunens bedömning att planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan.

### ***Planenhetens kommentar:***

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 har en miljöredovisning som redovisar miljökonsekvenserna tagits fram. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning.

### **Synpunkter gällande belastning av anläggningar i Järla sjö**

17 stycken yttranden, merparten från de olika bostadsrättsföreningarna i Järla sjö, innehåller synpunkter som uttrycker en oro för att den nya bostadsbebyggelsen ska medföra ökad användning och slitage av anläggningarna i det närliggande bostadsområdet Järla sjö. Det är framförallt boende i området som uttrycker detta angående bryggor, lekplats och andra utemiljöer. Det finns också en oro för att boende i Järla norr på grund av det föreslagna låga parkeringstalet i stället ska parkera på gatorna i Järla sjö, där det redan är trångt idag.

#### ***Planenhetens kommentar:***

Kommunen förstår den oro som uttrycks över ökad belastning på anläggningarna i Järla sjö som i dagsläget ägs och sköts av de boende i Järla sjö. I detaljplanen ingår ingen större lekplats utan endast bostadsgårdar för bostadsnära sittplatser och småbarnslek. Nya boende kommer sannolikt att röra sig till flera områden i närområdet och det finns lekplatser och naturlek inom ungefär 200-400 meter både på Järlahöjden, Ryssbergen, Finntorp/Birkaområdet, Järla sjö och ner mot Kyrkviken. Som en del av utvecklingen av Nacka stad sker en strategisk övergripande planering av offentliga rum både i form av gator, torg, parker och lekplatser. Det pågår också en dialog mellan kommunen och Järla sjö samfällighetsförening kring ansvar för en del av ytorna inom den privata marken i Järla sjö.

### **Synpunkter gällande parkering, trafik, tillgänglighet och säkerhet samt snöhantering**

Flera synpunktslämnare är oroliga över planförslagets låga parkeringstal och om det kan medföra att de boende istället kommer att parkera på gatorna runt omkring, bland annat i Järla sjö där möjligheten till gatuparkering redan idag är mycket liten. Oro lyfts även för den kumulativa effekten på parkeringssituationen då samtliga projekt inom Nacka stad byggs ut. Någon synpunkt gäller vad man anser vara otillräckligt utrymme för cykelparkering och snöhantering, samt Värmdövägens utformning som stadsgata och hur den kommer att fungera för cykelpendlare. Flera synpunkter gäller trygga gångstråk för barn och unga i området, men även hur man på ett tillgängligt vis kan ta sig till och från tunnelbanan till exempel från Järla sjö. En synpunktslämnare undrar varför övergångsställe mellan saltsjöbanan och aktuellt projekt är möjligt nu när kommunen tidigare sagt att det inte går att genomföra.

#### ***Planenhetens kommentar:***

##### Bilparkering

Det planeras garage under båda kvarteren. I förslaget föreslås ett parkeringstal om 0,21 parkeringsplatser/lägenhet. Enligt dokumentet Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka som antogs av kommunstyrelsen stadsutvecklingsutskott den 8 november 2016, § 187 är det möjligt för kommunen att sänka parkeringstalet mer än gällande parkeringsnorm.

Parkeringsstalet, som redovisas i Mobilitetsutredningen, är enligt gällande parkeringstal 0,42. Detta kan alltså sänkas ytterligare om mobilitetsåtgärder vidtas. Kommunens parkeringstal är flexibla och anpassar parkeringstalet efter den geografiska platsens förutsättningar för hållbart resande. Föreslagen bebyggelse kommer att hamna i direkt anslutning till tunnelbanan vilket motiverar ett lägre parkeringstal.

Nacka kommun har tagit fram en Trafikprognos för 2040. Den innefattar planerad bebyggelse och trafiken som kommer att genereras från den. Inom detaljplaneområdet har inga framkomlighetsproblem noterats i trafikprognosen. Flöden från Trafikprognosen har lagts in i trafikutredningen (*Nacka kommun, 2021*).

Projektet avser innehålla framförallt 1:or och 2:or vilket troligtvis innebär att de framtida boendena kommer att vara unga personer och/eller personer utan barn. Bostäderna kommer att ligga i direkt anslutning till tunnelbana, buss och saltsjöbana vilket möjliggör resande med kollektivtrafik istället för med bil. Dessutom ligger området intill cykelpendlingsstråket på Värmdövägen och ett huvudstråk går längst med Birkavägen. För att underlätta ett boende utan bil säkerställs flera mobilitetsåtgärder, så som lokal för distansarbetsplatser, cykelpool, bilpool med mera. Dessa presenteras utförligare i mobilitetsutredningen (Tyréns 2021), säkras genom exploateringsavtalet mellan kommun och byggaktör och följs upp i bygglovsskedet.

#### Cykelparkering

Nacka har höga ambitioner om cykelparkering vid nybyggnation. Enligt planförslaget ska 800 cykelparkeringsplatser för de boende anläggas inomhus för att säkerställa att de boendes cyklar inte hamnar på kommunens lokala gator. Inga parkeringsplatser föreslås på gårdarna. Som minst har kommunen ett parkeringstal om två cykelparkeringar per lägenhet för att säkerställa att det finns cykelparkering till besökande.

#### Cykelpendling

I Värmdövägens utformning som stadsgata föreslås cykelparkering för allmänheten mellan träden. I planeringen av möbleringszonerna, där cykelparkeringen placeras, har kommunen tagit hänsyn till risken att cyklar sticker ut i cykelbanan genom att göra möbleringszonerna 2,5 meter breda. En cykel är cirka två meter lång vilket gör att det finns ytterligare 0,5 meter kvar av möbleringszonen, detta för att undvika att parkerade cyklar ska sticka ut i cykelbanan. På vissa platser är möbleringszonen bredare än 2,5 meter.

Cykelbanan planeras att bli 2,25 meter bred, vilket är en bredare cykelbana än vad som finns idag. En bredd om 2,25 meter tillåter omkörning utan att man behöver cykla ut i gångbanan. Gångbanan planeras också bli bredare än dagens gångbana vilket ska minimera konflikter mellan gående och cyklister, i området är gångbanan mellan 3,5-4 meter bred. Korsningar mellan gående och cyklister är alltid en kritisk punkt som planeringen tagit hänsyn till genom att anlägga räcken bakom planerad busshållplats med släpp där övergångsställen för gående placerats. Vid de två övergångsställen som planeras över Värmdövägen planeras även övergångsställen över cykelbanan.

Detaljplan för Järlnorr innehåller bara en mindre del av Värmdövägen, där enbart en korsning för biltrafik förekommer. Denna korsning är med Kyrkstigen. Kyrkstigen föreslås bli enkelriktad norrut och bli gågata vilket innebär att ingen genomfartstrafik kommer att

tillåtas. Gång- och cykelbanan kommer i anslutning till Kyrkstigen att vara genomgående för att tydligt visa att det är gående och cyklister som har företräde i korsningen, likt till exempel korsningen vid Lindhagensgatan/Lindhagensterrassen på Kungsholmen i Stockholm. För mer information kring Värmdövägens utformning i dess helhet hänvisas till projekt Värmdövägen, kontaktuppgifter finns på Nacka kommuns hemsida: <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/centrala-nacka/varmdovagen/>

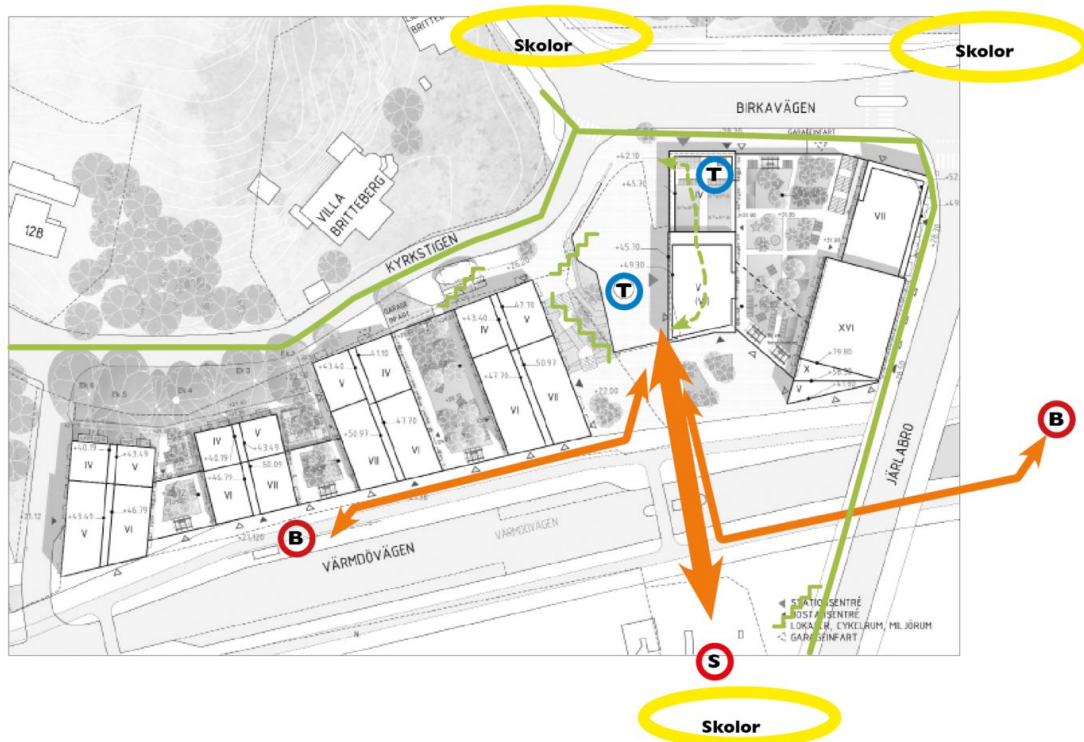
Hastighetsdämpande åtgärder för bilar föreslås inte eftersom utformningen istället ska ha signalreglerade övergångsställen.

#### Snöhantering

Fastighetsägaren ansvar för att lösa snöhanteringen på innergårdar. Beräkningar visar att de ytor för snöupplag som finns på bostadsgårdarna är tillräckliga för att hantera snöfall på upp till 80 centimeter. Snö från fastigheter får inte föras ut på allmän platsmark för tillfälliga upplag.

#### Tillgänglighet och säkerhet

Många barn och ungdomar rör sig i området till fots till och från skola eller olika fritidsverksamheter. Idag går gångstråken till och från busshållplatser respektive saltsjöbanan framförallt via Järla bro. En del tar sig direkt över Värmdövägen trots att det saknas övergångsställe där, eftersom det är genare. Värmdövägen ingår i ett annat stadsbyggnadsprojekt (än aktuell detaljplan) där den projekteras och byggs ut. I det stadsbyggnadsprojekt som denna detaljplan tillhör sker enbart planläggning av erforderlig sektion för Värmdövägen. Ambitionen med Värmdövägens omvandling till stadsgata är att fotgängare ska kunna ta sig säkert över gatan då ett trafikljusövervakat övergångsställe föreslås i nära anslutning till tunneln till saltsjöbanans station. De kan sedan ta sig vidare genom mellan bostadskvarteren och via trappan, istället för uppe på bron där färre människor har insyn i vad som händer. För mer information kring Värmdövägens utformning i dess helhet hänvisas till projekt Värmdövägen, kontaktuppgifter finns på Nacka kommuns hemsida: <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/centrala-nacka/varmdovagen/>.



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

I det östra kvarteret planeras för en hiss som sammanbinder det övre och det nedre torget och som gör tunnelbanan tillgänglig från Birkavägen samt Birkavägen tillgänglig från Värmdövägen. Nattetid är biljetthallen stängd och då kan den som inte kan använda trappan får gå runt den planerade bebyggelsen. Förslaget innebär sammantaget en tillgänglighetsmässig förbättring och ökad trafiksäkerhet för de gående i norr-södergående riktning.

Gångtunneln från Järla sjö till Järla Norr under Saltsjöbanan ägs av Region Stockholm. I dagsläget är den inte tillgänglighetsanpassad vilket innebär att närmaste tillgängliga väg till tunnelbanan från Järla sjö sker via Järla gårdsväg, över Järla bro via Birkavägen och den ingång till tunnelbanan som planeras där.

Det är framför allt människors närvaro, aktivitet och sociala kontroll som skapar verklig trygghet och säkerhet på en plats. Fönster och bostadsentréer föreslås mot samtliga gator och torg med avsikten att skapa flöden och undvika känslan av baksida. Verksamhetslokaler och balkonger bidrar också till rörelser och social kontroll. Tillkomsten av en kommunikationsnod, bostäder samt eventuellt hotell eller kontor medför att platsen kommer att vara befolkad under stora delar av det vakna dygnet. Tunnelbanan i sig kan upplevas som otrygg då den innebär att en större mängd människor rör sig genom platsen utan att höra hemma där vilket ger en minskad möjlighet till social kontroll. Samtidigt innebär alla de väl trafikerade stråk för cykel (regionalt cykelstråk), bil och tåg som finns

inom eller i närheten av planområdet att det finns många ”ögon” på platsen, vilket å andra sidan kan upplevas tryggt.

Planenheten har i övrigt ett tätt samarbete med trafikplanerare på trafikenheten som har trafiksäkerhet som ansvarsområde. Trafiksäkerheten inom planen kommer att säkerställas genom hastighetsdämpande åtgärder vid korsningen Järlaleden/Birkavägen. Övergångsställena som planeras över Värmdövägen kommer att signalregleras och därför är hastighetsdämpande åtgärder inte att rekommendera. Vad gäller frågan om varför övergångsstället inte genomförts tidigare när det går att genomföra nu så är anledningen att det är mycket lättare att genomföra detta i samband med att hela Värmdövägen byggs om till stadsgata. På berörd plats har Värmdövägen idag fem körfält, vilket gör att ett oregrerat övergångsställe där inte blir trafiksäkert.

### **Synpunkter gällande utvecklingen av Birkaområdet**

Flertalet synpunkter kommer från den grupp av fastighetsägare i Birkaområdet som engagerat sig för en omvandling av området. Fastighetsägarna menar att det är osäkert hur området som helhet kommer att utvecklas och ställer samrådsförslaget i relation till utvecklingen av det intilliggande bostadsområdet Birka. Synpunktslämnarna anger att om Birkaområdet omvandlas till en ny stadsdel emotsätter de sig inte samrådsförslaget, eftersom stadsbilden och sammanhanget då har förändrats. Men om Birkaområdet inte omvandlas eller om det enbart omvandlas i mindre omfattning än vad start-PM för Birkaområdet anger, så bör även samrådsförslagets volymer minskas och anpassas till dess omgivning.

#### ***Planenhetens kommentar:***

Planenheten noterar ställningstagandet och hänvisar till tidigare svar under rubriken ”Återkommande synpunkter” och ”Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor”

### **Inkomna synpunkter från kommunala nämnder**

1. **Kommunstyrelsen (KS)** tillstyrker detaljplanens samrådsförslag. KS framhåller att den infartsparkering för cykel som förslås i planförslaget är viktig för att underlätta ett hållbart resande till och från bytespunkten mellan tunnelbana, Saltsjöbanan och bussar. KS anser vidare att projektet bör redovisa sina övergripande kostnader inklusive driftskostnader. Säkra och trygga gångstråk för barn och övriga behöver säkerställas i projektet, bland annat med tanke på att planerad bebyggelse föreslås få garageangöringar via Kyrkstigen respektive Birkavägen, vilket medför fler fordonsrörelser jämfört med idag, inte minst på Kyrkstigen. KS påpekar även att det är viktigt att detaljplanen antas enligt tidplanen för att målen i majoritetsprogrammet ska uppnås.

#### ***Planenhetens kommentar:***

##### Infartsparkering för cykel

Cykelgarage för allmänheten har prövats under arbetets gång men kommer inte att genomföras inom projektet av ekonomiska skäl.

##### Säkra och trygga gångstråk för barn



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

Värmdövägen ingår i ett annat stadsbyggnadsprojekt (än aktuell detaljplan) där den projekteras och byggs ut. I det stadsbyggnadsprojekt som denna detaljplan tillhör sker enbart planläggning av erforderlig sektion för Värmdövägen. Ambitionen med Värmdövägens omvandling till stadsgata är att fotgängare ska kunna ta sig säkert över gatan då ett trafikljusövervakat övergångsställe föreslås i nära anslutning till tunneln till saltsjöbanans station. De kan sedan ta sig vidare genom mellan bostadskvarteren och via trappan, istället för uppe på bron där färre människor har insyn i vad som händer. En del barn och ungdomar kommer med buss österifrån eller med tunnelbana och då kan de fortsätta direkt norrut via uppgången mot Birkavägen. För mer information kring Värmdövägens utformning i dess helhet hänvisas till projekt Värmdövägen, kontaktuppgifter finns på Nacka kommuns hemsida:

<https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/centrala-nacka/varmdovagen/>

Vad gäller Kyrkstigen kommer en del av den att vara enkelriktad norrut och utföras som gågata vilket innebär att genomfartstrafik inte är tillåten. Detta medför att enbart boende längs Kyrkstigen kommer att köra här. Parkeringsstalet för planförslaget är 0,21 vilket medför relativt få fordonsrörelser.

Planförslaget innebär överlag tryggare gångstråk och bättre kommunikationer till rekreation, skolor och idrottsaktiviteter.

Nacka kommun har inlett ett samarbete om tryggare stadsplanering med stiftelsen Trygga Sverige. Detaljplan för Järla stationsområde norr har utgjort ett pilotprojekt. Samarbetet har varit kostnadsfritt för kommunen. Inom samarbetet har projektet granskats mot checklistor som Tryggare Sverige tagit fram. Resultatet har varit att projektet uppfyller en stor del av de punkter som krävs för att skapa en upplevd och faktiskt trygg stadsplanering såsom orienterbarhet, överblickbarhet, tydlighet i gränser, bottenvåningar med verksamhetslokaler och entréer som skapar flöden av människor, fönster och balkonger som skapar en positiv social kontroll.

#### Projektets tidplan och budget

Tidplanen har förskjutits i förhållande till vad som angavs i samrådsskedet. Dock hålls tidplanen i förhållande till tunnelbanans utbyggnad. En utförligare genomgång av hur detaljplanen förhållit sig till tidplan och budget redovisas inför antagande.

## **2. Natur- och trafiknämnden (NTN) har följande synpunkter:**

### Allmän plats, park

#### *Planbestämmelser*

NTN anser att del av mark betecknad parkmark istället bör ha användningsbestämmelsen Natur. Nämnden anser även att fler ekar bör omfattas av skydd i plankartan samt informerar om att en av ekarna som inte har getts skydd i samrådsförslaget troligen kan klassas som särskilt skyddsvärt träd. Vidare anser de

att den skyddsbestämmelse som finns bör utökas för att även skydda träden mot skador som kan uppstå genom jordkompaktering, samt att bestämmelsen bör gälla för ett större område och framhåller vikten av att markhöjder där värdefulla träd står inte förändras.

#### *Spridningssamband*

NTN menar att det tydligare behöver framgå av planbeskrivningen att den nyplantering av främst tall som föreslås inte är tillräcklig för att kompensera bortfallet av träd på kullen i planområdets östra del.

#### *Genomförande*

NTN informerar även om att ekarna bör frihuggas för att de ska få så goda förutsättningar som möjligt samt att skydd av träd bör skrivas in i exploateringsavtal.

#### Allmän plats, gata och torg

##### *Snöröjning*

NTN anser att mening om att fastighetsägare ska kunna lägga upp snö på allmän plats mot avgift ska tas bort ur planbeskrivningen då kommunen inte bör ansvara för privata fastigheters snöröjning. NTN påpekar också att det är ont om plats för snöupplag inom planområdet samt att frågan bör utredas vidare och lösning redovisas i planbeskrivningen. För en kostnadseffektiv snöröjning och renhållning med maskiner behöver avståndet mellan sittplatser och fasta hinder på torgen vara 2,5 m. Flyttbara möbler är ingen lösning då det bedöms vara kostsamt.

##### *Trafik*

NTN menar att den nya utformningen Birkavägen och Värmdövägen bör redovisas med illustrationslinjer på plankartan och påpekar vikten av att utrymme ges för vägararnas vägområde d.v.s. eventuella slänter/bergskärningar mm.

NTN har också synpunkter angående planläggningen av Järila bro, vad gäller avgränsning, omfattning samt fri höjd under bron.

Nämnden anser även att parkeringstalet på 0,2 platser för både små och stora lägenheter är för lågt. Nämnden menar att mobilitetsåtgärderna och resonemanget i utredningen inte motiverar ett sådan parkeringstal och att frågan måste ses över. Parkeringstalet ska även medge utrymme för t.ex. besöksparkering.

#### Kvartersmark

Inom kvartersmarken med ca 390 bostäder behöver utemiljön erbjuda lek och det bör fastställas med planbestämmelsen "lek" på gårdarna.

#### ***Planenhetens kommentar:***

##### Planbestämmelser

Planenheten instämmer i att användningsbestämmelsen för området Park mellan kyrkogårdsmuren och Kyrkstigen bör vara Natur. Bestämmelsen har ändrats i plankartan. Planenheten har lagt skyddsbestämmelse för sex ekar varav tre är särskilt skyddsvärda, utpekade i naturvärdesinventering (Pro Natura, 2020). De två särskilt skyddsvärda ekar som

finns på kommunal mark i planområdets nordvästra hörn omfattas av förbud mot fällning och jordkompaktering.

#### Spridningssamband

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

#### Genomförande

Planenheten noterar synpunkten om frihuggning av ekar och skydd av ekar under byggtid och tar med sig frågan i arbetet med exploateringsavtalet.

#### Snöhantering på allmän plats

Ett gestaltungsprogram för allmän plats har tagits fram och stämts av med enheten för bygg och anläggning. Det ger förslag på lämplig belysning, markbeläggning, växtlighet och möblering.

#### Snöhantering inom fastigheten

Följande mening har strukits i planbeskrivningen: ”Möjlighet finns för fastighetsägare att frakta sin snö dit mot avgift.” Beräkningar för snömassor och lagring av dem har gjorts. De visar att de ytor som finns på bostadsgårdarna är tillräckliga för att hantera snöupplag vid snöfall på upp till 80 centimeter.

#### Trafik

Utformning av vägar redovisas inte i plankartan då enbart en teknisk förstudie tagits fram och den kan komma att justeras något i systemhandlingen. Vägområdet i plankartorna utgår från att erforderliga funktioner ska rymmas. Utöver detta finns mån med och och ytor omfattar slänter och bergsskärningar. Vad gäller Värmdövägen utgår vägområdet från den systemhandling som tagits fram.

Vad gäller synpunkter på planläggningen av Järla bro har den utgått ur planområdet.

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

Med avstamp i platsens förutsättningar har en mobilitetsutredning tagits fram. Denna har reviderats sedan samrådsskedet och förtydligats genom att föreslagna mobilitetsåtgärder har specificerats i tid och omfattning. Det är främst mindre lägenheter som planeras att byggas, vilket mobilitetsutredningen utgår ifrån. Om storleken på lägenheterna ändras väsentligt

kommer en ny mobilitetsutredning att behöva tas fram alternativt att byggaktören följer Nackas parkeringstal. I utredningen föreslås parkeringstalet att sänkas och ett antal mobilitetsåtgärder införs. Exempelvis föreslås mobilitetsåtgärder såsom bil- och cykelpool, distansarbetsplatser, grovavfalls- och återbruksrum samt en mobilitetspott till de boende. Se Mobilitetsutredning Järla norr (Tyréns, 2021) för mer information. Besöksparkering är inräknat i parkeringstalet. Att åtgärderna uppfylls säkras genom att de knyts till exploateringsavtalet samt kontrolleras i bygglovsskedet.

#### Lek på kvartersmark

Planenheten bedömer att det inte är lämpligt att reglera lek med en planbestämmelse. Var småbarnslek är lämpligt kommer att redovisas i gestaltningsprogrammet för bostadsbebyggelsen, i den del som redovisar bostadsgårdarna.

#### **3. Utbildningsnämnden** har följande synpunkter:

I planförslaget föreslås inga förskoleplatser. Det görs ett antagande om att det inte kommer att bo så många barn i området eftersom lägenhetsstorlekekarna framförallt kommer att vara 1-3 rum. Det är inte utbildningsnämndens erfarenhet att antalet barn är lågt i områden med lägenhetsstorlekar på 2-3 rum. Antalet nya förskoleplatser som den nya bebyggelsen genererar är vid en schablonberäkning 80 stycken. Mot den bakgrunden anser utbildningsnämnden att detaljplanen bör innehålla en lösning på hur behovet av förskoleplatser ska lösas i området.

#### ***Planenhetens kommentar:***

Inom arbetet med Nacka stad pågår arbete för att säkerställa tillräckliga förskoleplatser. I detta övergripande arbete ingår även de platser som genereras av bostäderna i Järla stationsområde norr.

#### **4. Kulturnämnden** har följande synpunkter:

Kulturnämnden ser positivt på planförslaget och föreslagen gestaltning, men poängterar att det är viktigt lyfta fram Kyrkstigens historia samt den lokala kulturmiljön. Detta kan göras exempelvis med skyltar och annan kommunikation. Nämnden påpekar vidare att många barn och ungdomar rör sig i området redan idag. Med den framtida tunnelbanan kommer befintliga sportanläggningar i området att bli ännu mer attraktiva vilket gör att projektet måste ta hänsyn till ökade flöden av besökare samt att platsen upplevs som trygg och säker. Många barn och unga kommer också att röra sig i området under byggtiden, bland annat till och från den kollektivtrafik som finns idag. Nämnden vill lyfta fram vikten av en väl genomförd planering, goda temporära lösningar och god information till allmänheten. Nämnden framhåller också att de nya torgen lämpar sig väl för offentlig utsmyckning samt att de lokaler som föreslås kan vara intressanta för kulturaktörer eller verksamheter inom kreativa näringar. Det är också viktigt att det arbete som kommunen gjort tillsammans med Gehl angående stråk tas med i planeringen.

#### ***Planenhetens kommentar:***

##### Skyltar och annan kommunikation om områdets historia

Kommunikation och upplysningar om platsens historia regleras inte inom planprocessen. Frågan hänvisas därför vidare till enheten för Drift – offentlig utemiljö samt till kommunikationsenheten.

### Trygghet och säkerhet

Planenheten är medveten om att många barn och unga rör sig i området idag och kommer att fortsätta göra det troligtvis än mer i framtiden, samt under byggtiden. Planenheten hänvisar till tidigare svar under rubriken ”*Synpunkter gällande parkering, trafik, tillgänglighet och säkerhet samt snöhantering*”. I gestaltningsprogrammet för allmän plats liksom i planbeskrivningen redovisas också rörelsestråk till och från planområdet efter att förslaget är färdigställt. Trygga vägar ska säkras under byggtid och på vilket vis de säkras ska redovisas i Trafikanordningsplan (TAplan) som tas fram av byggaktören, i det här fallet region Stockholm (genom Förvaltningen för utbyggnad av tunnelbanan, FUT) respektive ALM Equity AB. TAplanen granskas och godkänns av kommunen.

### Konstnärlig utsmyckning

Torgens yta är begränsad och många funktioner ska få plats så som cykelparkering, sittplatser, grönska och dagvattenhantering. Förslag till utformning av torgen redovisas i gestaltningsprogrammet för allmän plats. Här finns exempelvis förslag på en markbeläggning av hög detaljeringsgrad som gestaltningsmässigt kommer att berika platsen. Samarbete mellan byggaktör och kommunen genom Konsten att skapa stad (Kass) kommer att säkras i exploateringsavtalet.

### Lokaler för kulturverksamheter

Angående lokaler för kulturverksamheter möjliggörs 1100 kvadratmeter för verksamhetslokaler som kan användas till kulturverksamhet om intresse finns. Detta är dock en fråga för eventuell intressent och fastighetsutvecklaren.

### Identitet och program för stråk och platser i Nacka stad

Dokumentet ”Identitet och program för stråk och platser i Nacka stad” som Gehl tagit fram tillsammans med Nacka kommun har utgjort ett underlag till arbetet med gestaltningsprogrammet för allmän plats för Järla stationsområde norr.

## **Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser**

### **5. Länsstyrelsens synpunkter:**

#### Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att förslaget inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL under förutsättning att kompletterande redovisning och revideringar genomförs inför nästa planskede gällande:

- miljö kvalitetsnormer för vatten
- hälsa och säkerhet (översvämning, förorenad mark, buller och geoteknik).

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

#### Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL. Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen.

Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

#### *Riksintresse för kommunikation*

Trafikverket hänvisar till yttrande från Trafikförvaltningen Region Stockholm vad gäller synpunkter på Riksintresse för kommunikation (Saltsjöbanan).

Trafikförvaltningen Region Stockholm har ett antal synpunkter i sitt yttrande som främst rör den del av planområdet som omfattar befintlig vägsträckning på bro över Saltsjöbanan. I yttrandet hänvisas till att dessa synpunkter kan lösas via avtal mellan Trafikförvaltningen Region Stockholm och Nacka kommun.

Länsstyrelsen bedömer därför att de synpunkter som framförts inte kan bedömas som påtaglig skada på berört riksintresse utan kan lösas i en dialog mellan parterna (Nacka kommun och Trafikförvaltningen Region Stockholm). Detta gäller även de förslag på fastighetsregleringar som Trafikförvaltningen Region Stockholm framför. Fastighetsregleringar kan inte ske via detaljplanekrav utan behöver genomföras via ett lantmäteriärende i samråd mellan parterna.

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

Dagvattenutredningen i detaljplaneförslaget anger tydligt vilka fördröjningsvolymmer som behövs för att uppnå kommunens fördröjningsmål. Kommunen har inte säkerställt tillräckligt med ytor i planområdet för den hantering av dagvatten som detaljplaneförslaget genererar. I plankartan är andel hård-gjorda ytor, grönytefaktor och placering av parkmark i lägen där vatten kan an-samlas, bra förslag på hur dagvattnet kan hanteras. Däremot är det inte tillräckligt att konstatera att dagvattenhanteringen inte klaras i planområdet och hänvisa till att frågan är under utredning. (Sidan 53 i planbeskrivningen). Inför kommande planskede behöver kommunen redovisa hur dagvattenhanteringen ska utformas och hur nuvarande, tillsammans med kommande nya, flöden inom planområdet påverkar miljö kvalitetsnormerna för vatten i recipienten. Kommunen behöver säkerställa att miljö kvalitetsnormerna klaras och därmed visa att marken i detta avseende är lämplig för föreslagen markanvändning. Dessa redovisningar behöver sammanfattas i planbeskrivningen och krav på åtgärder behöver redovisas i plankarta med bestämmelser.

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar att medföra att miljö kvalitetsnormerna för vatten enligt 5 kapitlet Miljöbalken inte följs. I planhandlingarna framgår det att bergkullen i planområdets nordöstra del kommer att sprängas bort. Det finns inga uppgifter om svavelhalter i berget eller risk för att berget kan innehålla sulfidmineraler. Inför kommande planskede behöver bergets försurningspotential på grund av eventuell sulfidförekomst redovisas tillsammans med hur försurning och läckage av tungmetaller kan påverka miljö kvalitetsnormerna för vatten. Även risk vid eventuell hantering av sulfidhaltiga massor behöver redovisas.

Länsstyrelsen konstaterar att detaljplaneförslaget även på grund av eventuell sulfidförekomst kan riskera medföra att miljö kvalitetsnormerna för vatten enligt 5 kapitlet Miljöbalken inte följs.

#### *Översvämningsrisk*

Kommunens dagvattenutredning (WSP 2019-12-13) visar att planområdet är utsatt för översvämningsrisk vid kraftiga skyfall. Utredningen innehåller också åtgärder för att hantera riskerna. Däremot hänvisas till att arbetet med planbestämmelser och planens utformning, vad gäller översvämningsrisk ska ske i senare skede. Länsstyrelsen vill påtala vikten av att översvämningsriskerna hanteras och att åtgärder regleras i planen. Om viktiga frågeställningar skjuts framåt i planprocessen kan det orsaka förseningar och risk för omtag i planprocessen.

Länsstyrelsen vill även påtala att framkomligheten för utryckningsfordon kan påverkas av översvämningsrisk, vilket kommunen behöver ha i åtanke i sitt fortsatta arbete med planen. Inför granskningsskedet behöver kommunen arbeta vidare med planens utformning och säkerställa att planen tar hänsyn till den översvämningsproblematik som identifierats. Redovisningen behöver sammanfattas i planbeskrivningen och eventuella åtgärder behöver även redovisas i plankartan med bestämmelser. Länsstyrelsen kan med nuvarande detaljplaneförslag inte bedöma om förslaget är lämpligt för föreslagen användning avseende risk för översvämningsrisk.

#### *Geotekniska risker*

Länsstyrelsen saknar kommunens bedömning av områdets geotekniska förutsättningar. I planområdets nordöstra hörn finns ett akksamhetsområde gällande förutsättningar för skred. Kommunen behöver inför kommande planskede komplettera planbeskrivningen med uppgifter om eventuella risker för skred. Eventuella krav på åtgärder behöver även redovisas i plankarta med bestämmelser. Länsstyrelsen kan med nuvarande detaljplaneförslag inte bedöma om förslaget är lämpligt för föreslagen användning avseende risk för skred.

#### *Förorenad mark*

Det är oklart om underjordiska cisterner är borttagna och att kontroll av avloppsnätet med avseende på kvicksilver har utförts. Kommunen behöver redovisa detta inför kommande planskede. I planbeskrivningen under rubriken Markföroreningar nämns att miljötekniska undersökningar visat på föroreningshalter i marken över MKM. Någon sådan uppgift går inte att finna i bifogad miljöteknisk markundersökning. Vilken uppgift som gäller behöver redovisas inför kommande planskede. I miljöredovisningen hänvisas dessutom till en utredning av Sweco som inte bifogats.

#### *Redovisning av buller*

Planområdet som är beläget direkt norr om Värmdövägen utsätts för höga bullernivåer från väg- och spårtrafik från olika håll. Bullerförhållandena redovisas i planbeskrivningen med föreslagen bebyggelse fullt utbyggd som förutsättning. Fasaderna mot vägarna i söder och öster som redovisas i en ljudutbredningskarta har en beräknad ekvivalent ljudnivå på 65 - 70 dBA från väg- och spårtrafik år 2030. De norrvända fasadpartierna som vetter mot Birkavägen i nordost är enligt samma karta utsatta för 60 - 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Bulleruppgifterna gäller i utemiljön

på 1,5 meters höjd, men bildtexten anger att det är ekvivalent ljudnivå vid den föreslagna bebyggelsens fasader som avses.

Med redovisningen av bullerförhållandena i planbeskrivningen, vilket krävs enligt 4 kap. 33 a § PBL, har inte tillsynsmyndigheten rätt att ställa krav på trafikhallarna (Nacka kommun och Storstockholms lokaltrafik, SL) att minska bullernivån, om den håller sig under ekvivalentnivån 70 dBA (respektive 65 dBA). Det betyder att det är planen som behöver reglera bullerdämpningen på ett tydligt sätt, så att olägenheter för människors hälsa när det gäller omgivningsbuller förebyggs.

#### *Reglering av bullerförhållanden*

Planförslaget är upprättat enligt plan- och bygglagen (2010:900) enligt dess lydelse efter den 1 januari 2015. Därmed gäller 2 kap. 6 a § PBL enligt vilken olägenhet för människors hälsa, när det gäller omgivningsbuller, ska förebyggas i planläggningen genom lämplig lokalisering, placering och utformning av bostadsbyggnader. För att bedöma om kravet på förebyggande av olägenheter är uppfyllt tillämpas ”Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader”.

Vald bebyggelsestruktur ger inte tillräckligt goda förutsättningar för att kunna dämpa trafikbuller med hjälp av bebyggelsen. Förutsättningar bör dock finnas för att kunna dämpa trafikbuller genom bebyggelsens placering och utformning inom plankartans bestämmelseområden. För att planförslaget inte ska innebära att bebyggelsen blir olämplig avseende människors hälsa behöver planen reglera placering och utformning av bebyggelsen på ett tydligare sätt, så att tillräcklig bullerdämpning säkerställs. Hit hör även reglering av minsta utbredning i höjd och bredd samt utbyggnadsordning, om det behövs för att inte riskera att bebyggelsen blir olämplig ur ett hälsoperspektiv.

Trafikbullerutredningen, Efterklang 2019-12-13, som fogats till planen visar på att ljuddämpning kan tillskapas på tre skyddade gårdssidor, så att uteplatser bör kunna anordnas här. Vidare finns förutsättningar för genomgående lägenheter så att 4 § trafikbullerförordningen kan klaras. Det har dock inte säkerställts i planen och det framgår inte om det går att ordna öppningsbara vädringsfönster mot loftgång på den ljuddämpade gårdssidan. Det har inte heller, med nuvarande illustrerade förslag, klargjorts att de hörnlägen där loftgång ligger mellan fasader ges tillräckliga uteluftsförhållanden när loftgångarna förses med bullerskärm vid loftgångsgavlar. Dessa bullerskärmar har inte heller säkerställts genom planbestämmelse i planförslaget.

När det gäller hörnlägenheter behöver de göras genomgående för att vara förenliga med förordningens bestämmelser. Här behöver planen reglera bostadsutformningen med hjälp av planbestämmelser. Avsteg med hörnlägenheter som inte kan orienteras mot bullerdämpad sida, bör enligt Länsstyrelsens mening endast godtas som utformning om det behövs för att området i sin helhet ska bli ljudmässigt godtagbart. I sådana fall behöver lokal skärmning eller annan teknisk åtgärd för bullerdämpning säkerställas genom lämplig planbestämmelse.



En bostadslänga med ljudnivåer som underskrider ekvivalentnivån 60 dBA på båda sidor klarar planbestämmelsen som anger att bostäder ska utformas så att 60 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärden) vid fasad ej överskrids. Kommunen behöver dock klargöra att ljudmiljön blir godtagbar med tanke på att den maximala ljudnivån beräknats bli hög utanför båda fasaderna. Dessutom behöver kommunen säkerställa att bullerskyddande omgivande bebyggelse tillkommer samt att bullerskärning medges på gård.

Planbestämmelsen som reglerar att bostäder upp till 35 kvm ska utformas så att de får högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärden) behöver preciseras i läge, då det behöver samordnas med redovisningen av bullernivåer i planbeskrivningen.

Parallellt med en redovisning av att förordningens riktvärden och bestämmelser klaras behöver kommunen klargöra att förutsättningar finns att bullerdämpa ljudnivån inomhus från höga ljudnivåer utomhus, särskilt i den västra delen nära Värmdövägen, där maxbullernivåerna beräknas bli mycket höga. Länsstyrelsen anser även att det finns anledning att reglera högsta tillåtna nivåer inomhus för vibrationer och stomljud enligt bullerutredningen, pga. närheten till tunnelbanan. Inför kommande planskede anser Länsstyrelsen att planförslaget behöver kompletteras med reglerad placering och utformning av bebyggelsen så att tillräcklig bullerdämpning säkerställs, reglering av minsta utbredning i höjd, bredd och utbyggnadsordning, redovisning av och eventuell reglering av öppningsbara vädringsfönster mot loftgång på den luddämpade gårdssidan, redovisning av om det ges tillräckliga uteluftsförhållande när loftgångarna förses med bullerskärm vid loftgångsgavlar och eventuell reglering med krav på dessa gavlar och var de behövs för att klara bullervärdena, redovisning av dagens trafik- och bullerförhållanden, redovisning av varför prognosåret ligger inom genomförandetidens ram, 2030, istället för en prognos beräknad för 2040 som horisont.

Länsstyrelsen anser även att planförslaget behöver kompletteras med reglering i detaljplanen avseende bostadsutformning för hörnlägenheterna för att uppnå genomgående lägenheter som därmed klarar förordningens krav och att det krävs redovisning av att tillräcklig bullerdämpning uppnås för att klara ljudnivån inomhus med tanke på höga maxbullernivåer utomhus. I detaljplaneförslaget saknar Länsstyrelsen redovisning och eventuell reglering av tillåtna nivåer inomhus för vibrationer och stomljud på grund av närhet till tunnelbanan. Dessutom saknar länsstyrelsen precisering av läget för de bostäder upp till 35 kvm som ska utformas så att de får högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad.

Ovanstående kompletteringar behöver enligt Länsstyrelsens mening redovisas i planbeskrivningen och eventuella krav på åtgärder ska redovisas i plankartan med bestämmelser.

#### Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripande-grunderna ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL.

Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i plan- och bygglagen, om det behövs från allmän synpunkt. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

#### *Kulturmiljö*

Planförslaget i sin nuvarande utformning medför en volymförskjutning som får negativa konsekvenser på kulturhistoriska värden. Den småskaliga och terränganpassade bebyggelsen inom Birkaområdet kommer genom planförslagets nuvarande utformning att underordnas ny bebyggelse. Konsekvenserna av föreslagna ny bebyggelse för Nacka norra kyrkogård har inte beskrivits i underlaget vilket är otillfredsställande. Det är därför okänt hur bebyggelsen kommer att påverka kyrkogårdens miljö och vyer.

På sida 51 i planbeskrivningen beskrivs en ”åtta våningars hög volym som direkt olämpligt utifrån den kulturhistoriska miljön och skalan i området”. Det framstår som oklart hur åtta våningar kan anses olämpligt samtidigt som detaljplaneförslaget därefter föreslår ett våningsantal på som högst elva våningar. Länsstyrelsen saknar ett synliggörande av vilka avvägningar som har gjorts och motiven till varför det anses acceptabelt med negativ påverkan på kulturhistoriska värden. Länsstyrelsen saknar även en mer konkret analys av den nya bebyggelsens möte med Birkaområdet, kyrkogården och även befintlig äldre industribyggnader i tegel på södra sidan Värmdöleden. En sådan analys bör för tydlighetens skull illustreras med sektioner av dessa möten mellan ny bebyggelse och värdefulla kulturmiljöer som Birkaområdet, kyrkogården och äldre bebyggelse söder om Värmdöleden. Länsstyrelsen anser att det bör övervägas om förslaget är förenligt med 2 kap. PBL gällande hänsyn till platsens natur- och kulturvärden.

Förändringar inom aktuellt planförslag kan inte isoleras utan bör analyseras inom kontexten av den större förändringen som sker i området. Konsekvenserna för såväl aktuellt planförslag samt pågående planarbete i närområdet bör därför förstås samlat. Särskilt eventuella konsekvenser för pågående planarbete inom Birkaområdet bör analyseras i relation till aktuellt planförslag.

Inför kommande planskede behöver kommunen komplettera med ovanstående saknade redovisningar som behöver sammanfattas i planbeskrivningen och där konsekvenser av mötet mellan ny bebyggelse och omgivande värdefulla kulturmiljöer också får genomslag i plankartan med bestämmelser.

#### *Artskydd*

Den fridlysta arten skogsknipprot omfattas av 8 § artskyddsförordningen (2007:845). Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen planlägger aktuellt området som PARK-mark. Under genomförandet bör markområdet där skogsknipprot förekommer skyddas.

#### *Träd*

Äldre tallar som förekommer inom planområdet bör sparas för att bevara de arter som är knutna till denna typ av miljö och därmed gynna den biologiska mångfalden

lokalt. Kommunen bör införa planbestämmelser som skyddar bevarandevärda träd. Därutöver vill Länsstyrelsen upplysa om att det för kraftigare beskärning samt avverkning av särskilt skyddsvärda träd generellt sett kräver samråd enligt 12 kap. 6 § Miljöbalken. Under genomförandet behöver träd, som avses att sparas, skyddas.

#### *Luftkvalitet*

För att skapa god luftkvalitet för de boende behöver friskluftsintaget på de nya bostäderna placeras i taknivå eller vid fasad som inte vetter mot Värmdövägen. Dessa och andra åtgärder som bidrar till god luftkvalitet behöver beskrivas i planbeskrivningen och eventuella åtgärder även redovisas i plankartan med bestämmelser.

#### *Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet*

Om det förekommer sådana trädrader som omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna i 7 kap. 11 § Miljöbalken är det förbjudet att skada naturmiljön (träden).

En detaljplan ska fungera självständigt och det bör inte krävas en dispens från biotopskyddsbestämmelserna för att genomföra en detaljplan (jmf MÖD dom i mål P 2285–17). Om dispens från biotopskyddsbestämmelserna inte meddelas gäller skyddet för biotopen oberoende av vad en detaljplan medger för markanvändning.

#### *Behovsbedömning/undersökning*

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

#### ***Planenhetens kommentar:***

Sedan detaljplanen var ute på samråd har ett nytt bebyggelseförslag tagits fram. Kommunen väljer därför att framförallt bemöta de frågor som fortfarande är aktuella.

#### Riksintresse för kommunikation

Planområdet har ändrats och dragits tillbaka från det område som berör saltsjöbanan, därmed föreligger inte längre någon risk för negativ påverkan på riksintresset för kommunikation.

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Sedan samrådet har en ny utredning förhantering av dagvatten samt skyfall på allmän plats respektive kvartersmark tagits fram. Utredningen för kvartersmark ligger som bilaga till utredningen för allmän plats. Den sammanlagda effekten för allmän platsmark och kvartersmark finns redovisad i utredningen för allmän plats (Geosigma, 2021).

Utredningen visar att de föreslagna reningsåtgärderna inom planområdet innebär att planförslaget klarar kravet på icke försämring av den preliminära vattenförekomsten Järlasjön vad gäller miljökvalitetsnormen. Föreslagen dagvattenhantering samt konsekvenser av den redovisas närmare i planbeskrivningen och miljöredovisningen.

Plankartan har kompletterats med följande bestämmelse för att säkerställa att dagvatten omhändertas: *Dagvattenåtgärder ska utformas för att fördröja avrinningen av de första 10 mm regn från*

*hårdgjorda ytor inom fastigheten.* Utöver denna bestämmelse finns även följande bestämmelser som gynnar omhändertagandet av dagvatten:

- n1 Endast 45% av markytan får hårdgöras
- b1 Terrassbjälklag för underbyggd bostadsgård ska utföras planterbart och dimensioneras för att bära ett jorddjup om minst 0,6 meter.

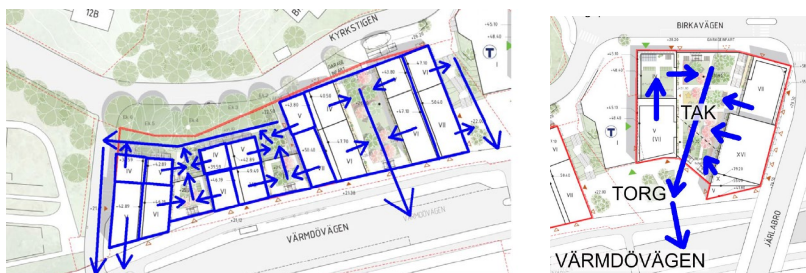
### Sulfid

Nacka kommun har tagit fram en översiktlig berggeologisk undersökning avseende sulfidmineraler inom detaljplaneområdet, utredningen finns med som underlag till detaljplanen i granskningskedet. Sulfidutredningen visar att det finns sulfid i bergsmassorna inom detaljplaneområdet. Hanteringen av sulfidhaltigt berg kommer bli en fråga under genomförandet av planen. Vid genomförandet av planen kommer nödvändiga skyddsåtgärder vidtas av respektive byggaktör (ALM Equity AB, FUT respektive Nacka kommun) för att förhindra att negativa försurande effekter från det sulfidhaltiga berget.

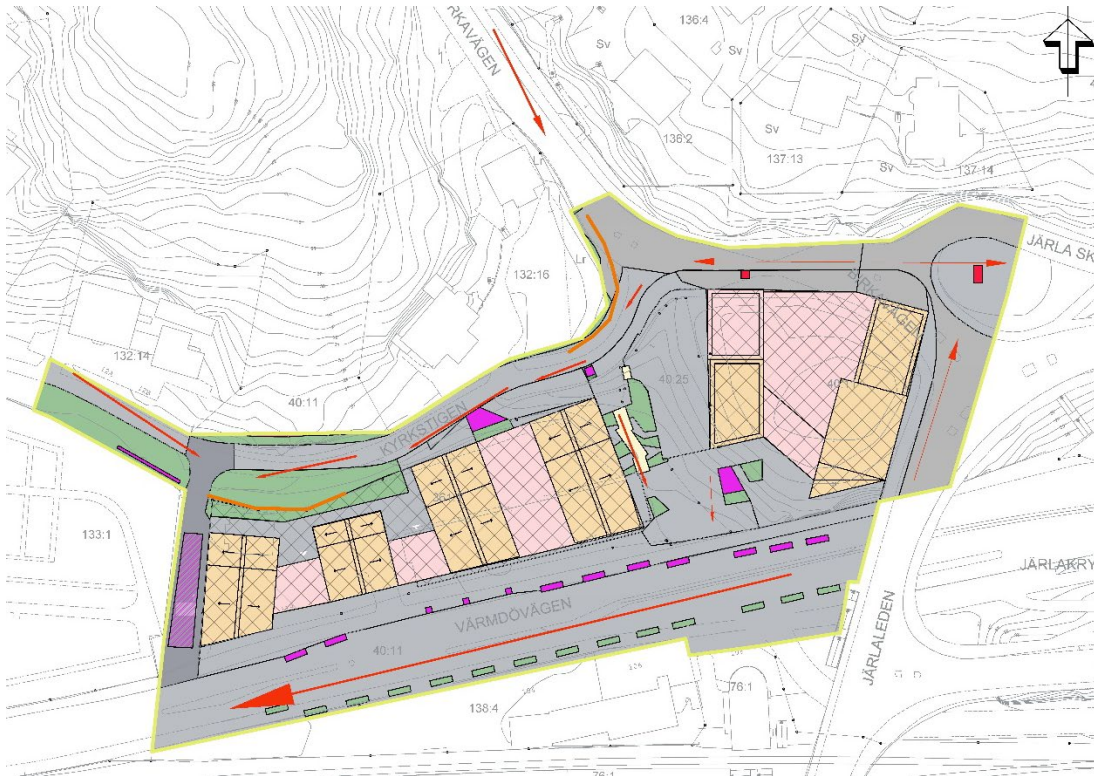
### Översvämningsrisk

Sedan samrådet har en ny utredning för hantering av dagvatten samt skyfall på allmän plats respektive kvartersmark tagits fram. Den sammanlagda effekten för både allmän platsmark och kvartersmark finns redovisad i utredningen för allmän plats (Geosigma, 2021). För skyfallet har en avledningsplan tagits fram som översiktligt visar hur vattnet avses ledas ut från kvartersmark till Värmdövägen via Kyrkstigen, där naturmark med de gamla ekarna utgör en översvämningsyta. Från Värmdövägen leds vattnet vidare till Kyrkviksbassängen. Kommunen har även beställt en systemhandling för området för att säkerställa höjdsättningen. Strategiska markhöjder, exempelvis vid privata fastigheter, tunnelbaneentréer och garagedrifter, regleras i plankartan.

I korsningen Kyrkstigen/Birkavägen mot Bostadsrättsföreningen Brittebergs fastighet föreslås en mur för att undvika att dagvatten rinner in på den privata fastigheten vid skyfall. En mur eller vall krävs också strax söder om översvämningsytan för att skydda bebyggelse på fastigheten Sicklaön 361:1 mot översvämmning. Murarna finns markerade i översiktsbild nedan (Geosigma, 2021). Markhöjder för skyfallskyddet regleras i plankartan.



*Bilderna visar avledningsplan för det västra respektive det östra kvarteret vid extrema skyfall. Blå pilar indikerar flödesriktningar för bräddande dagvatten., WSP 2021.*



Bilden visar avledningsplan för allmän plats vid extrema skyfall. Blå pilar indikerar flödesriktningar för bräddande dagvatten., Geosigma 2021

Kommunen är medveten om att framkomligheten för räddningsfordon kan påverkas vid stora skyfall men menar att de åtgärder som vidtagits genom höjdsättning i systemhandling och kommande projektering, samt reglering av höjder i plankartan är tillräckliga för att säkra framkomligheten.

Planbeskrivningen har kompletterats med en sammanfattning av problematik kring dagvatten och skyfall samt vilka åtgärder som vidtagits för att hantera dem.

#### Geotekniska risker

Frågan har utretts i samband med detaljplan för tunnelbanan till Nacka.

Området som avses ligger direkt norr om planerat läge för stationsbyggnaden vid station Järla och har pekats ut som ett aktsamhetsområde vad gäller skredrisk. Enligt ett utlåtande kring skredrisk vid Järla station (Sweco 2018) har dock bedömningen gjorts att risk för globala skred eller ras inte föreligger. Området lämpar sig således för bebyggelse utan särskilda detaljplanebestämmelser. Kommunen bilägger utredningen.

#### Förorenad mark

Frågan om förekomst av cisterner och kvicksilver har utretts (*Geosigma, 2021*). Marken inom fastighetens nordöstra hörn har undersökts med metalldetektor, vilken gav utslag för möjlig cistern inom ett område. Schaktning har utförts inom det undersökta området utan att man återfann den underjordiska cisternen. Bedömningen är att sannolikheten är liten att cisternen fortfarande är kvar. Om drivmedelscisterner påträffas vid framtida schaktningsarbeten ska anmälan till kommunens tillsynsmyndighet göras.

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

- Bygglov får inte beviljas för förändrad markanvändning innan tillsynsmyndighet har godkänt avhjälpande åtgärd avseende markföroreningar.
- Marklov får inte beviljas för förändrad markanvändning innan tillsynsmyndighet har godkänt avhjälpande åtgärd avseende markföroreningar

Uppgiften om föroreningshalter som överstiger MKM finns i PM som är framtagen av Sweco inom ramen för teknisk förstudie. Denna PM (Sweco 2018) finns nu med som bilaga även till planbeskrivningen.

### Buller

Sedan detaljplanen var ute på samråd har bebyggelseförslaget förändrats och en ny bullerutredning tagits fram (Efterklang, 2021). Utredningen utgår från typplaner där merparten av lägenheterna är som mest 35 kvadratmeter stora vilket innebär att ljudnivåer upp till 65 dBA är tillåtna. Utredningen visar att den bebyggelse som detaljplanen möjliggör får höga bullernivåer på fasad mot Värmdövägen. Detta är den mest utsatta fasaden med bullernivåer om som mest 68 dBA ekvivalent ljudnivå. I det västra kvarteret klaras riktvärdena genom att trapphus förläggs till gavlarna mot Värmdövägen. I det östra kvarteret är det 15 lägenheter som inte klarar riktvärdena. De utgör 7,7 % av andelen bostäder i det östra kvarteret och 3,8 % av den totala andelen bostäder som detaljplanen möjliggör. Om tekniska lösningar så som inglasning av balkong vidtas kan andelen bli 0.

### *Reglering av planlösningar samt precisering av läge för små bostäder*

De lägenheter i det östra kvarteret som kräver tekniska lösningar för att uppnå en god ljudmiljö inomhus är inte nödvändiga för att området i dess helhet ska bli ljudmässigt godtagbart. Bostadsutformning, små lägenheters lägen eller åtgärder som exempelvis inglasning regleras inte i plankartan. Det östra kvarteret kommer troligtvis att stå färdigt först i samband med tunnelbanans öppnande (som tidigast), förutsättningarna kan då ha förändrats (exempelvis kan genomgående lägenheter vara aktuellt) och det är rimligt att inte låsa utformningen i ett exakt läge. Planbeskrivning har kompletterats med utdrag ur bullerutredning som visar typplan, lägenhetsstorlek samt bullersituation.

### *Reglering av placering och utformning av bebyggelsen, samt etappvis utbyggnad*

Bebyggelsestrukturen regleras med byggnadsarea, totalhöjder respektive nockhöjder. Byggaktören är fri att nyttja hela eller delar av byggrätten så länge det går att visa att förslaget uppfyller de krav som finns, bland annat vad gäller buller. Den kontrollen görs i bygglovskedet. Dock regleras trafikbuller respektive verksamhetsbuller i plankartan genom följande bestämmelser i plankartan.

*Skydd mot störningar*

Bostäderna ska utformas avseende trafikbuller så att

- 60 dbA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggande fasad ej överskrids. Då så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad få högst 55 dbA ekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dbA maximal ljudnivå vid fasad kl 22.00-06.00 (frifältsvärden).
- Bostäder upp till 35 m<sup>2</sup> får högst 65 dbA ekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärden).
- Ljudnivån vid minst en uteplats i anslutning till bostäder inte överskrider 50 dbA ekvivalent ljudnivå och 70 dbA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dbA fem gånger per timme kl 06.00-22.00.

Bostäder ska utformas avseende versamhetsbuller och yttre installationer så att:

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

I planskedet är det inte rimligt att förutse alla bullersituationer som skulle kunna uppstå vid olika alternativa utbyggnadsgrader. Därför har aktuell bullerutredning utgått från ett fullt utbyggt förslag. Dock kommer det östra kvarteret att byggas efter det västra kvarteret med anledning av tunnelbanan. Kommunens bedömning är att det västra kvarteret, ur en bullersynpunkt, inte gynnas av det östra kvarterets uppförande eftersom den huvudsakliga bullerkällan ligger direkt söder om båda kvarteren och det östra kvarteret inte direkt skärmar det västra då det är som minst 20 meter mellan dem (och de ligger parallellt).

*Vibrationer och stomljud från tunnelbanan*

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

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

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

*Prognosår*

Aktuell bullerutredning utgår från korrekt prognosår 2040 och inte 2030 vilket var fallet tidigare.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

*Kulturmiljö*

Sedan detaljplanen var ute på samråd har ett nytt bebyggelseförslag tagits fram. Kommunen väljer därför att framförallt svara på de frågor som fortfarande är aktuella.

För en beskrivning av hur förslaget har förändrats för att ta ökad hänsyn till den befintliga kulturhistoriskt intressanta miljön hänvisar planenheten till tidigare svar under rubriken ”Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor”.

#### *Påverkan på Nacka norra kyrkogård*

Planbeskrivningen har kompletterats med text, bilder och sektioner som beskriver förslagets påverkan på kyrkogården. Nacka kyrka med anläggning påverkas framförallt genom att den nya bebyggelsen blir synlig från kyrkogården då byggnaderna sticker upp över trädtopparna. En mindre del av kyrkogården, i dess nordöstra hörn, kommer också att skuggas av bebyggelsen på förmiddagen under större delen av året. Denna påverkan anser planenheten dock vara så pass liten att den är godtagbar. Ytterligare beskrivning finns i fastighetskonsekvensbeskrivningen.



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



*Bilden visar möjlig utformning av bebyggelseförslaget, sett från kyrkogården. Träden motsvarar inte verkliga trädets skala. Bild: Semrén & Månsson.*



### *Avvägningar*

Planbeskrivningen har kompletterats med en utförligare beskrivning av områdets värden och innehåll samt ett mer utförligt resonemang kring konsekvenser för olika värden och de avvägningar som har gjorts. I en avvägning mellan att skapa en tät stadsbebyggelse alldeles intill tunnelbanans entré och hänsyn till den befintliga miljön med kyrkogården och bebyggelsen längs Kyrkstigen har tätheten vägt tungt. Samtidigt angränsar planområdet i norr mot Kyrkstigen och dess värdefulla kulturmiljö med intilliggande sekelskiftsvillor.

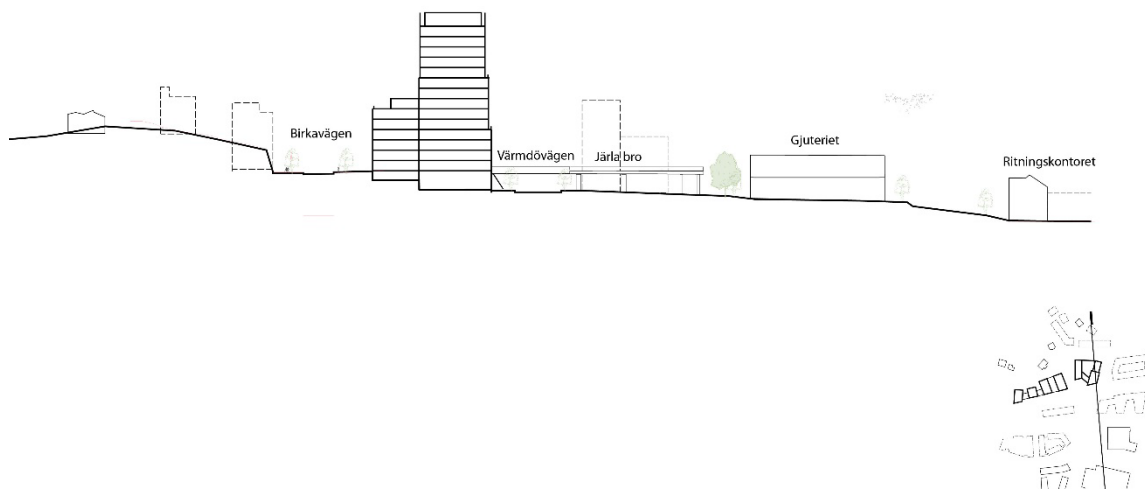
I arbetet med bebyggelseförslag har en avvägning gjorts mellan anpassning till denna och dess behov av en lägre skala och respektavstånd å ena sidan och behovet av att skapa en mer stadsmässig miljö invid tunnelbanestationen och längs Värmdövägen, å andra sidan. Genom variationer i höjd och volym, och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

Kommunens 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 bergsskäring. Detta då ekarna är mycket viktiga beståndsdelar i ett nord-sydligt spridningssamband för eklevande arter. De bidrar även till en mjukare övergång i mötet mellan ny och befintlig bebyggelse och de olika skalor de innebär, vilket i sin tur skapar en trivsammare stadsbild.

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

### *Analys av mötet med Birkaområdet, kyrkogården samt Järila sjö*

Planbeskrivningen beskriver mötet med den del av Birkaområdet som angränsar till planområdet, vilket förhållningssätt förslaget utgår från samt vilka anpassningar som gjorts. Detta beskrivs med text, sektioner, utdrag ur 3Dmodell samt renderingar. Det samma gäller mötet med kyrkogården och den äldre industribebyggelsen i Järila sjö. Se även tidigare svar under rubriken ”*Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor*”. Ytterligare underlag finns i gestaltningsprogrammet för bostadsbebyggelsen.



*Sektionen visar det östra kvarteret och dess möte med befintlig bebyggelse i Järsla sjö, till höger i bilden. Streckade byggnader är bebyggelse som finns med i strukturplanen men som inte omfattas av någon lagakraftvunnen detaljplan. Bild: Semrén & Månsson.*

#### *Birkaområdet*

Planförslaget beskriver inte konsekvenser för pågående planarbete inom Birkaområdet i relation till aktuellt förslag i Järsla stationsområde norr. Detta eftersom detaljplan för Birkaområdet är i ett mycket tidigt skede och det inte finns något förslag att förhålla sig till för att kunna göra en korrekt och rättvis analys.

#### *Artskydd*

Invid ekarna har noterats förekomst av orkidéen skogsknipprot som är fridlyst (Pro Natura, 2013). Vid en senare inventering år 2020 konstaterades dock att orkidéen inte längre finns kvar (Pro Natura, 2020).

#### *Träd*

En naturvärdesinventering (NVI) enligt Svensk standard 199000:2014 avseende biologisk mångfald har tagits fram för området (Pro Natura, maj 2020). Detaljeringsgraden på inventeringen har varit medel och inventering har skett med tillägget Naturvärdesklass 4 och Värdeelement – naturvärdesträd. I inventeringen nådde inga områden upp till naturvärdesklass 1 högsta naturvärde. Enligt naturvärdesinventering finns inom området för det östra kvarteret flera tallar varav två tallar som når kriterierna för särskilt skyddsvärda träd. (Pro Natura, 2020). I en avvägning mellan att möjliggöra bostadsbebyggelse med hög exploateringsgrad och att spara tallarna bedömer planenheten att bostadsbebyggelsen väger tyngre Sex äldre ekar, varav tre har identifierats som särskilt skyddsvärda i NVIn, har skyddats med fällningsförbud. Inget av dessa, träd avses beskäras eller avverkas. Skulle det mot förmodan bli aktuellt, kommer samråd enligt 12 kap 6§ att hållas.

Ingen tall omfattas av fällningsförbud och flera äldre tallar kommer att försvinna. Det finns dock mer tall i anslutning till planområdet och spridningssambandet för tall bedöms inte påverkas i lika stor utsträckning som ädellövssambanden på grund av att tallsambanden är aningen starkare. Dock innebär genomförandet av samtliga projekt i Nacka stad en kumulativ, negativ effekt på spridningssambandet för tall.

De särskilt värdefulla tallar som tas ner kommer kommunen att kompensera för förslagsvis genom att spara stammarna och lägga ut dem i naturområde. Att träd inom området ska skyddas under genomförandet säkras genom exploateringsavtalet.

#### *Luftkvalitet*

Enligt den rapport som tagits fram av Östra Sveriges Luftvårdsförbund 2018 så klaras miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) och koldioxid i hela Järsla stationsområdet. Kommunen har därför inte funnit det nödvändigt att reglera friskluftsintag i detaljplanen.

#### *Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet*

Definitionen av allé i biotopskyddssammanhang enligt första punkten i bilaga 1 till områdesskyddsförordningen är följande: Bilaga 1 Biotopskyddsområden som avses i 5 §Allé: Lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd.

Kommunen gör följande bedömning: Planterade träd i rad, brukar vara ungefär jämgamla och oftast av samma art. Enstaka ersättningsträd kan förekomma men de brukar vara enstaka. I den aktuella trädraden förekommer både ek och klibbal (Naturföretaget, 2016). Att blanda trädslag strider mot några av huvudidéerna med en allé- att visa makt och rikedom. Pilevallar och fruktträdsalléer kan ses som ett undantag från detta – böndernas alléer.

Vanliga trädslag i alléer i Sverige har varit alm, lind, kastanj, lönn och ask. Ek kan förekomma men det är inte särskilt vanligt. I Nacka utgörs de flesta lite äldre alléerna av lind. Den öst-västliga allén till Svindersviks gård består av lind medan den nord-sydliga – som i dag i princip är utradad, bestod av ask. Sickla allé är en lindallé liksom alléerna i Nyckelviken. Den gamla allén utmed Stockholmsvägen i Saltsjöbaden är också en lindallé. Nere i Storängen finns en äldre lönnallé.

Kommunen har gjort en genomgång av äldre kartor som redovisar träd på ett konsekvent sätt. För att tolka kartorna har vi även tagit med referensobjekt i form av Svindersviks gård resp. Nyckelviken – där kommunen har god kännedom om alléerna. Vägen till Nyckelviken går genom ett eklandskap som liknar det som funnits utmed Kyrkstigen. Utifrån de kartor som kommunen gått genom gör kommunen bedömningen att det inte funnits någon allé längs Kyrkstigen, inom planområdet.

Utifrån den äldsta kartan (1846) kan man tydligt avläsa en nord-sydlig allé ner till Järsla gård (eller Jerla som det står på kartan). Någon allé i öst-västlig riktning norr om Järsla gård (där planområdet ligger) finns inte redovisad på kartan. Alléerna till Svindersviks gård är tydligt utmärkta liksom alléerna i Nyckelviken.

Häradsekonomiska kartan från 1901-1906 visar inga alléer i det aktuella planområdet (ungefärligt inringat med röd linje). Alléerna till Svindersviks gård syns tydligt liksom dom i Nyckelviken. Observera att vägen ner till Nyckelviken genom ”odlingslandskapet” och som nog av många bitvis kan uppfattas som någon form av ekallé inte är redovisad som allé – vilket antagligen är korrekt. En gammal väg i ett gammalt odlingslandskap präglad av bete.

Även utdrag ur *Plankarta över Stockholms stad med omnejd i 12 blad*, upprättad åren 1917-23 (aktuellt blad utgivet 1923) visar att det finns alléer till Svindersvik, vid Finntorp och längs landsvägen vid kyrkoherdebostaden (utpekad på kartan), men inte inom det aktuella planområdet.

Ekonomiska kartan från början av 1950-talet, visar inga alléer inom det aktuella området. Alléerna till Svindersviks gård finns med. Vägen ner till Nyckelviken har ingen allé.

- 6. Nacka församling** önskar att de besöksparkeringsplatser som idag finns på deras mark ersätts med likvärdiga och reserveras för personer med funktionsnedsättning samt besökare till kyrkan.

***Planenhetens kommentar:***

Idag finns två reguljära besöksparkeringsplatser vid kyrkogårdsmuren längs Kyrkstigen. För att möjliggöra för räddningsfordon och andra stora fordon att komma fram föreslås att dessa flyttas till Kyrkstigens östra sida, fortfarande i nära anslutning till kyrkogårdens östra entré. Totalt kommer det att finnas två reguljära parkeringsplatser samt en parkeringsplats för personer med funktionsnedsättning på Kyrkstigens östra sida, mitt emot kyrkogårdsmuren.

Parkeringsplatserna på allmänplatsmark föreslås tidregleras och avgiftsbeläggas på lämpligt sätt så att ett effektivt utnyttjande säkerställs.

- 7. Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** har synpunkter på plankartan vad gäller tunnelbaneutrymmet i det östra bostadskvarteret som de anser bör regleras i höjdled för att tydliggöra gränserna mellan allmän plats och kvartersmark. Vidare avråder lantmäteriet från att illustrationstext används i plankartan. Illustrationer bör istället redovisas i planbeskrivningen eller som bilaga till detaljplanen. Vad gäller planbeskrivningen har lantmäteriet noterat att kartan på förstasidan inte överensstämmer med plankartans utbredning. De framför också att fastighetsförteckningen bör läggas ut på hemsidan tillsammans med övriga planhandlingar. Grundkartans fullständiga text har klippts bort och bör redovisas i plankartan.

***Planenhetens kommentar:***

Användningsbestämmelsen för tunnelbana sorterar under kvartersmark för allmänt ändamål vilket möjliggör en flexibilitet. Inför granskningskedet har avstämningar gjorts med lantmäteriet och förvaltningen för utbyggnaden av tunnelbanan (FUT) om lämplig reglering av utrymmet. Det finns nackdelar med att reglera för precis med plushöjder men även med att inte reglera området alls. Tunnelbaneutrymmet i det östra bostadskvarteret kommer att regleras med planbestämmelsen "*Tunnelbana med tillhörande entréfunktioner och utrymmen i entréplan mellan Birkavägen och Värmdövägen*". Bestämmelsen kombineras med en icke-bindande principskiss som visar vilka utrymmen i det östra bebyggelsekvarteret som är avsett för tunnelbanan.

Planenheten förstår lantmäteriets kommentar om illustrationstext eftersom det kan vara missvisande då det inte är bindande. Planenheten har ändå valt att ha med det för att visa var utrymningstrappa och trappa mellan de två torgen är tänkt. Detta för att förtydliga

planbestämmelse om utrymningstrappas utformning. I det andra fallet påverkas användningsbestämmelsen TORG av att balkonger kragar ut över trappan som förbinder de två torgen. Det blir då relevant att visa var trappan börjar. Illustrationstext finns även där det föreslås bli gårdar, detta för att förtydliga egenskapsbestämmelser som reglerar våningstal vilka inom samma huskropp kan vara olika mot gata och gård.

Planenheten noterar upplysningarna och korrigerar kartan på försättsidan samt utsnittet ur grundkartan.

- 8. Förpacknings- och tidningsindustrin (FTI)** framhåller betydelsen av att projektet planerar för rätt volymer, yta och placering vad gäller avfallshanteringen då avfall ska hämtas manuellt och det är viktigt att säkerställa en god arbetsmiljö

***Planenhetens kommentar:***

Planenheten har stämt av förslag till avfallshantering med Nacka vatten och avfall (Nvoa). Avstånd mellan entré till miljörum och angöring för sopbil ligger inom kravet på 10 meter. Volymer för grovsoprum och miljörum har beräknats utifrån underlag från Nvoa. Miljörummen rymmer förutom kärl för restavfall och matavfall även kärl för insamling av förpackningsavfall (glas, papper, plast och metall) och tidningar samt elavfall och batterier.

- 9. Nacka Energi AB** informerar om att de för att klara elförsörjningen måste få tillgång till mark för uppförande av en transformatorstation inom planområdet. Vid beräkning av antal stationer förutsätter de att fastigheterna värms med fjärrvärme. Till yttrandet bifogas beskrivning avseende placering och mått samt förslag till placering under Järsla bro.

***Planenhetens kommentar:***

Planenheten har i samråd med Nacka energi AB tagit fram ett förslag till placering av elnätsstation. Placering under Järsla bro, vilket föreslås i yttrandet, har inte varit aktuellt då det skulle kräva en kostsam flytt av brofundamentet.

- 10. Nacka hembygdsförening** anser att det behövs en entré till tunnelbanan även söder om järnvägen, eftersom många boende och arbetsplatser finns på den sidan. Vid utformningen av byggnader norr om Värmdövägen måste hänsyn tas till att även detta område ingår i kulturmiljön från sent 1800-tal. Många platser i förslaget har innejårdar med dåliga solförhållanden. Det krävs särskilda åtgärder för att klara dagvattenhanteringen i den utpräglade lågpunkten norr om Värmdövägen. Kyrkviken är en känslig mottagare av dagvattnet. Ekarna har stor betydelse för miljön i området och bör bevaras. Det behövs en lekplats på lämpligt ställe. Värmdövägens utformning behöver utredas och Järslaledens bro måste få dubbla cykelbanor.

***Planenhetens kommentar:***

Tillgänglighet till tunnelbanan och cykelvägar

Kommunen och region Stockholm hade i tidig planering med en tunnel som skulle skapa en koppling mellan den södra sidan om Saltsjöbanan med tunnelbanan. Dessa planer skrinlades med anledning av markförhållandena och de stora kostnader som en anläggning skulle medföra. Tunneln ansågs även bli otrygg på grund av att den skulle bli mycket lång.

Placering av tunnelbanans sträckning valdes med hänsyn till var det finns berg och var det gick att anlägga en säker tunnelkonstruktion.

Värmdövägen planeras med enkelriktade cykelbanor. Järla bro har utgått ur planområdet och hanteras därför inte längre inom projektet. Del av Värmdövägen planläggs inom aktuell detaljplan, men dess utformning utreds inom projekt Värmdövägen. För mer information kring Värmdövägens utformning i dess helhet hänvisas till projekt Värmdövägen, kontaktuppgifter finns på Nacka kommuns hemsida:

<https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/centrala-nacka/varmdovagen/>

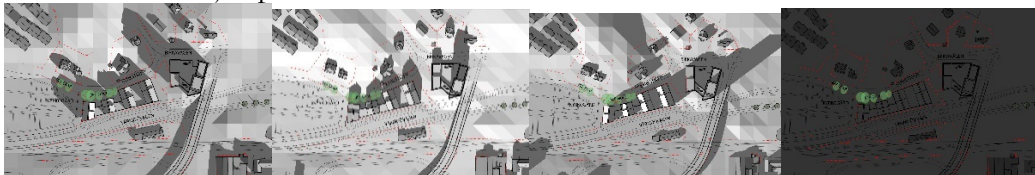
Vad gäller utformning av ny bebyggelse, solförhållanden, ekar och lekplats samt dagvattenhantering se planenhetens kommentarer under Återkommande synpunkter under rubrik ”*Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor*” respektive kommunens kommentar till länsstyrelsens yttrande under rubriken ”*Miljö kvalitetsnormer för vatten*”.

- 11. Naturskyddsföreningen, Nacka** anser att planen bör omarbetas så att träden längs med Kyrkstigen blir mindre beskuggade av den nya bebyggelsen. De framhåller även att det är viktigt att ta hänsyn till befintliga träd under byggskedet och att detta bör regleras i planbestämmelser eller exploateringsavtal. Naturskyddsföreningen önskar att kompensationsåtgärder för de träd som försvinner, ska beskrivas. Exempelvis kan förstärkningsåtgärder göras i andra naturområden på Sicklaön. Träd som tas ner kan till exempel läggas i naturreservat som död ved. Att detta görs bör beskrivas i planhandlingarna och regleras i exploateringsavtal. Naturskyddsföreningen undrar om dagvattenhanteringen kommer att vara beroende av kompletterande rening i andra detaljplaner utanför planområdet och vad som händer omdessa detaljplaner inte genomförs. Att hänvisa till framtida planer för uppfyllande av miljö kvalitetsnormerna för vatten är något som de ställer sig tveksamma till. De menar vidare att exploateringsgraden måste anpassas efter de ekologiska förutsättningarna, så att dagvattenhanteringen kan säkras inom planområdet.

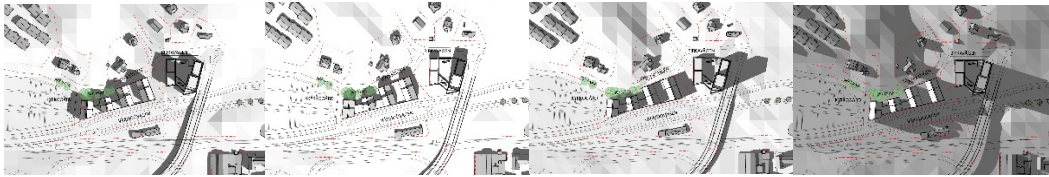
#### ***Planenhetens kommentar:***

Bebyggelseförslaget kommer att innebära att ekarna skuggas.

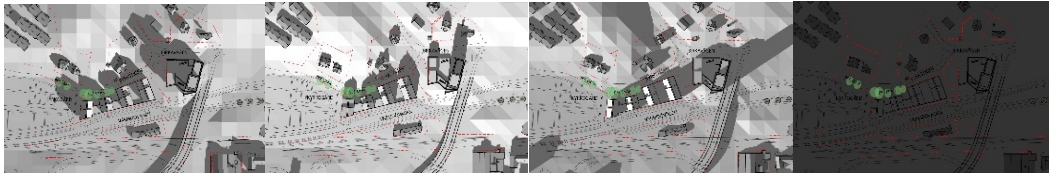
Eftersom byggnaden breder ut sig i öst-västlig riktning är dock en fördel att granskningsförslaget till skillnad från samrådsförslaget har en uppbruten skalan då detta är gynnsamt ur ljus- och värmesynpunkt. Det ger en jämnare temperatur mellan norr- och södersidan och mer ljus på norrsidan.



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



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



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

Att hänsyn till befintliga träd ska tas under byggskedet kommer att regleras i avtal. Det samma gäller kompensationsåtgärder. Vad gäller frågan om dagvatten så hänvisas till planenhetens kommentar till Länsstyrelsen i detta dokument, under rubriken ”Miljö kvalitetsnormer för vatten”

## 12. Region Stockholm, Trafikförvaltningen (svarar även för Förvaltning för utbyggnad av tunnelbana)

***Inledande kommentar från planenheten:*** Efter granskning har planområdet justerats så att Järla bro inte längre ingår och planområdet omfattar därför inte längre saltsjöbanan, Frågor gällande breddning av Järla bro är inte längre aktuella och tas därför inte med i sammanfattningen av regionens yttrande.

### Gatuutformning

Planerad gatuutformning bör generellt följa Ribuss. Regionen efterfrågar körspår för boogiebuss i korsningar och kurvor och framför att hastighetsdämpning är inte lämpligt på Värmdövägen.

### Parkeringstal

Trafikförvaltningen ser positivt på sänkt parkeringstal och de mobilitetsåtgärder som föreslås. Detta kan bidra till bättre framkomlighet för bussarna på gatorna.

### Plankarta och planbeskrivning

Region Stockholm har även synpunkter på några av plankartans bestämmelser vad gäller schaktdjup, reglering av allmän plats, vibrationer samt stomljud och installationsbuller. Regionen har även kommentarer på motsvarande områden i planbeskrivningen. Utöver detta har region Stockholm synpunkter på beskrivningar av kollektivtrafik, servitut samt hur tunnelbanestationen nås från övre nivå.

### Stomljud

Regionen önskar ett resonemang kring hur planenheten i bullerutredningen kommit fram till att risken för överskridande stomljud är liten. Region Stockholm önskar

vidare att frågan om stomljud utreds i planskedet och att slutsatserna från en sådan utredning redovisas i planbeskrivningen.

#### Trafikutredning

Region Stockholm önskar återkoppling vad gäller gatusektionen och körfältsbredd för buss på Birkavägen. Regionens trafikförvaltning önskar vidare vara med i dialog kring utformning av framtida busshållplatser och påpekar att det är av stor vikt att RiBuss följs vid planeringen.

#### Fastighetskonsekvensbeskrivning

Region Stockholm menar att fastighetskonsekvensbeskrivningen inte är korrekt vad gäller intäkter då bygggrätten inte utökas. Åtgärden som beskrivs avser en överlåtelse av mark från fastighetsägaren till Nacka kommun.

#### Avtal

Regionen påpekar att för att planens genomförande ska kunna säkras behöver samtliga byggaktörer och kommunen teckna genomförandavtal med AB SL i syfte att skydda riksintresset saltsjöbanan.

#### Övriga synpunkter

Region Stockholm vill påpeka att det är de som är huvudman för utbyggnaden av tunnelbanan då det organisationsnummer som tidigare stod registrerat på Stockholms läns landsting numera står på region Stockholm. Region Stockholm bör därför användas vid referens till åtaganden som avser tunnelbanan.

### ***Planenhetens kommentar:***

#### Gatuutformning

Kommunen har beställt en systemhandling för planområdet. Inom den ska riktlinjerna i Ribuss följas. Vid behov av eventuella avsteg från Ribuss kommer detta att stämmas av med Trafikförvaltningen. Inga hastighetsdämpande åtgärder föreslås på den del av Värmdövägen som ingår i aktuell detaljplan.

#### Parkeringstal

Planenheten noterar att Region Stockholm tycker att det är positivt med ett sänkt parkeringstal och föreslagna mobilitetsåtgärder.

#### Plankarta och planbeskrivning

Bestämmelse om schaktdjupsbegränsning har ändrats i plankartan från +26,8 till + 27,2 meter. Vad gäller bergsbultar har Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) meddelat kommunen att bergsbultar inte längre är aktuella. Förvaltningen planerar en annan lösning i området.

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om stomljud och vibrationer, samt om stomljud från installationer.

Text om att stomlinje M kommer att trafikera Värmdövägen har tagits med.



Planbeskrivningen har förtydligats så att det inte framstår som att AB SL ingår i begreppet ”byggaktör”. Planbeskrivningen har också förtydligats med text om att Järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Planbeskrivningen innehåller dock fortfarande kort förklarande text om vad järnvägsplanen innebär då detta kan vara intressant för läsaren samt för att förtydliga skillnaden mellan detaljplan och järnvägsplan.

Planbeskrivningen har förtydligats med text om att förbindelsen mellan övre entrén och tunnelbanestationen går genom det östra bebyggelsekvarteret. Texter om servitut och gemensamhetsanläggning har justerats.

Planbeskrivningen innehåller text och bilder av vilka det framgår vilka fasader som är de mest utsatta för buller. Illustrationerna redovisar det sammantagna bullret från trafik respektive spår. Planbeskrivningen utgör bara en sammanfattning av den viktigaste informationen. För mer information hänvisas till bullerutredningen. Föreslagen text om buller från underhåll har lagts till planbeskrivningen.

#### Stomljud

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

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

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

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

komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s från fordonsrörelser  
stomljudsnivån i bostadsrum ej överskrider 30 dBA SLOW från fordonsrörelser  
stomljudnivån inte överskrider 30 dBA eller 50 dBC ekvivalentnivå från installationer till tunnelbanan

Risken för störningar från Saltsjöbanan avseende stömljud och vibrationer har bedömts som låg. I samband med detaljplan för Sickla stationshus (Dnr: KFKS 2017/891) togs en vibrations- och stömljudsutredning fram för att undersöka och bedöma risken för störande stömljud i den planerade byggnaden. Sickla stationshus kommer att angränsa tvärbanan och ligga i nära anslutning till saltsjöbanan. Mätningar av vibrationer från tågtrafiken utfördes vilka visade att några stömljuddämpande åtgärder inte kommer att vara nödvändiga för vibrationer orsakade av tvärbanan eller saltsjöbanan.

I aktuellt planförslag för Järla stationsområde norr ligger bebyggelsen som närmast 29 meter från saltsjöbanan. Den jordartskarta som Sveriges geologiska undersökning (SGU) tagit fram visar dessutom att marken där Saltsjöbanan är förlagd består av lera och silt, stömljud sprids genom berg. Inom aktuell bullerutredning har även förenklade beräkningar genomförts (Efterklang, 210331) vilka indikerar låg risk för störning. Mot bakgrund av detta är planenhetens bedömning att bebyggelseförslaget inte löper någon risk att ha problem med stömljud och vibrationer från saltsjöbanan.

#### Trafikutredning

Kommunen är medveten om region Stockholms önskemål om sektion med 7 meters körbana istället för 6,5 meter (vilket föreslås i den tekniska förstudien). Just nu pågår en systemhandling där möjligheten till detta studeras. Att Boggisbuss ska kunna trafikera samtliga korsningar studeras i samma systemhandling.

Busshållplatserna på Värmdövägen granskas genom Värmdövägsprojektet där regionen deltagit. Den busshållplats som nämns österut på Birkavägen/Järla skolväg är enbart presenterad i teknisk förstudie och ingår inte aktuell detaljplan eller i något annat projekt och är inte djupare studerad.

#### Fastighetskonsekvensbeskrivning

I aktuellt planförslag regleras ytan, motsvarande hela det övre torget, som markanvändningen T, Tunnelbana med tillhörande entréfunktioner och utrymmen. Denna yta är något större än vad järnvägsplanen medger och innebär ökade fastighetsvärden för regionen.

#### Avtal

Nacka kommun har skickat in en anmälan för sina arbeten och inväntar svar om avtalsbehov med SL med anledning av planerad byggnation inom allmän platsmark.

#### Övriga synpunkter

Planenheten noterar informationen och justerar text där så krävs.

- 13. Södertörns brandförsvarsförbund** informerar om att de inväntar riskutredningen innan de yttrar sig om risker i omgivningen, samt att de anser att eventuella riskreducerande åtgärder enligt riskutredning skall skrivas in i plankartan. Vidare informerar de om att de förordar lösningar med Tr2 trapphus istället för uppställningsplats för höjdfordon, samt att det är viktigt att säkra tillgängligheten för räddningsfordon på Kyrkstigen.

***Planenhetens kommentar:***

En riskutredning har tagits fram och stämts av med Södertörns brandförsvärsförbund. Tillgängligheten för räddningsfordon på Kyrkstigen har studerats i systemhandling som visar att gatan är tillgänglig. Bebyggelseförslagen har Tr2 trapphus.

14. **Trafikverket** framför att planförslaget berör saltsjöbanan som är ett utpekät riksintresse för kommunikationer och som därmed ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Vad gäller detaljplanens påverkan på riksintresset saltsjöbanan hänvisar Trafikverket till anläggningsägaren Trafikförvaltningen, Region Stockholms yttrande.

***Planenhetens kommentar:***

Järla bro ingår inte längre i planområdet och frågor som berör ombyggnationen av den är därför inte aktuella längre. Nacka kommun har skickat in en anmälan för sina arbeten och inväntar svar om avtalsbehov med SL med anledning av planerad byggnation inom allmän platsmark.

15. **Stockholm Exergi** framför att de kan erbjuda fjärrvärme till området och att de i övrigt inte har någonting att erinra.

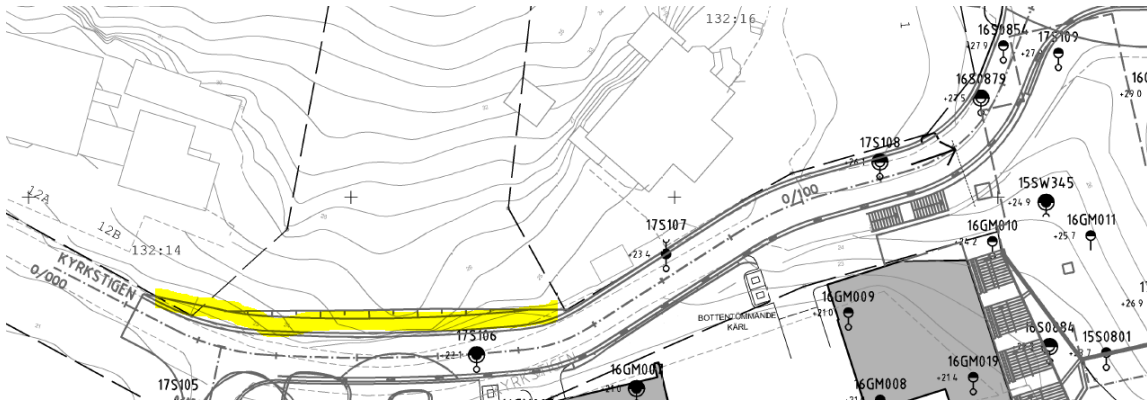
***Planenhetens kommentar:***

Planenheten noterar informationen.

16. **Forum Finntorps trafik- och miljögrupp** föreslår att bebyggelsen närmast Kyrkstigen planeras för 4 våningar samt att planenheten överväger att minska byggnadsvolymen till 4 våningar även för övriga hus i det västra kvarteret. De framför vidare att Kyrkstigen är ett viktigt kulturhistoriskt stråk och därför så långt som möjligt bör bevaras. Vidare vill de att gång- och cykelbanor byggs på Kyrkstigen i anslutning till Birkavägen samt att Birkavägen och Järlabron förses med gång- och cykelbanor. De vill också att garageinfarten från Birkavägen/Kyrkstigen slopas och endast blir möjlig från Värmdövägen/Kyrkstigen. De framför också att busshållplatsen på Värmdövägen bör flyttas till ett läge direkt öster om Järlabron vilket skulle skapa en bättre miljö i kvarteret.

***Planenhetens kommentar:***

Vad gäller bebyggelsehöjder så noterar planenheten synpunkten och hänvisar till planenhetens kommentarer under återkommande synpunkter och rubriken "Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor". Kyrkstigen kommer att finnas kvar som del av kulturhistoriskt stråk.



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

På en delsträcka på kommunens mark, mellan de privata fastigheterna, föreslås Kyrkstigen att breddas med knappt två meter, vilket innebär att den rätas ut något. Syftet med breddningen är bland annat att skapa utrymme, bort från ekarnas rötter, för de många ledningar för aktuellt planområde samt för tunnelbanan, som ska förläggas i vägen. Avsikten är att ledningarna ska läggas i vägens norra del och breddningen medför ett nödvändigt avstånd till ekarnas rötter. Längre österut kommer Kyrkstigen att skjutas något norrut för att ge plats åt den nya stationsbyggnaden för tunnelbanan. Kyrkstigen föreslås gestaltas med inslag av gatsten som markör för att återkoppla till den gamla Värmdövägen och markera att det är en gågata.

Planenheten anser att konsekvenserna av Kyrkstigens breddningen är godtagbara med tanke på att effekten gynnar ekarna som utgör ett annat kulturhistoriskt värde. Att Kyrkstigen skjuts norrut vid korsningen med Birkavägen möjliggör tunnelbanestationens utbredning vilket är av övervägande intresse. Planenhetens bedömning är att Kyrkstigens kulturhistoriska värde, trots ingreppen, förblir avläsbart.

Garageinfarter från Värmdövägen är olämpliga då den är mycket trafikerad, infarter medför risk för köbildningen. Av denna anledning har garageinfallen förlagts till Kyrkstigen.

### Inkomna synpunkter från föreningar

- 17. Svenska byggnadsvårdsföreningen** har synpunkter på bebyggelseförslagets höjder och skala. De anser att samrådsförslaget måste omarbetas så att bebyggelsen som vetter mot Kyrkstigen utformas med mindre skala och betydligt lägre hushöjder för att uppnå ett samspel med den lägre villabebyggelsen. De ställer sig också frågande till att kommunen inte bedömt att det föreligger risk för betydande miljöpåverkan.

Svenska byggnadsvårdsföreningen framför även omfattande synpunkter på planläggningen av det intilliggande området Birkaområdet och framför att inriktningen för planerad förtätning av Birkaområdet bör förändras och utföras varsamt så att inte områdets karaktär förstörs.

Vidare framför de ett resonemang kring trädgårdsstaden som typologi och att det är hotad företeelse som riskerar att försvinna från städerna. Svenska byggnadsvårdsföreningen menar att aktuellt planförslag tillsammans med planerna för utveckling av Birkaområdet bidrar till denna trend genom att området nästan helt uttraderas. Detta menar de strider mot Sveriges nationella miljökvalitetsmål God bebyggd miljö samt mot lagstiftningen till skydd för kulturarvet i kulturmiljölagen, miljöbalken och plan- och bygglagen. Rivning av befintlig bebyggelse som skulle bli en följd av utvecklingen av Birkaområdet skulle också strider mot miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan menar de.

### ***Planenhetens kommentar:***

Vad gäller utformningen av det aktuella planförslaget, dess höjder och skala se planenhetens kommentarer under Återkommande synpunkter och rubriken "*Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor*". Här redovisas vilka förändringar som gjorts för att öka anpassningen till den befintliga bebyggelsen utanför planområdet. Inom aktuellt planområde finns inga kulturhistoriskt värdefulla byggnader. De byggnader som avses rivas utgörs av ett gatukök och en specialisttandläkarmottagning, som båda saknar kulturhistoriskt värde. Vad gäller planläggningen av Birkaområdet så är den i ett mycket tidigt skede och konsekvenser av den går inte att uttala sig om än. Området ingår inte i aktuell detaljplan och frågan hanteras därför inte här.

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom planområdet**

Synpunkter har inkommit från Nacka församling och region Stockholm. Dessa är även remissinstanser och deras synpunkter har besvarats under punkt 6 respektive 13.

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet**

- 18. Fastighetsägaren till Sicklaön 132:14, Heland Real AB har inkommit med två yttranden som här beskrivs och besvaras tillsammans.**

I yttrande daterat 200217 framför fastighetsägaren följande:

#### Störningar under byggtid

Fastighetsägaren framför farhågor för att det ska bli svårt för de boende att angöra under byggnation av tunnelbanan respektive de nya bostäderna som föreslås i aktuell detaljplan. Deras enda tillfart är Kyrkstigen. Fastighetsägaren önskar därför få rätt att nyttja G/Cvägen mot Finntorp för infart under byggtiden, alternativt att in- och utfart kan ske utmed kyrkogården.

#### Volymer

Fastighetsägaren önskar vidare att bebyggelseförslaget inte ska bli högre än 6 våningar mot Kyrkstigen.

I yttrande daterat 200218 framför fastighetsägaren följande:

### Skugga

Fastighetsägaren önskar se en komplett skuggstudie som även redovisar skugga de mörkare årstiderna. Fastighetsägaren konstaterar att den nya bebyggelsen kommer att ha en negativ påverkan för de boende på fastigheten sicklaön 132:14.

### Kulturmiljö

Fastighetsägaren menar att bebyggelseförslaget med dess höjd om 6 våningar inte värnar den lokala kulturmiljön och med sin skuggning kommer att ha en negativ påverkan på ekarna som kommer att ha svårt att överleva i skuggigt norrläge. Fastighetsägaren menar att byggnaderna bör sänkas till 4 våningar för att öka ljusinsläppet mot Kyrkstigen men också för att bättre anpassas till de naturliga höjdförhållandena som finns där.

### Trafik och parkering

Fastighetsägaren önskar se en rapport om förväntad trafikmängd på Kyrkstigen vad gäller trafik genererad av nya bostäder samt genomfartstrafik genererad av boende i närliggande områden. Fastighetsägaren uttrycker också farhåga om att Kyrkstigen blir en allmän parkeringsplats och undrar vidare hur de boendes möjlighet att angöra kommer att påverkas under byggtiden. Fastighetsägaren vill att kommunen garanterar tillgänglighet under hela byggtiden och ersättning ifall det inte kan garanteras

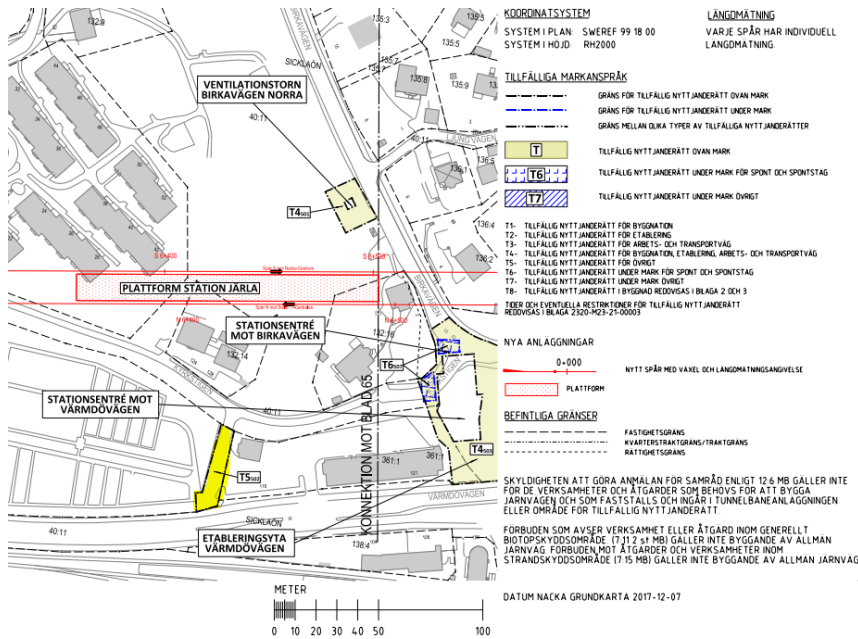
### Bergvärme

Fastighetsägaren uttrycker oro för att uppvärmningen sätts ur drift på grund av bygget av tunnelbanan.

### ***Planenhetens kommentar:***

#### Störningar under byggtid

Förvaltningen för utbyggnaden av tunnelbanan (FUT) har tillfällig nyttjanderätt av Kyrkstigen men angöring säkras i järnvägsplanen för boende, räddningstjänst med flera. Utdrag ur järnvägsplanen (dokument M23-3160-10PL-A0000-0S-2264 ) visar berörd del av Kyrkstigen (gulmarkerat) markerat som område T5. Järnvägsplanens fastställelsehandlingar återfinns på [nya.tunnelbanan.se/sv/nacka-soderort-beslut](http://nya.tunnelbanan.se/sv/nacka-soderort-beslut).



Frågor gällande störningar genererade av tunnelbanebygget hänvisas till: Region Stockholm  
Frågor gällande störningar genererade av byggnation av nya bostäder hänvisas till ALM Equity AB.

### Volym respektive Kulturmiljö

Vad gäller volymer respektive kulturmiljö, se planenhetens kommentarer under Återkommande synpunkter och rubriken ”*Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdstytter*”.

### Skugga

En komplett solstudie togs fram för samrådsförslaget. Sen ny solstudie gällande aktuellt förslag har tagits fram och visar att fastigheten Sicklaön 132:14 inte kommer att skuggas nämnvärt av den nya bebyggelsen.

### Trafik och parkering

#### *Trafik som genereras av projektet*

I garaget vars in- och utfart är placerad mot Kyrkstigen planeras 39 garageplatser. Med en trafikallstring om 2,5 rörelser per dygn innebär det 98 rörelser per dygn. Nacka kommun har idag inga trafikmätningar på Kyrkstigen men trafiken kommer att öka på Kyrkstigen i och med in- och utfarten till garaget. Däremot är ytterligare 98 rörelser per dygn ett lågt flöde.

#### *Trafik som genereras av omkringliggande bebyggelse*

Nacka kommun har tagit fram en trafikprognos där samtlig bebyggelse är inlagd. I en microsimulering av trafikflöden för omkringliggande område, Birka, har flöden om 70 fordon mellan Värmdövägen fram till garageinfarten noterats under förmiddagens maxtimme. Mellan garageinfarten och Birkavägen har 100 fordon noterats under förmiddagens maxtimme. Flödena i den microsimuleringen är baserade på att Kyrkstigen hade hastigheten 30 km/h och att det gick dubbelriktad trafik på hela gatan.

För att minska flödet har kommunen valt att Kyrkstigen ska regleras som gågata och delvis enkelriktas. Med regleringen gågata förbjuds all trafik som inte har ett ärende på gatan vilket minskar flödena. Hastigheten på gatan blir även gångfart (7 km/h) vilket gör att den inte blir lika attraktiv att trafikera som bilist. På en gågata får ingen trafik parkera om inte specifika platser anordnas för anläggning. Längs med Kyrkstigen kan en lastplats behöva anordnas för sophämtning. Enkelriktning av sträckan från Värmdövägen, längs med Kyrkogårdsmuren, innebär att det inte går att köra med bil från Birkavägen ned till Värmdövägen via Kyrkstigen vilket även det minskar trafikflödena. Dessa åtgärder bedömer kommunen kommer att minska ovan nämnda trafikflöden.

### Bergvärme

Frågor gällande störningar genererade av tunnelbanebygget hänvisas till Region Stockholm.

## **19. Styrelsen för Bostadsrättsföreningen Britteberg anser följande:**

### Samrådsförslaget som helhet

Föreningen anser att samrådsförslaget inte bidrar till en god helhetsverkan då exploateringsgrad, volymer och höjder är olämpliga och inte tillräcklig anpassade till intilliggande fastigheter samt kulturmiljön kring Kyrkstigen och Birkavägen. Förslaget är inte anpassat till omkringliggande bebyggelse, stadsbild, landskapsbild, natur- och kulturvärden, miljö eller gaturum, menar föreningen som även redovisar detta med egna sektioner Förslaget kan anses skada natur- och kulturmiljön. Styrelsen menar att de boende i Bostadsrättsföreningen Britteberg får en kraftigt försämrad boendemiljö. Styrelsen vill att förslaget omarbetas och kompletteras med tydligare redovisning av förslagets påverkan på intilliggande bebyggelse och miljö genom sektioner, fasader, illustrationer och skuggstudie.

### Kulturmiljö och topografi

Föreningen anser att bebyggelseförslaget bör hanteras bättre utifrån det kulturhistoriska och topografiska sammanhanget samt områdets karaktär och ta större hänsyn till detta. Birkabergets högsta punkt bör inte överskridas. Föreningen anser vidare att exploateringsgraden i samrådsförslaget strider mot lagstiftningen till skydd för kulturarvet enligt kulturmiljölagen 1 kap. 1§, Plan- och bygglagen 2 kap. 6 § och Miljöbalken 3 kap. 6§. De menar också att Exploateringsgraden avviker även mot hur kulturmiljöer bör hanteras enligt översiktsplanen och miljö- och hälsokonsekvensbeskrivningen.

### Bebyggelsehöjder

Föreningen anser att byggnadsförslagets volymer försämrar boendemiljö, solvärden, kulturmiljö och karaktär samt att de även skymmer berget i Birka. Föreningen menar att detta motsäger den landskapsanalys för centrala Nacka som WSP tog fram 2009 för kommunens räkning, och som bland annat lyfter fram anpassning till Birka-Järlaområdet siluett som en viktig del i fortsatt planering. Vidare anser föreningen att höjderna bör anpassas mer till befintlig bebyggelse och vara mindre homogena. Dessutom bör fler siktlinjer eftersträvas för att synliggöra kulturmiljön samt för att få större ljusinsläpp. Föreningen anser att samtliga huskroppar bör sänkas med 3-6 våningar. Husen närmast bostadsrättsföreningen bör inte överstiga 3 våningar för att på ett tillfredställande sätt möta kulturmiljön. Mot Värmdövägen



kan något högre hus vara acceptabelt, men inte högre än totalt 4 våningar för att säkerställa god boendemiljö och solljus året om. De högsta husen på upp till 11 våningar i det östra kvarteret bör sänkas till maximalt 5 våningar. Birkaområdet lämpar sig inte för höghus överhuvudtaget. Bebyggelsehöjderna bör även anpassas till Birkaberget och utsikten därifrån.

#### Gestaltning

Föreningen menar att bebyggelseförslagets gestaltning bör anpassas efter befintlig kulturmiljö vad gäller proportioner, konstruktionsdetaljer, taklandskap och materialval.

#### Skugga och dagsljus

Föreningen påpekar att deras fastighet kommer att ligga i skugga under stor del av året men att även bebyggelseförslaget får dåliga ljusförhållanden utomhus på gårdarna och inomhus då de planerade lägenheterna på norra sidan av kvarteret inte möter kravet för rekommenderat dagsljus. De menar att solstudien bör redovisas i plan och inte i perspektiv från sidan.

#### Grönområden och allmänna platser

Föreningen ställer sig frågande till planenhetens beskrivning av att Kyrkstigen har potential att knytas ihop till ett parkstråk som sammanbinder Centrala Nacka med Sickla. De gröna ytorna är små och inte parkmässiga, samt kommer att vara mycket skuggade vilket gör Kyrkstigen mindre attraktivt som rekreationsstråk. Föreningen framhåller även vikten av att ekarnas rotsystem skyddas under byggtiden och att de får tillräckligt med solljus. Föreningen menar vidare att vistelseytorna på kvartersmark för de boende är små, mörka och saknar ytor för lek. De lekplatser som finns i området är få och ligger långt bort. Vad gäller torgen vid tunnelbanestationen så är det oerhört viktigt att de blir välkomnande, spännande och mötesskapande. De kan med fördel utformas med inspiration och referenser hämtade från andra platser i världen – som exempelvis ”High Line Park” i New York.

#### Dagvatten och skyfall

Bostadsrättsföreningen undrar hur föreslagen skyfallshantering med mur längs del av Birkavägen kommer att påverka deras fastighet vad gäller gräns och utformning, samt vem som ansvarar för att en sådan mur anläggs. De undrar också vem som är ansvarig ifall skyfall trots mur skulle rinna in på deras fastighet. De har inte det problemet idag framhåller de.

#### Parkeringsplatser och trafik

Bostadsrättsföreningen ställer frågor kring trafik- och logistiklösningar. Var parkerar man? Hur ska kvarteret trafikförsörjas? Vilka konsekvenser kan väntas på nuvarande trafiksituation? En ökad belastning på promenadstråket längs Kyrkstigen blir ofrånkomlig, eftersom garageutfarter mot den hårt trafikerade Värmdövägen rimligtvis inte kan anordnas. Frågan måste belysas på ett tillfredsställande sätt menar de och undrar om infart från Kyrkstigen är den enda lösningen.

### Betydande miljöpåverkan, markföroreningar och geotekniska förhållanden

Föreningen vill att kommunen redovisar den undersökning som ligger till grund för den bedömningen att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. De menar att de farhågor som lyfts i miljöredovisningen, gällande miljö, hälsa och naturresurser, borde ligga till grund för det. Föreningen kräver vidare att en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, utförs för det aktuella planområdet.

### Sulfid

Utförligare information önskas också beträffande sulfidförekomsten i berg i området, och hur den ska hanteras samt vem som är ansvarig för att den hanteras.

### Markföroreningar

Föreningen önskar också att kommunen och ALM Equity AB omgående utför förtätad provtagning på båda fastigheterna vad gäller halter av bly och PCB. De hänvisar till "Miljöteknisk markundersökning Sicklaön 361:1" som bland annat föreslår kartläggning av eventuella föroreningar för att kunna utreda saneringsbehov måste göras inför exploatering. Föreningen vill att det ingående redogörs för hur denna fråga kommer att utredas vidare.

### Sprickdal

Föreningen menar att det är anmärkningsvärt och oroande att den sprickdal av glacial lera som löper under hela Birkavägen samt det akksamhetsområde som finns i planområdet inte nämns i samrådshandlingen. Föreningen vill att dessa aspekter redogörs för i miljöredovisningen och att de geotekniska förhållandena utreds vidare. Det behöver klargöras att föreslagen bebyggelse blir lämplig med hänsyn till markstabilitet och risker för ras-, skred- och erosion. Samrådshandlingarna behöver också redogöra för hur de geotekniska förhållandena kan förändras över tid, med hänsyn till förändrade klimatförutsättningar med ökad nederbörd.

### Naturvärden

Föreningen påpekar att den orkidée som omnämns i naturvärdesinventeringen från 2013 är fridlyst liksom alla orkidéer och vill att kommunen formulerar eventuella skyddsåtgärder för den. Föreningen vill också att planbeskrivningen redogör för resultatet av den kråldjursinventering som genomfördes i bland annat Birka år 2019. Vidare vill föreningen att samrådshandlingarna kompletteras med resultatet av den inventering av fladdermöss som utfördes under 2019. I planområdet finns flera skyddsvärda träd varav ett större värdträd. Föreningen anser vidare att en ny naturinventering ska tas fram för att säkerställa vilka värden som faktiskt riskerar att gå förlorade i samband med den föreslagna planen, särskilt med tanke på skuggning som kommer att öka markant men också med tanke på frihuggning och röjning av sly.

### Avslutning

Föreningen sammanfattar ovanstående synpunkter med tillägget att nybebyggelse i måttfull skala, och med respekt för den befintliga miljön, kan skapa en unik och intressant ny stadsbild som harmonierar med områdets historia och som bevarar områdets silhuett. Föreningen menar att samrådsförslaget i alltför stor grad utgör betydande olägenheter för föreningen beträffande förändrad topografi,

utsikt/utblick, solvärden, insyn från tillkommande bebyggelse, ökad biltrafik samt påverkan på kulturmiljö. Föreningen informerar om att den avser överklaga bebyggelseförslag med bygghöjder som de anser innebära en oacceptabel försämring av deras boendemiljö.

***Planenhetens kommentar:***

Samrådsförslaget som helhet, kulturmiljö och topografi

Förslaget har bearbetats med hänsyn till det kulturhistoriska och topografiska sammanhanget. Detta gäller framförallt det västra kvarteret som vetter mot en mer känslig miljö. För vidare beskrivning se tidigare svar under rubriken "*Aterkommande synpunkter*" och "*Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdssytor*".

Planhandlingarna har kompletterats med ytterligare sektioner som visar den nya bebyggelsen i förhållande till befintlig. Även, vyer i ögonhöjd, illustrationer samt solstudie (i plan) har tillkommit. Ett gestaltungsprogram som beskriver bebyggelseförslaget (inklusive fasadritningar) har också tagits fram.

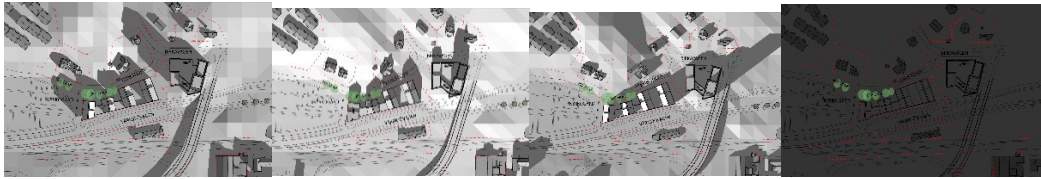
Stora förändringar har gjorts sedan samrådsförslaget togs fram. Planenheten bedömer att aktuellt planförslag är förenligt med gällande tillämplig lagstiftning samt med kommunens översiktsplan.

Bebyggelsehöjder och gestaltning

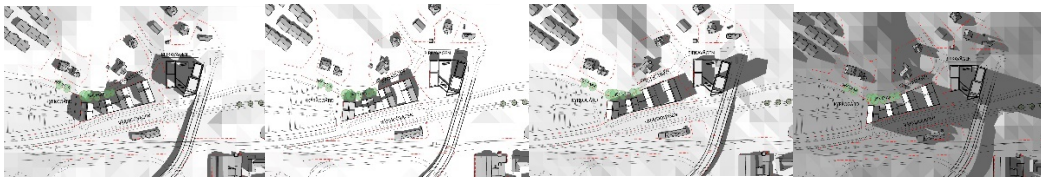
Landskapsanalysen för centrala Nacka togs fram 2009. Detta var flera år före överenskommelsen om utbyggnaden av tunnelbanan (Stockholmsförhandlingen år 2013) som för Nacka kommuns del innebar ett åtagande att låta bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön. Hänsyn har dock tagits till den befintliga kulturmiljön genom anpassningar av material, kulör, taklandskap och struktur vilket beskrivits tidigare. Konstruktionsdetaljer styrs inte i plankartan men redovisas i gestaltungsprogrammet. Det aktuella förslaget har en mer uppbruten struktur än samrådsförslaget, för att undvika en monoton samt möjliggöra utblickar och siktlinjer samt för ökat solinsläpp.

Skugga och dagsljus

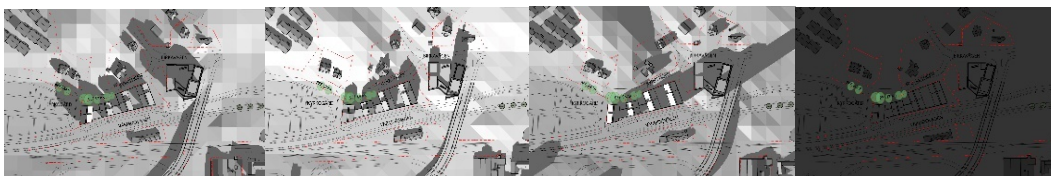
En dagsljusutredning har gjorts för det reviderade förslaget. Den visar att samtliga lägenheter uppfyller Boverkets byggregler gällande tillgång till dagsljus för bostäder (Light bureau, 2021). Eftersom byggnaden breder ut sig i öst-västlig riktning är det dock en fördel att granskningsförslaget till skillnad från samrådsförslaget har en uppbruten skala då detta är gynnsamt ur ljus och värmesynpunkt. Det ger en jämnare temperatur mellan norr och södersidan och mer ljus på norrsidan vilket är gynnsamt för gårdarna. Även om det är en uppbruten skala kommer dock slagskuggorna från de nya kvarteren skapa mer beskuggning av de befintliga fastigheterna norr om Kyrkstigen. Påverkan blir störst på Lilla respektive Villa Britteberg där fastighetens södra del skuggas under förmiddag vår, höst och vinter. Under sommaren skuggas en mindre del av fastigheten på förmiddagen. Den största beskuggningen är på projektets egna gårdar och ekarna längs Kyrkstigen. Planenhetens bedömning är att skuggan är en acceptabel konsekvens av att stadsmiljön förtätas.



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



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



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

Solstudie från övre; höst/vårdagjämning och nedre; vid sommarsolstånd den 21 juni (Semrén & Månsson, 2021)

### Grönområden och allmänna platser

Med parkstråk menar planenheten ett sammanhängande stråk som kantas av grönska på olika vis; det kan vara en kyrkogård, alléer eller träd längs gatan, parker, villatradgårdar som synliggörs från gatan med mera. I detta sammanhang utgör Kyrkstigen en gata kantad av träd på kommunal mark men även på privat mark samt med en intilliggande kyrkogård. Flera träd kommer att försvinna vid planförslagets genomförande men flera stora träd kommer också att finnas kvar och skyddas mot fällning. Åtgärder för att skydda ekarnas rotsystem kommer att skrivas in i genomförandeavtal.

Vad gäller fråga om skydd för ekarnas rotsystem hänvisas till planenhetens kommentar under rubrikerna ”Återkommande synpunkter” och ”*Synpunkter gällande natur och topografi*”.

Vad gäller frågor om gårdsytor och rekreation hänvisar planenheten till tidigare kommentar under rubrikerna ”Återkommande synpunkter” och ”*Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor*”.

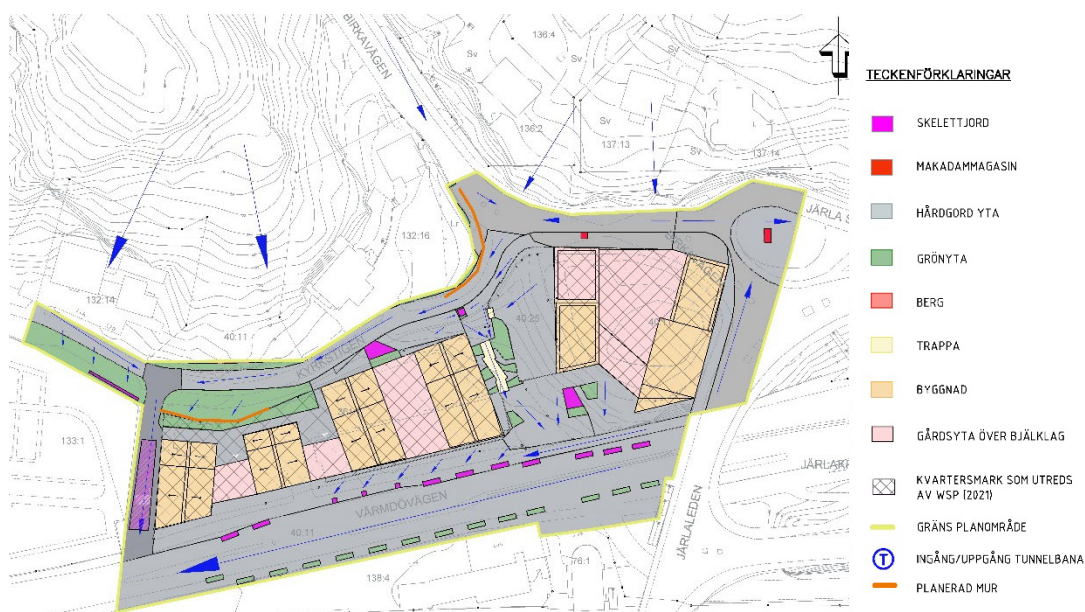
Ett gestaltungsprogram för allmän plats har tagits fram. Där redovisas tänkt utformning av torgen. Exempelvis föreslås en markbeläggning som ska vara unik för torget samt i framtiden knyta ihop Järila stationsområde norr med området söder om Värmdövägen.

Många funktioner så som sittplatser, dagvattenhantering och cykelparkering (framförallt) måste få plats och gestaltningen måste ta hänsyn till detta. Planenheten håller med om att det är viktigt att torgen blir välkomnande, spännande och mötesskapande. Planenheten bedömer att utformningen av torgen kombinerat med intilliggande verksamhetslokaler samt balkonger och bostadsentréer mot torgen skapar goda förutsättningar för detta.

### Dagvatten och skyfall

För skyfallet har en avledningsplan tagits fram som visar erforderliga markhöjder för att leda vattnet ut från kvartersmark till Värmdövägen via Kyrkstigen. Från Värmdövägen leds vattnet vidare till Kyrkviksbasängen.

Kommunen har även beställt en systemhandling för planområdet. Systemhandlingen utgår från principen att höjdsättningen leder vattnet längs Kyrkstigens norra sida, ner till ekarna i området reglerat som "Parkmark", vidare ut på Kyrkstigen och sedan ut på Värmdövägen för att ledas västerut mot kyrkviksbasängen. I korsningen Kyrkstigen/Birkavägen mot Bostadsrättsföreningen Brittebergs fastighet föreslås en mur för att undvika att dagvatten rinner in på den privata fastigheten vid skyfall. Inom systemhandlingen studeras även den exakta placeringen och utformningen av muren. Kommunen ansvarar för att den anläggs och bekostar att den utförs. Kommunen är ansvarig för att inte bostadsrättsföreningen får in skyfall på sin fastighet på grund av detaljplanens genomförande.



Bilden visar avledningsplan på allmän platsmark vid skyfall. Röda streck markerar murar  
Bild: Geosigma, 2021

### Parkeringsplatser och trafik

Boende i föreslagna bostäder parkerar i garage inom kvarteren. Garagen angörs från Kyrkstigen respektive Birkavägen. Angöring från Värmdövägen är olämpligt så det är en huvudgata och mer trafikerad. Infart från nedre torget eller Kyrkstigens nord-sydliga

riktning är inte lämpligt då ytan är för trång. Planenheten har bedömt att infart från Kyrkstigen är det mest lämpliga. I garagen planeras 39 garageplatser per garage. Med en trafikallstring om 2,5 rörelser per dygn innebär det 98 rörelser per dygn. Nacka kommun har idag inga trafikmätningar på Kyrkstigen men trafiken kommer att öka på Kyrkstigen i och med in- och utfarten till garaget. Däremot är ytterligare 98 rörelser per dygn ett lågt flöde. Nacka kommun har tagit fram en trafikprognos där samtlig bebyggelse är inlagd. I en microsimulering av trafikflöden gjort för omkringliggande område, Birka, har flöden om 70 fordon mellan Värmdövägen fram till garageinfarten noterats under förmiddagens maxtimme. Mellan garageinfarten och Birkavägen har 100 fordon noterats under förmiddagens maxtimme. Flödena i den microsimuleringen är baserade på att Kyrkstigen hade hastigheten 30 km/h och att det gick dubbelriktad trafik på hela gatan. För att minska flödet har kommunen valt att Kyrkstigen ska regleras som gågata och delvis enkelriktas. Med regleringen gågata förbjuds all trafik som inte har ett ärende på gatan vilket minskar flödena. Hastigheten på gatan blir även gångfart (7 km/h) vilket gör att den inte blir lika attraktiv att trafikera som bilist. På en gågata får ingen trafik parkera om inte specifika platser anordnas för angöring. Längst med Kyrkstigen kan en lastplats behöva anordnas för sophämtning. Enkelriktning av sträckan från Värmdövägen, längst med Kyrkogårdsmuren, innebär att det inte går att köra med bil från Birkavägen ned till Värmdövägen via Kyrkstigen vilket även det minskar trafikflödena. Dessa åtgärder bedömer kommunen kommer att minska ovan nämnda trafikflöden.

Se även planenhetens kommentar till fastighetsägaren till Sicklaön 132:14 under rubriken ”*Trafik och parkering*”, samt kommentar under rubrikerna ”Återkommande synpunkter” *Synpunkter gällande parkering, trafik, tillgänglighet och säkerhet samt snöhantering*”.

#### Betydande miljöpåverkan, markföroreningar och geotekniska förhållanden

##### *Betydande miljöpåverkan*

Angående betydande miljöpåverkan hänvisas till planenhetens kommentar under rubrikerna ”Återkommande synpunkter” och ”Synpunkter gällande betydande miljöpåverkan”.

##### *Sulfid*

Angående frågor om sulfid hänvisas till planenhetens kommentar till Länsstyrelsen under rubriken ”*Sulfid*”.

##### *Markföroreningar*

I detaljplanskedet beräknas och bedöms huruvida kostnaden för saneringen kan bäras av exploateringen. I detta skede tas åtgärdsplan och förslag fram för hur markföroreningarna ska avhjälpas. Då föroreningar har konstaterats i området så finns planbestämmelser som reglerar att bygglov eller marklov inte får medges förrän tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken har godkänt skyddsåtgärder avseende markföroreningar. En anmälan ska lämnas till tillsynsmyndigheten innan schakt i förorenad mark får påbörjas. Inför sanering av förorenad mark ingår en mer noggrann markmiljöundersökning, exploitören ska även inkomma med en saneringsplan för hur saneringen ska utföras. Innan saneringen kan avslutas ska exploitören redovisa saneringen i en slutrapport till tillsynsmyndigheten. Se även planenhetens kommentar till länsstyrelsen under rubriken ”*Förorenad mark*”.

##### *Sprickdal*

För frågor om sprickdal hänvisas till planenhetens svar under rubriken ”*Geotekniska risker*”.

### Naturvärden

Invid ekarna har noterats förekomst av orkidéen skogsknipprot som är fridlyst (Pro Natura, 2013). Vid en senare inventering år 2020 konstaterades dock att orkidéen inte längre finns kvar (Pro Natura, 2020).

Kräldjursinventeringen som togs fram för centrala Nacka år 2019 (Calluna, 2019). Järsla stationsområde norr ingick inte men det närliggande Birkaområdet gjorde det. Inventeringen fokuserade på att hitta hasselsnok och kopparödla. Men metoden fungerar även bra för andra kräldjur. Alla påträffade kräldjur noterades. Resultatet visade att det inte föreligger någon risk att utlösa förbudet i artskyddsförordningen för något kräldjur i något av de undersökta planområdena. Av denna anledning har inte planbeskrivningen kompletterats med text om kräldjursinventeringen.

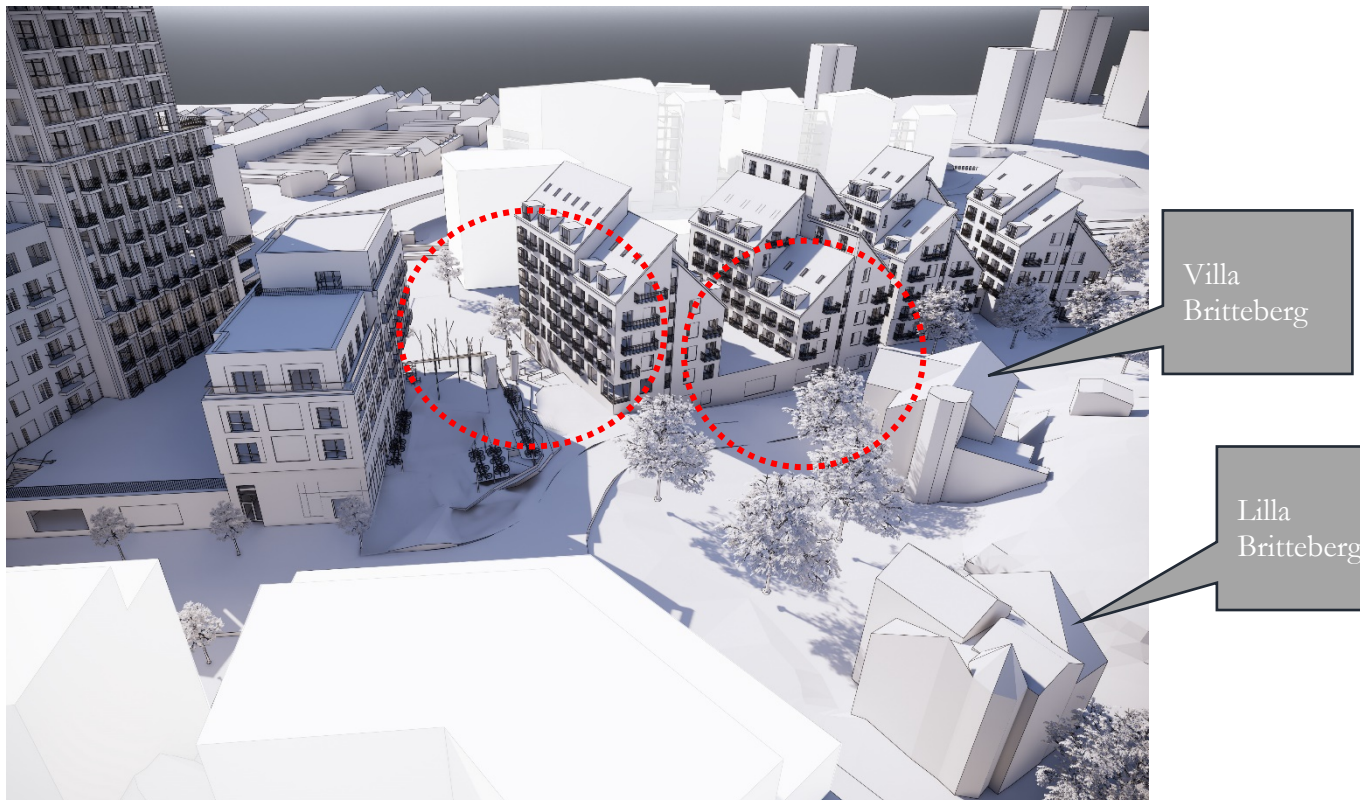
Vad gäller förekomsten av fladdermöss genomfördes en inventering av den trädbevuxna kullen där det östra kvarteret avses uppföras (Ecomcom, 2018). Inventeringen visade att eftersom lämpliga byggnader och hålträd saknas i på kullen, finns inga potentiella lokaler för fladdermuskolonier eller övervintrande fladdermöss. Det är heller inte troligt att sådana lokaler kan skapas naturligt inom överskådlig tid, då gamla lövträd saknas. Kullen saknar därför värden när det gäller fladdermössens övervintring och sommarkolonier. Att kullen skulle ha någon betydelse för arten som födosöksområde bedöms i inventeringen som ytterst osannolikt. Av denna anledning har inte planbeskrivningen kompletterats med text om fladdermössinventeringen.

En naturvärdesinventering togs fram 2020 (pro Natura, 2020). Enligt den nya naturvärdesinventeringen finns inom området 23 stycken naturvärdesträd varav tre ekar samt två tallar vilka når kriterierna för särskilt skyddsvärda träd. (Pro Natura, 2020). Planbeskrivningen har kompletterats med text om naturvärdesträd och de konsekvenser planförslaget får för dem. Sex värdefulla ekar omfattas i plankartan av förbud mot fällning och jordkompaktering. De står på kommunens mark och sköts av kommunen.

För mer information om naturvärden, exempelvis skyddsvärda träd, hänvisas till planenhetens kommentar under rubrikerna ”Återkommande synpunkter” och ”Synpunkter gällande natur och topografi”.

### Utblickar

De två bostadshusen på fastigheten Sicklaön 132:16 kommer att få förändrade utblickar. Idag har byggnaderna utblickar mot en trädridå av uppvuxna lövträd, runt 10 meter höga, dels på kullen, dels längs Kyrkstigen. Mellan träden längs Kyrkstigen skymtar parkeringsplatsen som hör till tandläkarmottagningen. Planförslagets genomförande innebär att utsikten mot grönskan försvinner för att ersättas av utblickar mot ny bebyggelse. Dock ligger båda byggnader vända mot öppningen mellan kvarteren samt öppning mellan huskroppar inom det västra kvarteret, vilket möjliggör vidare utblickar söderut. Mot det västra kvarteret begränsas utblickarna från första våning och från marknivå på fastigheten av den 4 meter höga sockel som förbinder bebyggelsevolymerna.



*Bild: Semrén & Månsson, 2021*

### Avslutning

Sedan samrådet har bebyggelseförslaget bearbetats så att volymerna sänkts och brutits upp, vilket medfört en mer anpassad skala till kulturmiljön, att topografi och natur synliggörs från Värmdövägen, att solinläppet ökat, samt att utblickar söderut möjliggjorts. Planenheten menar att aktuellt planförslag inte medför betydande olägenheter för bostadsrättsföreningen.

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

- 20. Järla sjö samfällighetsförening** ställer sig negativt till planerna för Järla Stationsområdet norr. De anser att det blir för många boende på en för liten yta, utan lekplatser och rekreationsområden i deras närmiljö vilket kommer att medföra ett ökat tryck på Järla sjö där det finns lekplats, park och badplats. Dessa är dock till för de boende i Järla sjö. Järla sjö samfällighetsförening menar att Nacka kommun borde ställa krav på att byggaktörer tar ansvar för att det finns lek- och rekreationsmöjligheter inom det egna området.



***Planenhetens kommentar:***

Se planenhetens kommentarer under återkommande synpunkter och rubriken ”*Synpunkter gällande belastning av anläggningar i Järla sjö*”.

- 21. Boende i Birkaområdet** framför att det är mycket viktigt att bevara kulturmiljön runt den gamla Värmdövägen det vill säga den nuvarande Kyrkstigen.

***Planenhetens kommentar.*** Planenheten noterar synpunkten och hänvisar till planenhetens kommentarer under Återkommande synpunkter och rubriken ”*Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor*”

**22. Boende i Birkaområdet**

Fastighetsägarna ställer samrådsförslaget i relation till utvecklingen av det intilliggande bostadsområdet Birka. Synpunktslämnaren anger att om Birkaområdet omvandlas till en ny stadsdel emotsätter den sig inte samrådsförslaget, eftersom stadsbilden och sammanhanget då har förändrats. Men om Birkaområdet inte omvandlas eller om det enbart omvandlas i mindre omfattning än vad startPM för Birkaområdet anger, så bör även samrådsförslagets volymer minskas och anpassas till dess omgivningar.

***Planenhetens kommentar:***

Planenheten noterar ställningstagandet och hänvisar till planenhetens kommentarer under Återkommande synpunkter och rubriken ”*Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor*”.

**23. Ägarna till fastigheten Sicklaön 135:9**

Fastighetsägarna ställer samrådsförslaget i relation till utvecklingen av det intilliggande bostadsområdet Birka. Synpunktslämnarna anger att om Birkaområdet omvandlas till en ny stadsdel emotsätter de sig inte samrådsförslaget, eftersom stadsbilden och sammanhanget då har förändrats. Men om Birkaområdet inte omvandlas eller om det enbart omvandlas i mindre omfattning än vad startPM för Birkaområdet anger, så bör även samrådsförslagets volymer minskas och anpassas till dess omgivningar. Fastighetsägarna gör tillägget att förslaget oavsett vad som händer med Birkaområdet bör beakta de principer för ny bebyggelse som beskrivs i planbeskrivningen genom att visa hänsyn till Kyrkstigens småskaliga och kulturhistoriskt intressanta vägrum med intilliggande äldre bebyggelse. Exempelvis bör byggnadshöjderna sänkas vid bostadsrättsföreningen Britteberg vilket kan kompenseras i bebyggelsen invid Värmdövägen/Järlabron. Dessutom bör fasader anpassas till befintlig bebyggelse när det gäller material och färgsättning.

***Planenhetens kommentar:***

Planenheten noterar ställningstagandet och hänvisar planenhetens kommentarer under Återkommande synpunkter och rubriken ”*Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor*”.

**Övriga inkomna synpunkter**

**24. Boende i Nysätra** anser att det är bra att det görs en ordentlig översyn av trafikflöden i området och att exempelvis cykel- och gångbanor planeras från grunden. Ett återkommande problem är dock att det planeras för stadsgator för att minska biltrafiken. Detta är i grunden lovvärt men att tänka sig att ca 390 nya bostäder inte kommer att generera mer biltrafik verkar märkligt. Detta tillsammans med de andra bostadsområdena som planeras runtomkring kommer att bidra till ännu mer biltrafik. Vidare menar synpunktslämnaren att de föreslagna byggnadshöjderna kommer att skapa mörka och instängda gårdar. Synpunktslämnaren menar också att vindutredningar visar att det kommer att bli blåsigt vid tunnelbaneuppgången. Synpunktslämnaren framför att kommunen bör ta större hänsyn till områdena av småhuskaraktär och planera för lägre hus med större gårdar som bättre harmoniserar med närområdet.

### ***Planenhetens kommentar:***

Vad gäller frågor om trafik och parkering hänvisas till planenhetens kommentarer under Återkommande synpunkter och rubriken ”*Synpunkter gällande belastning av anläggningar i Järla sjö.*” Vad gäller gårdarnas utformning samt bebyggelseförslagets volymer hänvisas till planenhetens kommentarer under återkommande synpunkter och rubriken ”*Återkommande synpunkter*” och ”*Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor*”. En ny vindutredning har tagits fram för planområdets kvartersmark och allmänna platsmark (Cowi, 2021). Den visar att det generellt är låga vindhastigheter i markplan i stora delar av planområdet, vilket ger bra vindkomfort i området. På det övre respektive nedre torget samt i trappan som förbinder dem är vind-komforten sådan att det även här lämpar sig för aktiviteter som inkluderar långvarigt stillasittande. Kriteriet för kortvarigt stillasittande är uppfyllt i hela planområdet. Utredningen visar också att det finns en viss kanalisering av luften som rör sig i nord-sydled, mellan östra och västra kvarteret där trappan ligger och att det kan bli blåsigt där.



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

**25. Boende i Järla sjö** önskar möte med kommunen angående kvartersmark som används av allmänheten. Önskemålet är att kommunen ska säkerställa

rekreationsytor för nackaborna, samt att kommunen antingen ingår i gemensamhetsanläggning eller tar över ytor som används av allmänheten.

**Planenhetens kommentar.** Planenheten utgår från att frågan berör anläggningar i Järla sjö och hänvisar till planenhetens kommentarer under Återkommande synpunkter och rubriken ”Synpunkter gällande belastning av anläggningar i Järla sjö.”

**26. Boende i Nacka** undrar vilken statusen är för reningsverket i Kyrkviken samt om kommunen planerar för nya badplatser. Vidare önskar hon tillgång för alla i Nacka till bryggor och promenadstråk. Hon undrar också om dagvatten från Nacka Forum, går ut i Järla sjö.

**Planenhetens kommentar.** Skärmbassängen för rening av dagvatten i Kyrkviken är beslutad. För mer information se <https://www.nacka.se/boende-miljo/dagvatten/dagvattenrening-i-kyrkviken/>. Aktuellt projekt avleder dock inget dagvatten dit utan avleder till Kyrkviksparken, som ska anläggas invid Kyrkviken. Dagvatten från Vikdalsvägen renas i trädgropar längs Vikdalsvägen och går sen via dagvattenledningar till Järla sjö.

#### **27. Boende i Nacka**

En synpunktslämnare efterfrågar tydligare redovisning av förslaget och dess effekter på omgivningen. Sektioner samt redovisningar av påverkan av skugga, insyn och störande ljud på kyrkogården bör tillföras planhandlingarna. Synpunktslämnaren menar vidare att kommunen genom planförslaget inte lever upp till sina egna mål och ambitioner i tidigare beslutade program och dokument beträffande bl a kulturmiljö, landskap och naturvärden i närområdet.

#### **Planenhetens kommentar:**

Sol- och skuggstudie har redovisats i samband med samrådsförslaget och har även tagits fram för granskningsförslaget, och redovisas i planhandlingarna. Kyrkstigen föreslås dock bli enkelriktad samt regleras som en gågata vilket innebär att genomfartstrafik inte tillåts. Störningar från biltrafik minskas därmed, samtidigt som den nya bebyggelsen i sig dämpar bullret från Värmdövägen.

Vad gäller insyn så är avståndet mellan ny och befintlig bebyggelse som minst cirka 20 meter. Förslaget har kompletterats med sektioner och vyer ur 3Dmodell för att redovisa detta.

Vad gäller sektioner har granskningshandlingarna kompletterats med flera sektioner som redovisar förhållandet mellan planförslaget och omgivande bebyggelse och landskap.

Planenheten bedömer att bebyggelsen i planförslaget följer inriktningen i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka (antaget av kommunstyrelsen 2015) med en tät kvartersstruktur och med tydliga gränser mellan allmän plats och kvartersmark.

**28. Boende i Finntorp** önskar att bussen vid Finntorp kommer att fungera som vanligt trots utbyggnaden av tunnelbanan.

***Planenhetens kommentar:***

Frågan hanteras inte av Nacka kommun utan av Region Stockholm. Diskussioner om hur trafikeringen ska lösas pågår.

**29. Privatperson** anser att föreslagna byggnadshöjder ska sänkas med 2-3 våningar

***Planenhetens kommentar:***

Planenheten noterar synpunkten och till planenhetens kommentarer under återkommande synpunkter och rubriken ”Återkommande synpunkter” och ”Synpunkter gällande anpassning till kulturmiljön, bebyggelsehöjder och volymer samt gårdsytor”.

**30. Boende vid Ekudden** framför att det måste planeras för tillgängligheten för de boende i Järla sjö till saltsjöbanan, bussar och tunnelbana. I tunneln under saltsjöbanan finns idag endast en brant trappa till tåget och en brant trappa till Värmdövägen. Detta medför stora problem för de som blir allt äldre. Många boende i området är idag runt 80 år och vill kunna bo kvar.

***Planenhetens kommentar:***

Planenheten hänvisar till planenhetens kommentarer under återkommande synpunkter och rubriken ”Synpunkter gällande parkering, trafik, tillgänglighet och säkerhet samt snöhantering”.

## **Ändringar efter samråd**

Synpunkterna i samrådet har föranlett följande ändringar av planförslaget:

### **Plankarta**

#### **Plangräns:**

- Planområdet har minskats och omfattar inte längre Järla bro vilket innebär att mark som tillhör Region Stockholm och Peab inte längre berörs.

#### **Planbestämmelser**

- Byggnadsvolymernas struktur har brutits upp
- Bestämmelser som reglerar dagvatten har införts
- Bebyggelsestrukturen och volymer har förändrats för att bättre anpassas till befintlig miljö.
- Användningsbestämmelse samt utformningsbestämmelse för elnätsstation har tillkommit
- Bestämmelser som reglerar utkragande byggnadsdelar har tillkommit
- Ett mindre område med parkbestämmelse har utgått
- Bestämmelse om utrymningstrappas utformning har tillkommit
- Bestämmelser om byggnaders gestaltning har tillkommit
- Bestämmelse om högsta tillåtna antalet våningar har införts
- Nockhöjder- respektive totalhöjd har ändrats
- Bestämmelse om takutformning (vinkel, takkupor) har införts
- Bostadsgårdarnas totala yta har ökat något
- Bestämmelse om utrymningsvägar har införts

- Användningsbestämmelsen C har specificerats
- Arealen lokalyta har ökat
- Högdelen om 11 våningar mot Birkavägen har tagits bort och ersatts av en högdelen om 16 våningar mot Värmdövägen
- Bestämmelse om skydd för ekar har justerats
- Parkmark har ersatts av Naturmark
- Bestämmelse om tekniska anläggningars placering har tillkommit
- Bestämmelse om markföroreningars omhändertagande har införts
- Markhöjder i strategiska lägen har införts
- Område med genomförandetid 15 år har minskats och begränsats till det östra bebyggelsekvarteret
- Genomförandetiden för övriga planområdet har förlängts till 10 år
- Schaktdjupsbegränsning har justerats
- Placering av ventilationstorn på det övre torget har justerats
- Bestämmelse om utformning av ventilationstorn har införts
- Bestämmelse som reglerar vibrationer och stömljud har införts
- Bestämmelse som reglerar buller från installationer har införts

### **Planbeskrivning och utredningar**

Nya utredningar inom följande områden har tagits fram och utifrån dem har text om respektive sakområde reviderats, tagits bort eller lagts till i planbeskrivningen:

- Förekomst av naturvärden
- Förekomst av sulfid
- Förekomst av kvicksilver i avloppsledningar
- Förekomst under mark av cisterner för drivmedel
- Dagvatten- och skyfall på allmän plats
- Dagvatten – och skyfallshantering för kvartersmark
- Gestaltungsprogram för bebyggelse
- Risk

Utredningar inom följande områden har reviderats och utifrån dem har text om respektive sakområde reviderats, tagits bort eller lagts till i planbeskrivningen:

- Buller
- Vind
- Dagsljus
- Solljus och skugga
- Landskapsgestaltning
- Grönytefaktor (GYF)
- Gestaltungsprogram för allmän plats
- Trafik
- Mobilitet



62 (62)

Susanne Werlinder  
Planchef  
Planenheten

Anna Hall  
Planarkitekt  
Planenheten