

2023-01-19

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr. KFKS 2016-000888

Dnr: KFKS 2020-00048

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

Förslag till 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

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 driftskostnad 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.

Ärendet

Planförslaget

Planområdet är knappt 16 000 kvadratmeter stort och är beläget i den sydvästra delen av Centrala Nacka. Planområdet gränsar till Nacka kyrkas kyrkogård i väster, Värmdövägen och Saltsjöbanans station Saltsjö-Järla i söder, Birkaområdet i norr och uppfartsramp för Järlaleden i öster. Planen omfattar fastigheterna Sicklaön 361:1 (ägs av Brf Klöver T51 genom Klöver AB), Sicklaön 40:25 (ägs av Region Stockholm och omfattar själva tunnelbanestationen), del av Sicklaön 40:11 (ägs av Nacka kommun) samt del av Sicklaön 133:1 (ägs av Nacka församling) och del av Sicklaön 132:16 (ägs av Brittebergs Brf). Området som avses bebyggas består idag av en verksamhetsbyggnad i två våningar, ett gatukök samt av en asfaltparkering med en kulle intill. I planområdet ingår även delar av Kyrkstigen, Birkavägen, Järlaleden och Värmdövägen.

Detaljplanen syftar till att skapa en tät stadsmiljö med attraktiva allmänna platser och bostadsbebyggelse av hög arkitektonisk kvalitet, kring kollektivtrafiknoden Järla Station. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra ny tunnelbaneentré genom bostadsbebyggelsen. Vidare ingår detaljplanen i det avtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka som Nacka kommun ingått i och med 2013 års Stockholmsförhandling. Detaljplanen bidrar till att Nacka uppfyller sin del av avtalet för tunnelbanan, dvs att låta bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön.

Detaljplanen möjliggör cirka 275 - 390 nya bostäder, jämnt fördelade på de två kvarteren, med utrymme för verksamhetslokaler om knappt 1100 kvadratmeter. Om högdelen nyttjas till hotell och/eller kontor innebär det att förslaget möjliggör cirka 275 bostäder och cirka 6200 kvadratmeter verksamhetsyta. I bottenvåningarna planeras även för lokaler för de boende så som cykelgarage, gästlägenhet, föreningslokal/lokal för distansarbete. Mellan bostadskvarteren planeras den nya tunnelbanestationen i Järla med två uppgångar, en mot Värmdövägen och en mot Birkavägen med entré i det östra bostadskvarteret.

Tidigare beslut och slutsatser av planprocessen

Detaljplanen ingår i etapp 1 a i detaljplaneprogram för Centrala Nacka, vilket antogs av kommunstyrelsen 2015. Centrala Nacka är en del av Nacka stad. Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadskärna i Nackas centrala delar som utgår från visionen ”nära och nyskapande”.

Den 3 november 2015 antogs startpromemorian för stadsbyggnadsprojekt Järla stationsområde på delegation. Planområdet har därefter delats upp i olika delar, varav aktuell detaljplan utgör Järla stationsområde norr.

Detaljplanen var utställd för samråd under januari-februari 2020. Under samrådet inkom omfattande synpunkter både från remissinstanser och privatpersoner på bebyggelseförslagets utformning och efter samrådet omarbetades bebyggelseförslagets volym och struktur. Under perioden september till oktober 2021 ställdes detaljplanen ut för granskning och drygt 100 yttranden inkom till kommunen. Yttranden gällde framför allt parkeringstal, dagvatten, skyfall, markföroreningar, buller samt bebyggelseförslagets volymer och deras påverkan på natur- och kulturmiljö. Länsstyrelsen hade synpunkter på buller, miljö kvalitetsnormer för vatten, markföroreningar och översvämning.

Efter granskningen utvidgades planområdet i sydväst och i norr på privat mark. De ändringar som gjordes bedömdes vara så omfattande att en andra granskning krävdes. Detaljplanen var därför utställd för en andra granskning under perioden 20 maj till 3 juni 2022. Under granskningstiden inkom 130 synpunkter och efter granskningstidens slut ytterligare 10 synpunkter. Merparten av synpunkterna kom från privatpersoner och bostadsrättsföreningar, till största delen i Järla sjö men även några från det närliggande Birkaområdet. De främsta synpunkterna rörde parkering, bebyggelseförslagets volymer (utbredning och höjd), tillgång till och påverkan på natur- och kulturmiljö, hantering av dagvatten och skyfall samt markföroreningar. Länsstyrelsen framförde en synpunkt gällande buller och Region Stockholm framförde synpunkter gällande tillgänglighet, gestaltning, avtal, buller och stomljud.

Efter den andra granskningen har planbestämmelser och texter i planbeskrivningen ändrat eller tillförts gällande buller respektive stomljud, styckning av elnätsstation, bostadsgård på tak möjliggörs, takvinkel i det västra kvarteret har justerats, utformning av fasad tillhörande tunnelbaneutrymme har justerats samt en text om att Saltsjöbanan inte längre utgör ett riksintresse har justerats jämte mindre planktekniska justeringar. Begreppet utbyggnadsavtal har tagits bort. Planbeskrivningen har även förtydligats vad gäller tunnelbanans öppettider. I fastighetskonsekvensbeskrivningen har kartmaterial förtydligats och texter justerats.

Planförslaget tillstyrktes av miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 19 oktober 2022, § 181 och kommunstyrelsen ska nu ta ställning till om kommunfullmäktige ska föreslå anta detaljplanen.

Uppfyllande av översiktliga planer och strategiska dokument

I Nackas översiktsplan har det aktuella planområdet utpekats för tät stadsbebyggelse. Planområdet ingår i det av kommunstyrelsen antagna planprogrammet för Centrala Nacka. I översiktsplanen och den utvecklade strukturplanen för Nacka stad anges en

huvudsaklig bebyggelsehöjd på 5–6 våningar, men att högre hus kan vara lämpliga på flera platser. I Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad (Kommunstyrelsen 2016) kan höga hus prövas i en plan- och bygglovprocess på aktuell plats i Järla. Förslaget till detaljplan möjliggör mellan 4 och 16 våningar.

Under samrådet tillstyrkte kommunstyrelsen detaljplanens samrådsförslag, då det i stort utformats i enlighet med den översiktliga och strategiska planeringen för Nacka kommun. Kommunstyrelsen ansåg dock att projektet skulle redovisa sina övergripande kostnader inklusive driftskostnader, vilket har skett. Vidare framhöll kommunstyrelsen vikten av att fler cykelparkeringar bör tillkomma i kommande detaljplaner i området för att uppfylla behovet av infartsparkeringar i närheten av bytespunkten mellan tunnelbana, Saltsjöbanan och bussar. I planförslaget är cykelparkering prioriterat och cykelställ kommer placeras på allmänna torgytor i anslutning till tunnelbaneentréerna. Under samrådet ansåg kommunstyrelsen även att säkra och trygga gångstråk för barn och övriga behövde säkerställas. Planförslagets genomförande innebär tryggare gångstråk och bättre kommunikationer till rekreation, skolor och idrottsaktiviteter.

Sammantaget bedöms det aktuella planförslaget vara i enlighet med översiktsplanen och överensstämma med planprogrammets intentioner.

Välfärdsfastigheter

I förslaget till detaljplan ingår inga välfärdsfastigheter. Behov av förskole- och skolplatser som genereras av detaljplanen bedöms kunna täckas inom förskolor och skolor i närområdet. Inom cirka 500 meter från planområdet finns fyra förskolor, tre grundskolor och ett gymnasium.

Angränsande projekt

Norr om planområdet ligger detaljplanen för Ljungvägen där ett planarbete för bostäder är påbörjat. Detaljplan för Ljungvägen utgör en del av stadsbyggnadsprojektet Birkaområdet där förberedande planarbete pågår. Samordning kring Birkavägens utformning ska ske mellan de berörda projekten. Pågående stadsbyggnadsprojekt för ombyggnation av Värmdövägen ges planstöd genom denna detaljplan då denna sträcka för Värmdövägen idag inte är planlagd, men drivs som ett separat stadsbyggnadsprojekt. Samordning och samplanering krävs med tunnelbanans utbyggnad för ombyggnaden av Värmdövägen.

Tidplan och genomförande

I startpromemorian som antogs den 3 november 2015 angavs en tidplan med antagen detaljplan under tredje kvartalet 2017. Planområdet har delats upp i tre delområden, varav aktuell plan utgör det norra området. Planarbetet är således försenat med fem år i förhållande till tidplanen. Anledningen till att det tagit så lång tid beror på flera olika saker. Det geografiska området är mycket begränsat och innebär små marginaler vilket i

större utsträckning kräver att frågor detaljstuderas, något som är resurskrävande både tidsmässigt och ekonomiskt. Exempelvis innebär de små marginalerna att det är svårt att få plats med infrastruktur för dagvatten- och skyfallshantering samt trafik. Det innebär även att marginalerna är små vad gäller gränsdragningen mellan fastigheter och mellan olika rättigheter till exempel mellan tunnelbanan å ena sidan och bostadskvarteren respektive allmän plats å andra sidan.

Planområdets läge mellan de kulturhistoriskt intressanta Birkaområdet och Järla sjö har inneburit utmaningar i form av anpassningar av de föreslagna byggnadsvolymer och hur de ska gestaltas. Det har resulterat i stora omtag för att hitta rätt balans mellan anpassning och det stora behovet av nya bostäder, verksamhetsytor och offentliga platser vid en av tunnelbanans stationer i Nacka.

Samlad bedömning

Planförslaget innebär negativa konsekvenser för den befintliga natur- och kulturmiljön. Sammantaget bedöms dock planförslagets påverkan på befintlig natur- och kulturmiljö samt på enskilda fastigheter vara rimlig i förhållande till det värde som uppnås i form av ökat antal bostäder, verksamhetslokaler och torgytor. Detta tillsammans skapar förutsättningar för en stadsmässig miljö runt en kollektivtrafiknod med framtida tunnelbaneentré.

Sammantaget bedöms att en rimlig avvägning gjorts mellan enskilda och allmänna intressen samt mellan motstående allmänna intressen. Enheten för strategisk stadsutveckling bedömer därmed att detaljplanen bör kunna antas.

Ekonomiska konsekvenser

Samhällsekonomiskt innebär planförslaget att ekonomiska värden skapas i planområdet i form av nya bostäder och verksamheter. Värden kan komma att uppstå innan planens genomförande.

Genomförande av detaljplanen för Järla stationsområde norr innebär stora investeringar i befintliga och nya allmänna anläggningar samt offentliga platser för kommunen. Nacka kommun är huvudman för allmän plats och bekostar drift och underhåll av gator, torg och natur. Planerad utbyggnad är både geografiskt och tekniskt komplex som måste samordnas med olika aktörer i såväl tid som rum. Den totala investeringsvolymen för allmänna anläggningar beräknas uppgå till omkring 120 miljoner kronor enligt aktuell kostnadsbedömning. Då kommunen inför beslut om antagande av detaljplanen inte har en färdig systemhandling för hela området och bygghandlingsprojektering pågår, är bedömningen behäftad med osäkerhet. Givet den investeringsvolym som kommunen räknar med och de nya anläggningarna som byggs bedömer kommunen att den årliga driftskostnaden preliminärt uppgår till cirka 141 000 kronor. Genom uttag av exploateringsersättning och intäkter från planerad markförsäljning samt intäkter från

ledningsägare förväntar sig kommunen ett positivt netto. Preliminär kostnad för planarbetet fram till tillstyrkan är 17 miljoner kronor varav kommunen burit cirka 1 miljon kronor under planarbetet.

En stor mängd utredningar har behövts tas fram för detaljplanen, främst inventeringar och bedömningar av naturvärden. Merparten av utredningarna har beställts och bekostats direkt av exploatören.

Konsekvenser för barn

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för barn och ungdomar genom att området utvecklas till en mer attraktiv, levande och trygg stadsmiljö med tryggare gångstråk och bättre kommunikationer till rekreation, skolor och idrottsaktiviteter. Då ett av projektets mål för hållbart byggande är ”Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser” kommer dessa aspekter, som är positiva ur en social aspekt, att följas upp under hela stadsbyggnadsprocessen inklusive genomförandeskedet. Det är dock relativt långt att gå till lek- och rekreationsytor, vilket är negativt. Närmsta kommunala lekplats finns i Birkaområdet och det går att utöva flera sporter på Järlahöjden. Både lekplats och sportfaciliteter ligger på drygt 600 meters gångavstånd norr om planområdet.

Bilagor

Bilaga 1 Tjänsteskrivelse och protokollsutdrag, tillstyrkan i miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2022-10-19

Bilaga 2 Plankarta

Bilaga 3 Planbeskrivning

Bilaga 4 Fastighetskonsekvensbeskrivning

Bilaga 5 Samrådsredogörelse

Bilaga 6 Granskningsutlåtande 2

Bilaga 7 Gestaltningsprogram kvartersmark

Ann-Christin Rudström
Enhetschef
Enheten för strategisk stadsutveckling

Henrik Svensson
Översiktsplanerare
Enheten för strategisk stadsutveckling