

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

2025-01-13

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

KFKS 2020-00067

Standardförfarande

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för Sydvästra Stensö i Älta, Nacka kommun

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostäder och en förskola. Som en del i syftet ingår även att ge planstöd för ombyggnad av Oxelvägen och en ny lokalgata västerut samt att utveckla gång- och cykeltrafiken till Älta centrum. Vidare är syftet att bebyggelsen ska utformas med arkitektonisk omsorg och anpassas till närområdets kultur-, rekreations- och naturvärden.

Under tiden 1 november 2023 till och med 13 december 2023 var planförslaget utställt på samråd. Sammanlagt inkom cirka 20 yttranden från föreningar och myndigheter. Utöver dessa har även cirka 10 närboende yttrat sig om förslaget.

Trafikverket anser att gatan ska hålla en hastighet om 60 km/h och att bebyggelsen ska placeras längre ifrån körbanan, 12 meter jämfört med förslagets 9,5 meter. Kommunen har fört en dialog med myndigheten som resulterat i att bebyggelsen kan placeras med nuvarande avstånd till Ältavägen förutsatt att bullerkraven hålls. Planförslaget som ska granskas klarar bullerkraven för vägtrafik. Trafikverket motsätter sig också att privata fastigheter kopplas på deras ledningsnät för dagvatten. I dialog med Trafikverket föreslås i granskningsförslaget i stället en lösning där en mycket liten mängd dagvatten tillåts avrinna ytligt söderut. Mängden vatten som avrinner mot Ältavägen minskar i och med förslaget. Lösningen bedöms genomförbar både av kommunen liksom av Trafikverket.

Länsstyrelsen anser bland annat att kommunen ska provta mer i området för att säkerställa att föroreningar inte förekommer i någon skadlig utsträckning samt säkerställa att dagvattenhanteringen inte påverkas negativt av föroreningar. Ytterligare provtagningar har genomförts och dessa visar på höga föroreningshalter i delar av parken. Den fördjupande

riskbedömningen rekommenderar ett antal åtgärder för att minska risk för exponering och spridning av föroreningar. Tillsynsmyndigheten bedömer att en sådan hantering är godtagbar.

Närboende i villorna öster om Oxelvägen anser att bebyggelsen är oestetisk. Planförslaget har reviderats med ett nytt bebyggelseförslag där fokus legat på att förbättra förslaget avseende färg, form och materialverkan. I granskningsförslaget har plankartan uppdaterats med bestämmelser som säkerställer en god färg, form och materialverkan.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om betydande miljöpåverkan.

Planförslagets syfte och innehåll

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostäder och en förskola. Som en del i syftet ingår även att ge planstöd för ombyggnad av Oxelvägen och en ny lokalgata västerut samt att utveckla gång- och cykeltrafiken till Älta centrum. Vidare är syftet att bebyggelsen ska utformas med arkitektonisk omsorg och anpassas till närområdets kultur-, rekreations- och naturvärden.

I den södra delen av planområdet avser fastighetsägaren Wallenstam att uppföra cirka 350 nya hyreslägenheter i fem huskroppar. Wallenstam kommer att anvisas intilliggande kommunal mark som planläggs för förskola för cirka 110 barn. Norr om lokalgatan ska kommunen även anvisa mark till Titania för cirka 190 bostäder enligt gällande markanvisningsavtal. Bostädernas skala varierar mellan fyra och sju våningar och utförs med garage under mark.

Planen bedöms gå i linje med merparten av Nackas lokala miljömål och åstadkommer flera åtgärder kopplade till miljö- och klimatambitioner såsom solceller, hållbar skyfallshantering, grönytefaktor, hållbara transportsätt med mera. Projektet bidrar till att förverkliga ambitionen om utveckling av lokala centrum från översiktsplanen och är ett steg mot förverkligande av det planprogram för Ältas nya centrum som antogs 2015. Bebyggelsen är inte placerad som i programmet men förslaget överensstämmer i övrigt med programmets intentioner om en tätare bebyggelsestruktur för fler boende i Älta. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på samråd fattades av planchefen på delegation den 30 oktober 2023. Samrådstiden varade mellan den 1 november 2023 och 13 december 2023, sammanlagt 6 veckor. Detaljplaneförslaget fanns tillgängligt i utställningshallen i Nacka stadshus samt på biblioteket i Älta och i Nacka Forum. Den 22 november 2023 hölls ett öppet hus i Älta centrum där representanter från kommunen, liksom byggaktörerna Wallenstam och Titania närvarade. På det öppna huset hade kommuninvånare möjlighet att ställa frågor och tycka till om planförslaget.

Yttranden under samråd

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Fritidsnämnden
- Kommunstyrelsen
- Kulturnämnden
- Stokab
- Stockholms Exergi
- Tyresö kommun
- Vattenfall eldistribution

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Förpackningsinsamlingen
- Lantmäterimyndigheten
- Kommunstyrelsens miljöutskott
- Länsstyrelsen
- Nacka Energi
- Nacka miljövårdsråd
- Natur- och trafiknämnden
- Nacka vatten och avfall
- Postnord
- Skanova
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Trafikverket
- Trafikförvaltningen, Region Stockholm
- Ältas socialdemokratiska förening

Synpunkter har även inkommit från 6 boende i närheten av planområdet samt från 2 föreningar i som är verksamma i området. Utöver det har 3 yttrande inkommit från synpunktslämnare som inte bor i planområdets omedelbara närhet.

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

1. **Kommunstyrelsen** tillstyrker planförslaget som är i linje med översiktliga planer för Nacka kommun.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar kommunstyrelsens yttrande.

2. **Kommunstyrelsens miljöutskott** tillstyrker planförslaget, som utformats i enlighet med de översiktliga planerna för Nacka kommun, detaljplaneprogrammet för Ältas nya centrum och målen i start-PM.

Miljöutskottet anser att återplantering av träd som ersättning för de som tas bort i Oxelallén är positivt. Vidare anser nämnden att projektet bör se över kompensationsåtgärder för

brynmiljön där grova aspar och uppvuxna ekar och tallar kommer tas ner tillsammans blommande buskar och fältskikt. Planen lyfter fram att nya träd och buskar som planteras i möjligaste mån bör utgöras av inhemska arter, detta kan med fördel lyftas i dialog med byggaktörerna och deras val av växter i arbetet med grönytefaktorn, anser nämnden.

Detaljplanens klimat- och miljöambitioner sträcker sig utöver lagkrav inom ”hållbart resande och mobilitet”. Kommunstyrelsen anser att i fortsatt utveckling av miljö- och klimatambitioner kan fler områden inkluderas för att öka projektets ambitioner. Då planen innebär en stor exploatering bör byggaktörernas ambitioner inom klimatpåverkan från bebyggelse vidareutvecklas inom arbetet med klimat- och miljöambitioner. Det är viktigt att ambitionerna fortsatt följer med projektet, preciseras i markanvisning, markanvisnings- eller exploateringsavtal samt följs upp under projektets gång, anser nämnden.

Planenhetens kommentar: I detaljplanearbetet har möjligheten att kompensera för de naturvärden som försvinner inom detaljplanen utretts. Genom att anlägga blommande växter i parken och på bostadsgårdarna kan viktiga miljöer som försvinner i viss mån kompenseras. Vid genomförandet finns ambitionen att förskolegården ska få nya träd eftersom en stor del av de befintliga träden behöver tas ner. Inom ramen för stadsbyggnadsprojektet där detaljplanen och även efterföljande genomförande ingår är avsikten att precisera överenskomna miljö- och klimatambitioner i kommande avtal med byggaktörerna.

3. **Kulturnämnden** tillstyrker planförslaget och ser positivt på att det är en del i förverkligandet av planprogrammet för Ältas nya centrum, inom vilket Ältas bibliotek och kulturhus är lokaliserade.

I Stensö finns områden som är utpekade i kulturmiljöprogrammet. Ett av dessa är precis utanför planområdet, direkt intilliggande. Dessa kulturmiljövärden och förmodade konsekvenser till följd av planförslaget är väl beskrivna i planförslaget samt i kommunantikvariens PM, anser nämnden.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar kulturnämndens yttrande.

4. **Fritidsnämnden** tillstyrker planförslaget och anser att det ligger i linje med utvecklingen enligt planprogrammet för Ältas nya centrum, som innehåller fritidsgårdar samt kringliggande idrottshallar vid Stavsborgsskolan. Detta möjliggör för framtida efterfrågan där kapacitet redan finns i fritidsanläggningar och verksamheter, vilket är positivt för fritidsnämnden.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar yttrandet.

5. **Natur- och trafiknämnden**

Väg och trafik

Natur- och trafikinämnden (NTN) anser att trafiksäkerhetsaspekten i detaljplanen behöver ses över, kopplat till hämta- och lämnaplatserna för förskolan. De anser att platserna inte är utformade ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och därmed blir det viktigt att utformningen av torget signalerar låg hastighet. Nämnden föreslår att vändplanen kan utformas som ett gångfartsområde. Enligt planbeskrivning sker sophämtningen bland annat vid Kvartersgatan med backvändning i närheten av entréer vilket skulle kunna ge en negativ påverkan på trafiksäkerheten, menar nämnden.

Nämnden anser att vändplanen på allmän platsmark ska medge svängradier för vändning av större lastbilar, utan att dessa behöver svepa över gång- och cykelbanan. Dessa vändplatser, i plankartor, ska benämnas som markavvändningsområde ”gata”, men i underlaget *PM Gestaltning Allmän plats* benämns markanvändningen för vändplatsen som ”torg” och detta bör ändras.

Natur- och trafikinämnden anser att det föreslagna övergångsstället på Oxelvägen intill korsningen Oxelvägen och lokalgatan behöver hastighetssäkras med fysiska åtgärder, vilket bör studeras vidare i fortsatt planarbete. Eftersom detta är en bussgata så bör ett övervakat övergångsställe vara att föredra.

Nämnden anser vidare att för att säkerställa god bredd på gångbanorna är det önskvärt att den nya lokalgatan som ansluter till Oxelvägen smalnas av till förmån för breddning av gångbanan. Skälet är att smala gångbanor riskeras att inte kunna snöröjas vintertid.

Nämnden påpekar att plats och utrymme för driftfordon till transformatorstationen behöver framgå av planhandlingar.

Enligt gestaltningsprogrammet för allmän plats, ska befintlig G-/GC-väg i nordost flyttas österut. Nämnden lyfter fram att detta inte framgår av plankartan. Ny sträckning kan till exempel markeras med illustrationslinjer på plankartan.

Gestaltningsprogrammet bör kompletteras med måttsatta sektioner, menar nämnden. Stödremsa, plats för snö samt dagvattenhantering måste inrymmas i sektionerna. I samrådshandlingen nämns lokalt cykelstråk (oseparerat GC-stråk), men i gestaltningsprogrammet finns ett separerat dubbelriktat GC-stråk längs Oxelvägen, vilket torde vara ett huvudcykelstråk. Ett dubbelriktat huvudcykelstråk har ett mått om 4.05-3.30 meter totalt enligt Nackas styrdokument. Nämnden anser att måttangivelser borde anges i handlingarna.

Natur- och trafiknämnden påpekar att illustrationerna i planbeskrivningen är svårlästa och därmed svåra att tolka. Det ser ut som om östra delen av kvarteret Titania har entréer ut mot det flyttade gångstråket. Det måste framgå tydligt av gestaltning hur gångstråket ska utformas, så att inte fordon tar sig in på gångvägen för att angöra entréerna.

Nämnden anser att det är positivt att planförslaget skapar bättre förutsättningar för hållbara resor och ökad mobilitet, däremot behöver mobilitetsåtgärderna i det fortsatta planarbetet utvecklas. Det bör finnas ett helhetstänk avseende parkering, då befintliga parkeringsplatser försvinner och området som helhet idag har ett upplevt underskott av parkering. Förberedelser för laddinfrastruktur i garage och likande bör finnas med redan i den tidiga planeringen.

Nämnden anser att det är positivt med de trädalléer som ryms i planen. Driftperspektivet måste tas in i planeringen av dessa, både avseende träden som sådana och gatans utformning så att inte snöröjning och renhållning försvåras.

Natur och park

Natur- och trafiknämnden anser att planförslaget bör bearbetas vidare, så att det betydelsefulla brynet i väster kan behållas intakt, i syfte att säkra biologiska spridningssamband. Att delar av förskolegården planeras i det förhållandevis branta brynet kan vara olämpligt, med tanke på slitage och användbarhet. Nämnden anser att det är av stor betydelse att parkområdet utvecklas för att ta emot fler besökare på mindre yta.

Nämnden anser att en annan placering för nätstationen bör övervägas. Detta eftersom en nätstation sällan skapar en attraktiv entré till ett parkområde och kan dessutom bidra till att entrén kan upplevas som otrygg.

Nämnden anser att gestaltningsprogrammet för allmän plats bör bearbetas vidare. Det finns flera avvikelser mellan gestaltningsprogrammet och övriga planhandlingar, vilket skapar osäkerhet om vad som gäller. Det ser även ut som om det uppstått något skalenligt fel som bör ses över, då kopplat till de redovisade sektionerna för träd och dess rotsystem. Hörn på byggnad hamnar i bestämmelsegräns mellan allmän plats och kvartersmark. Fastighetsunderhåll bör i största möjliga utsträckning kunna utföras från egen fastighet. Det framgår även av handlingen att det vid en utbyggnad kan uppstå konflikter mellan träd som avses bevaras och anläggningar som ska byggas ut. Detta bör studeras vidare, så att inte träd som ska bevaras avverkas i onödan. Nämnden anser också att plankartan och gestaltningsprogrammet för allmän plats ska justeras så att de visar samma placering av nätstationen.

Nämnden framför att kompensationsåtgärder kan komma att behövas för ingrepp i brynmiljön där grova aspar och uppvuxna ekar och tallar kommer tas ner tillsammans med blommande buskar och fältskikt. Kompensationsåtgärder ska ske så lokalt som möjligt.

6. **Planenhetens kommentar:** Vid genomförandet av detaljplanen ska vändplanen framför förskolan utformas enligt kommunens tekniska handbok och möjliggöra för 6 hämta/lämna-platser vilket går i linje med trafikens bedömning av behovet. Avsikten med vändplanen, eller entrétorget som det felaktigt omnämns i vissa bilagor, är att det ska utformas med separerad gångbana. Vändplanen medger svängradier för leverans- och sophämtningsfordon.

Planhandlingarna revideras avseende: användningen av ordet gata respektive torg, information kring drift av transformatorstationen, förtydligade illustrationer över gator och ytterligare information om mobilitetsåtgärder/parkering. För måttsatta sektioner, se *PM vägutformning* från Bjerking.

För att klara BBR-kraven om tillgänglighet behöver sopherteringen flyttas in i det södra kvarteret. Den kvartersgata som planeras genom det södra kvarteret kommer att rymma sopbilar men nämnden likt NVOA har lyft risken med backning i ett sådant läge. Vid genomförandet av stadsbyggnadsprojektet ska platsen utformas med hänsyn till arbetsmiljön för förare och boende.

I arbetet med detaljplanen har det inte bedömts som lämpligt att planlägga för en smalare lokalgata. Den är utformad enligt teknisk handbok för att rymma nödvändiga funktioner. Lokalgatans trottoarer är utformade för att säkerställa att de kan snöröjas vintertid, i vissa delar kan angränsade ytor för kvartersmark användas. Detsamma gäller för snöröjning av trottoar/gata i anslutning till den planerade oxelallén.

Detaljplanen styr inte ifall ett övergångsställe ska signalregleras men frågan om övergångsställets exakta placering och koppling till kringliggande gångvägar utreds i systemhandlingen, som fortfarande håller på att färdigställas till grund för detaljplanen. Trafikensheten deltar i arbetet med systemhandlingen och kan påverka placeringen och utformningen av övergångsstället.

Avsikten är att det ska finnas entréer ut mot gångstråket men trafikangöringen, fransett räddningstrafik, sker invändigt, via gården. I genomförandeskedet kommer parkens innehåll att preciseras. I planskedet förslås att en funktion som lämpar sig för barn, såsom till exempel en balansbana, tillförs i parken.

I granskningsförslaget kompletteras planhandlingarna med en utredning kring parkering. Byggaktörerna ansvarar för att laddinfrastruktur för elbilar ska finnas på plats i garagen.

Både Wallenstam och Titania planerar att genomföra en ambitiös nivå av mobilitetsåtgärder (Trivector 2024). Detta består av kommunikationsinsatser såsom cykelkampanjer och marknadsföring om mobilitet/hållbarhet innan bostadsgästerna flyttar in. Byggaktörerna kommer också uppföra möjligheter för cykelparkering i enlighet med kommunens normer och därtill erbjuda en rad hållbarhetslösningar som gynnar resor med cykel, såsom rengöring och utrymme för cykelfix. Vid genomförande av de mobilitetsåtgärder som beskrivs i utredningen bedöms en reduktion av parkeringstalet vara rimlig. Antalet parkeringar som ska iordningställas för att ersätta en del av den parkering som försvinner i och med exploateringen fastställs i bygglovsskedet. Totalt ska Wallenstam anlägga 310 parkeringsplatser i garage under de nya bostadskvarteren i Älta centrum och sydvästra Stensö. Detta regleras i ett exploateringsavtal som är tecknat mellan Wallenstam och Nacka kommun.

Planförslaget är utformat så att skogen i väster ska sparas i det område som har användningen *Natur*. I arbetet med detaljplanen bedöms att en förskolegård som får klättra upp i terrängen är positivt för den pedagogiska verksamheten eftersom barns förmågor tränas i en varierad terräng. Plankartan revideras med en ny gräns för naturmark mot förskolan så att mer av slänten planläggs för Natur. Ytan som behöver schaktas ur för att kunna uppfylla en god markmiljö är inte ännu fastställd. Naturmarken behöver troligtvis inte saneras och kan därför i högre grad sparas än utfylld/plan mark.

Nätstationens placering är en avvägning mellan ett effektivt markutnyttjande och trygghetsfrågorna som nämnden lyfter. Ifall stationen placeras där den gör möjliggör vi för en dubbelstation och undviker då också ytterligare en station i den södra delen av planområdet. Denna mark kan då i stället nyttjas för förskolegård/bostadsgård. I plankartan finns en bestämmelse som styr att utformningen av stationen ska vara utöver standardutförande genom att fasadmaterialet kan vara till exempel kakel eller stansad plåt.

De träd som nämnden avser tolkar planenheten som träden på förskolegården. Dessa träd har i granskningsförslaget inte n-bestämmelser på grund av att den höjdsättning som förskolegården måste ha innebär att träden tar skada och därmed måste tas bort. Marksaneringen som föreskrivs innebär också att det är svårt att behålla träden.

Parken kommer att utvecklas med blommande växter och buskar på platser som bidrar till föda för djur samt för pollinering.

7. **Tyresö kommun** anser att planförslaget inte inverkar negativt på kommunens planering.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar yttrandet och tackar för att Tyresö kommun har tagit ställning till planförslaget.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

8. **Länsstyrelsen** bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen behöver bearbeta planförslaget gällande miljö kvalitetsnormer för vatten samt hälsa och säkerhet avseende risk för buller, förorenad mark, och översvämning.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till naturmiljö, fornlämningar, social hållbarhet samt säkerhet avseende risk för farligt gods.

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

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljö kvalitetsnormer för vatten

I dagvattenutredningen (Marktema 2023-09-15) finns förslag på dagvattenhantering som kommunen redogör för i planbeskrivningen. Kommunen behöver beskriva om den valda dagvattenhanteringen är möjlig att anlägga utifrån påträffade föroreningar i mark och grundvatten. Om dagvattenanläggningarna kommer att påverkas av föroreningarna behöver kommunen redogöra för hur ni ska anpassa dagvattenhanteringen för att inte riskera miljö kvalitetsnormer för vatten i mottagande vattenförekomst Ältasjön.

Hälsa och säkerhet

Buller

Länsstyrelsen framhåller att det framgår av planbeskrivningen att det finns risk för buller från busstrafik, framförallt lågfrekvent buller. Kommunen behöver föra in en bestämmelse i plankartan som säkerställer att gällande riktvärden för lågfrekvent ljud klaras samt ta med i beaktande vid dimensionering av fasad att lågfrekvent ljud kan vara svårt att åtgärda i efterhand. Fasad mot Ältavägen har en ekvivalent ljudnivå på upp mot 68 dBA. Kommunen planerar att lägenheterna mot dessa fasader blir genomgående mot gårdssida.

Bullerutredningen (Akustikkonsulten, 2023-06-16) visar lägenhetslösningar för utsatta lägen. På den ljuddämpade sidan ska ljudnivåerna som högst vara 55 dBA. Kommunen behöver visa i planbeskrivningen var den ljuddämpade sidan är samt reglera med en bestämmelse i plankartan, anser Länsstyrelsen.

Förorenade områden

Kommunen föreslår underbyggda garage inom den del av planområdet där det tidigare har legat en drivmedelsstation. I planbeskrivningen framgår det att åtgärds målet för bostadsmark med underbyggt garage är mindre känslig markanvändning (MKM). Enligt kommunen ska området saneras, men kommunen har inte bifogat några undersökningar som visar vilka föroreningar som har påträffats. Kommunen har inte heller visat framtagen riskbedömning

som visar att åtgärdsålet MKM inte utgör någon risk för människors hälsa i bostäder med underliggande garage. Planförslaget behöver kompletteras med detta anser Länsstyrelsen.

I nära anslutning till den tidigare drivmedelsstationen planerar kommunen en förskola. Länsstyrelsen informerar om att barn är känsligare än vuxna vid exponering av föroreningar. Enligt kommunen krävs det kompletterande undersökningar av jord, porgas, samt eventuellt grundvatten för att kommunen ska kunna bedöma nödvändiga åtgärder. Länsstyrelsen framhåller att kommunen till nästa skede behöver ta fram den kompletterande jordprovtagningen, främst i den ytliga jorden inom park- och förskoleområdet.

Länsstyrelsen anser också att för att visa att platsen är lämplig avseende människors hälsa behöver kommunen genomföra de undersökningar som de anger i planbeskrivningen. Kommunen behöver därefter redovisa resultatet av undersökningarna samt förslag på saneringsåtgärder för drivmedelsstationen i både jord och grundvatten i planhandlingarna. I planbeskrivningen behöver även kommunens framtagna riskbedömning, som nämns ovan, och ställningstaganden framgå för planerade åtgärder.

Översvämningssituation

Dagvattenutredningen (Marktema, 2023-09-15) föreslår skyfallsåtgärder enligt utredningens bilaga 2. Enligt planbeskrivningen saknas en fördröjning av 40 m³ skyfallsvatten inom planområdet om åtgärder vidtas enligt bilagan. Länsstyrelsen anser att kommunen i planhandlingarna behöver säkerställa dagvattenutredningens föreslagna skyfallsåtgärder samt säkerställa fördröjning av de kvarstående 40 m³ skyfallsvatten för att inte förvärra översvämningssituationen på Ältavägen.

Utöver ovanstående åtgärder finns det även två befintliga lågpunkter med en kapacitet om att tillsammans omhänderta 190 m³ skyfallsvatten inom föreslagna parkmark. Enligt dagvattenutredningen ska lågpunkterna finnas kvar. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver reglera fördröjningen på plankartan som en skyfallsåtgärd.

Kommunen avser att skapa avskärande diken för att samla upp skyfallsvatten från intilliggande berg inom förskolans område. Det kan vara olämpligt att hantera skyfall inom förskolegårdar då ett skyfall kan medföra snabba förlopp och höga flöden vilket kan utgöra en risk för barn. Länsstyrelsen anser att kommunen antingen behöver säkerställa att flödena inom förskolans område inte medför fara för barnen, alternativt flytta diket så att det inte är en del av förskolans område.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

Naturmiljö

Föreslagen förskola med förskolegård gränsar i väster till naturmark. Länsstyrelsen anser att kommunen bör justera avgränsningen av kvartersmarken i väster och ytterligare anpassa utformningen av förskolegården, så att naturmarken omfattar mer av sluttningen och så att brynmiljön (som ingår i naturvärdesobjekt 2) ska kunna tas tillvara.

Fornlämningar

Inom planområdet ligger en gränssten från 1930-talet. Länsstyrelsen anser att gränsstenen utgör ett positivt inslag i miljön och att kommunen med fördel bör spara den i planområdet. Det krävs dock inget tillstånd enligt kulturmiljölagen för att flytta den.

Social hållbarhet

Barnperspektivet

Kommunen konstaterar att Stensö förskola planeras för 110 barn med en friyta på ca 2 000 kvm, minst 18 kvm/barn. Detta är långt under Boverkets allmänna råd för friyta på förskola, som är 40 m² per barn. Boverket anger även att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3 000 m². På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov. Mindre förskolegårdar riskerar även ett större slitage av gårdens vegetation. Kommunen anger att parken och den kringliggande skogen kan användas för utflykter. Även om förskolan har tillgång till grönområden i närheten av planområdet finns det stora fördelar med att skapa en god utemiljö i anslutning till verksamheten. Enligt Gör plats för barn och unga! (Boverket, 2015) får barn som har tillgång till förskolegårdar där grönska finns ofta en högre fysisk aktivitet, bättre motorik och kognitiv utveckling. Om barnen är beroende av vuxna för att ta sig till en sådan lekmiljö riskerar detta vidare att dra ned aktivitetsnivån.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör undersöka möjligheten att skapa större friyta per barn och säkerställa tillgång till vegetation på förskolegården.

Transporter med farligt gods

Planerad förskola och bostäder ligger inom 150 meter från Tyresövägen som är en primär transportled för farligt gods. Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen i planbeskrivningen beskriver riskkällan samt gör ett ställningstagande kring risken för både bostäder och barn som vistas inom förskolegården.

Planens kommentar: Inom kvartersmark kommer bortgrävning/sanering av jord att ske på platser där man sedan placerar dagvattenanläggningar. Den slutgiltiga bedömningen av om tätning av anläggningarna behöver ske görs i projekteringsskedet. Kommunens anvisningar för dagvattenhantering på kvartersmark ska följas. Där står att anvisningarna anger minimikraven för dagvattenhanteringen och gäller för samtliga exploateringar av kvartersmark inom Nacka kommun. Punkt 8: "Förorenade områden – Perkolations till omgivande mark och grundvatten får

inte ske där det föreligger risk för föroreningsspridning från förorenade massor". Detsamma anges för allmän plats.

Kommunen har infört två planbestämmelser i plankartan för att säkerställa att bebyggelsen inte påverkas negativt av vibrationer och lågfrekvent buller. Plankartan säkerställer att lågfrekvent buller från busshållplatsen på Ältavägen ska hanteras för bebyggelsen som vetter mot busshållplatsen, se bestämmelse **m₂**. Vibrationer från vägtrafik kan uppstå över de delar av planområdet som vetter mot en trafikerad gata. Därför har bestämmelsen **m₃** införts för bebyggelsen vid Oxelvägen och Ältavägen. Kommunen förtydligar planbeskrivningen avseende att den ljuddämpade sidan för bostäderna vid Ältavägen är inåt gården.

Fastigheten Älta 24:3, där det legat en drivmedelsstation, har sanerats och marken har bedömts lämplig för bostadsbyggande.

Grundvatten har även provtagits som en del av kontrollprogrammet för saneringen av drivmedelsstationen, och resultaten visar på halter under gällande riktvärden. Huvuddelen av markföroreningarna har halter under Naturvårdsverkets riktvärden för Känslig Markanvändning (KM). Skrivning i planförslaget ändras. Rapport som visar detta bifogas planhandlingarna.

Ytterligare provtagning har genomförts i den norra delen av parkområdet. En fördjupad riskbedömning har tagits fram för parken. Den föreslår riskhanterande åtgärder för att reducera risken för föroreningsexponering och –spridning. Den provtagning som har genomförts för förskolan anser kommunen är tillräcklig. Marken kommer att saneras.

Dagvattenutredningen har uppdaterats med en ritning som redovisar placering och utformning av föreslagna dagvattenåtgärder. I den framkommer hur det sammanlagda fördröjningsbehovet avses lösas, se dagvattenutredning (Marktema 2024).

Plankartan har uppdaterats med en bestämmelse som reglerar fördröjningen av skyfallsvatten i parken. I planbeskrivningen har skyfallsavsnittet kompletterats med information om riskerna med att ha ett skyfallsdike på förskolegården. Kommunen gör bedömningen att skyfallet inte är en risk för förskolebarnen. Diket på förskolegården kommer vid ett 100-årsregn hålla som mest 15 centimeter vatten och kommunen bedömer inte att en förskola kan ha utomhusverksamhet vid sådana regnoväder. Vid mindre intensiva regn, såsom 10- och 20-årsregn, bedöms nivån av stående vatten vara så låg att det inte är en fara för barnens säkerhet.

Plankartan har uppdaterats så att mer av slänten inom naturvärdesobjekt 2 ges användningen *Natur*. Planbeskrivningen uppdateras med en beskrivning av Tyresövägen som riskkälla samt förhållandet till detaljplanen. Avståndet till Tyresövägen varierar för förskolan mellan 120-140 meter och är för bostäderna som kortast 110 meter. Eftersom topografin gör att berget mellan Tyresövägen och planområdet fungerar som ett skydd för eventuella risker från Tyresövägen

bedömer kommunen att risknivån är mycket låg. Kommunen har gjort bedömningen att 18 kvadratmeter/barn kan vara lämpligt på denna plats eftersom närheten till park/natur är god.

9. **Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun (KLM)** anser att plankartan bör förbättras på ett par punkter. Byggrätten bör förtydligas inom den kvartersmark som är belägen mellan, och delvis runt, de huvudsakliga planerade bostadshusen. Utöver den angivna högsta nockhöjden (+47,5) reglerar bestämmelserna e_2 respektive e_4 endast komplementbyggnaders största sammanlagda byggnadsarea, inte om huvudbyggnader får uppföras eller inte. I sydväst är planområdet avgränsat mot kommungränsen mellan Nacka och Stockholm. Är denna fastighetsgräns (kommungränsen) tillräckligt utredd så det är säkerställt att planområdet inte inkräktar på annan kommun?

Vidare anser KLM att planbeskrivningen bör förbättras så att det framgår att E-området också kan genomföras med ledningsrätt som ett alternativ till att överföras till Älta 10:1. E-området kan även styckas av och utgöra en egen fastighet. Det bör också framgå att mark utlagd som allmän plats kan överföras till kommunens fastighet utan stöd av överenskommelse enligt bestämmelser i PBL och FBL.

KLM anser att fastighetskonsekvensbeskrivningen bör uppdateras med cirka-arealer istället för exakta heltal. Under kolumnen Avstående eller upplåtelse av mark framgår att område för transformatorstation (E-område) ska upplåtas till förmån för Nacka energi AB. Detta tyder på att ledningsrätt ska upplåtas och bör då även framgå av avsnitten E-område och Ledningsrätt i planbeskrivning. Under kolumnen Ekonomiska konsekvenser – kostnader bör det läggas till att förrättningskostnader även kan komma att bli en kostnad för Älta 10:1. Under kolumnerna Ekonomiska konsekvenser – kostnader och -intäkter bör endast konsekvenserna för Älta 10:1 framgå. Konsekvenserna för Älta 24:2-3 framgår på raden för de fastigheterna. Under kolumnerna Ekonomiska konsekvenser – kostnader och -intäkter bör endast konsekvenserna för Älta 24:2-3 framgå. Konsekvenserna för Älta 10:1 framgår på raden för den fastigheten. Under kolumnen Ekonomiska konsekvenser –intäkter bör texten om ersättning omformuleras. Ersättningen fastställs i lantmäteriförrättning, inte enbart i exploateringsavtal. Lämna tomt under kolumnen Ekonomiska konsekvenser – kostnader. Konsekvensen för Älta 10:1 har redan tagits upp.

Planenhetens kommentar. Kommungränsen är kontrollerad och håller en tillräcklig nivå för regleringarna i plankartan. Planenheten har reviderat övriga kommentarer enligt yttrandet.

10. Trafikverket

Trafikalstring

Av remitterad trafikutredning framgår att antalet redovisade bilresor till förskolan troligtvis är högt räknat, och att det är mer sannolikt gång-, cykel- och kollektivtrafik som färd sätt

kommer nyttjas vid avlämning/upphämtning. Trafikverket ser positivt på detta som målbild men ser ändå en risk i att bilen kommer även fortsättningsvis vara drivande i det avseendet. Trafikverket anser att kommunen i den fortsatta planeringen därför ska se över möjliga beteendepåverkande insatser som främjar minskad bilanvändning.

Gällande redovisning av tillkommande trafikflöden till följd av planförslaget har Trafikverket inga synpunkter. Just i detta område har Trafikverket i dagsläget inga kända framkomlighetsbrister. Däremot finns det brister vid väg 73 och trafikplats Gubbängen vilket trafikallsträngen från aktuellt planområde kommer belasta ytterligare i viss mån.

Planområdesgräns

Planområdet södra del närmast väg 260 har bestämmelsen GATA med kommunalt huvudmannaskap, vilket omfattar del av väg 260:s vägområde. Trafikverket har som huvudregel att statliga vägar inte ska detaljplanläggas annat än i fall där särskilda skäl föreligger. Om det finns ett särskilt behov av att inkludera vägen i planförslaget bör det framgå i planhandlingarna. I annat fall anser Trafikverket att vägen bör undantas från planområdet och att planområdesgränsen förläggs utanför vägområdet.

Avsteg från väg 260:s utformningsprinciper

Väg 260 är en länsväg i det funktionellt prioriterade vägnätet, med en komplex vägmiljö med skiftande utformningar. Trafikverket har därför tillsammans med Nacka kommun genomfört en åtgärdsvalsstudie vari avvägningar har gjorts mellan framkomlighet och stadsbyggande. I studien har hänsyn även tagits till miljö, trafiksäkerhet och trafikantens möjlighet att läsa av och då även anpassa hastigheten i de olika delsträckorna. I planförslaget föreslår kommunen att flertal avsteg från de överenskomna utformningsprinciperna för denna delsträcka. Dessa avsteg omfattar bland annat minsta avstånd mellan trafik och bebyggelse, utformning av busshållplats samt vägens målhastighet.

Trafikverket delar inte kommunens bedömning att dessa avsteg inte kommer påverka vägens funktion negativt. Trafikverket anser att utformningen av busshållplatsen som klackhållplats kommer att försämra framkomligheten och möjligheten till att uppnå framtida målhastighet utmed sträckan, vilket även framgår av den remitterade trafiksäkerhetsutredningen (Bengt Dahlgren, 2022). Trafikverket ställer sig även kritiskt till förslaget om sänkt hastighet till 40 km/h. Vägen sett till sin utformning medger högre hastigheter än så vilket bland annat kommer påverka hastighetsefterlevnaden. Utredd målhastighet på denna sträcka syftar till att underlätta för trafikanter som lämnar motorvägsmiljön att kontinuerligt sänka hastigheten när de närmar sig centrala Älta. Trafikverket ser det därför som önskvärt att hela sträckan trafikplatsen till Älta nya centrum har motsvarande trafikmiljö och målhastighet.

Planförslaget medger även bebyggelse närmare väg 260 än vad de utredda utformningsprinciperna anger för den här sträckan. I planhandlingarna motiveras avsteget bland annat med att planen bidrar till en ökad känsla av stadsmässighet vilket bedöms ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Detta förutsätter dock låga hastigheter på motorfordonstrafiken för att det ska få önskvärd effekt. Med en hastighet på 60 km/h, vilket är den långsiktiga inriktningen, riskerar det snarare att få motsatt effekt eftersom stadsmässighet i sig innebär fler bostäder intill vägen och fler fotgängare och cyklister i gaturummet. En annan motivering som framförs är att den nyligen antagna detaljplanen för Älta centrumkvarter (lagakraftvunnen 2021-10-06) medger bebyggelse på ett kortare avstånd än 12 m till vägen (ca 7,5 m). Aktuell sträcka av väg 260 är dock definierat i åtgärdsvalsstudien som ett transportrum och bör därför inte jämföras med detaljplanen för Älta centrumkvarter där utgångspunkten är en helt annan, nämligen ett integrerat transportrum med delvis tät funktion. Trafikverket noterar även att avsteget i planförslaget är mer än det redovisade 2,5 m. Kvartersmarken i plankartan närmast väg 260 är planlagd som korsmark vilket gör att avståndet mellan väg och bebyggelse snarare blir 5,7 m än 9,5 m, se utsnitt nedan. Korsmark medger komplementbyggnader i form av exempelvis förråd, miljöstationer eller carports vilket innebär att byggnader kan uppföras ännu närmare än vid Älta centrumkvarter.

Sammantaget bedömer Trafikverket de föreslagna avstegen vara olämpliga och ser det som väsentligt att väg 260 utformas i enlighet med de utredda och överenskomna utformningsprinciperna. Planförslaget bör därför till granskningskedet omarbetas så att detta säkerställs.

Dagvattenhantering

Till planförslaget har en dagvattenutredning med förslag på en systemlösning för planområdets dagvattenhantering tagits fram. Systemlösningen bygger delvis på att dagvatten från planområdet leds söderut till Trafikverkets befintliga ledningsnät utmed väg 260. Av planhandlingarna framgår att behov av anslutning till ledningsnätet påkallas bland annat av begränsad infiltrationsförmåga och förekomst av markföroreningar inom planområdet. Trafikverket har som huvudregel att tillkommande vattenflöden till följd av planläggning i anslutning till statliga vägar ska i möjligaste mån hanteras lokalt inom planområdet. Detta på grund av att befintliga avvattningssystem för vägarna är i regel endast dimensionerade för att omhänderta vägdagvatten och kan därför tappa sin funktion om ytterligare dagvatten tillförs i samband med höga flöden. Det är endast i särskilda fall där det inte är möjligt att tillgå alternativa lösningar som Trafikverket kan överväga dispens från huvudregeln.

Utifrån remitterad dagvattenutredning har Trafikverket svårt att utläsa hur föreslagen systemlösning är tänkt att fungera och på vilket sätt det kommer belasta befintligt ledningsnät. Trafikverket kan därför inte heller i dagsläget yttra sig om det vore lämpligt med

dispens i detta fall eller ej, och efterfrågar fortsatt dialog med kommunen i denna fråga innan granskningskedet.

Geoteknik

När markarbeten ska utföras nära vägområdet, till exempel schaktnings-, sprängnings och grundläggningsarbeten samt åtgärder som kan påverka grundvattennivån, är det viktigt att säkerställa att väganläggningen inte riskerar att påverkas negativt. Trafikverket anser att planförslaget ska uppdateras med ett geotekniskt underlag som redovisar påverkan och eventuella skyddsåtgärder för vägen.

Då grundläggning planeras ske nära vägen krävs att avtal om bevakning från Trafikverket tecknas. Trafikverket framför att avtalet ska tecknas innan detaljplanen vinner laga kraft mellan kommunen och Trafikverket. Kommunen tar kontakt med Trafikverket i god tid för att skriva avtal.

Övriga synpunkter

För information har Trafikverket ett pågående investeringsprojekt för att rusta upp och bygga ut det regionala cykelstråket (Ältastråket) utmed planområdet. Byggstart är beräknad till 2024 och i den mån byggtider överlappar bör samordning ske mellan projekten.

Gällande bullerutredningen har Trafikverket inga synpunkter på uppskattade trafikflöden, däremot bör beräkningsförutsättningarna för väg 260 justeras utifrån framtida mål hastighet på 60 km/h.

Av planbeskrivningen framgår att en övrig kulturhistorisk lämning i form av ett gränsmärke utmed väg 260 kommer behöva flyttas. Trafikverket hittar tyvärr inga uppgifter om lämningen i våra interna system och efterfrågar därför en kartbild över dess nuvarande läge.

Planenhetens kommentar: På Ältavägen föreslås en öppen fickhållplats, inte en klackhållplats som felaktigt framgått av samrådshandlingarna. Kommunen har förtydligat vilka åtgärder som föreslås på Ältavägen och Oxelvägen i den systemhandling som Trafikverket även är inbjudna att delta i. Planbeskrivningen kompletteras med information om hur hållplatsen ska utformas, sidan 41-42.

Skälet till att kommunen har med del av Trafikverkets gata i planhandlingarna är att det i nuvarande plan är planlagt som park/natur. Syftet var att släcka ut den felaktiga användningen som annars skulle blivit en löst hängande rest från Stadsplan 24. Planbeskrivningen uppdateras med information om att detta är en statlig väg men kommunen är väghållare för gångbanan invid planområdet. Handlingarna kompletteras också med information om att Trafikverket är ansvarig för belysningsstolparna längs Ältavägen.

Området kring Älta centrum är ett område under utveckling. Framtidens Älta ska utvecklas i linje med planprogrammet (2015) och i nuläget finns stadsbyggnadsprojekt som är färdigställda, under utbyggnad och där en detaljplaneprocess pågår. Det finns även flertalet projekt som i närtid förväntas startas upp. Utvecklingen av Älta medför ett behov av att en del av bebyggelsen behöver placeras längs Ältavägen. I flera av de etapper som föreslås i planprogrammet behöver kommunen och Trafikverket diskutera avstånd till bebyggelsen. Kommunens inställning är att gatan lämpar sig väl för 40 km/h och med bebyggelse som placeras 9,5 meter från körbanekant.

Ältavägen genom tätorten Älta är idag skyltad till 50 km/h längs hela sträckan, förutom de delar som passerar skolområden där vägen är skyltade till 30 km/h. ÅVS:ens utformningsprinciper föreslår att den dimensionerande hastigheten genom Älta bör vara 40 km/h på ca 85% av sträckan, dock nämns 60 km/h längs sträckan som passerar förbi etapp H, I och G, som gränsar till planområdet.

Nacka kommun anser att dessa sträckor likt resterande del av Älta bör dimensioneras för 40km/h istället för det tidigare förslaget på 60 km/h. Det skulle innebära en tydligare hastighetsättning med 40km/h genom hela tätorten likt dagens 50 km/h och även en trafiksäkrare trafikmiljö. Kommunen anser även att den planerade bebyggelsen längs vägens båda sidor i delsträcka 1 och längs östra sidan av delsträcka 2 motiverar 40 km/h.

Avståndet mellan av-/påfarten till Tyresövägen (väg 229) och korsningen Ältavägen/Oxelvägen/Ältabergsvägen är endast ca 100 meter med busshållplatser på båda sidor och flera övergångsställen i plan. Att dimensionera vägen för 60 km/h skulle innebära sänkt trafiksäkerhet och behov av planskilda passager, vägräcken och ytterligare åtgärder som inte känns motiverat på platsen.

För ca 10 år sedan projekterade kommunen och Trafikverket även en cirkulation i korsningen Ältavägen/Oxelvägen/Ältabergsvägen. Det korta avståndet mellan motorvägsavfarten och en framtida cirkulation gör det även väldigt svårt att komma upp 60 km/h vilket också anses motivera 40 km/h.

40 km/h skulle även innebära att bussar likt dagsläget har förtur ut från hållplatserna vilket inte skulle vara fallet vid 60 km/h. Att ändra till 60 km/h är därmed negativt för kollektivtrafikens framkomlighet.

Kommunens pågående planering påverkar inte vägens funktion i och med att vägen bibehålls likt dagsläget. Den enda justering som görs är att bredda gångbana och hållplats på norra sidan av delsträcka 1 vilket förväntas bidra till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och kollektivtrafikresenärer.

Att öka hastigheten längs delsträcka 1 och 2 till 60 km/h anses vara negativt för trafiksäkerheten längs sträckan samtidigt som tidsbesparingen för motortrafiken endast skulle vara ca 10 sekunder

jämfört med 40 km/h. Sänkningen till 40 km/h anses inte påverka busstrafiken negativt då de förväntas stanna längs delsträcka 1 och därmed inte kommer kunna köra i skyltad hastighet samt att de i dagsläget inte kör längs delsträcka 2.

Att dimensionera för 60 km/h förväntas även bidra till minskad hastighetsefterlevnad förbi Älta centrum som planeras för 40 km/h. Detta då fordon i detta fall skulle komma från 60 km/h i nedförsbacke in till ett område med 40 km/h och centrumbebyggelse. Att i stället sänka till 40 km/h vid T-korsningen vid på-/avfarten till Tyresövägen (väg 229) bedöms som rimligare och bidra till större hastighetsefterlevnad.

Inför framtagandet av ÅVS:en tog Trafikverket fram ett ställningstagande för funktionen av väg 260. Där fastslås att Trafikverket inte har några långsiktiga planer eller medel avsatta för att utveckla vägen till en mer trafiktålig led.

Därmed finns från Trafikverket inga behov av ytterligare körfält och bebyggelsen kan därmed närma sig vägen likt i Älta centrum. En mer detaljerad genomgång av risk- och trafiksäkerhetsaspekterna kopplat till ett sänkt bebyggelsefritt avstånd till 9,5 m nämns i rapporten PM Trafiksäkerhet - Avstånd Ältavägen Sydvästra Stensö. Slutsatsen av rapporten är att bebyggelsens placering 9,5 meter från körbanan inte påverkar risk eller trafiksäkerheten. Till exempel planeras inga huvudentréer vara vända ut mot vägen och vägen är inte en rekommenderad väg för transporter av farligt gods eftersom de tidigare drivmedelsstationerna i Älta nu är stängda. Risker för olyckor med transport av farligt gods medför alltså inget krav på bebyggelsefritt avstånd kring Ältavägen. Dessutom planeras bostäderna på en höjd cirka 1,5 meter över Ältavägens körbana.

Rapporten rekommenderar dock att undersöka möjligheten att sänka hastigheten till 40 km/h för att öka trafiksäkerheten ytterligare jämfört med dagens 50 km/h.

Kommunen har fört en dialog med myndigheten som resulterat i att bebyggelsen kan placeras med nuvarande avstånd till Ältavägen förutsatt att bullerkraven hålls. Granskningsförslaget klarar bullerkraven för vägtrafik, se bilagda utredningar för buller (Akustikkonsulten 2024-09-06).

Nacka kommun och Trafikverket har under våren 2024 haft en dialog om möjliga dagvattenlösningar och möjligheten att ansluta vissa ytor i södra delen av planområdet till myndighetens dagvattennät. Den gemensamma inställningen är att en lösning med ett kontrollerat utflöde ytligt är lämplig för dagvattensituationen på platsen samt att dagvattenrör inte ska anslutas direkt till myndighetens nät. Mängden vatten som avrinner mot Ältavägen minskar i och med förslaget som därmed uppfyller icke-ökningskravet gällande flöden. Lösningen bedöms genomförbar av såväl stadsbyggnadsprojektet, NVOA samt Trafikverket. Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av den lösning som kommunen presenterade för Trafikverket i mars 2024.

Under hösten 2024 har det framkommit att skyfallsvolymer från befintliga lågpunkter inte ingått i utredningen från Marktéma (2024). Skyfallsvolymer vatten kommer därmed att öka ut från området, trots åtgärder föreslagna i dagvattenutredningen. Frågan har diskuterats med dagvattenkonsulten WRS (2024-11-29) inom ramen för systemhandlingen för allmän plats och följande analys har gjorts:

- Den befintliga lågpunkten utanför planområdet, i korsningen Ältavägen/Oxelvägen, bräddar längs en bred tröskel med stor flödeskapacitet. Det innebär att vattennivån inte kan stiga nämnvärt mer än lågpunktens maximala nivåer, oavsett nederbörds mängd.
- Ett genomförande av detaljplanen innebär att ledningsnätet kommer att avvattna en något större andel av planområdet än idag. Flödesutjämnande regnbäddar ska anläggas. Det dimensionerande flödet till lågpunkten från regn med återkomsttid 20 år (NVOA:s riktlinje) kommer att minska med planerad exploatering. Detaljplanen bedöms innebära en minskad risk för översvämning vid regn med återkomsttider upp till 20 år.
- Detaljplanens genomförande innebär att lågpunktens naturliga avrinningsområde ökar något. Därmed ökar risken att korsningen kan komma att översvämmas (med regn över återkomsttiden 20 år) något mer frekvent än tidigare. Det går dock inte att enkelt säga hur ofta en sådan eventuell översvämning i korsningen kan tänkas ske.
- Ältavägen är en utryckningsväg på vilken man alltså kommer fram oavsett nederbörds mängd. Konsekvensen av en översvämning är att Oxelvägen blockeras från korsningen, vilket vid en utryckning av räddningstjänsten till sydvästra Stensö innebär en cirka 1 km omväg (motsvarande ca 1-2 min långsammare utryckning). Behovet av en sådan omväg finns även i befintlig situation vid en översvämning av lågpunkten.

Kommunen bedömer sammantaget att de något ökade flödena ut från planområdet utgör en försumbar förändring av dagens situation och att inga ytterligare åtgärder behöver vidtas

11. **Trafikförvaltningen, Region Stockholm** framför att Oxelvägen och Ältavägen trafikeras av buss och att det därför är viktigt att gatan utformas så att bussarnas framkomlighet säkerställs. För att regionen ska kunna upprätthålla en god kollektivtrafik bör riktlinjerna RiGata-Buss följas annars finns en risk att sträckan inte kommer att kunna trafikeras med buss i framtiden. I alla frågor som kan komma att påverka kollektivtrafikens framkomlighet vill Trafikförvaltningen vara med i en tidig dialog.

Region Stockholm önskar ett förtydligande i trafikutredningen gällande förutsättningarna för kollektivtrafiken. Eftersom planförslaget innebär en större tillökning av fordonsrörelser till området. Vidare är det även svårt att tolka vilka hållplatsförändringarna som föreslås inom de olika dokumenten. Inom dokumentet ”trafikutredning” nämns det att hållplatsen Östra Stensö bör utformas som ett dubbelt hållplatsläge, dock saknas det en ritning för hållplatsen. Angörings- och parkeringsfäckor på gator för busstrafik ska utformas så att det finns en

frizon på 0,25 meter mellan körbana för buss och fast hinder (exempelvis ett angörande avfallsfordon).

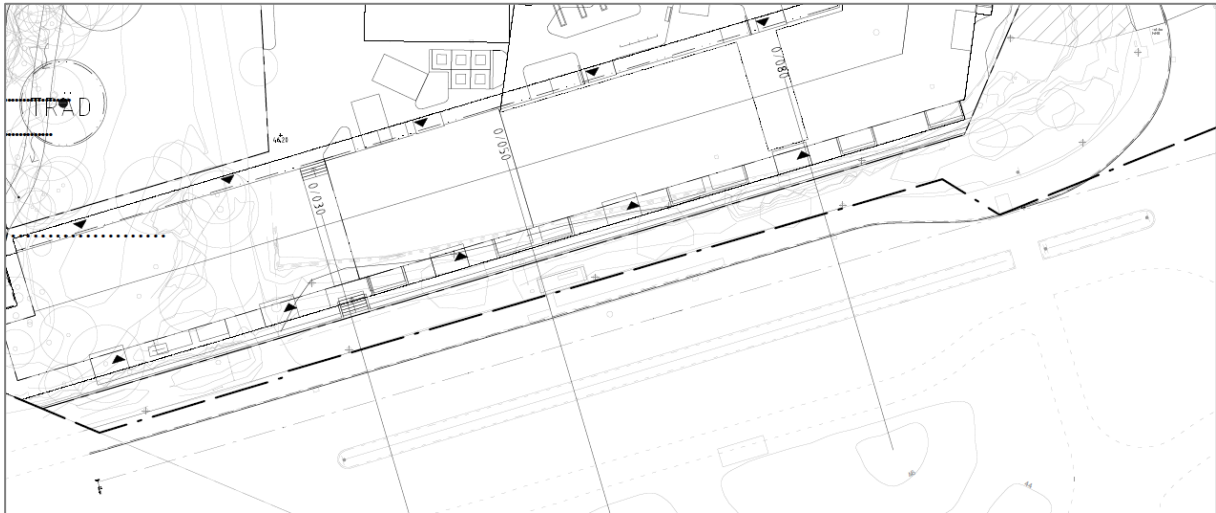
I planbeskrivningen nämns det att ” En förutsättning i projekteringen av gatorna har varit att inte omöjliggöra för en eventuell framtida ombyggnation av korsningen Ältavägen/Oxelvägen till en cirkulationsplats som skulle kunna underlätta vid en framtida kapacitetsbrist.” Om en cirkulationsplats tillkommer i korsningen mellan Ältavägen/Oxelvägen, måste det säkerställas att den är dimensionerad för busstrafiken.

Region Stockholm ser positivt att plattformarna på hållplats Östra Stensö Oxelvägen breddas till RiGata-Buss standard. Region Stockholm önskar fortsättningsvis att ha en dialog gällande planförslaget.

Det är även viktigt att busstrafikens framkomlighet säkras under byggtiden. Trafikförvaltningen framför att eftersom planförslaget inkluderar busshållplats på Ältavägen och Oxelvägen och kan komma att påverka den, ska kommun och exploatör senast sex veckor innan arbetet påbörjas ansöka om tillstånd till den trafikutövare som ansvarar för hållplatsutrustningen vid hållplatsen. Den som orsakar flytt (tillfällig eller permanent) av ett väderskydd och/eller annan SL-utrustning bekostar detta.

Då Oxelvägen och Ältavägen trafikeras av buss är det viktigt att eventuella störningar från busstrafik beaktas. För busstrafik är det ofta lågfrekvent buller som orsakar störningar till omgivningen. Risken för bullerstörning är störst vid hållplatser, där bussar står på tomgång eller accelererar vid start från hållplats. Region Stockholm anser att kollektivtrafikens förutsättningar kring exempelvis bullerproblematik vid busshållplatser bör beskrivas mer utförligt i planbeskrivningen. Dessa problem kan till exempel uppkomma vid korsningar och busshållplatser. För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av byggnader ske så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Planens kommentar: Den förstudie som tagits fram har utformats för RiGata-Buss. I systemhandlingen är projekteringen mer detaljerad och kommunen ser fortsatt att framkomligheten för bussar inte försämras. Systemhandlingen färdigställs i februari 2025. Hållplatsen vid Ältavägen behålls i samma position som idag. Kommunen förtydligar planbeskrivningen med information om hur kollektivtrafiken i området ska fungera. Nacka kommun sköter driften av Ältavägens trottoar på norra sidan, se fig. 1.



Figur 1: Underlag från systemhandling för allmän plast. Trottoaren och busshållplatsen på Ältavägen kan bibehållas likt idag. Bilden är inte skalening (Lundberg och Strid 2024)

12. Nacka vatten och avfall (NVOA)

Dagvatten/skyfall

NVOA anser att en del uträkningar i dagvattenutredningen behöver ses över. NVOA anser också att en definition av icke ökningskravet bör införas i dagvattenutredningen för att reda ut frågetecken om vad detta innebär. Det saknas också reducerade areor för vissa av ytorna inom planområdet och detta bör kompletteras tycker NVOA.

Avfallshantering

Inom planområdet är det tre delar som behöver varsin separat avfallshantering, den norra delen med bostäder (Titania), den södra delen med bostäder (Wallenstam) och förskolan. För den norra delen föreslås endast underjordsbehållare (sopkassuner), för den södra föreslås en kombination av miljöhus och underjordsbehållare på lokalgata, förskolan har egen hantering.

Sedan projektet påbörjades har avfallslagstiftningen ändrats vilket bör beaktas i den fortsatta planeringen, anser NVOA. Senast 2027 ska alla bostäder (både nya och befintliga) ha fastighetsnära insamling av förpackningar av plast, papper, metall och glas, utrymmen för sortering ska även finnas i varje bostad. Sortering av matavfall blir också obligatoriskt från 2024, med möjlighet till dispens under en övergångstid.

Boverkets byggregler genomgår en översyn och de nya föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 juli 2024 med en övergångstid på 1 år. Enligt förslaget tas nuvarande regel att avstånd till avlämning av avfall bör vara mindre 50 meter bort och ersätts med ett funktionskrav som innebär att avfall (alla avfallslag inklusive förpackningar) ska kunna hanteras i eller i anslutning till en byggnad, inget avstånd anges.

NVOA anser att förslaget bör justeras avseende avfallshanteringen. Denna nya lagstiftning innebär att förslaget med underjordsbehållare på lokalgata i den södra delen som utgick från 50-metersregeln för rest- och matavfall bör ändras till en gemensam plats för allt avfall i anslutning till den kommunala gatan i mitten av planområdet. NVOA anser också att förslagets lösning med körning av kranbil på lokalgatan i den södra delen av planområdet med vändning längst i söder är klart problematisk ur trafiksäkerhets- och arbetsmiljöperspektiv. Risk för framtida arbetsmiljöstopp finns.

NVOA framför också att det måste finnas fastighetsnära insamling av förpackningar för det norra kvarteret. Det framgår inte av förslaget om de behållare som planeras är för enbart rest- och matavfall eller även för förpackningar. NVOA anser också att förskolan ska ha full sortering enligt kommunens lokalprogram för skola och förskola.

Planens kommentar: Dagvattenkonsulten och NVOA har haft en dialog och frågorna gällande dagvattenutredningen är nu antingen förklarade eller i det fall utredningen ändrats, inarbetade i den reviderade utredningen.

I samråd med bygglövenheten och byggaktörerna bibehålls nuvarande lösning för avfallshandling för det södra kvarteret. Det är svårt att motivera att vissa av de framtida boende ska gå närmare 150 meter för att slänga rest- och matavfall. Genomförandeprojektet kommer att studera hur vändplanen i slutet av kvartersgatan kan utformas för att skapa maximal säkerhet för gående och avfallsförare. Det norra kvarteret ska utrustas med ett miljöhus som rymmer förpackningsinsamling.

13. **Nacka miljövårdsråd** anser att det är negativt att ett naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde förminskas och spridningskorridor (spridningssamband för tall- och lövskog) försämras. Miljövårdsrådet anser också att bebyggelsen i planområdets södra del bildar en alltför hög och kompakt vägg mot Ältavägen. Höjden borde minskas ett par våningar och ett mellanrum i bebyggelsen eller en öppen genomgång med bostäder över denna borde finnas. Vidare anser Nacka miljövårdsråd att även denna förskola får för liten gård för barnen.

Nacka miljövårdsråd anser att det är av större vikt att tillskapa en ny fotbollsplan än att behålla tennisbanan i området. Kan man inte skapa en ny fotbollsplan på annan plats i planområdet vore det bättre att göra om tennisbanan, som ju redan har en inhägnad som håller kvar bollar på insidan, till en liten fotbollsplan. Det är närboende barn och unga som behöver en plan för fotboll i sitt närområde. Tennis utövas företrädesvis av äldre som lättare kan ta sig till en tennisplan på annan plats, framför Nacka miljövårdsråd.

Nacka miljövårdsråd anser också att planens klimatpåverkan är negativ. Planförslaget innebär att träd som binder koldioxid tas bort och bebyggelsen föreslås delvis byggas med material såsom betong som ger upphov till stora koldioxidutsläpp, framför föreningen. Föreningen

framhåller att byggnationen av nya hus samt omfattande transporter kopplade till detta leder till ökade växthusgaser i atmosfären och därmed ett varmare klimat med värre oväder och större risk för översvämningar.

Planenhetens kommentar: Exploateringen så som den är utformad bedöms göra det svårare att uppnå miljömålet *Ett rikt växt- och djurliv*. Delar av den brynmiljö som utgör naturvärdesobjekt 2 tas i anspråk för förskolegård. Brynet erbjuder föda, skydd och lämpliga boplatser åt bland annat fåglar och insekter och miljön berikar skogen såväl som de öppna ytorna runt omkring. Detta är en negativ konsekvens av planförslaget. För att mildra detta planerar stadsbyggnadsprojektet att arbeta med återplantering av bärande buskar/växter vilket är ett sätt att bidra till en ökad biologisk mångfald. Stora delar av den sorts biotop som tas bort finns kvar i närområdet. Skogen väster om planområdet är utpekad som ett spridningssamband för tall- och barrskog. Därför undantas skogen i sin helhet ur exploateringen. Planförslaget bedöms få mycket små effekter för spridningssambandet som helhet.

Placeringen av bebyggelsen i planförslaget har valts för att kunna spara de delar av parken och skogsområdet som har högst naturvärden och rekreativa värden. Vidare är förslaget utformat så att ingen trafik ska dras genom parkområdet, detta sparar stora delar av den skyddsvärda naturen kring planområdet.

Ett utbyggnadsprojekt av det här slaget kommer att öka utsläppen av växthusgaser (på grund av materialåtgång, transporter och uppvärmning). Nackas lokala miljömål om att minska den globala klimatpåverkan genom att sänka sina direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser kommer inte till fullo att nås i projektet. Däremot vidtas åtgärder för att begränsa klimatpåverkan. Exempelvis planerar Wallenstam att uppföra det södra kvarterets byggnader enligt miljöbyggnadscertifieringen Miljöbyggnad silver och Titania planerar att uppföra byggnaderna i det norra kvarteret med Svanenmärkning. Båda byggaktörerna planerar att uppföra byggnader med solceller eller liknande hållbara energiåtgärder. Byggaktörerna kommer att vidta flertalet mobilitetsåtgärder för att minska behovet av bilåkning, se även Planenhetens kommentarer på Natur- och Trafiknämndens synpunkter. Återplantering av träd kommer att ske, bland annat oxelallén, men även inom andra delar av planområdet som exempelvis på förskolegården och i parken. Inför granskningen har planbeskrivningen kompletterats med en klimatbedömning som redovisar detaljplanens klimatpåverkan per förväntat antal boende.

Bebyggelsen är utformad i 6-7 våningar mot Ältavägen för att möjliggöra en god ekonomi i projektet. De bedömningar som gjorts visar inte på ökad skuggning för närboende, dålig gårdsmiljö eller andra större störningar för närboende och framtida boende i kvarteret.

Parken kommer att kompletteras med funktioner för lek och rekreation. Under genomförandeskedet kommer innehållet preciseras ytterligare.

14. **Södertörns brandförsvarsförbund** har uppmärksammat begränsande förutsättningar i aktuell detaljplan som kan komma att få konsekvenser i ett senare skede i byggprocessen. Då våningsantalet, 6 resp. 7 angetts så förutsätts räddningstjänsten bistå med nödevakuering i händelse av brand, vilket innebär behov av uppställningsplats för höjdfordon/stegbil i direkt anslutning till fasad. Beskriven situation begränsar möjligheterna att fritt projektera främst innegårdsmiljöer i konkurrens med ordnade uppställningsplatser för höjdfordon/stegbil.

Detta förhållande bör studeras genom att tidigarelägga en brandskyddsprojektering för att reda ut hur alternativa lösningar skulle kunna utformas senare i byggprocessen. Ett vanligt förslag i detta fall skulle kunna vara att bostadshusen utformas med s.k. Tr2 trapphus som inte kräver räddningstjänstens medverkan vid nödevakuering via höjdfordon/stegbil.

Planenhetens kommentar: Husen i planförslaget avser byggaktörerna utforma med Tr2-trapphus. Storstockholms brandförsvaret har fått detaljerade brandutredningar översända.

15. **Förpackningsinsamlingen (FTI)** framför att den 1 januari 2024 börjar en ny förpackningsförordning (SFS 2022:1274) att gälla, som bland annat innebär att insamlingsansvaret för förpackningar övergår till kommunerna och att fastighetsnära insamling ska vara införd för alla hushåll i kommunen 1 januari 2027.

FTI har inget att tillägga angående detaljplanen förutom att ytor för fastighetsnära insamling och lättillgängliga insamlingsplatser (LIP) av förpackningar behöver beaktas i planen, utifrån bestämmelserna i den nya förordningen. FTI kommer inte att etablera några nya stationer under övergångsperioden och hänvisar därför frågan till kommunens avfallsplanerare.

Planenhetens kommentar: Planförslagets två kvarter är utformade med både underjordiska behållare för rest- och matavfall, inom 50 meter från samtliga bostadsentréer. De båda kvarteren planeras dessutom för varsitt miljöhus som ska rymma förpackningsinsamling. I det södra kvarteret kommer det finnas ytor för grovsopor samt återbruk av föremål.

16. **Nacka Energi (NEAB)** framför att i planområdets närhet finns ett befintligt elnät, i form av låg- och högspänningsledningar. Majoriteten av ledningarna finns under Oxelvägen med tillhörande kabelskåp och serviser. Inom planområdets övriga delar kan det förekomma enstaka serviser som ej är i bruk.

Elförsörjningen till den nya bebyggelsen kräver att Nacka Energi får tillgång till mark (10 x 10 meter) inom området för uppförande av en transformatorstation. Vid beräkning av antal stationer förutsätter Nacka Energi att fastigheterna värms med fjärrvärme. I tidigare dialog med exploatörerna har ett effektbehov kommunicerats till Nacka Energi, vilket ligger till grund för transformatorstationsbehovet. En fastighet med större effektbehov kan innebära att ytterligare en station måste rymmas inom fastigheten, framför bolaget. Om servissäkringar

>800A blir aktuellt får servisen delas upp på fler servissäkringar, vardera på <800A, alternativt en kundägd nätstation. Nacka energi bifogar till sitt yttrande tre bilagor. De innehåller information om var e-områden bör lokaliseras, utformningskrav för nätstationer, regler kring serviser och beskrivningar kring sprängningsarbeten i anslutning till Nacka energis anläggningar med mera. Med hänvisning till att Strålskyddsmyndigheten rekommenderar att myndigheter vidtar de försiktighetsmått som behövs i fråga om lågfrekventa och magnetiska fält vid samhällsplanering förordar Nacka energi att transformatorstationerna placeras utomhus.

Nacka energi framför att om exploitören eller kommunen vill ha ett avvikande utseende eller en utformning utöver standard så bekostas detta av exploitören.

Utanför exploateringsområdet ansvarar och ombesörjer Nacka Energi alla arbeten för sina delar. Elkablar för matande elnät skall förläggas i mark, rör förläggs endast vid väggenomgång. Träd eller övrig byggnation får inte förekomma över eller intill elkabelstråk. Arbeten invid befintliga elkablar måste göras i samråd med Nacka Energi. Kontakt skall ske i god tid. Om kabelfel uppstår i samband med arbeten i projektet kommer ersättning krävas enligt 'Prislista vid skada på våra kablar' som bolagets hemsida. Nacka Energis anläggningar får inte utsättas för sättningar eller vibrationer som kan skada byggnad och den elektriska utrustningen. Normalt tecknas genomförandavtal och avtal om anslutningsavgifter med exploitören innan byggstart sker.

Planenhetens kommentar: Byggaktörerna planerar att ansluta de nya bostäderna till fjärrvärmenätet. Plankartan har en bestämmelse om att nätstationen ska utföras med en gestaltning som överstiger normal standard. Kommunen och byggaktörerna vill verka för att denna ska få ett utförande som ger platsen ett lyft, eftersom den ligger vid huvudentrén till parken.

I diskussioner med NEAB har materialet trä avfärdats eftersom varken kommunen eller NEAB kommer kunna betala för ökade driftskostnader. Materialet i den framtida stationens fasad ska i stället vara så underhållsfritt som möjligt.

17. **Postnord** anser att de ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området. Företaget anser att post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan, framför Postnord.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar yttrandet.

18. **Skanova** önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Planenhetens kommentar: Skanova har deltagit i den ledningssamordning som genomfördes inom ramen för förstudien av detaljplanen.

19. **Stockholm Exergi** har ingen erinran på planförslaget avseende varken fjärrvärme, undermarkansläggningar eller produktionsanläggningar.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar yttrandet.

20. **Stokab** har ingen erinran på planförslaget.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar yttrandet.

21. **Vattenfall eldistribution** har inga elnätanläggningar i område för rubricerat ärende och har inget att erinra mot detaljplanen.

Planenhetens kommentar: Planenheten noterar yttrandet.

Inkomna synpunkter från föreningar

22. **Ältas socialdemokratiska förening** anser att det förekommer en ”bullermatta” över stora delar av Älta och särskilt inom föreslagen detaljplan. Det som bekymrar föreningen och är illavarslande är när texten i detaljplan tydligt säger att marken där bostadshus och förskola föreslås placeras är utsatt för hög nivå av konstant buller som med all säkerhet är skadligt att utsättas för. Aktuell mark som föreslås exploateras för bostadshus och förskola ligger så nära, att det kan räknas i ett fåtal meter, Tyresö motorvägen, Ältavägen, Oxelvägen samt Ältabergsvägen där antal fordon per dygn idag är högt och kommer att öka betydligt när Älta centrum och detta planförslag Sydvästra Stensö. Mätning av det årliga dygnsgenomsnittet av antal fordon per dygn (ÅDT) som passerar på Tyresövägen 34 400 fordon ÅDT, på Ältavägen ca. 7000 ÅDT och på Oxelvägen ca. 500 ÅD. Även elbilar skapar ohälsosamma partiklar från däck och vägbana.

Föreningen anser att det borde genomföras en grundlig mätning av luftkvalitet och inte bara denna bedömning av att luften inte är ohälsosam.

Föreningen anser att förskolan inte bör byggas på platsen då den är ohälsosam och inte utvecklande för barn. Socialdemokratiska föreningen i Älta förstår inte varför majoriteten i Kommunstyrelsen beslutar om att bygga en förskola på denna plats trots högt konstant buller och ohälsosam luft.

Föreningen anser att bostadshusen mot vägarna i planförslaget i stället för bostäder borde innehålla verksamheter då dessa är mindre känsliga för bullerstörningar. Föreningen anser inte att det är lämpligt att använda bostadshus och de människor som då ska bo där som bullerskydd. Övriga hus på Wallenstams mark har föreningen inga synpunkter på. Problematiken är att i denna plan har kommunen pressat in en förskola och då blir det trångt. Det är ju detaljplanen som skapar att marken exploateras så hårt att det blir tätbebyggt. Föreningen framför också att det i samband med denna detaljplan bör utredas bullerdämpande åtgärder där Tyresövägen går i nivå med Ältasjön. Här förstärks, sprids och fortplantar sig buller till Sydvästra Stensö och över stora delar av Älta, menar föreningen.

Ältas socialdemokratiska förening anser att det är illa att den tredjedel av parkmarken som nu exploateras "åderlåts" väsentligt. De hus som föreslås i det norra kvarteret ligger tätt och skymmer solljuset för det befintliga lamellhuset som ligger längst åt söder. Föreningen framför vidare att gården, och två av bostadsvåningarna till detta hus mister solljus. Boende i området idag mister också delar av parkens träd och grönska med det lugn och harmoni som växtligheten skapar för oss människor.

Älta socialdemokratiska förening framför att *Boverkets allmänna råd* för förskolor anger att det ska finnas goda sol- och skuggförhållanden, god luft och ljudkvalitet. Enligt det allmänna rådet ska ett barn ha tillgång till 40 kvm lekyta per barn. I förslaget kommer lekytan att vara 18 kvm per barn. Lekytan ska ligga i direkt anslutning till förskolan och barnen ska själva kunna ta sig dit. En park som ligger i närheten uppfyller inte Boverkets allmänna råd. För att kunna vistas i parken behöver utflykterna planeras och blir vuxenstyrda och begränsade på grund av säkerheten för barnen. Barnen bör också ha en möjlighet till fri lek och utevistelse oavsett möjligheten till utflykt just den dagen. En stor gård ger möjlighet till fri lek och rörelse för alla där barnen själva kan ta initiativ till lek vilket är viktigt för deras utveckling. En förskola ska inte bara vara till för att förvara barn på bekostnad av deras hälsa och utveckling. I Barnkonventionens avsnitt 3 punkt 3 står att "Konventionsstaterna skall säkerställa att institutioner, tjänster och inrättningar som ansvarar för omvårdnad eller skydd av barn uppfyller av behöriga myndigheter fastställda normer, särskilt vad gäller säkerhet, hälsa, personalens antal och lämplighet samt behörig tillsyn." Med tanke på skrivningarna i Barnkonventionen bör Boverkets allmänna råd faktiskt följas, anser föreningen.

Föreningen framhåller vidare att enligt detaljplanen ska både Svanhöjdens förskola och den nu föreslagna förskolans begränsade lektytor kompenseras av att man kan vara i parken. Tanken är här att man ska kunna bryta mot Boverkets allmänna råd genom att använda parkytan. Man beräknar att 6300 kvm av parken ska användas av förskolorna. I underlaget skriver man att delar av den känsliga parkmiljön kommer att behöva användas om platsen för den föreslagna förskolan blir större. Den som föreslår att platsen för förskolan ska bli större

måste alltså väga barns behov av godtagbar lekyta mot skyddet av känslig natur vilket bör vara ett val som inte ska behöva göras med en klok planering.

I planhandlingarna konstaterar kommunen att förskolegården kommer att vara kuperad men att två plana lekytor kommer att finnas. Man skriver också att förskolan ska placeras på relativt plan mark. Utifrån underlaget var det svårt att få grepp om vad som menades med detta. Risken skulle ju kunna vara att lekytan per barn skulle kunna bli mindre än 18 kvm per barn om förskolegården skulle vara mycket kuperad. En fråga ställdes om detta den 22/11 när detaljplanen presenterades i Älta centrum. Svaret blev att lekytan inte skulle vara kuperad. Av planbeskrivningen framgår också att en byggnad som till exempel ett förråd får placeras på förskoletomten med en yta på högst 70 kvm vilket skulle minska lekytan ytterligare.

Om nu förskolan trots allt byggs enligt denna plan så är det viktigt att vårdnadshavare som hämtar och lämnar sina barn kan göra det på ett säkert och tillgängligt sätt. Det får inte bli samma misslyckande med hämtning och lämning som vid Svanhöjdens förskola. Här drabbades vårdnadshavare av parkeringsbot när det hämtade och lämnade på grund av brist på parkeringsmöjligheter. Tänk också på att personal behöver parkera sin bil, framför föreningen.

Ältas socialdemokratiska föreningen ställer sig skeptiska till konstaterandet att korsningen vid Ältavägen/Oxelvägen inte behöver förändras på grund av nybyggnationen i Älta centrum och sydvästra Stensö. Föreningen ser att det finns en risk för att det kan bli effekter på både bullernivå och luftkvalitet under rusningstrafik då både bilar och kollektivtrafik kan bli stående en längre tid i väntan på att få köra. De framhåller också att då Älta centrum och Sydvästra Stensö byggs ut förvärras problematiken med köbildning och ännu sämre luftkvalitet då antalet fordon kommer att öka markant. Det kan särskilt ha betydelse för det hus som sträcker sig utmed Ältavägen. För korsning vid Ältavägen/Oxelvägen ska fungera med så lite köbildning som möjligt så menar föreningen att en cirkulationsplats skulle lösa problematiken och därför borde uppföras. En cirkulationsplats klarar av att ett betydligt större antal fordon kan passera och göra det säkert i motsats till idag då det råder stopplikt. Föreningen anser att kollektivtrafikens bussar har stora svårighet att korsa Ältavägen eller köra ut på Ältavägen vilket så klart även gäller andra fordon.

Föreningen anser att det finns en risk med avvägning mellan de boendes närhet till sopkärlen i det södra kvarteret och sopbilens vändmöjligheter. Föreningen framhåller att detta innebär att sophämtarnas arbetsmiljö försämras eftersom sopbilen alltid behöver backas ut, tvärtemot rekommendationen. Det kommer också vara ett område där många barn rör sig vilket även det kan vara en säkerhetsrisk, enligt föreningen.

Ältas Socialdemokratiska föreningen anser att det är av stor vikt att parken saneras som en del i genomförandet av detaljplanen eftersom gifterna kan utgöra en risk för människors hälsa. Föreningen anser att en sanering är extra viktig eftersom man enligt planen kommer att använda parken för att kompensera för den begränsade lekytan på förskolorna. Här är det viktigt att vi bevakar att saneringen av parkmarken verkligen blir av, framhåller föreningen. Högsta domstolen har nyligen dömt i ett fall där människor långsiktigt, inte bara akut, drabbas av ohälsa och kommunen har då skadeståndsskyldighet mot de som drabbas, framför föreningen.

Nackas miljömål om ett rikt växt- och djurliv kommer att bli svårare att uppnå eftersom en del av parken med påtagligt värde kommer att tas bort på grund av placeringen av förskolan, framför föreningen. Som tidigare påpekats så ställs barns behov av godtagbar lekyta mot skyddet av känslig natur vilket hade kunnat undvikas med annan planering. Den täthet i bebyggelsen som uppstår beror ju på denna detaljplan och inget annat, menar Ältas socialdemokratiska förening.

Föreningen anser att denna park är otroligt viktig för framför allt de som bor längs med Oxelvägen och för de som kommer att flytta in i Älta centrum. Föreningen framför vidare att parken består av vackra gamla träd och annan växtlighet som minskar lite av buller från motorvägen Tyresövägen, vilket är positivt. Barn leker här och det finns en lekplats, ”Safarilekparken” som används flitigt. Många familjer har sina fester här på gräsmattorna, sitter ute på gräset och läser eller har picknick. Det finns också en grillplats som är i dåligt skick och bör rustas upp, enligt föreningen.

Ältas socialdemokratiska förening anser att det är fel att Nacka kommun upplåtit fotbollsplanen för parkering för boende i Östra Stensö, utan att informera eller tillfråga boende i området. Att inte denna fotbollsplan används så mycket beror på att det uppstår svåråtkäta sårskador när barnen som spelar faller i gruset. Det finns också en asfalterad tennisplan med basketkorg som används ofta när vädret tillåter. I detta område bor och kommer att bo merparten av Ältas befolkning så ta inte mer parkmark för att exploateras till bostäder eller förskola, framför föreningen. Rusta i stället upp och sanera parken och gör den ännu trevligare att vistas i, framför föreningen.

Ältas socialdemokratiska förening anser att parkeringstalet per bostad ska vara högt eftersom det idag är svårt för de som bor i skivhusen att parkera sina fordon. Utan kantstensparkeringen längs Oxelvägen så blir det katastrof, framför föreningen. Erfarenheter pekar på att Wallenstam hänvisar till sin webbsida men där det aldrig finns någon ledig parkeringsplats. Helst vill förening se att kantstensparkering längs Oxelvägen behålls och även att Wallenstam ersätter alla tidigare parkeringsmöjligheter som försvunnit, och fortsätter att försvinna.

Föreningen anser också att den befintliga infartsparkeringen (parkering för pendlare) bör rustas upp och belysas samt kameraövervakas så den möjliggör dygnet runt-parkering. Kollektivtrafiken är inte den bästa och om buss 401 slutar att gå till Slussen så kommer ännu fler att välja buss till Gullmarsplan vilket ökar behovet av pendlarparkering, framför föreningen.

Älta socialdemokratiska förening framför slutligen att sedan Ältas båda bensinstationer försvann så efterlyser många Ältabor en ny station. Detta är en självklar service som ska finnas i Älta, menar föreningen.

Planenhetens kommentar: Bullerutredningen visar att samtliga planerade bostäder uppfyller antingen 3§ eller 4§ enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. För sju lägenheter i det södra kvarteret som är placerade i hörnet av Ältavägen och Oxelvägen erfordras en teknisk lösning för att säkerställa en bullerskyddad sida. Detta kan ske genom en kombination av indragen balkong, 75% inglasning ovan tätt räcke och absorbenter i tak. Totalt omfattas mindre än 1% av bostäderna i detaljplanen av teknisk lösning. Bullersituationen kan hanteras genom att bostäderna i de svåraste lägena i huvudsak görs genomgående.

Förskolan ligger väl skyddad från vägtrafiken genom naturlig topografi och bakom övrig tillkommande bebyggelse inom planområdet. Det medför generellt låga ljudnivåer på de ytor som är planerade att nyttjas av förskolan. Beräkningarna visar att huvuddelen av gårdsytan klarar högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå, vilket är en större andel än de 50 % som Naturvårdsverket hänvisar till i tillsynsvägledningen. En mindre del av gårdsytan, i sydväst, har ekvivalent ljudnivå på 55-60 dBA. Gårdsytan klarar också högst 70 dBA maximal ljudnivå.

Halterna för luftkvalité ligger under den undre utvärderingströskeln för både NO₂ och PM10 enligt Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477). Ökat antal lägenheter i området innebär potentiellt ökad biltrafik men detta bedöms inte vara skäl till att halterna överskrids. Luftväxlingen i området kommer att bibehållas då husen placeras med möjlighet för luftgenomströmning. I och med att nivåerna är relativt låga idag bedömer kommunen att ett genomförande av planförslaget ger godkända nivåer avseende luftkvalitet och inga ytterligare utredningar har krävts.

Mot bakgrund av ovanstående resonemang om buller respektive luftkvalitet bedöms förskolan kunna placeras på den plats den har i förslaget. Gården skyddas av trafikbuller från gatorna genom befintlig topografi och den föreslagna byggnadsstrukturen och luftkvalitén bedöms vara tillfredställande. Ofta följer bullernivåer och nivåer för luftföroreningar varandra vilket visar att platsen är lämplig för förskola.

Programmet för Ältas nya centrum pekar ut en utveckling med bostäder på platsen. Detaljplanens samrådsförslag beslutades i kommunstyrelsen där den politiska majoriteten därmed var positiva

till utveckling på platsen. Kommunen bedömer inte att det finns efterfrågan på kontorslokaler på platsen. Planenheten tackar för information om att bullernivåerna i Älta skulle kunna minimeras genom åtgärder där Ältasjön går i nivå med Tyresövägen. Detta är en fråga som inte kan hanteras inom aktuell detaljplan men en viktig information för framtida diskussioner med Trafikverket.

Förskolan planeras för 6 avdelningar med cirka 18 barn per avdelning, det vill säga cirka 110 barn totalt. Förskolegården kan delas in i tre zoner: trygg-, aktiv- och vild zon, alla med olika funktioner och lekvärden för att skapa aktiva respektive lugna rum som lämpar sig för barn i olika åldrar. Brynmiljön som ingår i förskolegården har en terräng som med fördel kan nyttjas i den dagliga verksamheten. Förskolegården kommer i framtiden kunna vara både plan för de mindre barnen samt mer kuperad för de äldre. Parken och den kringliggande skogen kan användas för utflykter. En befintlig förskola använder redan parken och skogen för utflykter idag men det bedöms möjligt att fler barn kan nyttja parken utan att riskera slitage på marken.

Inom ramen för detaljplanen har kommunen utrett trafiksituationen kring Svanhöjdens förskola. Oxelvägen kan komma att kompletteras med hämta/lämna-platser vid Svanhöjdens förskola vilket bedöms kunna förbättra situationen för föräldrarna.

I nuläget har kommunen ingen avsikt att genomföra den cirkulationsplats som föreningen nämner. Den har projekterats och detaljplanen är utformad så att den kan genomföras om behovet finns i framtiden. De planer som genomförs i Älta tillsammans med föreslagen detaljplan för sydvästra Stensö bedöms inte bidra till köer på Oxelvägen och Ältavägen.

För diskussion om sophämtning, se yttrande från NVOA och planhetens kommentar på sidan 21.

Kommunen har för avsikt att rusta upp parken. Under genomförandeskedet kommer innehållet i parken att preciseras.

Fastigheten Älta 24:2 rymmer en parkeringsplats som nyttjas av boende i Wallenstams befintliga bostadshus samt närliggande radhusområde och rymmer cirka 170 bilar. Dessa platser ska delvis ersättas i garage under de förslagna bostäderna. I samband med framtagandet av detaljplanen för Älta centrumkvarter gjordes en parkeringsutredning i syfte att fastställa hur många parkeringsplatser Wallenstam ska ersätta då de befintliga parkeringsanläggningarna inom Älta rivs, både inom detaljplanen för Älta centrumkvarter och detaljplanen för sydvästra Stensö. Totalt ska Wallenstam anlägga 310 parkeringsplatser i garage under de nya bostadskvarteren i Älta centrum och sydvästra Stensö. Detta regleras även i det exploateringsavtal som är tecknat mellan Wallenstam och Nacka kommun.

Älta saknar nu en drivmedelstation. Närmste station kan i framtiden bli i Tyresö, nära Hedvigslunds trafikplats där Tyresö kommun planerar att uppföra verksamhetstomter som kan rymma en drivmedelstation.

Detaljplanen reglerar inte hur infartsparkeringen utformas. Synpunkten att rusta upp, belysa och kameraövervaka infartsparkeringen har framförts till trafikenheten på kommunen.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare och boende utanför planområdet

23. **Synpunktslämnare 4** motsätter sig planförslaget och menar att det påminner om det misslyckade miljonprogrammet som byggdes under 1960-talet. Området Stensö har ökande problem och ganska dåligt rykte, och planförslaget riskerar att ytterligare bidra till den negativa utvecklingen. Synpunktslämnaren menar att bebyggelsen är för kompakt, hög och utan affärslokaler som annars ger en trygghet. Nu upplevs byggnaderna i förslaget som en anonym koloss. Synpunktslämnaren anser att övrig nybyggnation i Älta är mindre och upplevs som trevligare och mer småstadsaktig och därmed är ett mer attraktivt framtida boende.

Synpunktslämnaren framför också att radhusbebyggelsen öster om planområdet kommer att hamna i skugga och att förslaget inte tar hänsyn till den befintliga bebyggelsen.

Planenhetens kommentar: Bebyggelseförslaget för det södra kvarteret har utvecklats till detaljplanens granskning. Bebyggelsen har en annan färgsättning med livligare färger, i övrigt är volymerna desamma som i granskningen.

Planförslaget har kompletterats med en redovisning av solförhållanden för radhusbebyggelsen. Slutsatsen är att radhusen öster om planområdet inte påverkas negativt av planförslaget.

24. **Synpunktslämnare 5** (*se löpnummer i nyckeln*) protesterar mot planförslaget.

Synpunktslämnaren menar att husen kommer att bli så höga att närmaste gatorna i radhusområdet öster om planområdet kommer att skuggas stora delar av dagen. Redan i dag så skymmer nuvarande skivhus vid Oxelvägen solen vid klockan sex på kvällen, cirka. Synpunktslämnare fick en solkarta mailad till sig, men har efterlyst en som visar solläget efter klockan tre på eftermiddagen. Under samrådsmötet fick synpunktslämnaren även till sig från Wallstams representanter att de nya husen kommer skugga radhusområdet. Synpunktslämnaren framhåller att radhusområdet alltid har varit soligt och ljust, men att det nu kommer att förmörkas. De föreslagna husen kommer att byggas högre än från mark/gatuplan vilket gör att de nya byggnaderna kommer att bli nästan lika höga som befintliga skivhus vid Oxelvägen. Synpunktslämnaren framför vidare att nämnda radhus är byggda i nerförsbacke, vilket gör att den föreslagna bebyggelsen upplevs som högre i förhållande till radhusen.

Vidare anser synpunktslämnaren att planförslaget framstår som ett ”nytt miljonprogram” och frågar sig hur kan det vara rimligt när nuvarande hyreshusområde har ett ganska dåligt rykte. Synpunktslämnaren anser att övriga områden som byggs i Älta är jättefina, ser moderna och attraktiva ut, men att detta förslag liknar en jättestor mur av höga hus, i trista färger.

Planenhetens kommentar: Se svar under synpunkt 23.

25. **Synpunktslämnare 6** (se löpnummer i nyckeln) anser att planförslaget ska avbrytas och bensinmacken på platsen återställs. Synpunktslämnaren frågar sig hur de cirka 170 parkeringsplatser som finns på platsen idag ska ersättas. Redan nu råder det parkeringsbrist i Älta menar synpunktslämnaren.

Synpunktslämnaren anser också att husen är höga och fula och att de kommer skymma solen för de boende i radhusområdet öster om Oxelvägen. Det finns också en risk att parkens grillplats försvinner och att parkytor för Ältaborna minskar. Synpunktslämnaren menar också att förtätning i Älta är negativt och behöver avbrytas.

Planenhetens kommentar: Befintlig bebyggelse utanför detaljplaneområdet för Sydvästra Stensö hyr idag parkeringsplatser på den markparkering som är belägen inom Wallenstams fastighet Älta 24:2. Wallenstam ska, utöver de parkeringsplatser som ska anläggas för de nya bostäderna inom detaljplanen, även ersätta befintliga parkeringsplatser. I samband med att detaljplanen för Älta centrum antogs år 2020 tecknades ett exploateringsavtal mellan Nacka kommun och Wallenstam som bland annat reglerar hur många av de befintliga parkeringsplatser inom Älta centrum och Sydvästra Stensö som ska ersättas i samband med den nya bebyggelsen. Totalt ska Wallenstam anlägga 310 parkeringsplatser i garage under de nya bostadskvarteren i Älta centrum och sydvästra Stensö. Detta regleras även i det exploateringsavtal som är tecknat mellan Wallenstam och Nacka kommun. Det slutgiltiga antalet parkeringar som anläggs i garage under föreslagna bostäder avgörs i bygglovet. Antalet ska följa överenskommelser med fastighetsägaren, framtagna parkeringsutredning samt förhålla sig till det antal bostäder som redovisas i bygglovet. Planförslaget möjliggör för parkeringsgarage under båda bostadskvarteren. För kommentar om gestaltning, se synpunkt 23.

26. **Synpunktslämnare 8** (se löpnummer i nyckeln) anser att alla parkeringsplatser som nu upplåts till radhusen öster om Oxelvägen ska ersättas och att det finns en risk att det blir ett parkeringskaos i området under tiden detaljplanen genomförs samt efter arbetet är klart.

Planenhetens kommentar: Se svar under synpunkt 25.

27. **Synpunktslämnare 9** (se löpnummer i nyckeln) anser att det södra kvarteret kommer att täcka solen för boende i radhusområdet öster om Oxelvägen. Synpunktslämnaren anser att deras eftermiddags/kvällssol helt kommer att försvinna i och med planförslaget.

Vidare anser synpunktslämnaren att förslaget är i ”miljonprogramsanda” och att det inte kommer att öka försköningen av området. Det är bara där i Älta kommunen väljer att fortsätta bygga på detta sätt, menar synpunktslämnaren.

Planenhetens kommentar: Se svar under synpunkt 23.

Övriga inkomna synpunkter

28. **Synpunktslämnare 1** (*se löpnummer i nyckeln*) anser att bebyggelseförslaget ser ut som ett oattraktivt miljonprogramsområde och att det borde göras mer luftigt och trevligt.

Planenhetens kommentar: Se svar under synpunkt 23.

29. **Synpunktslämnare 2** (*se löpnummer i nyckeln*) föreslå att kommunen överväger att planlägga för en drivmedelsstation inom exempelvis Ältabergs verksamhetsområde eller annan lämplig plats. Synpunktslämnaren framför att eftersom båda Ältas drivmedelsstationer är nedlagda behöver Ältaborna nu åka så långt som till Tyresö eller skogskyrkogården för att tanka.

Planenhetens kommentar: Kommunen har i nuläget ingen plats i åtanke för en bensinstation i Älta. Ältaborna är i stället hänvisade till Tyresö eller Stockholms kommun. Tyresö kommun avser att tillskapa en ny drivmedelsstation i höjd med Hedvigslund. I framtiden kommer detta bli Ältas närmaste drivmedelsstation.

30. **Synpunktslämnare 3** (*se löpnummer i nyckeln*) anser att detaljplaneförslaget har många brister och det är bland det sämre i Nacka på väldigt länge. Det är ett alldeles för storskaligt bebyggelseförslag, byggnadskropparna är för sammanhängande och rent estetiskt är det alldeles för likt ett miljonprogram, menar synpunktslämnaren. Skalan i området borde i stället vara fem våningar menar synpunktslämnaren. Vidare framför personen att det aldrig någonsin kommer att bli ett högstatusområde och att bebyggelsen av någon anledning är anpassad till omkringliggande bebyggelse trots att de intilliggande flerbostadshusen nog anses som de minst attraktiva husen i Älta (eller i hela Nacka?). Synpunktslämnaren framför också att färgskalan i planförslaget (och på mycket annan nyproduktion idag) är tråkig. Detta för att Sverige är grått och trist halva året och att då bygga gigantiska hus i dessa färger bidrar bara till att skapa en gigantisk miljö i gråskala. Synpunktslämnaren menar i stället att kommunen bör inspireras av den klassiska varma färgskalan, och klassisk arkitektur i Stockholms innerstad.

Synpunktslämnaren önskar att Nacka hade haft en ambition att skapa Sveriges mest attraktiva boendemiljöer. Det fantastiska geografiska läget i Älta, nära både vatten, natur och stad gör att kommunen historiskt har kommit undan med väldigt mycket och kanske tagit det som bevis på att man skapat fina miljöer. När det kanske ska ses som ett betyg på läget och naturen i stället - att oavsett arkitektur så bosätter sig folk här ändå. Synpunktslämnaren anser att den arkitektur som betingar högst försäljningspriser och högst trivsel borde användas som inspiration för området och ger sekelskiftesarkitekturen i Aspudden som ett förslag.

Planenhetens kommentar: Se svar under synpunkt 23.

31. **Synpunktslämnare 7** (*se löpnummer i nyckeln*) är starkt emot att bygga vidare på det modernistiska planeringsidealet som gällde då Stensö planerades. De föreslagna kvarteren

borde vara slutna med entréer mot gatorna. Gatorna borde utformas som gångfartsgator med *shared space*. Detta skulle bidra till en trevligare och tryggare boendemiljö samt skapa bättre lokala sammanhang och kopplingar inom nya Stensö/Älta. Nuvarande förslag känns omänskligt och som en planseparerad boendemaskin från 60/70 talen, menar synpunktslämnaren.

Planenhetens kommentar: Planförslaget är inte trafikseparerat likt mycket av den bebyggelse som synpunktslämnaren hänvisar till. I det södra kvarteret föreslås en kvartersgata som ska utformas med de gående i centrum. Hastighetsdämpande åtgärder och en beläggning som för tankarna till ett torg är möjliga sätt att hantera att platsen ska få rätt utformning. Eftersom Ältavägen är en bussgata med vissa krav på avstånd till statlig väg har bebyggelsen utformats med entréer vända in mot gården. Planenheten förstår perspektivet men har gjort avvägningen att det är viktigare att nyttja hela tomten än att dra in bebyggelsen från gatan och vända entréerna utåt Oxelvägen och Ältavägen.

Ändringar efter samråd

Efter samrådet har följande ändringar av planförslaget gjorts:

- Andel träd i parken som har ändrad lovplikt har minskat för att dessa visat sig vara svåra att garantera kunna bevara i genomförandet.
- Prickmarkszonen mot parken har utökats för att kunna skydda mer av parkmiljön/brynzonen mot parken.
- Plankartans bestämmelser för utformning har redigerats för att bättre passa syftet med detaljplanen.
- Förgårdsmarken mot gatorna i det södra kvarteret har utformats med prickmark istället för korsmark eftersom detta krävs för att säkerställa ett tillräckligt säkerhetsavstånd mot gatan.
- Förskolegården har belagts med korsmark och definitionen av denna har preciserats för att bättre passa syftet med detaljplanen.
- N-bestämmelserna på två av förskolegårdens träd har tagits bort eftersom saneringen av föroreningar gör att det inte går att garantera att de kan bevaras.
- Byggnadsarean för förskolan har utökats med 50 kvadratmeter för att bättre passa den framtida verksamheten.
- Användningen förskola har ersatts av formuleringen skola i syfte att göra planen mer flexibel.
- Illustrationsbestämmelserna för våningsantal har ersatts av höjdsättningsbestämmelser för att bättre säkerställa syftet med detaljplanen.
- Garagen under bostadskvarteren har nu en bestämmelse som möjliggör att de kan 3D-fastighetsbildas.
- Bestämmelserna för högsta tillåtna höjd för komplementbyggnader har förtydligats.
- En skyddsbestämmelse som styr att fasader mot Ältavägen, i nära anslutning till busshållplatsen ska utformas för att skydda mot lågfrekvent bussbuller.

- Bullerbestämmelsen för förskoleverksamheten har uppdaterats utifrån nya riktlinjer.
- En bestämmelse som styr att all bebyggelse som vetter mot Oxelvägen och Ältavägen ska utformas så att störande vibrationer från väg inte förekommer har lagts till på plankartan.
- Bestämmelsen som styr att marken behöver saneras har justerats så att den nu styr att marken ska vara sanerad innan startbesked för ändrad markanvändning ges.
- En uppdaterad solstudie har tagits fram och planförslaget har kompletterats med en ny kulör- och materialpalett.
- Bullerutredningen har uppdaterats för att bättre förhålla sig till aktuellt planförslag.
- En parkeringsutredning med tillhörande mobilitetsåtgärder för projektet har tagits fram.
- En kompletterande markundersökning har utförts i parkområdet för att få en bättre bild av föroreningarna på platsen. Som stöd för tillsynsmyndighetens bedömning av föroreningssituationen har en riskanalys tagits fram i syfte att klarlägga riskerna med de kända föroreningarna i parken.
- Dagvattenförslaget har justerats med en mer detaljerad redovisning av föreslagna åtgärder.
- Planbeskrivningen har justerats bland annat avseende trafik, dagvatten, markföroreningar, risker kopplade till hälsa- och säkerhet såsom buller, skyfall och föroreningar och förslaget har illustrerats med nya visualiseringsbilder som bättre beskriver den tänkta bebyggelsen.

Planenheten

Angela Jonasson
Gruppchef Nacka

Erik Melin
Planarkitekt