

2025-05-20

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

MSN 2022-00159

Standardförfarande

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

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

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utveckling av befintligt depåområde för Saltsjöbanan. Tillkommande bebyggelse ska samspela med den befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden samt utformas med hänsyn till omgivande bostäder. Detaljplanen möjliggör även för en ny in- och utfart till depåområdet och skyddar värdefulla träd i den östra delen av planområdet. Nya byggnader kan uppföras inom befintligt depåområde med en sammanlagd byggnadsarea på högst 1450 kvadratmeter. Tillkommande bebyggelses höjd regleras med nockhöjd och varierar mellan cirka 5,0 och 12,0 meter beroende på vilken typ av bebyggelse som uppförs. Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 november, § 227 att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Under granskningen inkom 15 yttranden varav sex från remissinstanser, två från Region Stockholm Trafikförvaltning och Nacka kommuns fastighetsenhet i egenskap av fastighetsägare inom planområdet och sju från närboende privatpersoner. Saltsjöbadens socialdemokratiska förening framförde synpunkter på vikten av anpassning av ny bebyggelse och hänsyn till närboende, övriga remissinstanser hade inga synpunkter eller synpunkter av mer informativ karaktär. Närboende framförde i huvudsak synpunkter på störningar från depåområdet, tillkommande bebyggelses påverkan på närområdet samt nedtagande av träd. Efter granskningen har endast mindre justeringar och förtydliganden samt redaktionella ändringar gjorts av planförslaget.

Planförslagets syfte och innehåll

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utveckling av befintligt depåområde för Saltsjöbanan. Tillkommande bebyggelse ska samspela med den befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden samt utformas med hänsyn till omgivande bostäder. Detaljplanen möjliggör även för en ny in- och utfart till depåområdet och skyddar värdefulla träd i den östra delen av planområdet. Nya byggnader kan uppföras inom befintligt depåområde med en sammanlagd byggnadsarea på högst 1450 kvadratmeter. Tillkommande bebyggelses höjd regleras med nockhöjd och varierar mellan cirka 5,0 och 12,0 meter beroende på vilken typ av bebyggelse som uppförs.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 november, § 227 att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på granskning fattades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 13 november 2024. Granskningstiden varade mellan den 28 november 2024 och den 9 januari 2025, sammanlagt 6 veckor. Under granskningstiden fanns förslaget tillgängligt i kommunens utställningshall i Nacka stadshus samt på biblioteken i Nacka Forum och Saltsjöbadens centrum. Planförslaget fanns även tillgängligt på kommunens webbplats.

Planförslaget var utsänt på samråd i februari-mars 2024. Inkomna synpunkter från samrådet sammanfattades och bemöttes i en samrådsredogörelse, daterad 18 oktober 2024. Under samrådet inkom totalt 23 yttranden, varav två från närboende. Länsstyrelsen bedömde att utökad och moderniserad kollektivtrafik i detta fall är viktigare än att bevara den särskilt värdefulla ek som står i depåområdets norra del och som behöver tas ned för att genomföra detaljplanen. Lantmäterimyndigheten i Nacka framförde synpunkter på en osäker fastighetsgräns som nu bestämts genom fastighetsbestämning. Föreningar och närboende framförde framför allt synpunkter på påverkan på värdefulla träd och att föreslagen bebyggelse kommer påverka omkringsliggande bebyggelse negativt. Efter samrådet utökades planområdet något i nordost, bestämmelsen om marksanering justerades och gestaltungsbestämmelserna kompletterades.

Yttranden under granskning

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten i Nacka
- Södertörns brandförsvarsförbund

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Nacka Energi AB
- Nacka vatten och avfall AB
- Saltsjöbadens socialdemokratiska förening

Yttranden har även inkommit från Region Stockholm Trafikförvaltningen och fastighetsenheten på Nacka kommun i egenskap av ägare till fastigheter inom planområdet samt från sju privatpersoner som bor i närheten av planområdet.

Inkomna synpunkter

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

Återkommande synpunkter

Bebyggelsens höjd och gestaltning

I flera av yttrandena från privatpersoner lämnas synpunkter på att tillkommande bebyggelse kommer att påverka närområdet och synpunkter framförs bland annat på att den föreslagna depåbyggnaden är för hög.

Planenheten kommentar: Den tillkommande depåbyggnadens höjd behöver anpassas för att minimera påverkan på omgivningen men samtidigt utformas så att depåverksamheten fungerar på ett ändamålsenligt sätt. På de nya fordonen, till skillnad från på nuvarande fordon, finns takmonterade ventilations- och luftkonditioneringsaggregat för att ge bättre inomhusklimat i tågen. Aggregaten medför att takhöjden i depåbyggnaden behöver vara högre än för nuvarande tåg för att nödvändiga underhåll av aggregaten ska kunna genomföras. I befintlig depåbyggnad finns inget utrymme som har tillräcklig höjd för detta och att bygga om befintlig depåbyggnad bedöms komplicerat bland annat med hänsyn till de höga kulturvärdena. Detta medför att underhåll av aggregaten är ett arbetsmoment som kommer behöva göras i den nya depåbyggnaden, vilket påverkar byggnadens höjd. För att säkerställa att tillkommande bebyggelse anpassas till befintliga kulturvärden och omgivande bostadsbebyggelse regleras gestaltningen genom bestämmelser på plankartan. Bestämmelserna syftar bland annat till att bryta ner upplevelsen av byggnadens volym.

I avvägningen mellan påverkan på närliggande bebyggelse och behovet av ett utbyggt depåområde för att modernisera trafiken på Saltsjöbanan gör planenheten bedömningen att moderniseringen väger tyngre än påverkan på närliggande bebyggelse. Planenheten bedömer vidare att detaljplanens gestaltungsbestämmelser medför att byggnaden anpassas till närliggande bebyggelse och områdets kulturmiljö.

Störningar från depåområdet avseende buller, ljus och damm samt störningar under byggtiden

I flera yttranden från privatpersoner framförs synpunkter på att de störs av buller, ljus och damm från depåområdet. Synpunktslämnarna anser att bullerskyddsåtgärder i form av exempelvis plank, tät häck eller annat alternativ bör vidtas både permanent och under byggskedet. I yttrandena framförs även oro avseende störningar och trafiksäkerhet under byggtiden.

Planenheten kommentar: Genomförd bullerutredning har med som en förutsättning att turtätheten på Saltsjöbanan medför behov av en utökning av fordonsflottan. Trots ökningen visar bullerutredningen att framtida bullernivåer vid närliggande bostadsbebyggelse kommer att minska vid ett genomförande av detaljplanen. Detaljplanens genomförande medför därmed inte att några riktvärden överskrids. För vissa närliggande fastigheter överskrider bullernivåerna från depåområdet dock fortfarande gällande riktvärden för industribuller nattetid. Då överskridandet av riktvärdena inte är en följd av denna detaljplan hanteras inte frågan om kompensationsåtgärder inom ramen för genomförandet av detaljplanen utan är en fråga där fastighetsägarna själva behöver kontakta Region Stockholm Trafikförvaltningen som är ansvarig verksamhetsutövare.

Buller under byggtiden regleras inte i detaljplanen utan riktvärden finns i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser. Region Stockholm Trafikförvaltningen ansvarar för att riktvärdena efterlevs. Regionen Stockholm Trafikförvaltningen ansvarar även för att besiktningar av närliggande byggnader genomförs inför eventuella sprängningar. Under byggskedet ansvarar Region Stockholm för trafiksäkerheten i anslutning till exploateringsområdet och eventuell påverkan på kringliggande trafikmiljö ska godkännas av kommunen.

Nedtagande av träd

I flera yttranden framförs synpunkter på att den planerade depåbyggnaden borde placeras på annan plats inom depåområdet så att den befintliga eken som står vid nuvarande in- och utfart till depåområdet kan stå kvar. Synpunkter framförs även på att befintliga träd i östra delen av depåområdet ska sparas då de utgör ett skydd för befintliga bostäder.

Planenheten kommentar: Under planprocessen har placeringen av depåbyggnaden studerats för att utreda möjligheterna att bevara eken och minska påverkan på närliggande bostadsbebyggelse. Utifrån de krav som finns på angöring till befintlig depåbyggnad, säkerhetsavstånd från byggnad vid överfart över spåren samt behov av ytor för vändplan, parkeringsplatser och dagvattenåtgärder bedöms den placering av depåbyggnaden som redovisas i situationsplanen i planbeskrivningen vara den enda placering som möjliggör depåområdets nödvändiga logistik, vilket innebär att eken vid den befintliga in- och utfarten måste tas ner.

I samband med detaljplanens samråd genomfördes ett samråd med länsstyrelsen enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken avseende nedtagandet av eken. Länsstyrelsen bedömde i sitt svar att utökad och moderniserad kollektivtrafik i detta fall är viktigare än att bevara trädet. Innan detaljplanen antas tecknas ett genomförandeavtal mellan Region Stockholm Trafikförvaltningen och Nacka kommun. Avtalet reglerar bland annat kompensationsåtgärder för nedtagandet av eken i form av plantering av två större ekar i och i anslutning till Gåsparken söder om depåområdet samt att den nedtagna eken sparas som en faunadepå och placeras på överenskommen plats. Avtalet reglerar vidare att återplantering ska ske inom parkremsan mot Torsvägen för de delar som kommer nyttjas som etableringsytor under byggtiden. I avvägningen mellan att bevara eken och

moderniseringen av Saltsjöbanan bedömer planenheten att modernisering av Saltsjöbanan väger tyngre än att bevara eken.

De övriga särskilt skyddsvärda träden inom planområdet ligger inte vid den planerade depåbyggnaden utan i östra delen av planområdet och skyddas i detaljplanen av planbestämmelsen n_1 som anger att träd med en stamdiameter större än 0,15 meter mätt 1,3 meter ovan mark inte får fällas eller skadas. Genomförandavtalet reglerar skyddsåtgärder under byggtid för de träd som ska bevaras. Om några av de åtgärder som ska vidtas riskerar att påverka de särskilt skyddsvärda träden krävs även samråd med länsstyrelsen enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

1. Länsstyrelsen har utgått från innehållet i 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, i sin granskning av ärendet och har inga synpunkter på förslaget.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras.

2. **Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** framför att de inte har några ytterligare synpunkter än de som framfördes vid samrådet.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras, lantmäterimyndighetens yttrande i samrådet finns sammanfattat och bemött i detaljplanens samrådsredogörelse daterad 18 oktober 2024.

3. **Nacka Energi AB** framför att längs Torsvägen finns jordlinor, låg- och mellanspänningskablar samt signalkablar. Inne på depåområdet finns en kundägd nätstation. Eventuella kabelflyttningar eller liknande, såsom flytt av nätstationen, behöver samordnas och beställas i god tid. Då området ligger inom ett inhägnat område avsett för innehavarens egen räkning och dit allmänheten inte har tillträde krävs inte nätkoncession, så nya byggnader kan försörjas från den kundägda nätstationen.

Nacka Energi lämnar även information om att schakt inom exploateringsområdet bekostas av exploatören medan Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar. Utanför exploateringsområdet ansvarar och ombesörjer Nacka Energi alla arbeten för sina delar. Nacka Energi framför vidare att genomförandavtal och avtal om anslutningsavgifter normalt tecknas med exploatören innan byggstart. Nacka Energi lämnar vidare information om hur elkablar ska förläggas, att träd eller övrig byggnation inte får förekomma över eller intill elkabelstråk och att arbeten invid befintliga elkablar måste göras i samråd med Nacka Energi samt att ersättning kommer krävas vid kabelfel. Slutligen framför de att Nacka Energis anläggningar inte får utsättas för sättningar eller vibrationer som kan skada byggnad och den elektriska utrustningen.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras. Den befintliga nätstationen kommer behöva flyttas till ny plats inom depåområdet. Region Stockholm Trafikförvaltningen ansvarar för att samordning sker med Nacka Energi. Yttrandet har delgetts Region Stockholm Trafikförvaltningen inför genomförandeskedet.

4. **Nacka vatten och avfall (NVOA)** framför att planbeskrivningens skrivning om att det krävs avtal mellan Region Stockholm Trafikförvaltningen och NVOA gällande anslutning till kommunala vatten- och spillvattenledningar inte stämmer. Däremot behövs avtal mellan Region Stockholm Trafikförvaltningen och NVOA för att möjliggöra anslutning till det allmänna dagvattennätet.

NVOA framför även att planbeskrivningen behöver justeras avseende text om att NVOA bekostar omhändertagandet av vatten från allmän plats inom planområdet. NVOA ansvarar och bekostar drift- och underhåll för NVOA:s dagvattenledningar som avleder dagvatten. Nacka kommun bekostar anläggningar som hanterar dagvatten från allmän plats.

Avseende dagvattenutredningen vill NVOA upplysa om att även om ändringarna inom allmän plats är försumbara är det önskvärt att dagvatten från allmän platsmark kan hanteras vid den nya detaljplanen. NVOA framför även att texten i dagvattenutredning om hur mycket vatten som får ledas till förbindelsepunkten är svår att förstå och bör omformuleras. Slutligen upplyser NVOA avseende hantering av skyfall att det är viktigt att höjdsättningsåtgärder inom planområdet för att förhindra vatten intill byggnadens fasad inte medför att lågpunkten skiftar till ett annat område utanför planområdet.

Avseende avfall har NVOA inga synpunkter.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras. Planbeskrivningen har justerats avseende avtal och ansvar för dagvatten inom allmän plats. Dagvattenutredningen har uppdaterats utifrån NVOA:s synpunkter.

5. **Södertörns brandförsvarsförbund** har inget ytterligare att tillägga eller kommentera ur risk- och säkerhetssynpunkt.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras.

Inkomna synpunkter från föreningar

6. **Saltsjöbadens socialdemokratiska förening** är positiv till upprustning och utveckling av Saltsjöbanan och framför att det är angeläget att Saltsjöbanan så snart som möjligt trafikerar hela sträckan mellan Saltsjöbaden/Solsidan och Slussen med utökad turtäthet och nya moderna och tystare tågagnar. Föreningen anser av säkerhets- och effektivitetsskäl att det är bra om Saltsjöbanans behov av uppställningsplatser och verkstadslokaler så långt möjligt kan

tillgodoses inom ramen för en sammanhållen depå med skalskydd på nuvarande depåområde i Neglinge. Föreningen anser att en utökning av nuvarande depåområde i Neglinge bör undvikas. Av väder- och säkerhetsskäl anser föreningen att det är viktigt att den nya detaljplanen medger att så många uppställningsspår utomhus som möjligt kan kompletteras med vagnhall samtidigt som nya byggnader utformas så att hänsyn tas till både depåområdets befintliga byggnader och omgivande bebyggelse. Föreningen delar närboendes oro kring ökat buller, nedtagande av träd samt höjd på tillkommande bebyggelse och anser att kommunen och Region Stockholm Trafikförvaltningen så långt möjligt ska beakta synpunkter från närboende. Föreningen framför att kommunen måste leva upp till åtagande om att tillkommande bebyggelsen ska samspela med befintlig bebyggelse. Föreningen är positiv till att värdefulla träd skyddas och att nuvarande parkremsa längs med Torsvägen behålls. I övrigt hänvisar föreningen till sitt yttrande i samband med samrådet.

Planenhetens kommentar: Detaljplanen innebär ingen utökning av befintligt depåområde utan den nya bebyggelsen föreslås inom Neglinge depås befintliga område. Detaljplanen möjliggör viss utbyggnad utöver de byggnader som Region Stockholm Trafikförvaltningen idag planerar att uppföra. Detta för att möjliggöra viss utveckling över tid av depåverksamheten. Utifrån områdets kulturhistoriska värden, behovet av angöring till befintlig depåbyggnad och vändytor samt behovet av ytor för dagvattenåtgärder och parkering bedöms det dock inte lämpligt att inom denna detaljplan medge byggrätter av sådan storlek att ytterligare depåbyggnad kan uppföras utöver den depåbyggnad som föreslås vid Torsvägen.

Avseende synpunkter på buller, tillkommande bebyggelses höjd och nedtagande av träd se planenhetens kommentarer under rubriken *Återkommande synpunkter*. Föreningens yttrande i samrådet finns sammanfattat och bemött i detaljplanens samrådsredogörelse daterad 18 oktober 2024.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare och boende inom planområdet

7. **Nacka kommuns fastighetsenheten** har inga synpunkter på planförslaget.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras.

8. **Region Stockholm Trafikförvaltningen** har inga synpunkter på planförslaget.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare och boende utanför planområdet

9. **Synpunktslämnare 1** framför att de redan idag upplever ett väldigt högt gnisslande från tåg som bromsar in och stannar. Även uppvärmning av tåg som sker kl 04:00 gör att de inte kan sova med öppna fönster. Synpunktslämnaren önskar få ett bullerskydd samt även att ljusen dimmas ner efter klockan 22:00 så att de slipper strålkastarljus. Synpunktslämnare vill att träden bevaras för att skapa något slags skydd in mot deras oas.

Planenhetens kommentar: Se planenhetens kommentarer under rubriken *Återkommande synpunkter*.

10. **Synpunktslämnare 2** framför att det måste beaktas att trafiken kommer att öka och därmed även bullret, sett till kvantiteten. De föreslår därför att någon form av bullerskydd måste kunna erbjudas, även om det inte ger full effekt så är varje sänkning av bullernivåerna positiva. Alternativt att naturbaserade lösningar används för att dämpa buller, exempelvis en tät ljuddämpande häck som planteras i närheten av radhusen öster om depån, vilket även skulle kunna minska damm från depåområdet. Synpunktslämnaren påtalar att bullerskyddet inte behöver vara inne på depåområdet och ger exempel på fastigheter i närheten som fått stöd för bullerplank intill sin tomt.

Synpunktslämnaren framför att den enda naturliga barriären som finns mellan radhusen i öster och depån inte får påverkas, varken under ombyggnationen eller efteråt då träden, sommartid, ger boende en mycket behagligare miljö då de dämpar buller och damm samt ger en finare utsikt.

Synpunktslämnaren framför att det finns en ovisshet inför byggnationen och de år då högre trafik avseende fordon, byggredskap och personal kommer befinna sig på området, vilket kommer öka ljudnivåerna men också damm och avgaser. De anser därför att bullerskydd inte bara är nödvändigt för ordinarie tid utan också under byggtiden.

Slutligen protesterar synpunktslämnaren mot byggnadens inskränkning på dagsljus, då den blockerar dagsljus både höst och vår kring deras fastighet och uteplatser. Byggnaden inskränker även på utsikt och ro, vilket de i kombination med en infart precis intill deras tomt är något som de ställer sig negativa till och vill se andra alternativ på.

Planenhetens kommentar: Avseende nedtagande av träd, buller, störningar under byggtiden och tillkommande bebyggelse se planenhetens kommentarer under rubriken *Återkommande synpunkter*.

Den nya depåbyggnaden medför viss skuggning av synpunktslämnarens fastighet kring klockan 18 vid höst- och vårdagjämning. Mellan synpunktslämnarens fastighet och depåområdet finns en befintlig grönska med uppvuxna träd som redan idag medför viss skuggning av synpunktslämnarens fastighet. Den påverkan som detaljplanen medför på synpunktslämnarens fastighet bedömer kommunen inte medför betydande olägenhet. I avvägningen mellan påverkan på närliggande bebyggelse och behovet av ett utbyggt depåområde för att modernisera trafiken på Saltsjöbanan gör planenheten bedömningen att moderniseringen väger tyngre än påverkan på närliggande bebyggelse.

En trafikutredning har tagits fram i samband med arbetet med detaljplanen. Flytten av depåområdets in- och utfart bedöms inte påverka trafiksäkerheten i området. Det befintliga övergångsstället kommer att flyttas något österut och i avtal mellan Nacka kommun och Region Stockholm Trafikförvaltningen regleras att övergångsstället ska hastighetssäkras, vilket är positivt för trafiksäkerheten. Utbyggnaden av depåområdet bedöms medföra att antalet personbilar ökar från 6-8 bilar per dag till 8-12 bilar per dag samt att antalet lastbilar ökar från 3-5 lastbilar per vecka till 5-7 lastbilar per vecka. Även efter utbyggnaden är trafikmängderna alltså låga och flytten av in- och utfarten bedöms inte medföra att några riktvärden för trafikbuller överskrids vid närliggande bostäder.

11. **Synpunktslämnare 3** framför önskemål om någon form av bullerplank eller annan bullerdämpande åtgärd, åtminstone under byggtiden. Synpunktslämnaren framför även önskemål om åtgärder som minskar damm. Synpunktslämnaren framför även att de ekar som finns om möjligt bör få stå kvar samt framför att husgrunder ska kontrolleras vid eventuell sprängning.

Planenhetens kommentar: Se planenhetens kommentarer under *Återkommande synpunkter*.

12. **Synpunktslämnare 4** anser att skrivningen ”tillkommande bebyggelse ska samspela med den befintliga depåbyggnadens kulturhistoriska värden samt utformas med hänsyn till omgivande bostäder” inte uppfylls enligt redovisade ritningar och skisser. Synpunktslämnaren anser att boende kommer påverkas mycket negativt och att större hänsyn bör tas till dem som drabbas. Synpunktslämnaren anser att framför allt höjden på den nya depåbyggnaden kommer ha stor negativ inverkan på boendemiljön både i fråga om dominans samt solljus. Synpunktslämnaren anser att detaljplanen medför stor miljöpåverkan på närområdet och boendes miljö och att påstående om att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan därför inte stämmer. En strategisk miljöbedömning borde därför göras och en miljökonsekvensbeskrivning borde tas fram för detaljplanen. I undersökningen om betydande miljöpåverkan anser synpunktslämnaren att det är fel att det under störningar, risker och människors hälsa för buller anges ”ingen”. Synpunktslämnaren anser att bullerstörningen kommer bli stor under bygget och även efteråt då tågen körs in och ut i depån dygnet runt.

Av handlingarna framgår att höjden på de nya vagnarna avgör höjden på den nya depån. Synpunktslämnaren undrar då om de gamla byggnaderna kommer kunna användas och anser att det bör utvärderas om det finns möjlighet att höja talet på de gamla byggnaderna.

Slutligen framförs att planhandlingarna inte behandlar skolbarnens säkerhet under byggnadstiden. Barnen korsar järnvägen till och från skola och det bör studeras om den frågan inte berör detaljplanen och även räddningstjänstens möjlighet att snabbt kunna komma in på området.

Planenhetens kommentar: Avseende tillkommande bebyggelses höjd och gestaltning, buller samt störningar under byggtiden se planenhetens kommentarer under *Återkommande synpunkter*.

Planenheten vidhåller att detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken även om detaljplanen i viss mån påverkar omkringliggande bebyggelse och landskapsbild. Länsstyrelsen har instämt i den bedömningen och miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 november, § 227 att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

13. **Synpunktslämnare 5** anser att depåbyggnaden borde flyttas cirka 20 meter längre söderut så att den skyddsvärda eken vid nuvarande in- och utfart till depåområdet kan bevaras. Synpunktslämnaren anser att kompensationsåtgärderna i form av återplantering av träd nästan är löjeväckande med tanke på hur långsamt träd växer och hur lång tid det skulle ta att återställa miljön runt bangården. Eken som tas ner är minst 180 år gammal och synpunktslämnaren anser att kommunen åtminstone borde be Trafikförvaltning förklara varför byggnaden måste placeras så att eken behöver fällas. Trafikförvaltningen har redan fällt en ännu större ek och synpunktslämnaren vädjar till kommunen att inte låta Trafikförvaltningen fälla ännu ett jätteträd.

Synpunktslämnaren framför att flera närboende framfört förslag på korrigeringar av byggnadens placering men att det utan motiveringar bemötts med att det inte går.

Synpunktslämnaren noterar att länsstyrelsen fått yttra sig över den skyddsvärda eken men anser att svaret beror på hur frågan ställts. Om frågan ställs som att ska ett enda träd hindra en modernisering av Saltsjöbanan blir svaret ett annat än om frågan uttrycks som kan man modernisera en depå och samtidigt anpassa den till den kringliggande miljön - inte bara till övriga depåbyggnader. Synpunktslämnaren anser att en motivering behövs om det av något vägande skäl inte går att bevara eken. Synpunktslämnaren citerar utdrag ur antikvarisk konsekvensanalys och undrar över varför kommunen tar fram konsekvensanalyser som det sedan inte tas någon hänsyn till.

Synpunktslämnaren undrar även över varför depåbyggnaden behöver vara 12 meter hög. Den hall som byggdes om 2017 för att kunna lyfta ett helt tågset ser inte ut att vara 12 meter hög. Synpunktslämnaren framför att en granne för några år sen fick avslag på att bygg ett staket med en höjd på drygt en meter med motiveringen att ett så högt staket inte passade in i miljön. Synpunktslämnaren upplever det som inkonsekvent att ett 12 meter högt hus bedöms vara möjligt att bygga 25 meter längre bort.

Planenhetens kommentar: Se planenhetens kommentarer under rubriken *Återkommande synpunkter*.

14. **Synpunktslämnare 6** anser att det borde byggas ett bygg/bullerplank för att minska påverkan från damm och buller för närboende under byggtiden. Synpunktslämnaren framför att flera hälsoproblem finns med att bo nära en byggarbetsplats, buller och damm är de vanligaste och mest påtagliga. Ett byggplank kan minska ljudnivåerna avsevärt och därigenom spela en avgörande roll i att minska störningar från byggarbetsplatsen och skydda fysisk och psykisk hälsa för närboende. Synpunktslämnaren framför vidare att ett plank även kan minska spridningen av byggdamm och partiklar som kan ge hälsoproblem. Ett plank är också en långsiktig lösning för att skydda känsliga personer, såsom äldre eller personer med hörselproblem, från de negativa effekterna av buller.

Planenhetens kommentar: Se planenhetens kommentarer under rubriken *Återkommande synpunkter*.

15. **Synpunktslämnare 7** anser att infarten till depån inte bör ändras på grund av trafiksäkerhetsskäl.

Planenhetens kommentar: En trafikutredning har tagits fram i samband med arbetet med detaljplanen. Flytten av depåområdets in- och utfart bedöms inte påverka trafiksäkerheten i området. Det befintliga övergångsstället kommer att flyttas något österut och i avtal mellan Nacka kommun och Region Stockholm Trafikförvaltningen regleras att övergångsstället ska hastighetssäkras, vilket är positivt för trafiksäkerheten. Utbyggnaden av depåområdet bedöms medföra att antalet personbilar ökar från 6-8 bilar per dag till 8-12 bilar per dag samt att antalet lastbilar ökar från 3-5 lastbilar per vecka till 5-7 lastbilar per vecka. Även efter utbyggnaden är trafikmängderna alltså låga och flytten av in- och utfarten bedöms inte medföra att några riktvärden för trafikbuller överskrids vid närliggande bostäder.

Justeringar efter granskning

Efter granskningen har följande justeringar av planförslaget gjorts:

- Plankartans bestämmelser om att kvartersmarken ska utformas för att fördröja 10 mm regn från hårdgjorda ytor samt bestämmelserna för f_1 och prickmark har förtydligats.
- I planbeskrivningen har mindre förtydliganden och justeringar gjorts avseende bland annat bevarande och återplantering av träd i parkremsan vid Torsvägen, skuggning, avtalsfrågor samt avseende dagvatten.
- I planbeskrivningen har även text om fastighetsbestämning tagits bort då fastighetsbestämningen mellan Igelboda 2:1 och Igelboda 55:1 vunnit laga kraft och detaljplanens användningsgräns mellan park och järnväg överensstämmer med fastlagd fastighetsgräns.
- I dagvattenutredningen har mindre förtydliganden gjorts.
- I övrigt har endast redaktionella justeringar gjorts i planhandlingarna

Planenheten

Angela Jonasson
Gruppchef

Therese Sjöberg
Planarkitekt