

2024-01-11
TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr: MSN 2022-00159

Standardförfarande

Information inför samråd

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

Förslag till beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden noterar informationen till protokollet.

Sammanfattning av ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av befintligt depåområde vid Neglinge station. Detta för att möjliggöra en utökad depåkapacitet som behövs för upprustning och modernisering av Saltsjöbanan. Detaljplanen syftar vidare till att möjliggöra för en ny in- och utfart, skydda värdefulla träd i östra delen av planområdet och bekräfta faktisk markanvändning i form av allmän plats gata/park inom den kommunägda fastigheten Igelboda 2:1.

Detaljplanen möjliggör att nya byggnader uppförs med en sammanlagd byggnadsarea på högst 1450 kvadratmeter. Tillkommande byggnaders höjd regleras med nockhöjd och varierar beroende på vilken typ av byggnad som uppförs. I dagsläget planerar Region Stockholm Trafikförvaltningen för att uppföra en depåbyggnad, en sprinklertank med tillhörande pumphus samt en elnätstation. Förutsatt att dessa byggnader uppförs kvarstår en byggnadsarea på cirka 175 kvadratmeter, vilket kan utnyttjas för framtida utvecklingsbehov inom depåområdet.

Det befintliga depåområdet har höga kulturhistoriska värden. Därför införs en generell bestämmelse om att all tillkommande bebyggelse ska samspela med befintlig depåbyggnad avseende uttryck, fasadmateriell och detaljering. För den föreslagna depåbyggnaden införs även specifika gestaltningsbestämmelser.

Detaljplanen medför att en särskilt skyddsvärd ek, som växer inom depåområdet mot Torsvägen, behöver tas ner. Samtidigt innebär detaljplanen att ädellövträd skyddas i den östra delen och att yngre ekar sparas i den norra delen.

Planarbetet bekostas av Region Stockholm Trafikförvaltningen. Ett exploateringsavtal ska tecknas mellan Region Stockholm Trafikförvaltningen och Nacka kommun innan detaljplanen antas avseende bland annat flytt av in- och utfarten till depåområdet och kompensationsåtgärder för nedtagandet av eken.

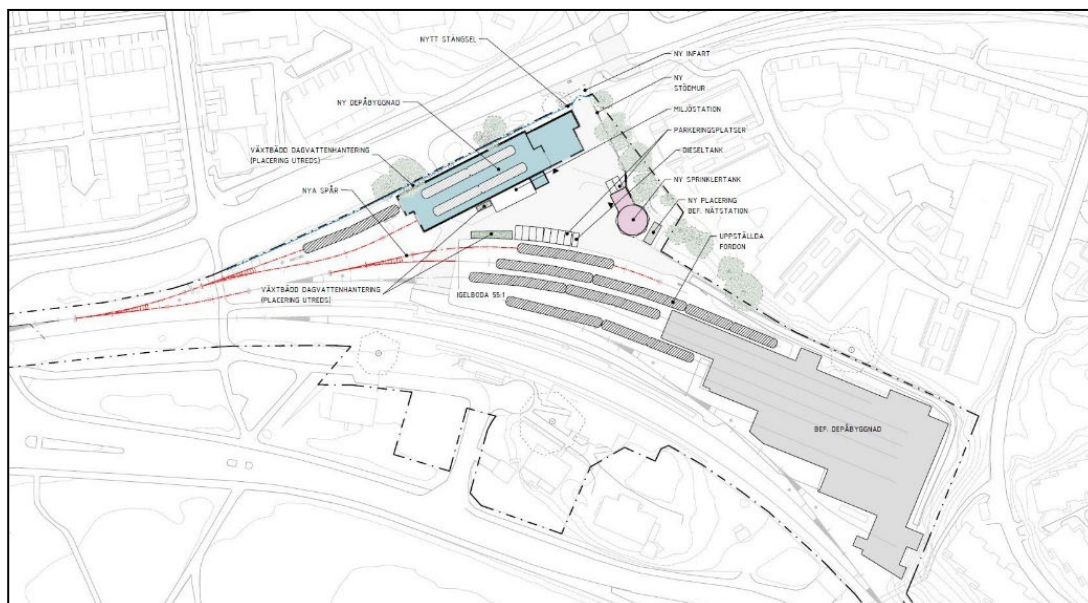
Ärendet

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

Planområdet omfattar delar av depåområdet vid Neglinge station i Saltsjöbaden och är beläget nordväst om den befintliga depåbyggnaden. Utöver depåområdet omfattar detaljplanen även en mindre del av Torsvägen inom fastigheten Igelboda 2:1 som ägs av Nacka kommun. Planenheten har för avsikt att skicka detaljplanen för samråd under februari-mars 2024.

Inom Neglinge depå utförs drift och underhåll på de fordon som trafikerar Saltsjöbanan. En utökad depåkapacitet är nödvändig för att möjliggöra upprustning och modernisering av Saltsjöbanan i enlighet med den avsiktsförklaring som Nacka kommun och Region Stockholm Trafikförvaltningen tecknat. Detaljplanen möjliggör att nya byggnader kan uppföras inom befintligt depåområde med en sammanlagd byggnadsarea på högst 1450 kvadratmeter. Tillkommande byggnaders höjd regleras med nockhöjd och varierar beroende på vilken typ av byggnad som uppförs. Högst nockhöjd föreslås variera mellan 9,0-16,0 meter över angivet nollplan, vilket motsvarar byggnader med en nockhöjd på mellan 5,0-12,0 meter då marknivån inom depåområdet ligger på cirka 4,0 meter över angivet nollplan.

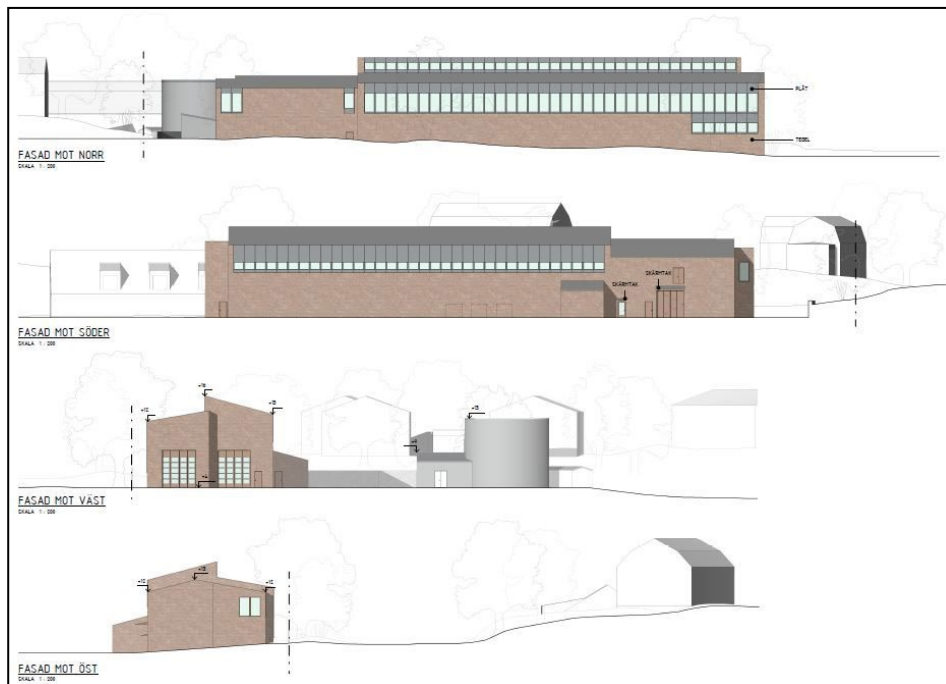
I dagsläget planerar Region Stockholm Trafikförvaltningen för att uppföra en depåbyggnad med en byggnadsarea om cirka 1100 kvadratmeter och en sprinklertank med tillhörande pumphus som upptar cirka 150 kvadratmeter byggnadsarea samt en elnätstation med en byggnadsarea på cirka 25 kvadratmeter. Förutsatt att dessa byggnader uppförs kvarstår en byggnadsarea på cirka 175 kvadratmeter innan detaljplanens byggrätt är fullt utnyttjad, vilket kan utnyttjas för framtida utvecklingsbehov inom depåområdet.



Figur 1: Situationsplan som visar de byggnader som Region Stockholm Trafikförvaltningen i ett första skede planerar att uppföra. De nya byggnaderna, som visas i blått och rosa, upptar totalt cirka 1275 kvadratmeter byggnadsarea. (Ahnborg arkitekter, 2023)

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

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



Figur 2: Fasadritningar på föreslagen depåbyggnad samt sprinklertak med pumphus. Bilderna visar endast en möjlig utformning, slutlig utformning avgörs i bygglovsskedet. (Ahnborg Arkitekter, 2023)



Figur 3: Visionsbild på en möjlig utformning av föreslagen depåbyggnad, sett från Torsvägen/Odenvägen. Bilden visar endast en möjlig utformning, slutlig utformning avgörs i bygglovsskedet. (Ahnborg Arkitekter, 2023)

Detaljplanen medför att en särskilt skyddsvärd ek, som växer inom depåområdet mot Torsvägen, behöver lämna plats åt den planerade depåbyggnaden. Nedtagandet av eken får negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden på den specifika platsen

samtidigt som det försvagar det ekologiska sambandet. Samtidigt innebär detaljplanen att ädellövträd skyddas i den östra delen och att yngre ekar sparas i den norra delen av planområdet. Med den anpassade gestaltningen och skydd av vegetation bedöms förslaget ha en liten negativ påverkan på kulturmiljön och landskapsbilden. Vid avvägning har dock det allmänna intresset av modernisering av Saltsjöbanan bedömts väga tyngre än eken. Detaljplanens samråd kommer även utgöra samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken avseende nedtagandet av eken.

Uppförandet av den föreslagna depåbyggnaden innebär att den befintliga in- och utfarten behöver flyttas cirka 60 meter österut, vilket medför att ett befintligt övergångsställe vid korsningen Torsvägen/Skogsövägen behöver flyttas cirka 5-6 meter österut. Ett exploateringsavtal ska tas fram mellan Region Stockholm och Nacka kommun. Avtalet kommer bland annat att reglera flytt av in- och utfarten och övergångsstället samt kompensationsåtgärder för nedtagandet av den särskilt skyddsvärda eken. Avtalet ska vara undertecknat innan detaljplanen antas.

De nya byggnaderna bedöms inte medföra någon betydande skuggning på intilliggande bostadsfastigheter. Bullersituationen för närliggande bostäder bedöms förbättras efter genomförd utbyggnad då den nya bebyggelsen medför viss skärmning av bullret från depåområdet och Saltsjöbanan. Ljudmiljön förbättras även av att de nya tågen är tystare än befintliga tåg. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Konsekvenser ur brottsförebyggande perspektiv

Depåbyggnaden som föreslås mot Torsvägen utgörs av en lång sammanhängande byggnad vilket gör att den kan upplevas otrygg vid passage. Utformningen av fasaden mot Torsvägen är viktig för att bidra till en trygg miljö, trots den långsträckta fasaden. På plankartan regleras att depåbyggnadens norra fasad ska utformas med en vertikal rytm som bryter upp fasaden. Ur ett trygghetsperspektiv är det positivt om den vertikala rytmen utförs som vertikala fönsterpartier.

Tidplan

Samråd: februari-mars 2024

Granskning: kvartal 4 2024

Antagande: kvartal 1 2025

Ekonomiska konsekvenser

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

detaljplanen bedöms inte medföra några märkbara förändringar av driftkostnader för allmän plats.

Konsekvenser för barn

Detaljplanen möjliggör utveckling av depåområdet vilket är nödvändigt för moderniseringen av Saltsjöbanan. Moderniseringen innebär att kollektivtrafiken i området förbättras, vilket ökar förutsättningarna för klimatsmart resande, något som är positivt för både barn och vuxna. Införandet av nya moderna och mer tystgående fordon medför även en förbättrad ljudmiljö, inte bara vid depån utan längs med hela Saltsjöbanan.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 2024-01-11

Utkast till plankarta

Susanne Werlinder
Enhetschef
Planenheten

Angela Jonasson
Gruppchef Nacka
Planenheten

Therese Sjöberg
Planarkitekt
Planenheten

Översikt Neglinge depå, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
Planuppdrag	2023-02-15	MSN	§ 26
Detaljplaneavtal	2023-01-16	Gruppchef	Delegationsbeslut
Detaljplan, samråd		MSN	Information om samråd
Detaljplan, samråd		Planchef	Delegationsbeslut
Detaljplan, yttrande, samråd		KSSU	
Detaljplan, granskning		MSN	
Detaljplan, antagande		MSN	



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