

14 mars 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

KFKS 2016–00129

§ 23

Genomförandebeslut för detaljplan Järla stationsområde norr, del av stadsbyggnadsprojekt Järla stationsområde, fastigheterna Sicklaön 36 I:1 m.fl., västra Sicklaön

Utbyggnadspromemoria, exploateringsavtal och markgenomförandavtal

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår att 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 Klöveren 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 markgenomförandavtal 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.

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.

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

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

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

och bostadsbebyggelse samt verksamhetslokaler av hög arkitektonisk kvalitet kring kollektivtrafiknoden station Järsla, bestående av busstrafik, Saltsjöbanan och snart nya tunnelbanan. Detaljplaneförslaget för Järsla 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.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse från exploateringsenheten m.fl. daterad den 16 februari 2023

- Bilaga 1 Utbyggnads-PM
- Bilaga 2 Exploateringsavtal inklusive bilagor
- Bilaga 3 Markgenomförandeavtal inklusive bilagor
- Bilaga 4 Ärendeöversikt

Yrkanden

Johan Krogh (C) yrkade bifall till förslaget från exploateringsenheten.

Johanna Kvist (S) yrkade, med instämmande av Tomas Ottosson (V) och Mikael Carlsson (NL), avslag på förslaget från exploateringsenheten.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterade att det fanns två förslag till beslut – förslaget från exploateringsenheten och förslaget från Johanna Kvist (S). Ordförande ställer yrkandena mot varandra och fann att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutat i enlighet med förslaget från exploateringsenheten

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

14 mars 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

Reservationer

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

Johanna Kvist 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 kommunen vilandeförklarade planarbetet för detta område. Detta arbete borde ha fortsatt dels för koordineringen av tillgänglighetsfrågorna, dels för att nödvändiga arbeten vid Saltsjö Järla station skulle kunna genomföras under åren 2023–2026, då Saltsjöbanan ändå planeras vara avstängd i stor utsträckning. Det är inte acceptabelt med ytterligare

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

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

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."

Protokollsanteckning

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-Järsla station på Saltsjöbanan och passagen över (eller under) Värmdövägen behöver förbättras. Detta är dock frågor som ska lösas i planarbeten för Järsla Mitt och eventuellt även Järsla 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

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

en attraktiv och viktig del av det nya Nacka. Närheten till kollektivtrafik och flera områden för rekreation är positiv för både barn och vuxna.”

Mikael Carlsson lät anteckna följande till protokollet för Nackalistan:

”Nackalistan yrkar avslag och reserverar sig mot förslag till beslut angående detaljplanen för denna del av Järla 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 lösning för gång och cykeltrafikanter mellan Järla station och Järla sjö/Ekudden, till och från den gemensamma lekparken i Järla sjö samt för omstigning till Saltsjöbanan. Järlabron 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.”

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 i detta utskott år 2020.

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

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

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 saknar resonemang kring hur denna kompenseras för, med utgångspunkt i närområdet.

Då möjligheterna till traditionella lekplatser i detaljplanen är små vill vi ändå skicka med betydelsen av lekfulla ytor, såväl på gårdar som torg och annan stadsmiljö. 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.

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 intill spåren på norra sidan när chansen fanns för några år sedan, något som hade kunnat möjliggöra en bättre planering av området. Vi fortsätter också alltså att se Saltsjöbanan som en barriär och nedsänkta spår med passeringsmöjlighet som en möjlighet för bättre kopplingar till Järla sjö. Vi förutsätter också 30 km/h som norm genom centrala Nacka för en lugnare och tystare stadsmiljö samt tycker inte att en koppling till trafikplats Kvarnholmen för biltrafik är något som ska genomföras, med tanke på de ökade trafikflöden som kan tillkomma i detta område.”

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