

14 mars 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

KFKS 2020–00048

§ 24

Detaljplan för Järla stationsområde norr, Sicklaön 361:1, del av Sicklaön 40:11, Sicklaön 40:25, del av Sicklaön 133:1 samt del av Sicklaön 132:16 på Sicklaön

Antagande

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar att anta detaljplan för Järla stationsområde norr, Sicklaön 361:1, del av Sicklaön 40:11, Sicklaön 40:25, del av Sicklaön 133:1 samt del av Sicklaön 132:16 på Sicklaön

Sammanfattning av ärendet

Ett förslag till detaljplan för Järla stationsområde norr har tillstyrkts av miljö- och stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen ska nu ta ställning till om kommunfullmäktige ska föreslås anta detaljplanen.

Planområdet omfattar ca 16 000 m² och är beläget i sydvästra delen av Centrala Nacka. Detaljplanen bidrar till att Nacka uppfyller sin del av avtalet för tunnelbanan, dvs att låta bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön. Planen syftar till att skapa en tät stadsmiljö med attraktiva allmänna platser och bostadsbebyggelse av hög arkitektonisk kvalitet, kring kollektivtrafiknoden Järla Station - som även möjliggör en tunnelbaneentré. Detaljplanen möjliggör mellan 275 och 390 nya bostäder, jämnt fördelade på de två kvarteren, med utrymme för verksamhetslokaler om knappt 1100 kvadratmeter. Den totala investeringsvolymen för allmänna anläggningar beräknas uppgå till omkring 120 miljoner kronor, vilket medför en årlig driftkostnad om preliminärt 141 000 kronor.

Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplan för Nacka kommun och detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka. En rimlig avvägning har gjorts mellan bostadsbebyggelse samt natur- och kulturvärden. Planförslaget utnyttjar marken effektivt och många bostäder och verksamheter kan inrymmas. Sammantaget bedöms att en rimlig avvägning gjorts mellan enskilda och allmänna intressen samt mellan motstående allmänna intressen. Planförslaget bedöms därmed kunna antas.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse från enheten för strategisk stadsutveckling daterad den 19 januari 2023

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

- Bilaga 1 Plankarta
- Bilaga 2 Planbeskrivning
- Bilaga 3 Fastighetskonsekvensbeskrivning
- Bilaga 4 Samrådsredogörelse
- Bilaga 5 Granskningsutlåtande 2
- Bilaga 6 Gestaltungsprogram kvartersmark

Yrkanden

Johan Krogh (C) yrkade bifall till förslaget från enheten för strategisk stadsutveckling.

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

Beslutsgång

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

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 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.”

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 Sjästad/Ekudden samt för

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

14 mars 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott

omstigning till Saltsjöbanan. Rörelsehindrade måste – om inga åtgärder görs söder om Värmdövägen - ta en rejäl omväg via Järsla gårdsväg och Järslabron över Värmdövägen. Denna omväg har dessutom stora höjdskillnader plus en mycket smal gångbana på Järslabron. Till Saltsjöbanan är det omöjligt att ta sig för rörelsehindrade, utan en ombyggnad av Saltsjö Järsla 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 'Järsla 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 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.”

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

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-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.”

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.”

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

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.

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 alltjämt 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
----------------------	----------------------	--------------------