

3 april 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

KFKS 2016-129

§ 115

Genomförandebeslut för detaljplan Järla stationsområde norr, del av stadsbyggnadsprojektet Järla stationsområde, del av fastigheterna Sicklaön 361:1 m.fl., västra Sicklaön

Utbyggnadspromemoria, exploateringsavtal och markgenomförandeavtal

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Kommunstyrelsen fastställer utbyggnadspromemorian för detaljplan för Järla stationsområde norr, del av stadsbyggnadsprojektet Järla stationsområde, 99924400 enligt bilaga 1 till detta ärende och ger exploateringsenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet. Beslutet är villkorat av punkt 4 nedan.
2. Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att ingå föreslaget exploateringsavtal med Bostadsrättsföreningen Klöver T51, org.nr. 769631-9586, för fastigheten Sicklaön 361:1 inom detaljplanen för Järla stationsområde norr, enligt bilaga 2 till detta ärende.
3. Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att ingå föreslaget markgenomförandeavtal med Saltsjö-Järla Fastighets AB, org.nr. 556903-4647, för del av fastigheten Sicklaön 40:11 inom detaljplanen för Järla stationsområde norr, enligt bilaga 3 till detta ärende.
4. Kommunstyrelsen godkänner att kvarvarande medel om cirka 80 miljoner kronor i investeringsinkomster och cirka 70 miljoner kronor i investeringsutgifter inom tidigare tilldelad budget för stadsbyggnadsprojekt Järla stationsområde 99924400 tas i anspråk för genomförande av detaljplan för Järla stationsområde norr.
5. Den förlorade naturmarken inom stadsbyggnadsprojektet ska kompenseras för. Tjänstepersonerna får i uppdrag att ta fram förslag på kompensationsåtgärder som ska genomföras, med utgångspunkt i närområdet. Kompensationen kan ses och finansieras som en övergripande sekundäråtgärd.

Sammanfattning av ärendet

Detaljplanen för Järla stationsområde norr ingår i stadsbyggnadsprojektet Järla stationsområde och bidrar till utvecklingen av Nacka stad – det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön i enlighet med antaget detaljplaneprogram för Centrala Nacka. Vidare ingår projektet i det avtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka som Nacka kommun ingått i och med 2013 års Stockholmsförhandling. Projektet bidrar till att Nacka uppfyller sin del av avtalet för tunnelbanan att låta bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

3 april 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

Detaljplanen för Järla stationsområde norr möjliggör cirka 390 nya bostäder jämnt fördelade mellan det västra och det östra kvarteret med lokaler i bottenvåningarna. Syftet med utbyggnaden inom Järla stationsområde norr är att skapa förutsättningar för goda boendeförhållanden och stadsliv genom en tät stadsmiljö med attraktiva allmänna platser och bostadsbebyggelse samt verksamhetslokaler av hög arkitektonisk kvalitet kring kollektivtrafiknoden station Järla, bestående av busstrafik, Saltsjöbanan och snart nya tunnelbanan. Detaljplaneförslaget för Järla stationsområde norr tillstyrktes av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i oktober 2022.

Genomförandebeslutet omfattar en utbyggnadspromemoria som beskriver planerad utbyggnad samt ett exploateringsavtal och ett markgenomförandeavtal som reglerar huvudsakliga ansvars- och kostnadsprinciper med exploitören Klöver AB. Parallellt med genomförandebeslutet har förslag till beslut om antagande av detaljplan tagits fram och anmälts till samma nämnd. Gällande budget bedöms möjliggöra arbete fram till att detaljplanen vinner laga kraft och för att inleda utbyggnaden av allmänna anläggningar till 2025. Ytterligare budget planeras sökas hösten 2025 för fortsatt genomförande.

Planerad utbyggnad, som är både geografiskt och tekniskt komplex, måste samordnas med olika aktörer i såväl tid som rum. Den totala investeringsvolymen för lokala allmänna anläggningar beräknas uppgå till cirka 120 miljoner kronor. Givet uppskattad investeringsvolym för allmänna anläggningar bedömer kommunen att den årliga driftskostnaden preliminärt uppgår till 141 000 kronor och kapitalkostnaden cirka 3,4 miljoner kronor. Genom uttag av exploateringsersättning, intäkter från vidarefakturering till ledningsägare och intäkter från planerad markförsäljning förväntar sig kommunen ett positivt netto om cirka 54,3 miljoner kronor vid genomförandet av detaljplanen. Kommunen får även medfinansieringsersättning för utbyggnaden av tunnelbanan.

Den 14 mars 2023 togs ärendet upp för av beredning av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott. Bilaga 14 tillhörande markgenomförandeavtalet i bilaga 3 till tjänsteskrivelsen har justerats efter stadsutvecklingsutskottets beredning. Justeringen ändrar inte innehållet i bilagan och avser mindre språkliga justeringar och förtydliganden. Exploatören Klöver AB har i väntan på kommunens beslut undertecknat samtliga avtal med tillhörande bilagor.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse från exploateringsenheten mfl enheter, daterad den 16 februari 2023,
reviderad den 20 mars 2023

- Bilaga 1 Utbyggnads-PM
- Bilaga 2 Exploateringsavtal inklusive bilagor
- Bilaga 3 Markgenomförandeavtal inklusive bilagor (*med reviderad bilaga 14*)
- Bilaga 4 Ärendeöversikt

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

3 april 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

Bilaga 5 Protokollsutdrag från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 14 mars 2023 § 23

Yrkanden

Johan Krogh (C) yrkade, med instämmande av Mats Gerdau (M), bifall till det utsända förslaget från exploateringsenheten.

Henrik Unosson (S) yrkade, med instämmande av Mikael Carlsson (NL) och Tomas Ottosson (V), avslag på det utsända förslaget från exploateringsenheten.

Desha Svenneborg (MP) yrkade bifall till det utsända förslaget från exploateringsenheten med följande tillägg:

”5. Den förlorade naturmarken inom stadsbyggnadsprojektet ska kompenseras för. Tjänstepersonerna får i uppdrag att ta fram förslag på kompensationsåtgärder som ska genomföras, med utgångspunkt i närområdet. Kompensationen kan ses och finansieras som en övergripande sekundäråtgärd.”

Beslutsgång

Ordföranden konstaterade att det fanns följande förslag till beslut – förslaget från exploateringsenheten och avslagsyrkandet från Henrik Unosson samt tilläggsyrkandet från Desha Svenneborg.

Ordförande ställde först förslaget från exploateringsenheten mot avslag, och fann att kommunstyrelsen hade beslutat att bifalla förslaget från exploateringsenheten.

Därefter ställde ordföranden tilläggsyrkandet mot avslag, och fann att kommunstyrelsen hade beslutat att bifalla tilläggsyrkandet.

Reservationer

Henrik Unosson reserverade sig mot beslutet för Socialdemokraterna och ingav följande.

”Även i denna version av detaljplanen saknas en tillgänglighetsanpassad och trafiksäker lösning för gångtrafikanter mellan t-banestationen och Järla Sjöstad/Ekudden samt för omstigning till Saltsjöbanan. Rörelsehindrade måste – om inga åtgärder görs söder om Värmdövägen - ta en rejäl omväg via Järla gårdsväg och Järlabron över Värmdövägen. Denna omväg har dessutom stora höjdskillnader plus en mycket smal gångbana på Järlabron. Till Saltsjöbanan är det omöjligt att ta sig för rörelsehindrade, utan en ombyggnad av Saltsjö Järla station. Dessa tillgänglighetsfrågor ligger visserligen till största delen utanför det aktuella planområdet, men de är så viktiga att de inte borde ha hanterats separat. Det borde ha skett en samordning med detaljplanen söder om den nu aktuella, dvs 'Järla stationsområde Mitt'. Vi kan nu konstatera att det var mycket olämpligt att

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

3 april 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

kommunen vilandeförklarade planarbetet för detta område. Detta arbete borde ha fortsatt dels för koordineringen av tillgänglighetsfrågorna, dels för att nödvändiga arbeten vid Saltsjö Järsla station skulle kunna genomföras under åren 2023–2026, då Saltsjöbanan ändå planeras vara avstängd i stor utsträckning. Det är inte acceptabelt med ytterligare avstängningar när Saltsjöbanan har ’nyöppnats’ i sin helhet. Med denna bristande samordning med arbetena avseende intilliggande detaljplaner borde det åtminstone ha skapats ordentlig flexibilitet i den nu aktuella planen, för att möjliggöra någorlunda acceptabla lösningar för tillgänglighet. Man borde t.ex. ha utformat platsen närmast Värmdövägens övergångsställe så att det blir möjligt att ha även en tunnel där som fortsätter under Saltsjöbanan mot Järsla Sjöstad. Vi socialdemokrater har påpekat detta vid tidigare möten, men önskemålen har inte beaktats. Nu finns risken att det inte ens blir en halvbra lösning på tillgänglighetsproblemet. Vi ställer oss faktiskt frågan om det är lämpligt att redan nu överlämna ärendet till kommunfullmäktige. Kommunen borde därför omgående återuppta arbetet med detaljplanen för ’Järsla stationsområde Mitt’ för att åstadkomma en bra lösning för tillgängligheten till/från tbanan och Saltsjöbanans station Saltsjö Järsla. Vi reagerar också med oro på det faktum att det blir mycket begränsad mark för barn och ungdom i form lekplatser och andra friytor där barn kan vistas och utvecklas. Totalt finns i planområdet endast ca 1700 kvm gårdsyta fördelad mellan de planerade bostadshusen. Detta motsvarar inte mer än fem à sex villatomter om 300 kvm, för alla boende i planerade 275 - 390 lägenheter. Det närmaste grönområdet är kyrkogården till vilket området gränsar. I handlingarna hänvisas till kommunal lekplats/friyta på Birkaberget som finns ca 650 meter bort, för alla barn oavsett ålder. Vi misstänker att de barn som kommer att bo inom planområdet sällan får tillfälle att vistas på denna hänvisade lekplats, framförallt om barnens vårdnadshavare är ensamstående eller att båda arbetar. Vår andra farhåga gäller förskola. I detaljplanen saknas i stort sett möjligheten att inrymma en förskola inom detaljplanen. En förskola avsedd för de boende inom planområdet behöver enligt Boverkets rekommendation 3 200 kvm friyta till 80 barn. För att de boendes livspussel ska fungera måste därför kommunen säkerställa att det finns geografiskt lämpligt placerade förskolor i angränsande områden, där vårdnadshavare smidigt kan lämna och hämta på väg till och ifrån sitt arbete. Vi är således tveksamma till om Lagen om barnens rätt kommer att uppfyllas då området exploateras med så tät bebyggelse att utemiljön knappast kan ge tillräcklig stimulans och utvecklingsmöjligheter för de som skall bo där.”

Mikael Carlsson reserverade sig mot beslutet för Nackalistan, och ingav följande.

”Nackalistan yrkar avslag och reserverar sig mot förslag till beslut angående detaljplanen för denna del av Järsla stationsområde. Anpassningen till omkringliggande befintligt bostadsområde har under en process förbättrats vad gäller husens utformning men har en del fortsatta problem. Ett av dessa är höghuset i öster som avviker höjdmässigt mot omgivningarna. Att byggföretaget vill maximera sitt byggande är inte ett gångbart argument. Ett annat problem är att det nya området inte har stipulerade 300 m till ett grönområde. Detaljplanen saknar även en bra tillgänglighetsanpassad och trafiksäker

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

3 april 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

lösning för gång och cykeltrafikanter mellan Järsla station och Järsla sjö/Ekudden, till och från den gemensamma lekparken i Järsla sjö samt för omstigning till Saltsjöbanan. Järslabron har en mycket smal gångbana och saknar helt cykelbana. Den gångtunnel som idag går under Saltsjöbanan är i mycket dåligt skick, otrygg, blir vattenfylld vid regn och är ej tillgänglighetsanpassad varför den inte kan passeras med barnvagn, rullstol eller cykel. Det är inte lämpligt att leda en stor mängd gångtrafikanter till denna gångtunnel, vilket denna detaljplan gör genom det breda övergångsstället. Detta har Nackalistan upprepade gånger påpekat. Lösningen för gång- och cykeltrafik ligger delvis utanför planområdet men är så viktigt för området att det borde ha hanterats i ett sammanhang före enskilda detaljplaners antagande. Anpassningen till Birkaområdets karaktär i den tänkta utformningen är nu aningen bättre de övriga husen borde också kortas en våning och det är Nackalistas rekommendation. Vidare så behöver mark frigöras, om inte närbelägen mark kan tas i anspråk på denna sida av Värmdövägen, genom att låta en huslänga etc utgå ur planen för att skapa en mindre gårdspark för barn och vuxna. Detta försenar projektet, men att ändra projektet i denna riktning behöver inte innebära att man börjar helt om utan tillgodogör sig alla delar som man kan i det nedlagda arbetet. Det är tyvärr sant att tunnelbanebygget kan försenas ett antal månader pga våra förändringsförslag men denna kritik har framförts tidigare utan resultat och därmed har man gjort valet att inte lyssna och riskera en försening. Birkaområdets speciella karaktär behöver adresseras bättre än vad som görs i denna plan med den arkitektur och historiska arv som området kännetecknas av.”

Tomas Ottosson reserverade sig mot beslutet för Vänsterpartiet och ingav följande.

”Vänsterpartiet har inget emot att det byggs bostäder i det aktuella området. Den nu lagda detaljplanen har dock ett antal brister som gör att den inte är acceptabel. Tillgängligheten till tunnelbanan är dålig. Det gäller både för den som ska byta till eller från Saltsjöbanan som för den som ska till eller från området Järsla sjö. Detta omfattas inte av denna detaljplan men utan att ha den omgivningen planerad vet vi inte om lösningarna inom den här detaljplanen är acceptabla. Motsvarande gäller förutsättningar för lekytor för barn. I planen hänvisas till lekplatsen i Järsla sjö men det är orimligt långt dit och något annat alternativ ges inte. Inom planen är grönytor och lekytor synnerligen begränsade. Utan vetskap om detta kan lösas på något annat sätt än inom planen i näraliggande kommande planområden kan inte planen anses uppfylla ens lågt ställda krav för barn. Ett alternativ är där självklart omarbeting av planen för att uppnå goda miljöer för barn. Av kulturhistoriska skäl vill vi att huskropparna i planens västra del som ligger mot Kyrkstigen och mot begravningsplatsen reduceras i höjd. I den aktuella planen har höjderna sänkts från det ursprungliga förslaget men vi menar att sänkning med ytterligare en våning borde göras

Det finns i markgenomförandavtalet och exploateringsavtalet en överenskommelse om miljöåtgärder i projektet bilaga 10 och 12. Det innehåller flera viktiga punkter men saknar det viktiga med energieffektivisering och sunt byggande, att byggnaderna konstrueras med material som ger låga koldioxidutsläpp och är energieffektiva i sin uppvärmning. Helst

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

3 april 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

passivhus med integrerade solpaneler för elproduktion och skuggning av solutsatta fasader.”

Protokollsanteckningar

Mats Gerdau lät anteckna följande till protokollet från Moderaterna:

”Det är märkligt att S, NL och V säger nej till denna plan, utifrån faktorer som ligger utanför planområdet. Vi tycker nog alla att tillgängligheten till Saltsjö-Järla station på Saltsjöbanan och passagen över (eller under) Värmdövägen behöver förbättras. Detta är dock frågor som ska lösas i planarbeten för Järla Mitt och eventuellt även Järla Syd och i dialog med Region Stockholm som driver Saltsjöbanan. Att S nu säger nej till planen, men inte lyfte detta inför granskningen i höstas, är inte seriöst eller ansvarstagande. Vi ser att omdaning av Värmdövägen till en levande stadsboulevard och utbyggnaden av tunnelbanan samt höga miljö- och klimatambitioner kommer att göra detta planområde till en attraktiv och viktig del av det nya Nacka. Närheten till kollektivtrafik och flera områden för rekreation är positiv för både barn och vuxna.”

Desha Svenneborg lät anteckna följande till protokollet för Miljöpartiet:

Denna detaljplan möjliggör för olika kvarter med flera bostäder i extremt tunnelbanenära läge samtidigt som verksamhetslokaler, däribland föreningslokal/lokal för distansarbete, kan skapas. Det möjliggörs för olika gestaltning med anpassning till omkringliggande kulturhistoriskt värdefulla miljöer i både Birka och Järla sjö, torg och levande gaturum tack vare lågt parkeringstal med flera mobilitetsåtgärder. Förslaget har också arbetats om till förmån för lägre volymer och strukturer, i linje med det medskick Miljöpartiet hade 2020. Det är här delvis hårdgjord yta som bebyggs och projektet har tydliga gröna ambitioner. De värdefulla ekarna skyddas samtidigt som nya ska planteras längs Värmdövägen. Samtidigt är det en stor grönyta som exploateras och vi har under hela processen saknat resonemang kring hur denna kompenseras för, med utgångspunkt i närområdet. Att kompensera för den förlorade naturmarken är därför en förutsättning för oss och vi ser fram emot en redogörelse för detta. Att kompensation kan ses och finansieras som en övergripande sekundäråtgärd är för oss ett uttryck för att miljö- och klimatåtgärder, särskilt kopplat till gröna samband samt i förekommande fall kompensation för förlorade naturvärden, gagnar hela områden bortom enskilda detaljplaner och därmed kan samfinansieras via andra projekt.

Då möjligheterna till traditionella lekplatser i detaljplanen är små vill vi också skicka med betydelsen av lekfulla utemiljöer. Det kan vara gårdar och torg som utformas med rörelse och lekfullhet i åtanke, med buskar som tål att springas runt och mellan, stenar som kan hoppas till och från, en liten sandlåda, en koja... gårdar och miljöer som stimulerar lek och fantasi, för barn och vuxna. Det kan också vara i form av en lekfull gestaltning i stadsrummet. Vi ser också att en utveckling av den kommunala lekplatsen Sickla by som ligger i Birka kan vara en tillgång för området. Vi skulle också gärna ge mer utrymme till den gestaltade livsmiljön och utveckling av konst och kultur i det offentliga rummet.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

3 april 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

Tillgängligheten är en utmaning i denna plan men den är delvis en fråga för andra detaljplaner vad gäller kopplingen till Järla bro samt station. Vi noterar att det är beklagligt att kommunen inte köpte området på norra sidan om spåren när chansen fanns för några år sedan, något som hade kunnat möjliggöra en bättre planering av området. Tyvärr är Saltsjöbanan fortsatt en barriär och vi hade gärna sett nedsänkta spår med passeringsmöjlighet som en möjlighet för bättre kopplingar till Järla sjö. Vi förutsätter att 30 km/h blir norm genom centrala Nacka för en lugnare och tystare stadsmiljö, både för tåg- och biltrafik, och att det med tanke på de ökade trafikflöden som skulle kunna uppstå i detta område, inte blir någon koppling till trafikplats Kvarnholmen för biltrafik.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------