

Planbeskrivning

DP 712

Upprättad oktober 2024, justerad maj 2025

Standardförfarande

Dnr: MSN 2022-00159

0182K-P2025/712

Neglinge depå

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



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

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Detaljplanens syfte	5
Planhandlingar	5
Underlag	6
Undersökning om betydande miljöpåverkan	6
Plandata och tidigare ställningstaganden	7
Läge, areal & markägförhållande	7
Statliga och regionala intressen	8
Kommunala intressen	9
Förutsättningar	11
Bebyggelse och kulturmiljö	11
Naturvärden	13
Teknisk infrastruktur	16
Störningar och risker	17
Markens beskaffenhet	18
Dagvatten, grundvatten och skyfall	19
Detaljplanens innehåll	22
Övergripande struktur	22
Bebyggelse	24
Naturvärden	31
Teknisk infrastruktur	33
Störningar och risker	34
Förorenade områden	36
Dagvatten, grundvatten och skyfall	37

Motiv till detaljplanens regleringar	41
Så genomförs planen	43
Organisatoriska frågor	43
Huvudmannaskap	43
Ansvarsfördelning.....	43
Avtal	44
Tekniska frågor	45
Fastighetsrättsliga frågor	46
Ekonomiska frågor	47
Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....	49
Miljökonsekvenser	49
Konsekvenser på kulturmiljö och landskapsbild.....	50
Sociala konsekvenser	50
Ekonomiska konsekvenser	51
Konsekvenser för närområdet.....	51
Avvägning mellan motstående intressen	51
Fastighetskonsekvensbeskrivning.....	53

Sammanfattning

Planområdet är beläget vid Neglinge depå mellan Torsvägen och Saltsjöbanans spårområde och omfattar cirka 4800 kvadratmeter. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av befintligt depåområde för Saltsjöbanan. Tillkommande bebyggelse ska samspela med den äldre 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 befintligt nyttjande av marken i form av allmän plats gata/park inom den kommunägda fastigheten Igelboda 2:1.

Saltsjöbanan är av stor betydelse för kollektivtrafikförsörjning i Nacka. Utvecklingen av depåområdet som möjliggörs genom aktuell detaljplan är nödvändig för att möjliggöra planerad modernisering av Saltsjöbanan med bland annat högre turtäthet. Detaljplanen omfattar den nordvästra delen av depåområdet. Inom depåområdet finns idag en befintlig äldre depåbyggnad med höga kulturhistoriska värden som är belägen direkt sydost om aktuellt detaljplaneområde. Detaljplanen medför att byggnader med en sammanlagd byggnadsarea på högst 1450 kvadratmeter kan uppföras inom nordvästra delen av befintligt depåområde. Bebyggelsens höjd regleras med nockhöjd och varierar beroende på vilken typ av bebyggelse som uppförs. I dagsläget planerar Region Stockholm Trafikförvaltningen för att uppföra en ny depåbyggnad, en sprinklertank med tillhörande pumphus samt flytta en befintlig elnätstation. Utöver den bebyggelse som Region Stockholm Trafikförvaltningen planerar för i dagsläget möjliggör detaljplanen ytterligare viss byggnadsarea, vilket kan utnyttjas för framtida utvecklingsbehov inom depåområdet.

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

Uppförandet av den planerade depåbyggnaden innebär att befintlig in- och utfart behöver flyttas cirka 60 meter österut, vilket påverkar befintligt övergångsställe som kommer behöva flyttas cirka 5-6 meter vid genomförandet av detaljplanen. Flytten regleras i avtal mellan Region Stockholm Trafikförvaltningen och Nacka kommun.

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

det allmänna intresset av modernisering av Saltsjöbanan bedömts väga tyngre än eken. Kompensationsåtgärder för nedtagandet av eken, bland annat nyplantering, regleras i avtal mellan Region Stockholm Trafikförvaltningen och Nacka kommun.

Den planerade depåbyggnaden och den planerade sprinklertanken är förhållandevis höga byggnadsverk. Framtagna solstudier visar att närliggande bostadsbebyggelse påverkas i viss mån under delar av året. Uppförandet av depåbyggnaden och sprinklertanken bedöms påverka ljudmiljön positivt för delar av intilliggande bostadsbebyggelse då de skärmar av buller från depån. Införandet av moderna tystgående fordon, som möjliggörs bland annat genom den utveckling av det befintliga depåområdet som denna detaljplan medför, bedöms även påverka ljudmiljön positivt för bebyggelse intill depåområdet och längs med hela Saltsjöbanan.

Planarbetet bekostas av Region Stockholm Trafikförvaltningen. Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen, och kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller innebära att några miljökvalitetsnormer riskerar att överskridas.

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av befintligt depåområde för Saltsjöbanan. Tillkommande bebyggelse ska samspela med den äldre befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden avseende uttryck, fasadmateriell 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 befintligt nyttjande av marken i form av allmän plats gata/park inom den kommunägda fastigheten Igelboda 2:1.

Planhandlingar

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

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

Detaljplanen omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Underlag

Detaljplanen grundas på följande underlag:

- Antikvarisk konsekvensanalys (*Bjerking, 2024-08-13*)
- Bullerutredning (*Akustikkonsulten, 2024-05-24*)
- Dagvatten- och skyfallsutredning (*WSP, 2024-09-20, rev. 2025-03-20*)
- Fördjupad riskanalys föroreningar i porgas (*Tyréns 2025-02-28*)
- Geotekniskt-PM (*Iterio, 2022-11-30*)
- Granskningsutlåtande (*Nacka kommun, 2025-05-20*)
- Inventering av naturvärdesträd (*ProNatura, maj 2023*)
- Miljöteknisk markundersökning (*WSP, 2022-12-01 rev. 2024-05-08*)
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning (*WSP, 2023-11-30*)
- Miljöteknisk markundersökning (*Tyréns, 2024-06-21*)
- Samrådsredogörelse (*Nacka kommun, 2024-10-18*)
- Solstudier (*Abnborg arkitekter, 2024-09-23*)
- Trafik-PM (*Tyréns, 2024-09-16*)
- Trädinventering (*Jacksons Trädvård, juli 2023*)
- Undersökning om betydande miljöpåverkan (*Nacka kommun, 2024-09-27*)
- Ursprånings-PM (*Region Stockholm Trafikförvaltningen, 2024-06-19*)

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan i enlighet med 6 kap. 6 § miljöbalken. Undersökningen och den kompletta bedömningen utifrån miljöbedömningsförfordningens kriterier finns med som ett underlag till detaljplanen (*Nacka kommun, 2024-09-27*). Nedan följer kommunens sammanfattande bedömning.

Saltsjöbanan är av stor betydelse för kollektivtrafikförsörjning i Nacka. Utvecklingen av depåområdet som möjliggörs genom aktuell detaljplan är nödvändig för att möjliggöra planerad modernisering av Saltsjöbanan med bland annat högre turtäthet, vilket är en del i översiktsplanens intentioner om ett effektivt och klimatanpassat transportsystem.

Planområdet är i huvudsak beläget inom befintligt depåområde och är därmed av begränsad omfattning och innebär en liten förändring jämfört med dagens situation. Detaljplanen överensstämmer med gällande översiktsplan. Detaljplanen bedöms inte strida mot några kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planens genomförande innebär inga miljöeffekter som har miljöpåverkan utanför Sveriges gränser. Detaljplanen berör inte områden som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt.

Det befintliga depåområdet har höga kulturhistoriska värden. Detaljplanen innebär nya byggnader som har stora volymer som påverkar intilliggande stads- och landskapsbild. Genom de planbestämmelser om nockhöjder och gestaltning som detaljplanen innehåller bedöms de nya byggnaderna ändå samspela med befintliga på ett sätt som minskar påverkan på kulturmiljön och stads- och landskapsbilden. Detaljplanen medför att en särskilt skyddsvärd ek, som växer mot Torsvägen, behöver tas ner. Detta medför 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 samt att kompensationsåtgärder i form av nyplantering regleras i avtal mellan kommunen och Region Stockholm. Med den anpassade gestaltningen, tillkommande skydd av ädellövträd i östra delen av planområdet samt föreslagna kompensationsåtgärder bedöms detaljplanen sammantaget ha en liten negativ påverkan på kulturmiljön och stads- och landskapsbilden.

Befintlig bränsletank bedöms genom detaljplanen inte medföra ökade risker. Bullersituationen för närliggande bostäder bedöms förbättras efter genomförd utbyggnad då den nya bebyggelsen medför viss skärmning av bullret från depåområdet och Saltsjöbanan. Dagvatten kommer att renas och detaljplanen bedöms sammantaget inte innebära någon försämring av vattenkvaliteten i berörda recipienter. När förorenade massor schaktas bort bör föroreningspåverkan till omgivningen minska.

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

Samråd har skett med länsstyrelsen som instämmer i kommunens bedömning att detaljplanen inte kan antas innebära en betydande miljöpåverkan. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 november 2024, § 227 att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

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

Plandata och tidigare ställningstaganden

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

Läge, areal & markägförhållande

Planområdet omfattar cirka 4800 kvadratmeter och avgränsas av Torsvägen i norr, bostadsbebyggelse i öster och Saltsjöbanans spår i söder och väster. Planområdet omfattar fastigheten Baggensudden 21:1 och del av fastigheten Igelboda 55:1. De berörda fastigheterna ägs

av AB Storstockholms Lokaltrafik. Fastigheterna är belägna på södra sidan av Torsvägen i Saltsjöbaden och utgör del av depåområdet vid Neglinge station, en av stationerna längs med Saltsjöbanan.

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



Figur 1: Den röda linjen visar planområdets avgränsning. De bruna tunnare linjerna är befintliga fastighetsgränser. Befintlig depåbyggnad är belägen utanför planområdet i sydost (längst ner till höger i bilden).

Statliga och regionala intressen

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

Riksentressen enligt 3 kap. miljöbalken

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

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

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken

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

Kommunala intressen

Översiktlig planering

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

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

Andra projekt/beslut som berör planen

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

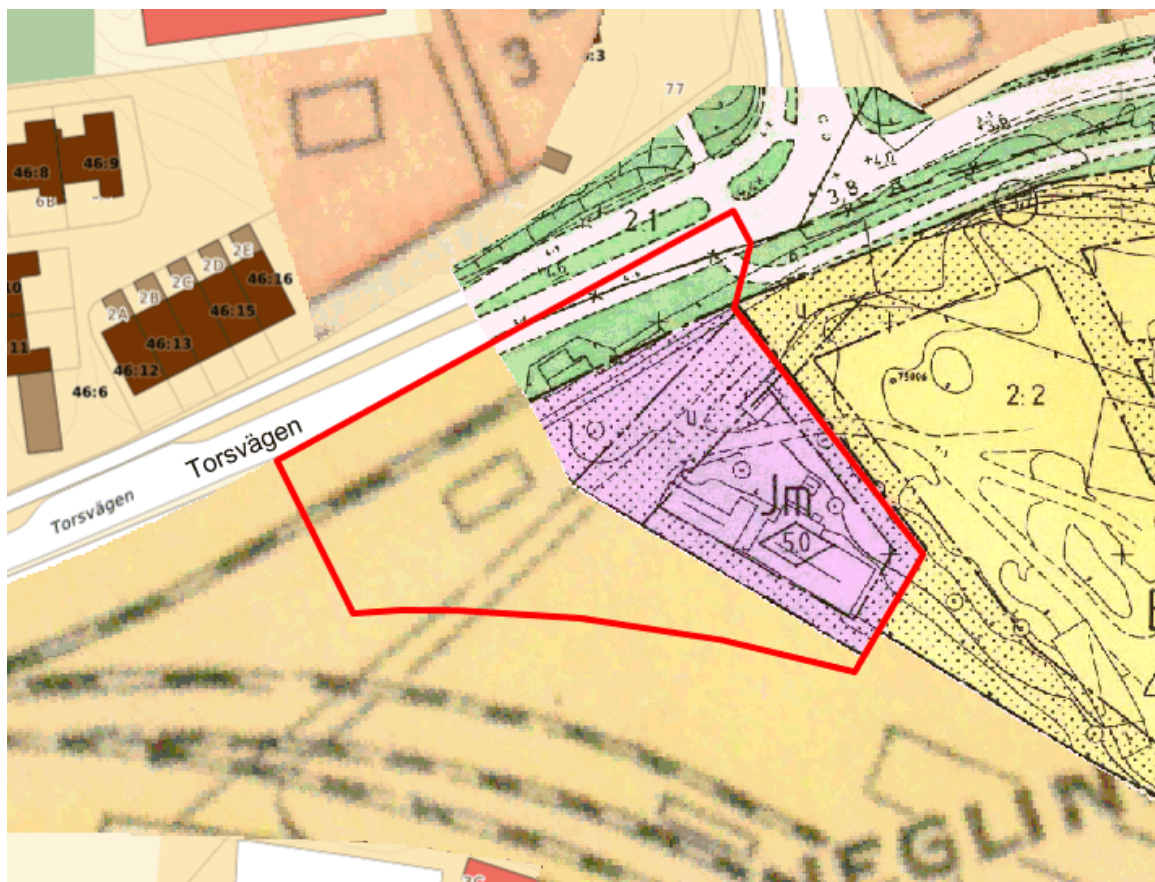
Gällande detaljplaner

Aktuellt område omfattas av tre befintliga stadsplaner. Fastigheten Baggensudden 21:1 omfattas av stadsplan S 339, *Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för delar av Baggensudden och Igelboda*, som fastställdes 1984 (akt 0182K-84/45). Genomförandetiden har gått ut. För Baggensudden

21:1 gäller markanvändningen småindustri som inte ska vara störande för omgivningen. En stor del av ytan utgörs av prickad mark, mark som inte får bebyggas, och över fastigheten regleras ett u-område, vilket utgör ett område för underjordiska allmänna ledningar. För en del av fastigheten regleras en byggrätt med en byggnadshöjd på 5 meter.

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

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



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

Förutsättningar

Detta avsnitt beskriver förutsättningar av betydelse för detaljplanen.

Bebyggelse och kulturmiljö

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

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

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

Neglinge stations kulturvärden är mycket starkt knutna till den obrutna kontinuiteten som en av Saltsjöbanans centrala platser med stationshus, perronger, verkstäder, lokstallar och bangård med både genomgående spår och stickspår till vagnhallarna. De många utbyggnadsetapperna i depåområdet är lätt avläsbara i miljön. De äldsta delarna visar både för det sena 1800-talets typiska, omsorgsfulla industriarkitektur med verkstadsbyggnader i rött tegel med inslag av mönstermurning och träbyggnader som använts som vagnhallar och för enklare underhållsätgärder. Träbyggnaderna karaktäriseras av liggande träpanel i mörkröd kulör, regelbundet placerade fönster med stående former och bruna snickerier. De stora och höga fönstren, glasade portarna och sadeltaken med lanterniner för maximalt dagsljusinsläpp är gemensamma karaktärsdrag. De smala byggnadskropparna och sadeltaken bildar ett karaktäristiskt taklandskap. De senast tillkomna delarna har ett mer samtida uttryck, men materialen och de stora fönstren visar en hög ambitionsnivå i en varsam anpassning till de äldre delarna. En viktig del i byggnadernas uttryck är avläsbarheten av byggnadernas funktion.



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

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

Förutom utpekandet i kulturmiljöprogrammet har stationsmiljön i en kulturmiljöanalys från 2015 som omfattar alla miljöerna längs Saltsjöbanan bedömts vara kulturhistoriskt intressant främst tack vare verkstadsverksamheten, men även på grund av andra bevarade delar och detaljer. Särskilt depåområdet har bedömts ha särskilt höga kulturvärden där förvanskingsförbudet enligt PBL 8:13 är tillämpligt.

En mer utförlig beskrivning av depåområdets historiska utveckling återfinns i antikvarisk konsekvensanalys (*Björking, 2024-08-13*) som utgör ett underlag till detaljplanen.

Norr om Torsvägen ligger ett område med radhus, parhus och kedjehus från senare delen av 1970-talet. Området, som ritades av FFNS arkitekturkontor, är ett bra exempel på

småhusbebyggelsen i Nacka från tiden efter modernismen och har bedömts ha höga kulturhistoriska värden i en byggnadsinventering i samband med Nackas nya översiktsplan och föreslås utpekas som ett lokalt intresse för kulturmiljövården. Det hus som är närmast beläget ligger drygt 30 meter från den del av detaljplaneområdet där byggnader får placeras.

Radhusbebyggelsen, i två våningar, öster om depåområdet är uppförd i mitten av 1980-talet. Det hus som ligger närmast planområdet är beläget cirka 15 meter från den del av detaljplaneområdet som får bebyggas. Marknivån vid radhusområdet är belägen cirka två meter högre än i planområdet. Även söder om Saltsjöbanans spår finns villor och radhus.



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



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

Naturvärden

I planområdets östra kant, inom depåområdet, finns en smal grönyta. Även om denna yta är påverkad av omkringliggande verksamhet, så finns här ett naturligt etablerat trädskikt med enstaka äldre ekar, vuxen och ung lönn, hägg, sälg och björk. I buskskiktet växer i huvudsak ung

lön. Detta stråk utgör ett spridningssamband för främst ädellövskog men även barrskog enligt en analys av grön infrastruktur i Nacka kommun (WSP, 2020), se figur 6.



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

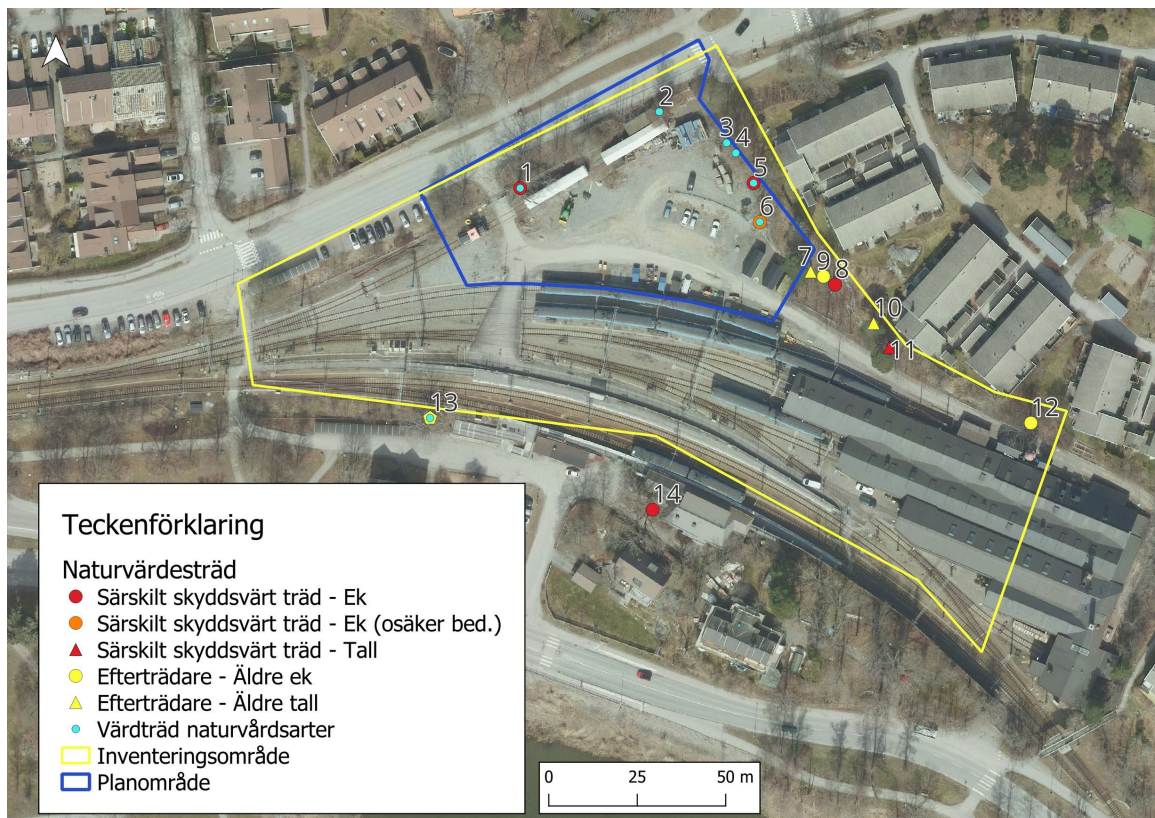
En inventering av naturvärdesträd har utförts (*Pro Natura, maj 2023*). Naturvärdesträd har i detta arbete definierats enligt nedan (de tre första punkterna utgör även Naturvårdsverkets kriterier för särskilt skyddsvärda träd):

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

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

att undersöka närmare för att säkerställa att trädet verkligen når kriterierna för särskilt skyddsvärt träd. Därmed är denna bedömning preliminär. Negativ påverkan på skyddsvärda träd är samrådspliktigt enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

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



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

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

pekat ut som ”skyddsvärd trädmiljö” är beläget strax norr om planområdet på andra sidan Torsvägen, se figur 8.



Figur 8: Rödsträckade områden visar de områden som länsstyrelsen pekat ut som "skyddsvärda trädmiljöer". Blå linje visar planområdets gräns. (Nacka kommun, dec 2023)

Teknisk infrastruktur

Gator och trafik

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

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

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

Teknisk försörjning

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

Den del av fastigheten Igelboda 55:1 som ingår i planområdet har anslutningspunkt för spillvatten vid Torsvägen 72 och anslutningspunkt för vatten via fastigheten Igelboda 56:1 vid Stockholmsvägen och sedan två privata ledningar till planområdet. Fastigheten Baggensudden 21:1 har idag ingen anslutningspunkt för spillvatten. Nacka Energi har elledningar i området. Fjärrvärme finns inte utbyggt i området.

Störningar och risker

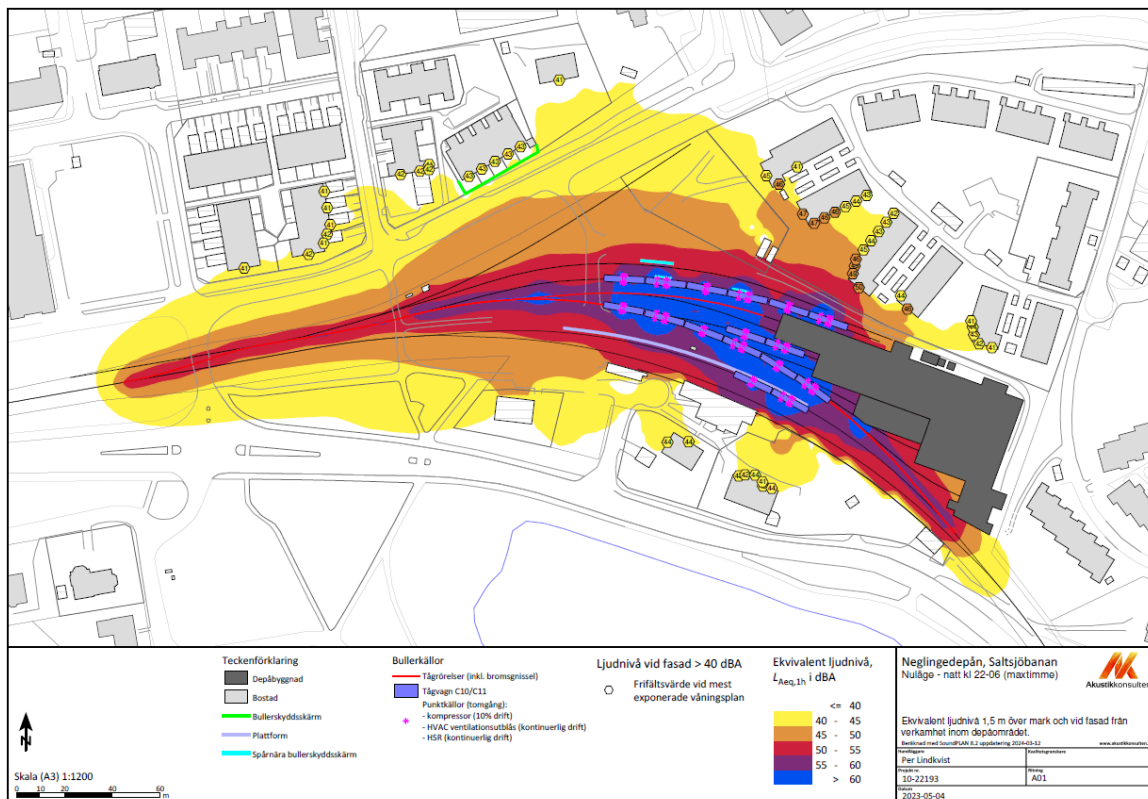
Buller

Av framtagen bullerutredning (*Akustikkonsulten, 2024-05-24*) framgår att i nuläget utgörs de dominerande ljudkällorna från depåområdet av ljud från uppställda tåg nattetid (främst från kompressorer, fläktutblås och batteriladdning) samt av fordonsrörelser vid omflyttning av fordon och när tågen tas i och ur trafik. Tågrörelserna sker i långsam hastighet och ger relativt låga ljudnivåer. Det är främst bromsgnissel som ger höga ljudnivåer till omgivningen, men även hjulskrik (spårskrik) kan förekomma vilket ger upphov till höga ljudnivåer. Tågen ankommer till depån för nattuppställning mellan kl. 22–01 (cirka 1–2 tåg per timme) och avgår från depån från kl. 04:30 (05:00 helger). Som mest står 8 tågset av modell C10/C11 uppställda utomhus på depån.

Buller från verksamheten inom depåområdet jämförs mot Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller. Vid de mest exponerade bostadsfasaderna uppgår ekvivalent ljudnivå till 50 dBA, se figur 9. Riktvärdet om 40 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus överskrids i nuläget öster om depåområdet vid cirka 28 bostäder (för radhuslängorna på fastigheten Baggensudden 2:8 har antagits en bostad per gatuadress), jämför bilaga A01 i bullerutredningen.

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

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



Figur 9: Nuläge, natt kl. 22-06 (maxtimme). Ekvivalent ljudnivå (dBA) 1,5 meter över mark och vid fasad för verksamhetsbuller. (Akustikkonsulten, 2024)

Risk för olyckor

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

Inom depåområdet finns idag en bränsletank med en volym på 5000 liter som är placerad i planområdets södra del i anslutning till spårområdet. Bränsletanken används för att försörja arbetsfordon till Saltsjöbanan med bränsle men används inte för trafikfordon i linjetrafik.

Luftkvalité

Enligt SLB:s beräkningar för Nacka kommun ligger såväl halterna för partiklar (PM10) som kvävedioxid (NO₂) väl under respektive miljökvalitetsnorm. Även miljökvalitetsmålen för PM10 och NO₂ klaras.

Markens beskaffenhet

Marken inom planområdet är relativt plan med marknivåer som generellt sluttar från norr mot söder. Enligt genomförd geoteknisk utredning (Iterio, 2022-11-30) består befintliga jordar generellt av fyllning (maktighet 0,5-1,5 meter) som underlagras av torrskorpelera (maktighet mellan cirka 1

och 2 meter), ovan ett lager friktionsjord som vilar på berg. Enligt provtagning består fyllningen huvudsakligen av grusig lerig sand och sandigt grus, och i norr vilar den direkt på berg. Den underlagrande friktionsjorden består sannolikt av sandig morän. Djup till berg varierar mellan cirka 0 och 3 meter under befintlig markyta. Störst mäktighet till berg påträffas i söder, mot befintligt spårområde.

Förorenade områden

Enligt framtagna miljötekniska markundersökningar (*WSP, 2022-12-01 rev. 2024-05-08, WSP, 2023-11-30 och Tyréns 2024-06-21*) finns föroreningar inom området till följd av verksamheten på platsen. Sett till planerad markanvändning (depå även fortsättningsvis) har här Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM) bedömts vara det riktvärde som bör användas i syfte att bedöma eventuellt saneringsbehov.

Undersökningarna visar att vid provtagningar av grundvatten förkom mycket förhöjda halter av petroleumprodukter. Halterna överskred riktvärden med avseende på ånginträngning samt påverkan på ytvatten.

Föroreningssituationen i jord avseende petroleumprodukter eller metaller visar inte på halter som överskrider MKM.

Porluftsprovtagningar har utförts för att bedöma risk för ånginträngning till byggnader. Resultatet avseende petroleumkolväten visar att halterna var låga och understeg gällande riktvärden.

Förekomst av bekämpningsmedel har påvisats i jord och grundvatten. De uppmätta halterna är dock under gränsvärdena för grundvatten.

Dagvatten, grundvatten och skyfall

Nedan beskrivs förutsättningar avseende grundvatten, dagvatten och skyfall.

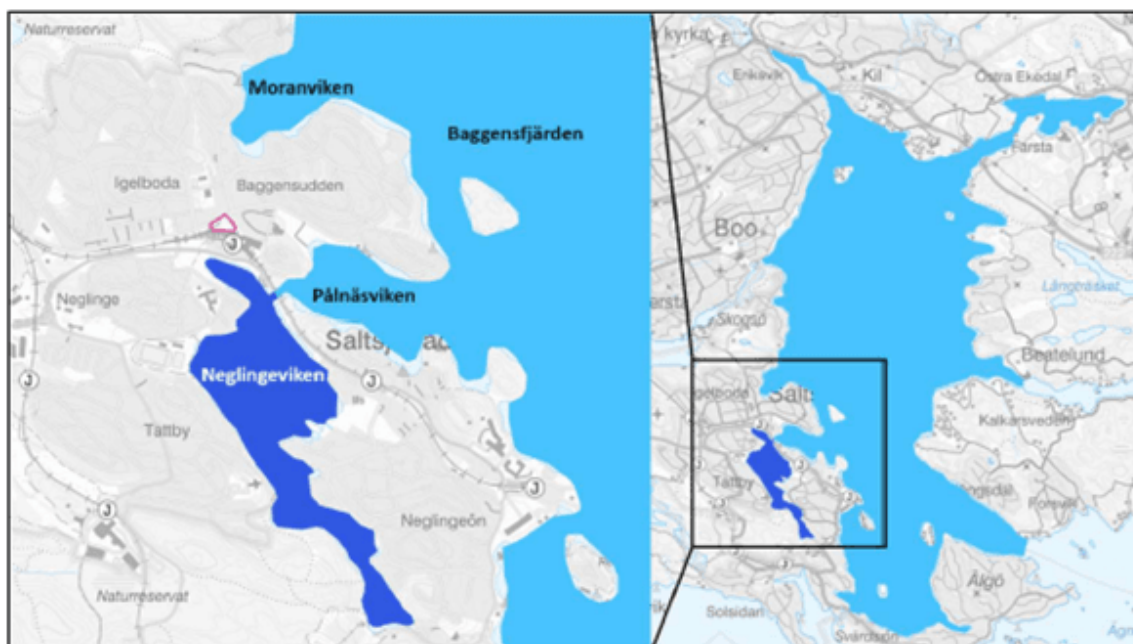
Grundvatten

Enligt den kompletterande miljötekniska markundersökningen (*WSP, 2023-11-30*) finns grundvattenmagasin i det tunna friktionsjordslagret nära berg. Det kan även förekomma små och lokala övre magasin i fyllningen, närmare markytan. Avståndet till grundvattenytan har mätts in och grundvattenytan låg vid mättillfället drygt två meter under markytan (*WSP, 2022-12-01 rev. 2024-05-08*).

Dagvatten

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram för detaljplanen (*WSP, 2024-09-20, rev. 2025-03-20*). Idag sker troligen infiltration av dagvatten inom aktuellt område. Planområdet ligger inom Neglingevikens avrinningsområde. Neglingeviden ligger i anslutning till Baggensfjärden och utbyter vatten med denna, se figur 10. De är bägge så kallade vattenförekomster enligt VISS

(VattenInformationsSystem Sverige), för vilka miljö kvalitetsnormer (MKN) gäller. Statusen i vattenförekomsterna får inte försämrast.



Figur 10: Översikt vattenförekomster. Neglingeåsen i mörkblått och Baggensfjärden i ljusblått. Rosa linje visar planområdet.

Aktuell status och MKN för Neglingeåsen framgår av figur 11. Kommunen bedömer att relevanta kvalitetsfaktorer för den ekologiska statusen i detta fall är näringsämnen och växtplankton från diffus urban markanvändning som fått mindre stränga krav och en tidsfrist till år 2027 då det bedömts tekniskt omöjligt att nå god status tidigare.

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

Figur 11: Aktuell status, miljö kvalitetsnormer samt klassificerade kvalitetsfaktorer för Neglingeåsen enligt VISS 2024.

Vattenförekomsten Baggensfjärden delas med Värmdö kommun. Aktuell status och MKN för Baggensfjärden framgår av figur 12. Kommunen bedömer att relevanta kvalitetsfaktorer för den ekologiska statusen i detta fall är näringsämnen och växtplankton från diffus urban markanvändning som fått mindre stränga krav och en tidsfrist till år 2027 då det bedömts tekniskt omöjligt att nå god status tidigare. Andra relevanta kvalitetsfaktorer är näringsämnen och växtplankton från andra diffusa källor som båda har fått mindre stränga krav och en tidsfrist till år 2039 på grund av naturliga förhållanden; här att statusen också behöver förbättras i omgivande kustvattenförekomster, som exempelvis Neglingeviden. Kvalitetsfaktorerna koppar från diffusa källor som transport och infrastruktur och koppar från punktkällor som förorenade områden har fått mindre stränga krav och en tidsfrist till år 2027. Utsläppsminskande åtgärder behöver genomföras och vattenförekomstens återhämtning tar tid.

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

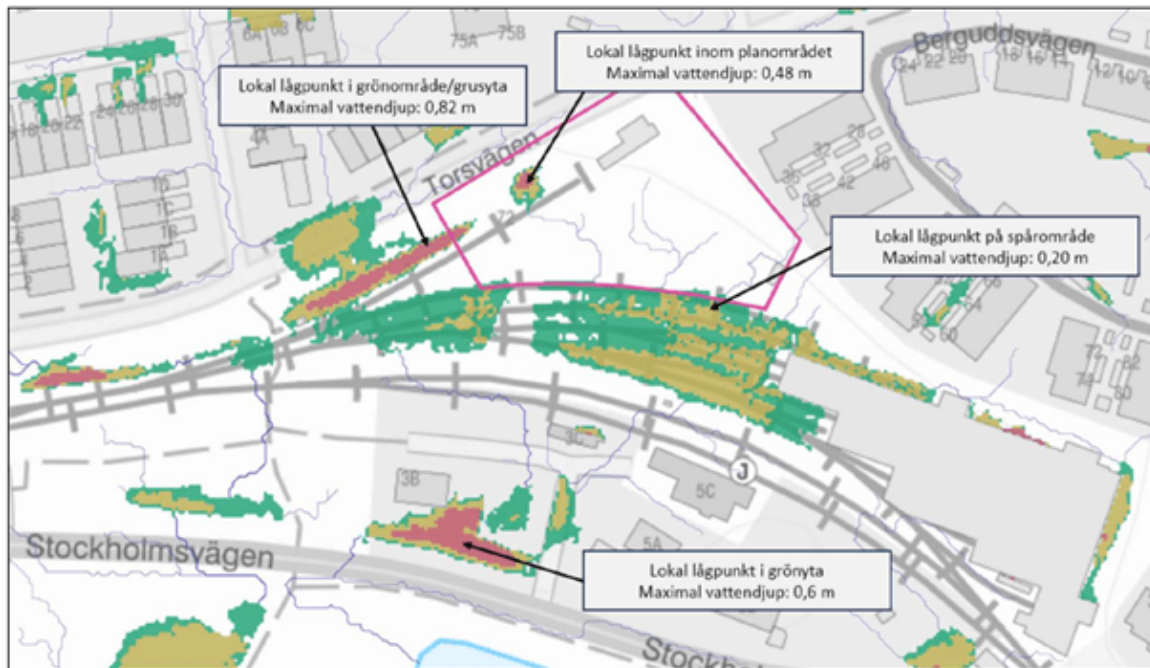
Figur 12: Aktuell status, miljö kvalitetsnormer samt klassificerade kvalitetsfaktorer för Baggensfjärden enligt VISS 2024.

Skyfall

En översvämningsutbredning har tagits fram för området (antagen nederbörds mängd på 56 mm, motsvarande ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25 och varaktighet 30 minuter), se figur 13.

Det finns en mindre lågpunkt inom planområdet och några lågpunkter i anslutning till det, bland annat inom spårområdet, där vatten ansamlas vid skyfall. Enligt Trafikförvaltningen finns ingen information om några problem med översvämnning inom lågpunkten på spårområdet i anslutning till planområdet. Övriga lågpunkter består av grönytor.

När kapaciteten i lågpunkterna inom och i närmast anslutning till planområdet överskrids bräddar vattnet vidare söderut mot en grönyta i nära anslutning till en befintlig byggnad som ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik och används som bostadsfastighet (röd yta direkt norr om Stockholmsvägen i figur 13). Denna lågpunkt bräddar sedan vidare över Stockholmsvägen och ut i Neglingeviden.



Figur 13: Översvämningsutbredning i området. Maximalt vattendjup har delats in med intervallen mindre än 10 cm i blått, 10–30 cm i gult och mer än 30 cm i rött. Flödesvägar i mörkblå linjer. Rosa linje visar planområde. (WSP, 2023)

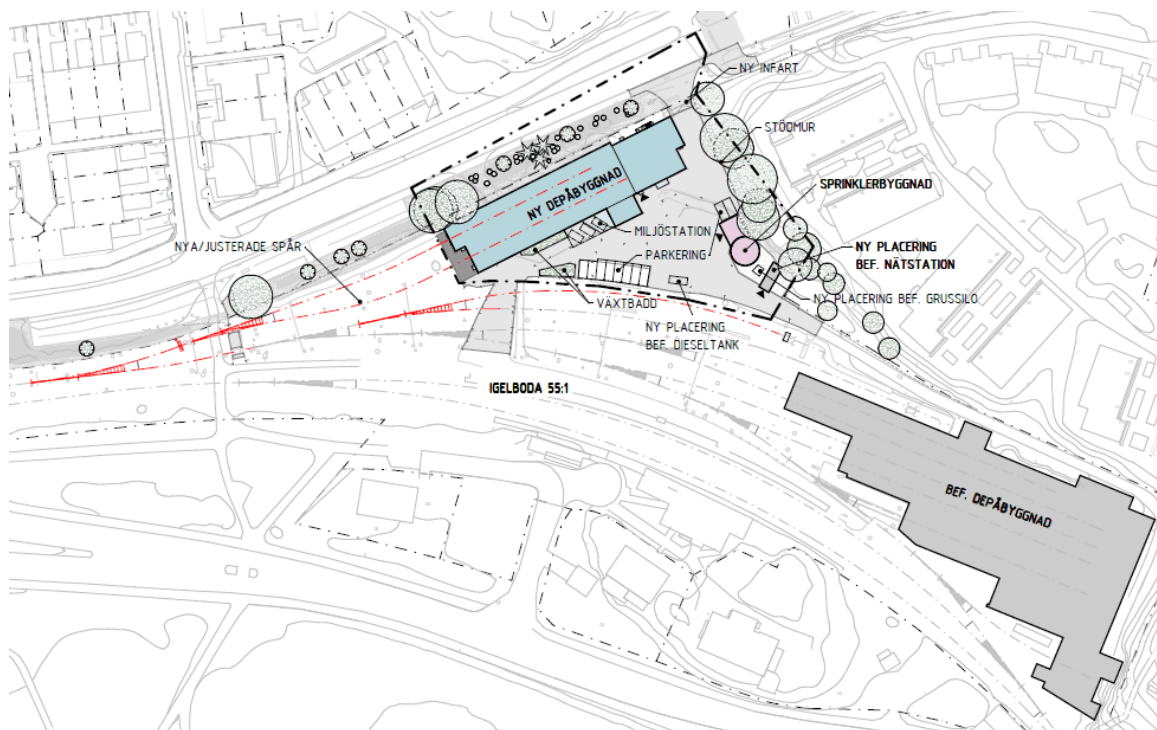
Detaljplanens innehåll

Övergripande struktur

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

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

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



Figur 14: Situationsplan som visar den bebyggelse som Region Stockholm Trafikförvaltningen i ett första skede planerar att uppföra. Detaljplanen möjliggör en sammanlagd byggnadsarea på 1450 kvadratmeter, vilket innebär att ytterligare byggnader kan uppföras inom planområdet. Tjock punktstreckad linje visar planområdets gräns. (Ahnborg arkitekter, 2024)

Markanvändning

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

Bebyggelse

Detta avsnitt beskriver bebyggelsens placering, volymer och gestaltning.

Bebyggelsens placering

För att kunna hantera en större fordonsflotta och moderna fordon på Saltsjöbanan behöver depåkapacitet tillföras. Det finns svårigheter att hitta lämplig plats för en ny depå i anslutning till Saltsjöbanan. Därför behöver i första hand befintlig depåfastighet utnyttjas för att möjliggöra tillräcklig depåkapacitet för kommande trafikeringsbehov. Denna detaljplan möjliggör en ny depåbyggnad för att möta underhållsbehoven för nya fordon, ge fler invändiga uppställningsplatser och möjliggör för utökad fordonsmängd jämfört med idag. Den utökade depåkapaciteten som detaljplanen möjliggör är tillräcklig för att 12-minuterstrafik med fullängdståg ska vara möjlig. Vid framtida trafikökningar och fler nya fordon kan uppställningskapaciteten behöva utökas ytterligare längs med Saltsjöbanan.

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

Den befintliga depåbyggnaden har sin angöring söder om spårområdet och den planerade depåbyggnaden behöver placeras så att angöring till den befintliga depåbyggnaden inte omöjliggörs. Av säkerhetsskäl kan en överfart över spåren inte placeras för nära portarna in till den befintliga depåbyggnaden eller för nära portarna in till den tillkommande depåbyggnaden. Detta på grund av att en sådan placering utgör för stor risk för olyckstillbud mellan tåg och passerande fordon. Det har inte heller bedömts möjligt att placera en överfart över spåren mellan den befintliga överfarten och den befintliga depåbyggnaden på grund av att överfarten då skulle blockeras av uppställda tåg nattetid. Detta bedöms inte lämpligt då det skulle medföra att överfarten till den befintliga depåbyggnaden kommer vara blockerad vid en eventuell uttryckning för räddningstjänsten nattetid. Depåbyggnaden behöver även placeras så att tillräcklig vändyta kan tillskapas inom depåområdet för att säkerställa både en fungerande depåverksamhet och trafiksäkerheten på Torsvägen, vilket också begränsar möjligheterna för var depå kan placeras. Sammantaget innebär detta att den föreslagna depåbyggnaden behöver placeras i nära anslutning till fastighetsgränsen mot Torsvägen, i huvudsak enligt figur 14.

Bebyggelsen volymer

Detaljplanen möjliggör att nya byggnader och sprinklertank kan uppföras inom befintligt depåområde. Detaljplanen styr inom vilket område som nya byggnader och sprinklertank får placeras men reglerar inte exakt placering av bebyggelsen utan det avgörs vid bygglovsprövningen, se även ovan under rubriken "Bebyggelsens placering". Detaljplanen styr dock att byggnader och sprinklertank inte får placeras direkt mot fastighetsgränsen mot

Torsvägen i norr och att byggnader och sprinklertank inte får placeras i planområdets östligaste del. Detta regleras genom så kallad prickmark som innebär att marken inte får förses med byggnad eller sprinklertank.

Detaljplanen reglerar genom bestämmelsen **e₁** att byggnader kan uppföras inom planområdet med en sammanlagd byggnadsarea (yta på marken) på högst 1450 kvadratmeter. Detaljplanen reglerar inte hur byggnadsarean ska fördelas mellan olika typer av byggnader. Tillkommande sprinklertanks och byggnaders höjd regleras med nockhöjd (takkonstruktionens högsta punkt) och varierar beroende på vilken typ av bebyggelse som uppförs. Bestämmelsen **h₁** reglerar att tillkommande depåbyggnader kan ha en högsta nockhöjd på 16,0 meter över angivet nollplan, vilket motsvarar en byggnad med nockhöjd på cirka 12,0 meter då markytan inom planområdet ligger ungefär på nivån 4 meter över angivet nollplan. Vidare reglerar bestämmelsen **h₂** att sprinklertank med tillhörande pumphus får ha en nockhöjd på högst 13,0 meter över angivet nollplan, vilket motsvarar en tank med nockhöjd om cirka 9 meter. Med nockhöjd för sprinklertank avses tankens högsta punkt, dock ej stegar eller dylika uppstickande tillbehör. Slutligen reglerar bestämmelsen **h₃** att övriga byggnader får ha en nockhöjd på högst 9,0 meter över angivet nollplan, vilket motsvarar byggnader med nockhöjd om cirka 5 meter. Syftet med att reglera en sammanlagd total byggnadsarea samtidigt som nockhöjderna är reglerade utifrån byggnadstyp är att ge en flexibilitet så att byggnadsarean kan nyttjas för den bebyggelse som i framtiden behöver tillkomma för att åstadkomma en fortsatt effektiv användning av depåområdet samtidigt som höjden på tillkommande bebyggelse anpassas för att påverka omgivningen i så liten utsträckning som möjligt. Bestämmelserna innebär att planområdet maximalt kan bebyggas med en byggnadsarea på 1450 kvadratmeter och en nockhöjd på 16 meter över angivet nollplan, om all byggrätt nyttjas för depåbyggnad. Ett sådant utnyttjande av byggrätten bedöms inte medföra större påverkan på omkringliggande bebyggelse än vad som redovisas i situationsplanen i figur 14. Detta då prickmark, behovet av angöring och placeringen av befintliga spår innebär att tillkommande bebyggelse kommer att hamna in mot depåområdet.

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

I dagsläget planerar Region Stockholm Trafikförvaltningen för att uppföra en depåbyggnad med en byggnadsarea om cirka 1100 kvadratmeter och en sprinklertank vars pumphus upptar cirka 35 kvadratmeter byggnadsarea samt en elnätstation med en byggnadsarea på cirka 25 kvadratmeter. Det är denna bebyggelse som redovisas i illustrationsplanen i figur 14. Förutsatt att dessa

byggnader uppförs kvarstår en byggnadsarea på cirka 290 kvadratmeter innan detaljplanens byggrätt är fullt utnyttjad.

e₁ - Största sammanlagda byggnadsarea är 1450 m²

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

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

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

Bebyggelsens gestaltning

Det befintliga depåområdet har höga kulturhistoriska värden och för att detaljplanen inte ska medföra negativ påverkan på de kulturhistoriska värdena införs en bestämmelse f_1 om att all tillkommande bebyggelse ska samspela med äldre befintlig depåbyggnad belägen direkt sydost om planområdet avseende uttryck, fasadmaterial och detaljering. Bestämmelsen f_1 tydliggör även att vegetationsklädda tak och solcellspaneler på tak medges. För den planerade depåbyggnaden innebär bestämmelsen f_1 att byggnaden ska samspela med den befintliga depåbyggnaden avseende bland annat takformer, material, färgsättning, fönstersättning och avläsbarhet kring byggnadens funktion. För sprinklertank och övrig tillkommande bebyggelse innebär bestämmelsen att bebyggelsen ska samspela med den befintliga depåbyggnaden avseende bland annat färgsättning och avläsbarhet kring bebyggelsens funktion samt att bebyggelsen ska underordna sig befintlig depåbyggnad.

f_1 - Tillkommande bebyggelse ska samspela med äldre befintlig depåbyggnad sydost om planområdet avseende uttryck, fasadmaterial och detaljering. Vegetationsklädda tak och solcellspaneler på tak medges.

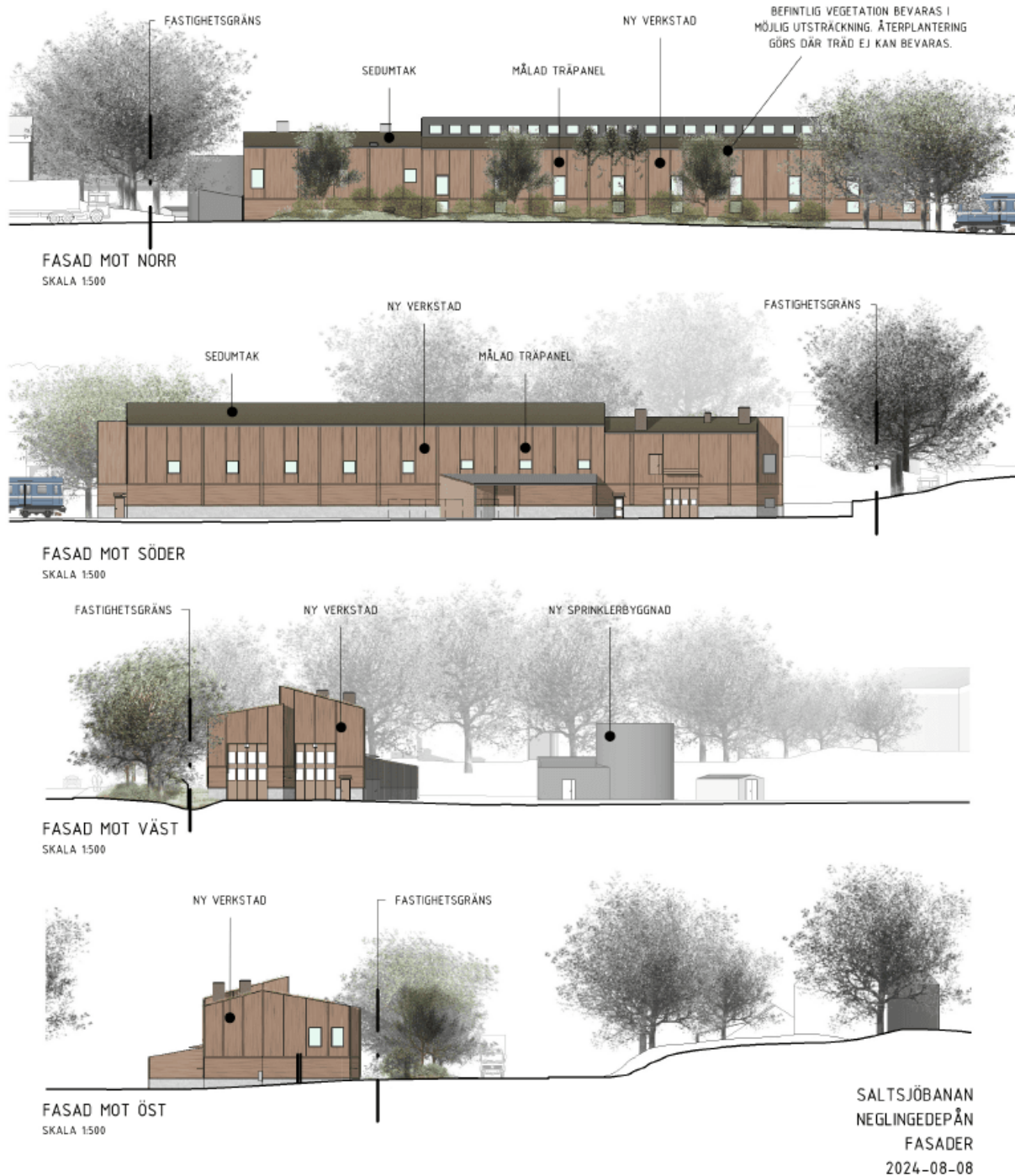
Den planerade depåbyggnaden innehåller två spår för drift och underhåll av Saltsjöbanans fordon. I depåbyggnaden kommer fordonen bland annat kunna lyftas upp för att underhållsarbeten ska kunna utföras under fordonen, vilket påverkar byggnadens storlek och höjd. Den planerade depåbyggnaden innehåller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

Tillkommande depåbyggnad ska uppföras i huvudsak med fasader i trä eller tegel. Färgsättningen och taktäckningsmaterial ska samspela med den befintliga depåbyggnadens färgsättning som beskrivs under rubriken *Bebyggelse och kulturmiljö* i avsnittet *Förutsättningar* alternativt ska taken vara vegetationsklädda. Solcellspaneler får uppföras ovanpå tak. Vidare ska byggnaden utformas så att byggnaden inklusive taket uppfattas som minst två längsgående volymer som är avläsbara från

varandra. Taket ska utformas med pulpettak eller sadeltak, vilket även innebär att delar av byggnaden kan förses med pulpettak och delar med sadeltak. Syftet med denna reglering av längsgående volymer och takutformning är att bryta ner upplevelsen av byggnadens volym samt att byggnaden ska samspela med befintlig depåbyggnad genom att tydliggöra byggnadens funktion med två spår samt ytor för övriga nödvändiga funktioner. Depåbyggnadens gavlar ska utföras med tydligt avläsbara indrag för att skapa en djupverkan i fasaden i syfte att bryta upp gavlarnas stora yta. Indragen kan exempelvis utföras genom att den ena längsgående volymen görs kortare än den andra, se figur 14. Slutligen ska depåbyggnadens fasad mot Torsvägen utformas med en vertikal rytm som bryter upp fasaden. Syftet med regleringen är att byggnaden ska samspela med befintlig depåbyggnad vars fönstersättning har en vertikal rytm genom de regelbundet placerade höga fönstren med stående form, se figur 3 under rubriken *Bebyggelse och kulturmiljö* i avsnittet *Förutsättningar*. Vidare syftar bestämmelsen till att bryta upp fasadens längd och skapa detaljer som ger en intressant upplevelse för närboende och förbipasserande. Gestaltningen utgår på så sätt från den äldre depåbyggnadens material och formspråk, samtidigt som den får ett eget, mer nutida uttryck. Den tillkommande depåbyggnadens gestaltning regleras utöver bestämmelsen f_1 även med bestämmelsen f_2 på plankartan.

f_2 För depåbyggnad gäller utöver f_1 även att:

- Fasadmaterial på depåbyggnad ska i huvudsak utgöras av trä eller tegel. Färgsättningen ska samspela med den befintliga depåbyggnadens färgsättning. Taktäckningsmaterial ska samspela med befintlig depåbyggnad eller utföras vegetationsklätt, solcellspaneler på tak medges..
- Depåbyggnad ska utformas så att byggnaden inklusive taket uppfattas som minst två längsgående volymer som är avläsbara från varandra.
- Depåbyggnad ska utformas med pulpettak eller sadeltak.
- 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 15: Fasadritningar på planerad depåbyggnad samt sprinklertank med tillhörande pumphus. Bilderna visar endast en möjlig utformning, slutlig utformning avgörs i bygglovsskedet. (Ahnborg Arkitekter, 2024)

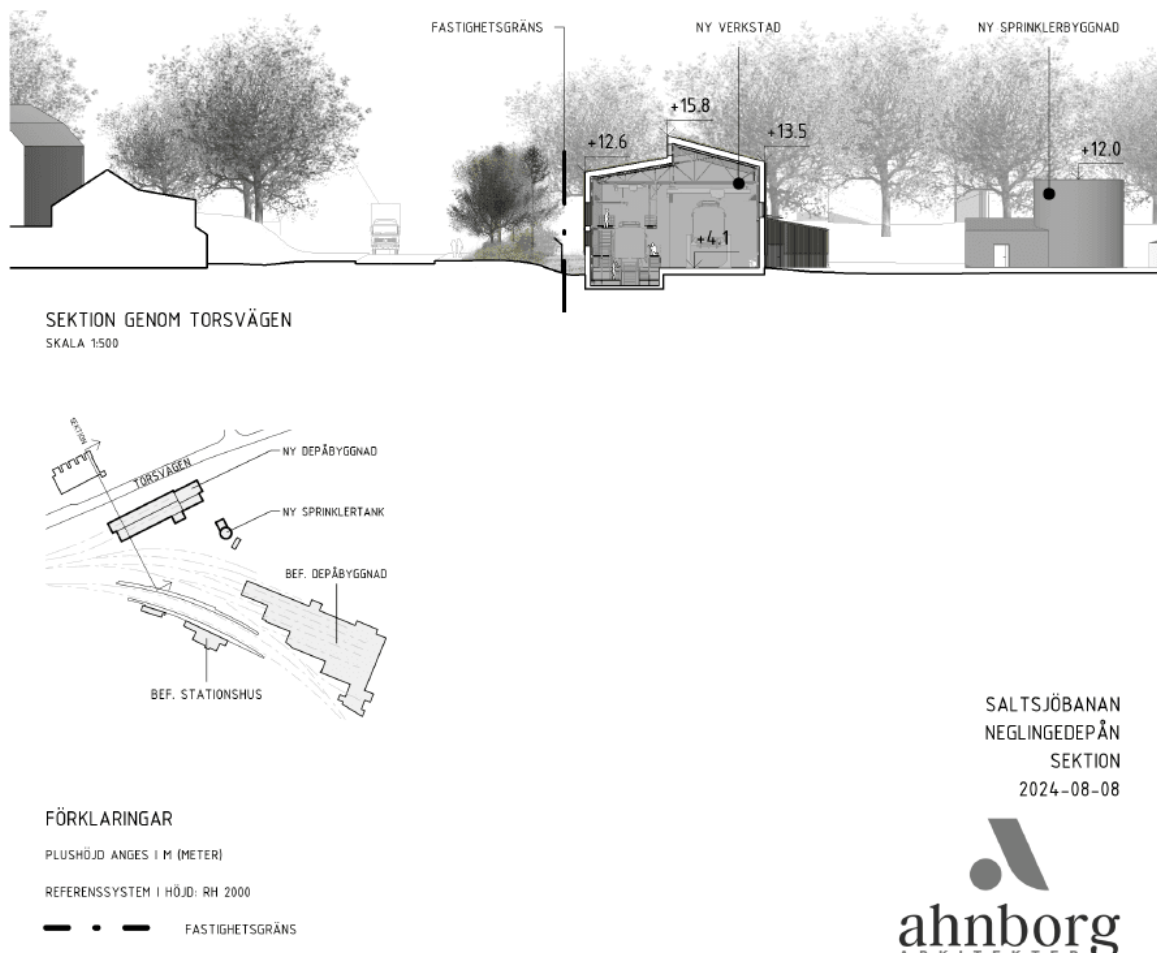


Figur 16: Visionsbild på en möjlig utformning av planerad depåbyggnad, sett från Torsvägen. Bilden visar endast en möjlig utformning, slutlig utformning avgörs i bygglovsskedet. (Ahnborg Arkitekter, 2024)



Figur 17: Visionsbild på en möjlig utformning av planerad depåbyggnad och sprinklertank, sett från plattformen vid Neglinge station. Bilden visar endast en möjlig utformning, slutlig utformning avgörs i bygglovsskedet. (Ahnborg Arkitekter, 2024)

Den tillkommande bebyggelsens höjd, gestaltning med mera har utformats för att minska upplevelsen av byggnadernas dominans i mötet med omgivningen. Figur 18 visar den föreslagna depåbyggnadens skala i jämförelse med radhusbebyggelsen norr om Torsvägen.



Figur 18: Sektion genom Torsvägen som visar bebyggelsens skala i jämförelse med radhusbebyggelsen norr om Torsvägen. Utformningen av depåbyggnaden och plushöjderna som redovisas i bilden är preliminära och avgörs slutligen i bygglovsskedet. Detaljplanen tillåter en nockhöjd på 16,0 meter över angivet nollplan för depåbyggnad, 13,0 meter över angivet nollplan för sprinklertank och 9,0 meter över angivet nollplan för övriga byggnader. (Ahnberg Arkitekter 2024)

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

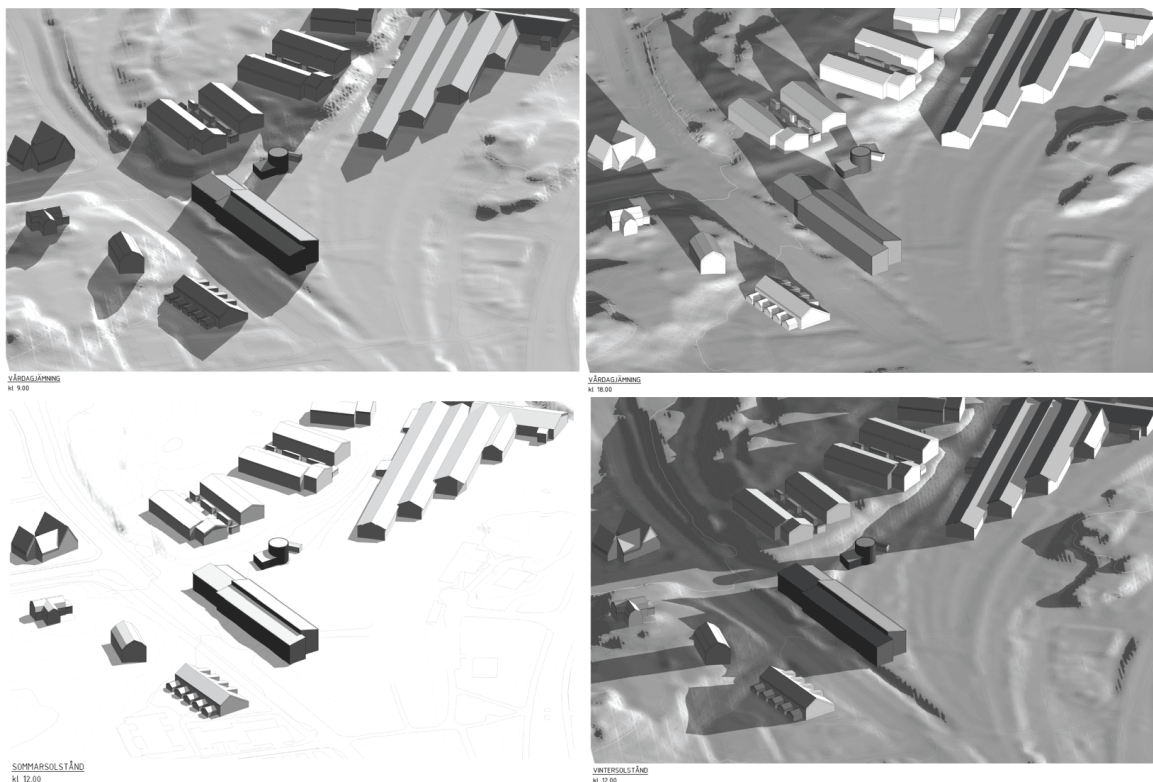
Solstudier

Solstudier har tagits fram för att bedöma den planerade depåbyggnadens och sprinklertankens påverkan på intilliggande bostadsfastigheter och grönytor (Ahnberg arkitekter, 2024-09-23). Solstudierna utgår från den föreslagna placeringen av depåbyggnaden och sprinklertanken. Detaljplanen styr inte exakt placering av bebyggelsen men genom så kallad prickmarken (mark som inte får förses med byggnad) och behovet av angoring bedöms tillkommande bebyggelse

inte kunna placeras närmare befintlig bostadsbebyggelsen än den placering som solstudierna utgått ifrån.

Solstudierna visar att den planerade bebyggelsen påverkar befintlig bebyggelse norr om Torsvägen i viss utsträckning på förmiddagen vid höst- och vårdagjämning samt mitt på dagen vid vintersolståndet. Befintlig bebyggelse öster om depåområdet påverkas av den planerade bebyggelsen på kvällar vid höst- och vårdagjämning. Vid sommarsolståndet påverkas kringliggande bebyggelse inte av den tillkommande bebyggelsen. Sammantaget bedöms den tillkommande bebyggelsen medföra viss påverkan på solförhållanden för befintliga närliggande bostadsfastigheter men inte i en sådan omfattning att betydande olägenhet uppstår.

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



Figur 19: Solstudier, övre bilden till vänster visar vårdagjämning kl 9:00, övre bilden till höger visar vårdagjämning kl 18:00. Nedre bilden till vänster visar sommarsolståndet kl 12:00 och nedre bilden till höger visar vintersolståndet kl 12:00, utifrån planerad utformning av depåbyggnad och sprinklertank enligt illustrationerna ovan. (Ahnborg arkitekter, 2024)

Naturvärden

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

planområdets östra del finns äldre lövträd som bedöms viktiga att bevara för att upprätthålla spridningssambandet. Inom området växer även ett antal mindre träd med stamdiameter på mindre än 0,15 meter. För att förbättra förutsättningarna för de större ädellövträden inom områden kan det vara lämpligt att frihugga dessa träd från mindre träd som växer tätt inpå. Inom den östra delen av planområdet finns träd som uppfyller Naturvårdsverkets kriterier för särskilt skyddsvärda träd. Åtgärder som kan påverka sådana träd, exempelvis schaktning, sprängning eller beskärning, kräver samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kap 6 § miljöbalken, innan någon åtgärd får vidtas.

I detaljplanen skyddas ädellövträd med en stamdiameter större än 0,15 meter i den östra delen av planområdet med bestämmelsen **n₁**. Bestämmelsen **n₁** reglerar även att om ett träd bedöms vara ett riskträd kan det efter lovprövning få fällas. Om ett träd med en stamdiameter om 0,30 meter eller större, mätt 1,3 meter ovan mark får fällas ska återplantering ske på platsen med ett träd av samma trädslag med en stamdiameter på minst 0,15 meter mätt 1,3 meter ovan mark. Vid ansökan om marklov för trädfällning bedöms trädets naturvärde och eventuella skaderisker. En avvägning mellan enskilt och allmänt intresse görs vid bedömningen. Om ett träd som uppfyller Naturvårdsverkets kriterier för särskilt skyddsvärt träd bedöms vara ett riskträd krävs utöver marklov även ett separat samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kap 6 § miljöbalken, innan någon åtgärd får vidtas.

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

Skyddsbestämmelsen **n₁** är kombinerad med så kallad prickmark, vilket innebär att marken inte får förses med byggnad, samt med bestämmelsen **a₁** om utökad lovplikt för trädfällning.

***a₁** - Marklov krävs även för fällning av ädellövträd med en stamdiameter om 0.15 meter eller större, mätt 1.3 meter över mark*

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

Planen kommer möjliggöra att bebyggelse och stödmur uppförs i nära anslutning till träd som avses bevaras, vilket kan komma att påverka rotzonen. Vid genomförandet krävs därför särskilda skyddsåtgärder, vilket regleras i genomförandeavtal mellan kommunen och Region Stockholm Trafikförvaltningen. Detaljplanen kommer även medföra att en särskilt skyddsvärd ek (träd ID 1 i figur 7), som växer mot Torsvägen, behöver tas ned för att den föreslagna depåbyggnaden ska kunna uppföras. Samråd har skett med länsstyrelsen i enlighet med 12 kapitlet 6 § miljöbalken avseende nedtagandet av eken. Kompensationsåtgärder planeras för att stärka förutsättningarna

för biologisk mångfald, bland annat genom nyplantering av ek i detaljplanens närområde. Det nedtagna trädet ska behållas som död ved och placeras på lämplig plats inom eller utanför planområdet. Kompensationsåtgärderna regleras i det genomförandeavtal som tecknats mellan kommunen och Region Stockholm Trafikförvaltningen.

Parkstråket vid Torsvägen avses nyttjas som etableringsyta under byggtiden, vissa befintliga träd kommer dock sparas, vilket regleras i avtal mellan kommunen och Region Stockholm Trafikförvaltningen. Efter genomförandet av detaljplanen ska återplantering ske inom allmän plats PARK mot Torsvägen, vilket också regleras i avtalet.

Teknisk infrastruktur

Gator och trafik

Ett trafik-PM har tagits fram för detaljplanen (*Tyréns, 2024-09-16*). Detaljplanen innebär att in- och utfarten till depåområdet flyttats cirka 60 meter österut och placeras nära det befintliga övergångsstället vid korsningen Torsvägen/Skogsvägen/Pålnäsvägen. Flytten av in- och utfarten innebär att befintligt övergångsställe och cykelpassagen föreslås flyttas cirka 5-6 meter österut. I och med flytten ska även möjligheten att hastighetssäkra övergångsstället ses över. Övergångsstället föreslås utformas som ett upphöjt övergångsställe utan mittrefug för att möjliggöra utrymmesbehovet för större fordon vid en högersväng ut från depån.

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

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

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

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

Utformning av depåområdet har tagit hänsyn till framkomlighet och utrymningsvägar för räddningstjänst vid placering av ny in- och utfart och planerad depåbyggnad. Den nya in- och

utfarten samt körytor inom depåområdet planeras att utformas för att uppfylla krav på minst 3,0 meter körbanebredder.

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

Teknisk försörjning

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

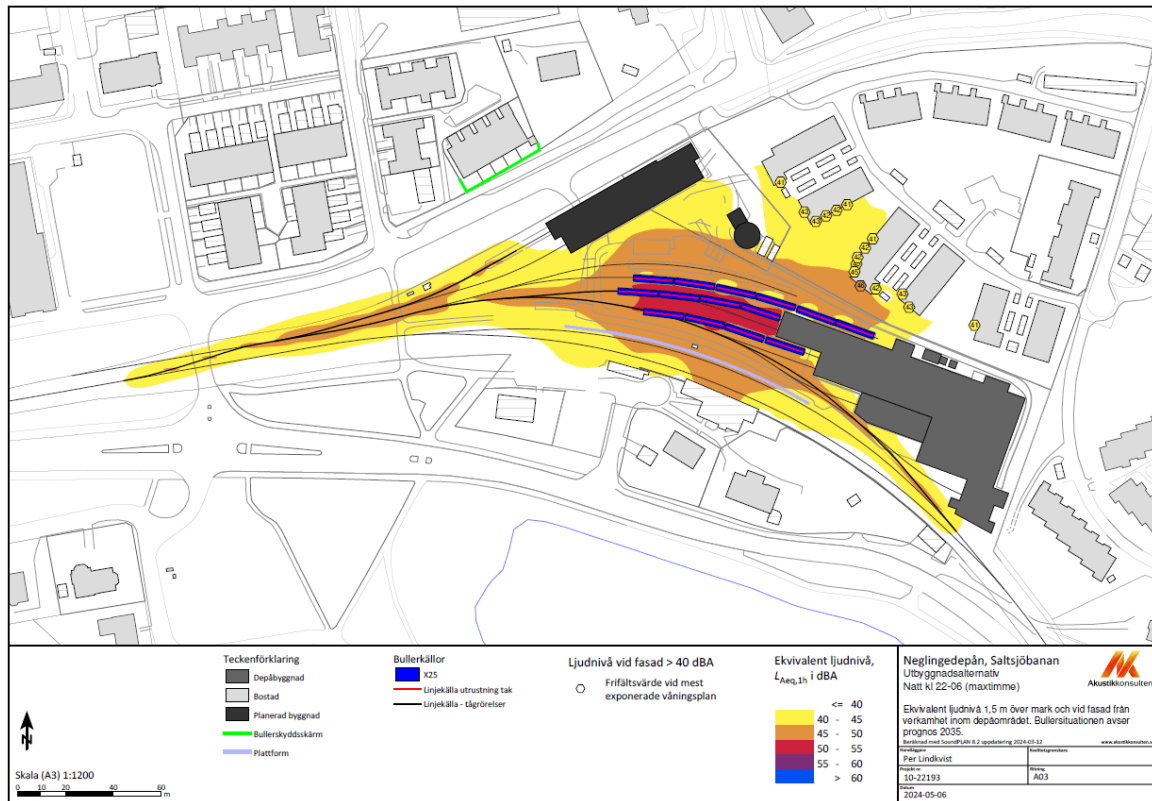
Störningar och risker

I detta avsnitt redovisas störningar och risker.

Buller

Av bullerutredningen för detaljplanen (*Akustikkonsulten, 2024-05-24*) framgår att beräknat utbyggnadsalternativ utgår från att samtliga äldre mer bullrande tåg (C10/C11) har tagits ur bruk och ersatts av nyare och tystare tåg (X25). Under en övergångsperiod kommer både äldre och nya tåg vara i bruk. Som mest kommer sju tågset (endast de nya tågen) att vara uppställda utomhus, de äldre tågen kommer stå inomhus. Den planerade depåbyggnadens placering innebär att bakomliggande bostäder får viss skärmning av buller från verksamheten på depåområdet och av spårtrafikbuller från Saltsjöbanan men att viss ökning av vägtrafikbuller från Torsvägen kan ske. Beräkningar visar att vid de mest exponerade bostadsfasaderna på en fastighet i nordväst, ökar bullernivåerna med cirka 0,5 dBA, och då sannolikt på grund av reflektioner från vägtrafikbuller på Torsvägen i den planerade depåbyggnadens fasad. Ökningen är inte hörbar och bedöms vara försumbar. Den sprinklertank som planeras uppföras medför en viss skärmning av depåbullret för bakomliggande bostäder i öster.

Vid den mest exponerade fasaden i öster beräknas ekvivalent ljudnivå till 46 dBA. Jämfört med i nuläget blir ljudnivåerna lägre vid samtliga bostäder. Naturvårdsverkets riktvärde för externt industribuller om 40 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids vid uppskattningsvis 10 bostäder öster om planområdet. Det är mer än en halvering av antalet överskridanden jämfört med i nuläget, se figur 20/bullerutredningens bilaga A03.



Figur 20: Utbyggnadsalternativet, natt kl. 22-06 (maxtimme). Ekvivalent ljudnivå (dBA) 1,5 meter över mark och vid fasad för verksamhetsbuller. (Akustikkonsulten, 2024)

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

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

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

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

Olika inställningar för nattuppställning kan eventuellt justeras på de nya fordonen för att i möjligaste mån minska ljudnivåerna. Det kan medföra att riktvärden klaras för fler bostäder,

åtminstone under delar av året. Region Stockholm Trafikförvaltningen överväger också att införa friktionsmodifierare (smörjning av räl) för att i möjligaste mån eliminera förekomsten av hjulskrik, det är dock inte något som kan regleras i detaljplanen.

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

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

Risk för olyckor

Ett PM avseende risk för urspårning har tagits fram (Region Stockholm Trafikförvaltningen, 2024-06-19). Risken för urspårning mot omgivning bedöms som mycket liten och inget behov av reglering i plankartan bedöms nödvändig.

I samband med ombyggnad av depåområdet, innefattande uppförande av ny depåbyggnad som möjliggörs genom denna detaljplan och viss omdragning av spår och körytor inom depåområdet behöver befintlig bränsletank flyttas något. Utöver denna flytt har tanken inget med nybyggnads-/ombyggnadsprojektet på depåområdet att göra. Till följd av tankens begränsade volym bedöms ingen riskutredning eller reglering i detaljplanen krävas för att säkerställa att detaljplanen är lämpligt utifrån risk för olycka.

Luftkvalité

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

Sammanfattningsvis bedöms såväl miljökvalitetsnormerna som miljökvalitetsmålen för partiklar och kvävedioxider kunna följas inom planområdet, även efter planerad utbyggnad.

Förorenade områden

En förenklad riskbedömning för området har utförts (*WSP, 2023-11-30*) som sammanfattat visar att:

- trots mycket höga halter av petroleumkolväten i grundvattnet bedöms risken för oacceptabla effekter på nedströms liggande ytvattenrecipient som ringa på grund av det begränsade grundvattenflödet från området.

- föreningssituationen i jord avseende petroleumprodukter och metaller bedöms sammantaget inte innebära risk för oacceptabla effekter på människors hälsa eller miljö.
- porgasprovtagningar påvisar mycket låga halter. Framtida schaktning innebär potentiellt att risken för ånginträngning ökar. Byggnader ska därför anläggas med radonsäker grund, vilket bedöms i stor omfattning komma att begränsa eventuella risker kopplade till inandning av föroreningspåverkad inomhusluft.
- Halterna av bekämpningsmedel i jord och grundvatten var låga och bedöms inte innebära risk för oacceptabla effekter för människors hälsa eller miljö.

Bedömningen visar att det inte kan uteslutas förekomst av föroreningar som motiverar åtgärder utöver planerad schakt/länsvattenhantering och anläggandet av radonsäker grund.

Rekommendationen är därför att kompletterande undersökningar utförs i genomförandeskedet. Kompletterande utredning avseende risk för porgasinträngning (*Tyréns 2025-02-28*) visar att radonskyddad grundläggning av depåbyggnaden är en tillräcklig åtgärd.

Enligt framtaget geotekniskt PM (*Iterio, 2022-11-30*) föreslås grundläggning ske på packad fyllning på naturligt lagrad friktionsjord efter det att all befintlig fyllning och lera schaktats bort. Eventuellt kan viss bergschaktning också behövas. Den planerade bortschaktningen av jord under depåbyggnaden bedöms ha en positiv påverkan på exponering samt spridning av föroreningar eftersom förorenat fyllnadsmaterial avlägsnas och omhändertas. I första hand behöver alltså föroreningarna under depåbyggnaden schaktas bort och tas omhand. Ytterligare skydds- eller avhjälpandeåtgärder kan bli aktuella inom planområdet beroende på vad kompletterande undersökningar i projekteringsskedet visar.

För att säkerställa att marken blir lämplig för planerad markanvändning regleras följande villkor för startbesked på plankartan:

Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän markföroreningar har avhjälpats och/eller skyddsåtgärder har vidtagits. Dock får startbesked ges för att avhjälpa dessa markföroreningar och/eller vidta skyddsåtgärder.

Dagvatten, grundvatten och skyfall

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

Grundvatten

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

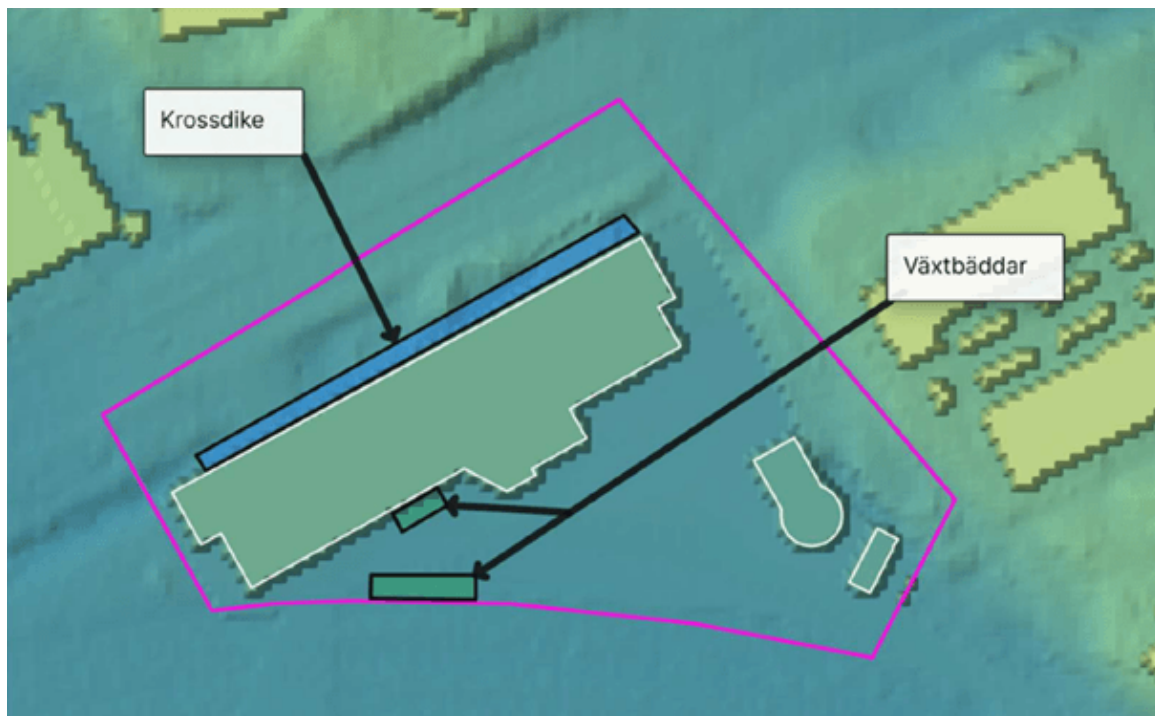
Dagvatten

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram för detaljplanen (WSP, 2024-09-20, rev. 2025-03-20). Planerad dagvattenhantering sker i växtbäddar eller motsvarande gröna lösningar som kan omhänderta minst 10 millimeter nederbörd, i enlighet med Nacka kommuns fördröjningskrav. Gröna lösningar som motsvarar växtbäddar är exempelvis vegetationsklätt tak eller diken. Tillgänglig yta för växtbädd uppgår till cirka 55 kvadratmeter. Ytan föreslås fördelas på två separata anläggningar. Ett krossdike med en yta på 97 kvadratmeter planeras i anslutning till depåbyggnaden för rening och möjlig skyfallshantering. I dagvattenhanteringen ingår att depåbyggnaden ska förses med vegetationsklätt tak. De ytor inom kvartersmarken som, med ett konservativt antagande, utgör hårdgjorda ytor är asfalterade körytor kring depåbyggnaden, parkeringsplatser samt de takytor som inte utgörs av vegetationsklätt tak. Generell höjdsättning av planområdet sker så att vatten ska kunna ledas mot renande dagvattenanläggningar.

Fördröjning av 10 millimeter regn samt markens höjdsättning regleras på plankartan med följande bestämmelser:

Kvartersmarken ska utformas med växtbäddar eller motsvarande gröna lösningar som klarar fördröjning av de första 10 mm regn från hårdgjorda ytor.

+0.0 Markens höjd över angivet nollplan



Figur 21: Översikt föreslagna åtgärder och dess möjliga placering. (WSP, 2024)

Marken inom planområdet är förorenad. För att säkerställa att föroreningar inte riskerar att spridas till grundvatten och ytvattenrecipient kan dagvattenanläggningarna behöva anläggas med tätskikt. Det eventuella behovet av det utreds i kommande projektering.

Nuvarande recipient antas vara Neglingeviden. Efter utbyggnad avses Baggensfjärden bli recipient upp till ett 20-årsregn, men vid större regn tar även Neglingeviden emot vatten. Neglingeviden och Baggensfjärden står i direkt förbindelse med varandra och påverkar varandra genom det vattenutbyte som sker.

Utförda föroreningsberäkningar avser föroreningar från planområdet, oavsett recipient. Beräkningarna visar att efter utbyggnad av området och vidtagna reningsåtgärder minskar alla studerade ämnen i dagvattnet utom mängden fosfor och kväve som ökar något i dagvattnet, se figur 22.

Ämne	Föroreningsmängder (kg/år)							
	P	N	Pb	Cu	Zn	Cd	Cr	Ni
Befintlig markanvändning	0,20	2,7	0,021	0,050	0,17	0,0006	0,019	0,0093
Planerad markanvändning	0,38	3,7	0,012	0,037	0,08	0,0005	0,015	0,0092
Förändring utan rening	0,180	1,0	-0,009	-0,01	-0,09	-0,0001	-0,0040	-0,0001
Förändring utan rening	90%	37%	-43%	-26%	-53%	-13%	-21%	-1%
Framtida markanvändning efter rening								
Framtida efter rening	0,22	2,8	0,006	0,025	0,04	0,0003	0,011	0,0052
Förändring efter rening	0,020	0,1	-0,015	-0,03	-0,13	-0,0004	-0,008	-0,004
Förändring efter rening	10%	4%	-70%	-50%	-75%	-60%	-42%	-44%

Figur 22: Föroreningsmängder (kg/år) för befintlig samt planerad markanvändning med och utan reningsåtgärder. (WSP, 2024)

Sett i det större perspektivet genomför dock kommunen andra åtgärder som minskar tillförseln av näringsämnen till Baggensfjärden. I sydöstra Boo genomförs fyra detaljplaner vilket bland annat innebär att enskilda avlopp ersätts med kommunal avloppslösning, och en fosforfällning har nyligen genomförts i Bagarsjön, som avrinner till Baggensfjärden. Ovan nämnda åtgärder innebär att mängden näringsämnen som tillförs Baggensfjärden från dess tillrinningsområde i Nacka kommun minskar avsevärt och att de små mängder näringsämnen aktuellt planområde kan tänkas bidra med - uppskattningsvis 20 gram fosfor/år respektive 100 gram kväve/år – inte förhindrar att miljökvalitetsnormerna kan följas för såväl övergripande ekologisk och kemisk status, som för de olika aktuella kvalitetsfaktorerna i vattenförekomsten Baggensfjärden. Då Neglingeviden står i direkt förbindelse med Baggensfjärden bedömer kommunen att även den kommer att gynnas av de åtgärder som vidtas.

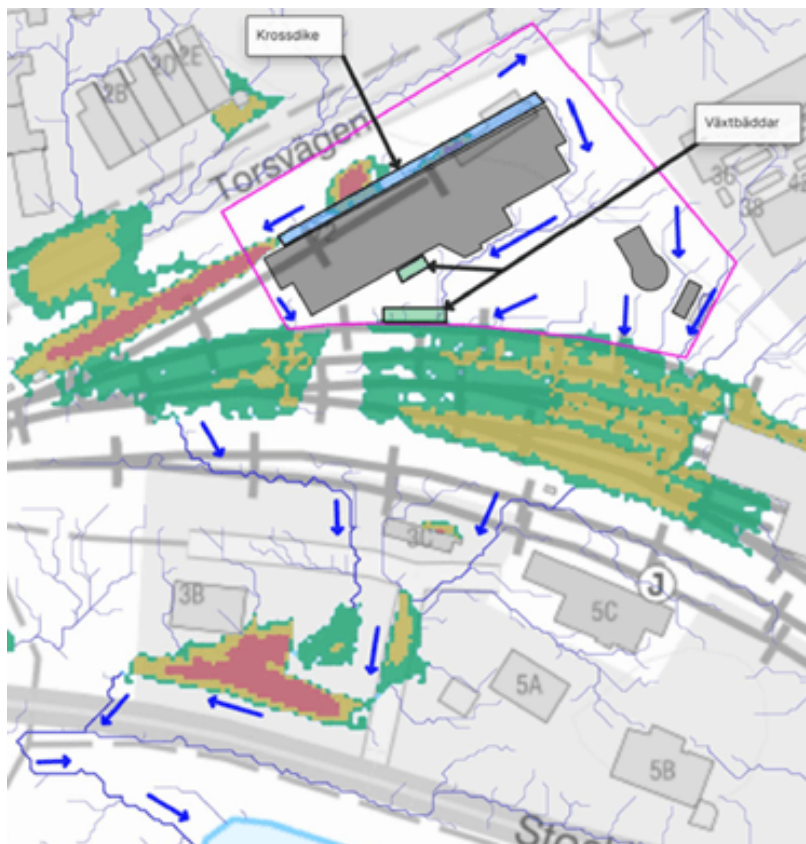
Skyfall och översvämningsrisk

Enligt dagvatten- och skyfallsutredningen (*WSP, 2024-09-20, rev. 2025-03-20*) ligger planområdet med god marginal utanför det område som riskerar att översvämmas till följd av prognosticerad kommande havsnivåhöjning.

Skillnaden mellan befintlig och framtida skyfallssituation är framför allt att lågpunkten inom planområdet ökar något samt att den ytliga avrinningen ändras något. Endast en mindre ökning sker av de maximala flöden som förväntas genereras från planområdet. Dagvattenhanterande regnbäddar och planerat krossdike bedöms ha viss fördröjande effekt vid ett skyfall.

Utanför planområdet rinner skyfallsflödena på samma sätt som idag söderut mot Stockholmsvägen innan det når Neglingeviden.

Förutsatt att planområdet höjdsätts så att vatten inte blir stående vid byggnader, marken generellt lutar mot söder och att planerad dagvattenhantering genomförs bedöms flöden och effekter vid ett klimatanpassat 100-årsregn vid framtida markanvändning inte leda till någon ökad risk för översvämning av planerad eller befintlig bebyggelse, infrastruktur eller samhällsviktig verksamhet vare sig inom eller utanför planområdet.



Figur 23: Planerad skyfallshantering. Flödesvägar vid skyfall (sekundära avrinningsvägar) markerade med blå pilar. Vattendjup vid översvämning vid ett klimatanpassat 100-årsregn: mindre än 10 cm i grönt, 10-30 cm i gult, mer än 30 cm i rött (*WSP, 2024*).

Motiv till detaljplanens regleringar

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

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

Användningsbestämmelser:

GATA - regleringen syftar till att införa markanvändning för kommunens mark som möjliggör en ny infart till depåområdet samt bekräftar befintligt nyttjande av marken i form av allmän plats (GATA) inom användningsområdet.

PARK - regleringen syftar till att införa markanvändning för kommunens mark som bekräftar befintligt nyttjande av marken i form av allmän plats (PARK) inom användningsområdet.

T₁ - regleringen syftar till att bekräfta användningen järnvägsändamål inklusive byggnader och anläggningar för järnvägsverksamhetens behov, vilket överensstämmer med befintligt nyttjande av marken inom användningsområdet.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark:

prickmark - regleringen syftar till att begränsa var byggnader och sprinklertank får uppföras. I östra delen av planområdet är syftet att bevara värdefull natur. I norr, mot Torsvägen, är syftet att säkerställa att tillkommande byggnader inte placeras för nära fastighetsgränsen mot Torsvägen för att säkerställa att bebyggelsen kan underhållas samt för att minska påverkan på intilliggande bostadsbebyggelse och grönyta.

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

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

h₃ - regleringen syftar till att övriga byggnaders höjd ska vara tillräcklig för att möjliggöra de funktioner som behövs inom depåområdet för att skapa en långsiktigt funktionell verksamhet

samtidigt som byggnadernas höjd anpassas till omgivningen och minimerar påverkan på intilliggande bostadsbebyggelse och områdets kulturmiljö.

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

n₁ - regleringen syftar till att skydda värdefulla ädellövträd från fällning och skada för att skärma av mot befintlig bostadsbebyggelse, bibehålla biologisk mångfald samt värna kulturhistoriska värden och områdets karaktär.

e₁ - regleringen syftar till att tillåta en tillräcklig sammanlagd byggnadsarea för att möjliggöra en långsiktigt funktionell verksamhet inom depåområdet samtidigt som byggrätten anpassas för att minimera påverkan på intilliggande bostadsbebyggelse och områdets kulturmiljö.

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

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

a₁ - regleringen syftar till att stärka bestämmelsen n₁ för att skydda värdefulla ädellövträd mot fällning.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark:

Krav på växtbäddar eller motsvarande gröna lösningar som klarar fördröjning av de första 10 mm regn från hårdgjorda ytor - regleringen syftar till att tillskapa gröna attraktiva dagvattenlösningar och samtidigt säkerställa fördröjning och rening av dagvatten för att bidra till att miljö kvalitetsnormerna ska kunna följas.

Villkor för startbesked - regleringen syftar till att säkerställa att marken saneras till en godtagbar nivå utifrån planerad markanvändning innan startbesked ges för byggnationer och markarbeten för att säkerställa miljön samt god hälsa hos de som kommer att vistas inom området.

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

Så genomförs planen

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

Organisatoriska frågor

Nedan redovisas tidplaner för detaljplanearbetet och genomförandet av detaljplanen.

Tidplan

Planarbete

Samråd februari-mars 2024

Granskning kvartal 4 2024

Antagande i miljö- och stadsbyggnadsnämnden kvartal 2 2025

Laga kraft tidigast* kvartal 3 2025

**Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas*

Genomförande

Genomförandeavtal ska ingås innan detaljplanens antagande. Utbyggnad av allmän platsmark och kvartersmark enligt detaljplanen kan ske efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under kvartal 3 2025 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

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

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

Med huvudman för allmän plats menas den som ansvarar för och bekostar anläggande samt drift och underhåll av det område som den allmänna platsen avser. Vad som i detaljplanen är allmän plats framgår av plankartan. Nacka kommun är huvudman för allmän plats inom detaljplanen.

Ansvarsfördelning

Nedan redovisas hur ansvarsfördelningen ser ut vid genomförandet av detaljplanen.

Allmänna anläggningar

Vatten- och spillvatten

Detaljplanområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. Nacka vatten och avfall AB är huvudman för det allmänna vatten- och spillvattennätet och ansvarar för drift, underhåll och utbyggnad av vatten- och spillvattensystemet fram till anvisad förbindelsepunkt. Från förbindelsepunkten ansvarar den enskilda fastighetsägaren för utbyggnad, inkoppling, drift och underhåll. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra något omfattande behov av ny- eller ombyggnad av vatten- och spillvattenledningar men mindre justeringar samt ny förbindelsepunkt kan behövas för att ansluta tillkommande bebyggelse till det allmänna vatten- och spillvattennätet.

Dagvatten

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

Elförsörjning, telenät och fibernät

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

Kvartersmark

Fastighetsägaren ansvarar för åtgärder inom kvartersmark samt för utbyggnad, drift och underhåll av dagvattenhantering inom kvartersmark. Fastighetsägaren får en utökad byggrätt i detaljplanen. Det är viktigt att tänka på att flera åtgärder kräver lov och tillstånd, såsom bygglov, rivningslov eller marklov. Detaljplanen reglerar att startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän markföreningarna har avhjälppts och/eller skyddsåtgärder har vidtagits. Dock får startbesked ges för att avhjälpa dessa markföreningarna och/eller vidta skyddsåtgärder.

Avtal

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

Genomförandavtal

För genomförandet av detaljplanen är det nödvändigt att teckna genomförandavtal. Ett genomförandavtal är ett avtal om genomförandet av en detaljplan mellan en kommun och en fastighetsägare avseende mark som inte ägs av kommunen. Genomförandavtal tecknas i samband med detaljplaneläggning av mark som inte tillhör kommunen.

Genomförandavtal för fastigheterna Igelboda 55:1 och Baggensudden 21:1 med Region Stockholm Trafikförvaltningen ska tas upp för godkännande i kommunstyrelsen innan

detaljplanen antas. Genomförandavtalet reglerar kostnads- och ansvarsfördelning för villkor för exploatering på kvartersmark, villkor för återställande- och anslutningsarbeten av allmän platsmark (exempelvis flytt av övergångsställe och in- och utfart samt återställande av befintlig in- och utfart). Avtalet reglerar även villkor för allmänna ledningar och eventuella andra avtal som behöver tecknas i samband med genomförandet, ersättningar parterna emellan samt villkor för kompensationsåtgärder för nedtagande av särskilt värdefull ek samt skyddsåtgärder för träd och vegetation under byggtiden med mera.

Tekniska frågor

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

Vatten och spillvatten

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

Dagvatten

Dagvattenhanteringen inom kvartersmark ska uppfylla kraven enligt kommunens och Nacka vatten och avfall AB:s senaste version av *Anvisningar för dagvatten* samt framtagna dagvattenutredning. Dagvattenutredningen (*WSP, 2024-09-20, rev. 2025-03-20*) föreslår växtbäddar med anpassad fördröjningskapacitet, ett krossdike samt vegetationsklätt tak på depåbyggnaden. Det är viktigt att säkerställa att omkringliggande mark höjdsätts så att ytlig avrinning kan ske till växtbädden i söder. Detta regleras i detaljplanen genom angivna markhöjder. Tillkommande bebyggelse avses anslutas till Nacka vatten och avfalls dagvattennät, avtal avseende detta behöver tecknas mellan Region Stockholm Trafikförvaltningen och Nacka vatten och avfall AB.

El, tele och fiber

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

Värme

Uppvärmning av den nya bebyggelsen planeras ske med bergvärme. Ansökan om tillstånd för borrhål ska göras hos miljötillsynsenheten, Nacka kommun.

Avfall

Avfall hanteras manuellt genom hämtning från miljöstation inom depåområdet.

Särskild hänsyn under byggnadstiden

Särskild hänsyn krävs till de träd som bevaras inom planområdet både inom kvartersmark och inom allmän plats. Träden kan ta skada om rotsystem, stam eller grenar skadas fysiskt, om de påverkas kemiskt eller om jorden omkring dem kompakteras. En skyddszon ska skapas runt träden, om möjligt enligt de generella rekommendationerna i Standard för skyddande av träd vid byggnation 2.0. Inom skyddszonen får ingen kompaktering eller annan negativ jordpåverkan ske. Området ska avgränsas med staket eller motsvarande. Det planerade avståndet mellan stödmuren och två av de ekar som bevaras är betydligt mindre än de generella rekommendationerna. Det krävs en särskilt skonsam schakt för att förhindra att dessa träd skadas. Villkor för skydd av träd under byggtiden regleras i genomförandeaftalet.

Inom den östra delen av planområdet finns träd som uppfyller Naturvårdsverkets kriterier för särskilt skyddsvärda träd. Åtgärder som kan påverka sådana träd, exempelvis schaktning, sprängning eller beskärning, kräver samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kap 6 § miljöbalken, innan någon åtgärd får vidtas.

Fastighetsrättsliga frågor

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

Fastighetsbildning kan komma att krävas för att genomföra detaljplanen. Viss fastighetsbildning, som inte är möjlig idag, möjliggörs även när detaljplanen vinner laga kraft. Nedan följer en beskrivning av de fastighetsrättsliga frågor som kommunen bedömer kan bli aktuella och hur de kan genomföras. Beskrivningen är dock inte bindande för lantmäterimyndigheten vid prövning i kommande lantmäteriförrättningar och det kan i vissa fall finnas andra möjliga åtgärder att vidta för att genomföra en viss del av planen.

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

Fastighetsbildning inom kvartersmark

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

Fastighetsreglering – marköverföring

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

Fastighetsreglering – servitut

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

Inom planområdet finns ett servitut (akt 0182K-86/28). Servitutet är till förmån för Baggensudden 21:1 och belastar Igelboda 55:1 och innebär rätt för Baggensudden 21:1 att använda ett utpekad område inom Igelboda 55:1 för in- och utfart. Aktuell detaljplan innebär att angöringen till depåområdet flyttas österut vilket innebär att den nya in- och utfarten till området kommer att vara belägen så att Baggensudden 21:1 får en direkt angöring till Torsvägen. Därmed upphör behovet av servitutet som därmed föreslås upphävas. Servitutet förlorar även sin betydelse ifall fastighetsreglering genomförs i enlighet med vad som beskrivs under rubriken "Fastighetsreglering - marköverföring".

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

Ekonomiska frågor

Nedan redovisas ekonomiska frågor till följd av detaljplanens genomförande.

Ersättning för markåtkomst

Nedan redovisas ersättningar för markåtkomst som möjliggörs genom detaljplanen.

Enskild kvartersmark

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

Utbyggnads-, drift- och underhållskostnader

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

Kostnad för återställande- och anslutningsarbeten samt drift och underhåll av allmän plats

Anläggandet av ny in- och utfart och återställande av befintlig in- utfart samt flytt av övergångsställe inom allmän plats utanför planområdet kommer bekostas av Region Stockholm Trafikförvaltningen, vilket regleras i genomförandavtal. Drift och underhåll av allmän plats sköts av Nacka kommun, förutom etableringsskötsel av nyplanteringar som Region Stockholm Trafikförvaltningen ansvarar för.

Kostnad för utbyggnad samt drift och underhåll inom kvartersmark

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

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

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

Kostnad för dagvattenhantering

Nacka kommun bekostar omhändertagandet av vatten från allmän plats inom planområdet. Nacka vatten och avfall AB bekostar drift och underhåll av dagvattenledningar tillhörande dagvattennätet inom allmän platsmark. Region Stockholm Trafikförvaltningen bekostar lokalt omhändertagande av dagvatten inom kvartersmark.

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

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

Taxor och avgifter

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

Förrättningskostnader

Fastighetsbildning kan komma att krävas för att genomföra detaljplanen. Viss fastighetsbildning, som inte är möjlig idag, möjliggörs även när detaljplanen vinner laga kraft. Region Stockholm Trafikförvaltningen svarar för ansökan om och bekostande av sådan lantmäteriförrättning.

Planavgift

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

Avgifter för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser

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

Anslutningsavgifter

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

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

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

Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande

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

Miljökonsekvenser

Detaljplanen kommer medföra att en särskilt skyddsvärd ek, som växer mot Torsvägen, behöver tas ner för att den planerade depåbyggnaden ska kunna uppföras. Eken står inom ett område som Länsstyrelsen pekat ut som en "skyddsvärd trädmiljö" som ursprungligen berörde tre särskilt skyddsvärda ekar inom depåområdet. Två av ekarna är sedan tidigare borttagna och nedtagandet av den kvarvarande eken medför negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden på den specifika platsen samtidigt som det försvagar det ekologiska sambandet.

Planområdet ingår i ett spridningssamband för främst ädellövskog men även tallskog. I detaljplanen skyddas ädellövträd i den östra delen, vilket är positivt för ekologiska samband och biologisk mångfald. Med anledning av den negativa påverkan som beskrivs ovan är det viktigt att bevara dessa träd och förbättra förutsättningarna för att de på sikt ska kunna utveckla motsvarande värden. Parkstråket vid Torsvägen avses nyttjas som etableringsyta under byggtiden, vissa befintliga träd kommer dock sparas, vilket regleras i genomförandavtal mellan kommunen och Region Stockholm Trafikförvaltningen. Efter genomförandet av detaljplanen ska återplantering ske inom allmän plats PARK mot Torsvägen, vilket också regleras i genomförandavtalet. Nyplantering av ek kommer att ske i planområdets närhet som kompensation för den negativa påverkan som detaljplanen medför. Även bekämpning av parkslide kommer att ske inom planområdet. Den nedtagna eken ska behållas som död ved och placeras på lämplig plats utanför planområdet.

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

Bullersituationen för närliggande bostäder bedöms förbättras till följd av uppförandet av den nya bebyggelsen samt med de nya moderna fordon som utvecklingen av depåområdet möjliggör. Att Saltsjöbanan kommer trafikeras av moderna mer tystgående fordon bedöms även påverka ljudmiljön positivt för bostäder längs med hela Saltsjöbanan.

Idag sker, såvitt känt, ingen rening av dagvatten från planområdet. Detaljplanen medför att dagvatten kommer att renas och detaljplanen bedöms sammantaget inte innebära någon försämring av vattenkvaliteten i berörda recipienter.

När förorenade massor schaktas bort bör föroreningspåverkan till omgivningen minska.

Konsekvenser på kulturmiljö och landskapsbild

Neglinge stations kulturvärden är mycket starkt knutna till den obrutna kontinuiteten som en av Saltsjöbanans centrala platser där reparationsverkstaden med vagnhallarna är det fysiska uttrycket som bär på de högsta kulturmiljövärdena. En viktig del av karaktären är depåområdets successiva utveckling med flera, lätt avläsbara utbyggnadsetapper. Detaljplanens ambition är att den nya depåbyggnaden ska utformas utifrån förhållningssätten i kulturmiljöprogrammet och den antikvariska konsekvensanalys som utförts (*Bjerking, 2024-08-13*) så att den samspelar med de befintliga hallarna i material, färgsättning, takformer, fönstersättning och detaljer. Den tillkommande bebyggelsens höjd, gestaltning med mera har utformats för att minska upplevelsen av byggnadens dominans i mötet med omgivningen. Ambitionen är att depåbyggnaden utformas med en nutida gestaltning som tillför en lätt avläsbar nästa utbyggnadsetapp inom depåområdet. Den slutliga utformningen av bebyggelsen avgörs under bygglovskedet. Den föreslagna sprinklertanken innebär en ny typ av bebyggelse som tidigare inte funnits inom området, men genom att dess funktion blir lätt avläsbar, den utformas med en färgsättning som anpassas till befintlig depåbyggnad och placeras så att ingreppen i slänten med de stora ekarna minimeras, bedöms påverkan på kulturmiljön bli måttlig. Detaljplanen säkerställer även att de mindre teknikbyggnader som är möjliga att uppföra inom området i framtiden anpassas till områdets karaktärsdrag.

För landskapsbilden innebär detaljplanen att den största eken inom depåområdet måste fällas. Parkstråket vid Torsvägen avses nyttjas som etableringsyta under byggtiden, vissa befintliga träd kommer dock sparas och återplantering kommer att ske, vilket regleras i genomförandeavtal.

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

Sociala konsekvenser

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

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

Ekonomiska konsekvenser

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

Konsekvenser för närområdet

Detaljplanen innebär att ny bebyggelse uppförs i närheten av befintliga bostäder. De nya bebyggelsevolymerna innebär att den fria sikten i närområdet minskar men med detaljplanens gestaltungsbestämmelser och avståndet till befintlig bostadsbebyggelse bedöms påverkan som godtagbar. Solstudier visar att den tillkommande bebyggelsen medför viss påverkan på solförhållanden för befintliga närliggande bostadsfastigheter. Mellan radhusområdet i öster och depåområdet finns dock en befintlig grönska med uppvuxna träd som redan idag medför viss skuggning av radhusbebyggelsen. Påverkan på befintliga bostadsfastigheter bedöms inte medföra att betydande olägenhet uppstår.

Utbyggnaden inom depåområdet medför mindre förändringar på trafikflödena på Torsvägen men förändringen bedöms inte påverka närliggande bostäder. Uppförandet av depåbyggnaden innebär även att tågspår hamnar närmare bostadsbebyggelsen än idag. Utförd bullerutredning visar dock att uppförandet av den föreslagna depåbyggnaden och sprinklertanken samt framförallt de moderna fordon som utvecklingen av depåområdet möjliggör medför en förbättrad ljudmiljö för närliggande bostäder. Sammantaget bedöms detaljplanen inte medföra betydande olägenhet för närboende.

Avvägning mellan motstående intressen

Nedan redovisas de stora avvägningar som gjorts i detaljplanen.

Förlust av biologiska värden kontra modernisering av Saltsjöbanan

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

moderna och mer tystgående fordon medför en förbättrad ljudmiljö inte bara vid depån utan längs med hela Saltsjöbanan.

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

I avvägningen mellan det allmänna intresset av att modernisera Saltsjöbanan för att få en kapacitetsstark och modern kollektivtrafik och det allmänna intresset av att bevara värdefull natur bedöms det allmänna intresset av att modernisera Saltsjöbanan väga tyngre. Nedtagandet av eken har, i enlighet med 12 kap. 6 § miljöbalken, samrått med Länsstyrelsen i Stockholms län som instämmer i bedömningen att utökad och moderniserad kollektivtrafik i detta fall är viktigare än att bevara trädet. För att minska de negativa effekterna reglerar detaljplanen att värdefulla träd i östra delen av planområdet ska bevaras och kompensationsåtgärder i form av bland annat nyplantering ska genomföras vilket regleras i genomförandebeslutet.

Bebyggelse nära befintlig bostadsbebyggelse kontra modernisering av Saltsjöbanan

Den föreslagna depåbyggnaden och sprinklertanken utgör förhållandevis stora volymer som blir nya inslag i stadsbilden för närboende och andra som rör sig i området. De gestaltungsbestämmelser som införts för att anpassa föreslagen depåbyggnad till den befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden bidrar även till att depåbyggnadens volym upplevs mindre genom att tak och fasader bryts upp. Generella gestaltungsbestämmelser om anpassning finns även för samtlig bebyggelse inom planområdet.

Utförda solstudier visar att den tillkommande bebyggelsen medför viss påverkan på solförhållanden för befintliga närliggande bostadsfastigheter men inte i en sådan omfattning att betydande olägenhet uppstår. Uppförandet av planerad depåbyggnad och sprinklertank bedöms påverka ljudmiljön positivt för närliggande bostäder genom att skärma av buller från depåområdet. Införandet av moderna tystgående fordon som möjliggörs bland annat genom utveckling av depåområdet bedöms även påverka ljudmiljön positivt för bebyggelse vid depåområdet och längs med hela Saltsjöbanan.

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

Fastighetskonsekvensbeskrivning

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

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

För fastigheten Baggensudden 21:1 medför detaljplanen följande konsekvenser:

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

För fastigheten Igelboda 55:1 medför detaljplanen följande konsekvenser:

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

För fastigheten Igelboda 2:1 medför detaljplanen följande konsekvenser:

- Ändrad användning från järnvägsändamål till allmän plats gata/park

Planenheten

Angela Jonasson
Gruppchef

Therese Sjöberg
Planarkitekt

Antagen av miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2025-06-18, § 132. Laga kraft 2025-12-17.

Annica Schneider, projektkoordinator