

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

2022-09-30

TJÄNSTESKRIVELSE

KFKS 2016/888

Standardförfarande

Detaljplan för Järsla stationsområde norr, Sicklaön 361:1, del av Sicklaön 40:1 I, Sicklaön 40:25, del av Sicklaön 133:1 samt del av Sicklaön 132:16 på Sicklaön.

Förslag till beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och föreslår att kommunfullmäktige antar planförslaget.

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att skapa en tät stadsmiljö med attraktiva allmänna platser och bostadsbebyggelse av hög arkitektonisk kvalitet, kring kollektivtrafiknoden Järsla Station. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra ny tunnelbaneentré genom bostadsbebyggelsen. Planområdet är beläget i södra Centrala Nacka, direkt öster om Nacka kyrka.

Planförslaget möjliggör för två kvarter om cirka 390 lägenheter med verksamhetslokaler i bottenvåningen varav det ena ligger på kommunal mark som har markanvisats. I det ena kvarteret ingår en högdal om 16 våningar samt en tunnelbaneentré. Parkeringstalet är 0,21 vilket motiveras av det kollektivtrafiknära läget och kompenseras av mobilitetsåtgärder.

Planförslaget innebär negativa konsekvenser för den befintliga natur- och kulturmiljön men sammantaget bidrar de anpassningar som gjorts av bebyggelseförslaget till att påverka på kultur- och naturvärden samt på enskilda fastigheter, bedöms vara rimliga i förhållande till det värde som uppnås i form av ökat antal bostäder, verksamhetslokaler och torgytor samt en mer stadsmässig miljö runt en kollektivtrafiknod i det kommande Centrala Nacka.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Genomförandet av detaljplanen medför ett överskott för kommunen. Exploatören bekostar arbetet med att ta fram detaljplanen.

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 och detaljplanen ställdes ut för granskning under perioden september till oktober 2021. Under granskningen inkom drygt 100 yttranden. Dessa 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 2022 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. Region Stockholm framförde synpunkter gällande tillgänglighet, gestaltning, avtal, buller och stomljud. Natur- och trafiknämnden hade synpunkter på redovisningen av dagvatten- och skyfallshantering respektive parkeringstal. Den kommunala lantmäterimyndigheten framförde synpunkter på planbestämmelsers utformning, mindre plantekniska respektive redovisningstekniska frågor.

Efter den andra granskningen har planbestämmelse gällande buller respektive stomljud införts. Texter om dessa bestämmelser har tillkommit i planbeskrivningen, dessutom har text om att elnätsstationen avses styckas av tillkommit. Planbestämmelse gällande användning C(P) har justerats så att även bostadsgård på tak är möjlig. Planbestämmelse e_1 gällande takvinkel i det västra kvarteret har justerats. Bestämmelse om utformning av fasad tillhörande tunnelbaneutrymme har justerats. Text om att Saltsjöbanan utgör ett riksintresse har tagits bort då den inte längre är det enligt underlag från Trafikverket daterat 220926.

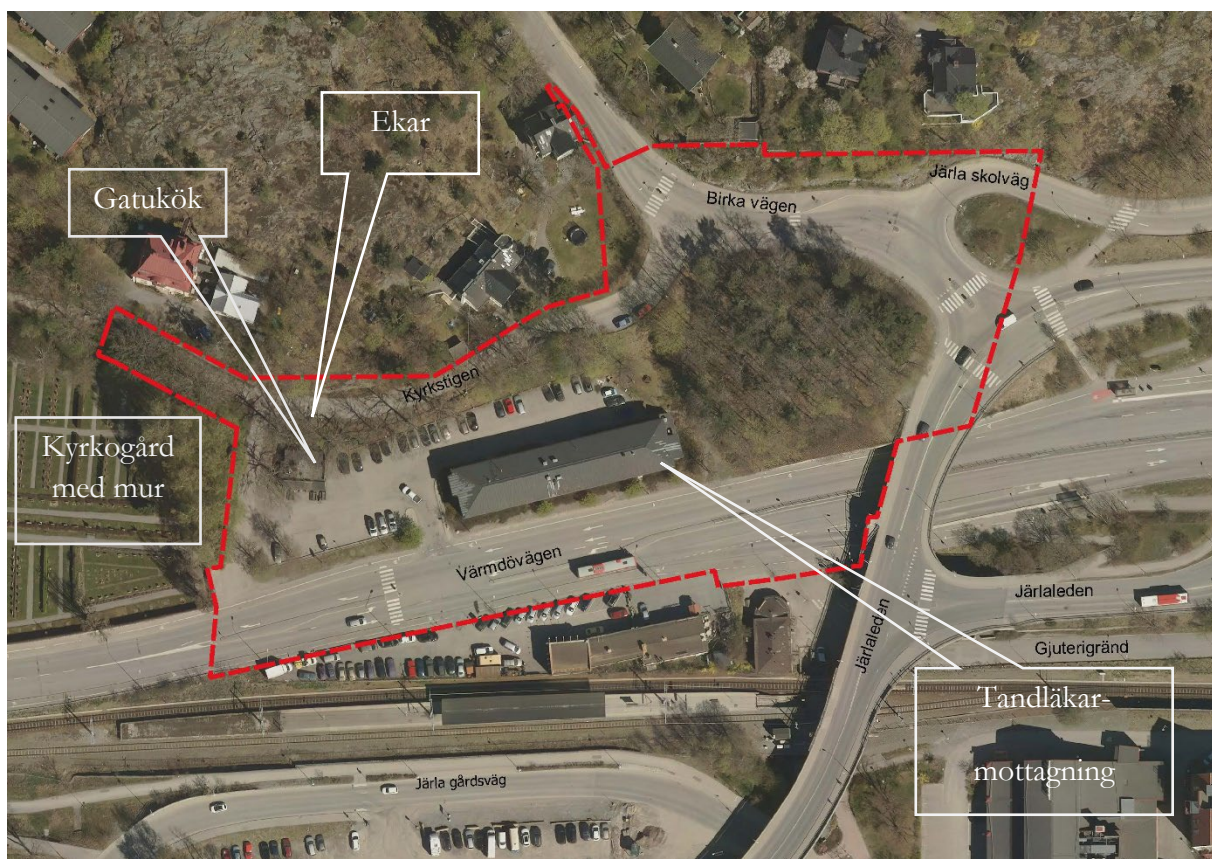
Mindre plankniska justeringar har gjorts

Begreppet utbyggnadsavtal har tagits bort. Planbeskrivningen har även förtydligats vad gäller tunnelbanans öppettider.

I fastighetskonsekvensbeskrivningen har kartmaterial förtydligats och texter justerats.

Ärendet

Detaljplanen syftar till att skapa en tät stadsmiljö med attraktiva allmänna platser och bostadsbebyggelse av hög arkitektonisk kvalitet, kring kollektivtrafiknoden Järsla Station. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra ny tunnelbaneentré genom bostadsbebyggelsen. Detaljplanen ger dessutom skydd åt hundraåriga ekar längs Kyrkstigen samt ger planstöd för ombyggnad av Kyrkstigen, Birkavägen, del av Järslaleden och Värmdövägen med avsikten att öka kapaciteten. Detaljplanen möjliggör 275-391 bostäder, 1100-6200 kvadratmeter verksamhetsyta, beroende på hur byggrätten används samt två torg. Planområdet är beläget strax öster om Nacka kyrkogård och norr om Saltsjöbanan. Det berör två kulturhistoriskt viktiga områden som finns utpekade som lokala intressen för kulturmiljövården i Nacka kommuns kulturmiljöprogram. Dessa områden är Birkavägen med några intilliggande byggnader (bostadsrättsföreningen Britteberg) respektive Järsla sjö.



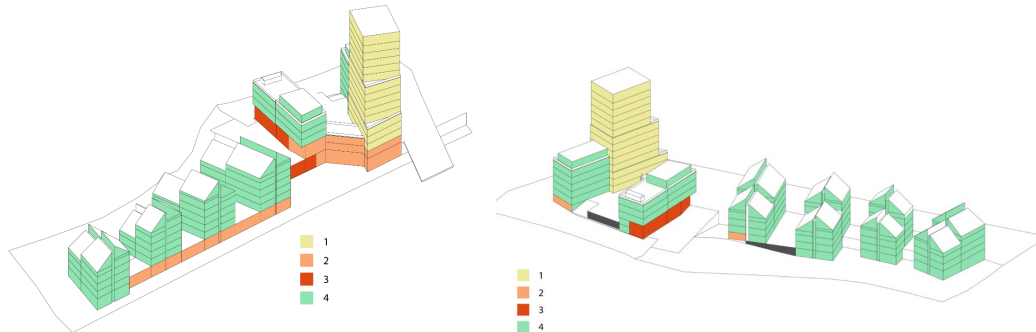
Orienteringsbild. Planområdet är markerat med röd streckad linje.

Planförslaget



Situationsplan som visar på planförslagets huvuddrag. Bild: Semrén & Månsson, 2022.

Planförslaget möjliggör en utbyggnad av cirka 275-391 bostäder med totalt 1100-6200 kvadratmeter lokalyta för verksamheter i bottenvåningarna. Bostäderna är jämnt fördelade på två kvarter med olika karaktär. Det västra kvarteret innehåller bostäder med centrumverksamhet i bottenplan. Det östra kvarteret har markanvisats och kommer inte att vara genomfört förrän tidigast i samband med tunnelbanans färdigställande och därför regleras kvarteret mer flexibelt vad gäller användning och gestaltning. Detta innebär att högdelen, om 16 våningar, i det östra kvarteret kan utvecklas antingen till bostäder, runt 115 stycken om hela volymen utnyttjas till det, eller exempelvis till hotell eller kontor. Det innebär också att det östra kvarteret, med undantag för högdelen och stationsbyggnaden, inte är reglerat vad gäller kulörer eller fasadmateriäl.



Till vänster bebyggelseförslaget sett från Värmdövägen, till höger sett från Kyrkstigen/Birkavägen. Bilden visar föreslagna användningar. Turkos färg=bostäder, rosa färg=centrumändamål, gul färg=bostäder/centrumändamål, mörkblå färg=garage och röd färg=tunnelbanestationen med tillhörande utrymmen. Bilder: Semrén & Månsson

Båda kvartererna utgår från ett kulturhistoriskt sammanhang men med olika förutsättningar; det västra kvarteret ett mera känsligt och intimt sammanhang mot Kyrkstigen och dess sekelskiftsbebyggelse och det östra kvarteret mer tillåtande mot Värmdövägen och Järla sjö. Avsikten med de olika karaktärerna är också att skapa en variation i uttryck.

Detaljplanen möjliggör i det västra kvarteret för 4 byggnadsdelar om 4-7 våningar. Kvarteret har i sin gestaltning tagit fasta på några av de bärande element som karaktäriserar den äldre bebyggelsen i Birka: uppbrutna strukturer, fasadmateriell i trä företrädesvis i kulörta toner samt ett tydligt definierat taklandskap. Kvarteret går ner i höjd mot Kyrkstigen och kyrkogården för att bättre svara mot den småskalighet som finns där. Mot Värmdövägen har kvarteret en mer urban karaktär med högre bebyggelse och lokaler för verksamheter och bostadskomplement. Utformningen av det västra kvarteret regleras bland annat med bestämmelser gällande:

- Totalhöjd och våningstal
- Taklutning
- Balkonger

Dessutom regleras gestaltningen genom bestämmelse om utformning (f_3) gällande:

- Fasadkulör
- Fasadmaterial
- Takkupors utbredning
- Takfotens synlighet
- Utrymningstrappans utformning

Detaljplanen möjliggör i det östra kvarteret tre byggnadsdelar om 4-7 våningar samt en högdelen om 16 våningar. Höjden motiveras av det stora trafiklandskapet, läget invid tunnelbanan, funktionen som landmärke samt platsens entrésituation i enlighet med ”Förhållningssätt till höga hus i Nacka stad”. Det östra kvarterets utformning regleras med bestämmelser gällande:

- Nockhöjd
- Utkragningar över allmän plats och den fria höjden under dem
- Balkongers djup och den fria höjden under dem

Högdelen regleras med bestämmelser om utformning (f_1) gällande:

- form
- anpassning till kulturmiljön i Järla sjö (fasadkulör, fasadmaterial och detaljer i fasad)
- Sockelvåning ska i huvudsak vara uppglasad

De lägre byggnadsvolymer i det östra kvarteret regleras inte vad gäller materialval eller kulör. Stationsbyggnadens fasader omfattas dock av bestämmelser för materialval (glas och natursten).



Möjlig utformning av västra kvarteret mot Kyrkstigen. Bild:Zynka Visual/Ssemrén & Månsson, 2022.



Möjlig utformning av bebyggelseförslagets kvarter mot Värmdövägen. I mitten syns den kommande tunnelbanestationen. Bild: Zynka Visual/semrén & Månsson, 2022.



Möjlig utformning av bebyggelseförslagets västra kvarter mot Värmdövägen. I fonden syns högdelen i det östra kvarteret. Bild: Bild:Zynka Visual/Semrén & Månsson, 2022.

Sex mycket gamla ekar längs Kyrkstigen skyddas genom förbud mot fällning och jordkompaktering. Ekarna kommer dock att skuggas av den nya bebyggelsen vilket på lång sikt kommer att vara negativt för dem.

Bostäderna har ett mycket lågt parkeringstal på 0,21 vilket motiveras av det mycket kollektivtrafiknära läget och kompenseras av olika mobilitetsåtgärder. Några av dessa handlar bland annat om att möjliggöra lokaler för distansarbete och cykelpooler. Dessa rymms inom bestämmelsen för bostäder.

Planområdet är utsatt för höga bullernivåer från Värmdövägen och Järlaleden. Trafikbulerutredningen visar dock att den föreslagna bebyggelsen klarar de rekommenderade riktvärdena för trafikbuller för alla lägenheter utom 8 stycken. För dessa lägenheter klaras riktvärdena om trapphus förläggs i berörda gavlar mot Värmdövägen. Den förbättrade bullersituationen är en konsekvens av den nya trafikprognos som Region Stockholm har tagit fram för Saltsjöbanan.

Förslaget reglerar dagvattenhantering både på kvartersmark och allmän plats. Förslaget ställer också krav på att underbyggda gårdar ska konstrueras så att de kan klara ett jorddjup lämpligt för växter som kan rena och fördröja dagvatten. Anpassningar för att hantera skyfall har gjorts i detaljplanen genom bestämmelse om kvartersmarkens höjdsättning, bestämmelse om hinder till skydd mot skyfall, samt föreslagna markhöjder bland annat vid känsliga lägen såsom infarter, tunnelbaneentréer och garagedfart. Den mellersta delen av det västra kvarteret innebär påverkan på grundvattennivån. Åtgärder för att säkra hanteringen av grundvattnet kommer att krävas inför genomförandeskedet. I det fall miljödom för vattenverksamhet inte ges ska bebyggelsen och genomförandet av den anpassas så att ingen påverkan på grundvattnet sker.

Planförslaget innebär negativa konsekvenser för den befintliga natur- och kulturmiljön men sammantaget bidrar de anpassningar som gjorts av bebyggelseförslaget att påverkan på kultur- och naturvärden samt på enskilda fastigheter, bedöms vara rimliga i förhållande till det värde som uppnås i form av ökat antal bostäder, verksamhetslokaler och torgytor samt en mer stadsmässig miljö runt en kollektivtrafiknod i det kommande Centrala Nacka.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Efter granskningen utvidgades planområdet i sydväst och i norr på privat mark. I sydväst utvidgades det på Nacka församlings mark (dock utanför kyrkogårdsmuren) med avsikten att bättre kunna hantera dagvatten och skyfall. I norr utvidgades planområdet på bostadsrättsföreningen Bittebergs fastighet. Avsikten med detta är att säkra den ledningsrätt som redan finns på föreningens mark men som inte är reserverad i detaljplan. I aktuell detaljplan regleras relevant del av ledningsrättsområdet som så kallat u-område, vilket innebär att marken

ska vara tillgänglig för underjordiska ledningar. Detta innebär att man inte kan bygga ovanpå ytan. I praktiken blir det ingen skillnad då området idag är planlagt med prickmark vilket innebär att marken inte får bebyggas.

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 2022 till 3 juni 2022. Under granskningstiden inkom 132 synpunkter och efter granskningstidens slut ytterligare 8 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. Region Stockholm framförde synpunkter gällande tillgänglighet, gestaltning, avtal, buller och stomljud. Natur- och trafiknämnden hade synpunkter på redovisningen av dagvatten- och skyfallshantering respektive parkeringstal. Den kommunala lantmäterimyndigheten har framfört synpunkter på planbestämmelsers utformning, mindre plantekniska respektive redovisningstekniska frågor.

Efter den andra granskningen har planbestämmelse gällande buller respektive stomljud införts. Texter om dessa bestämmelser har tillkommit i planbeskrivningen, dessutom har text om att elnätsstationen avses styckas av tillkommit. Planbestämmelse gällande användning C(P) har ändrats så att även bostadsgård på tak ovanpå volym för centrumändamål är möjlig. Planbestämmelse gällande takvinkel i det västra kvarteret har ändrats till ett spann om 37-42 grader. Bestämmelse om utformning av fasad tillhörande tunnelbaneutrymme har justerats. Mindre plankniska justeringar har gjorts. Begreppet utbyggnadsavtal har tagits bort. Planbeskrivningen har även förtydligats vad gäller tunnelbanans öppettider.

I fastighetskonsekvensbeskrivningen har kartmaterial förtydligats. Text angående elnätsstation har ändrats så att det framgår att marken stationen står på avses styckas av. Text under rubriken ”Ekonomiska konsekvenser-kostnader” respektive ”Rättigheter som påverkas” samt ”Nödvändiga avtal” har justerats.

Detaljplanen var utställd för samråd under januari-februari 2020. Under samrådet inkom 91 yttranden framför allt gällande förslagets våningshöjder, möjligheten till ytor för rekreation och lek samt anpassning till den omkringliggande natur- och kulturmiljön. Länsstyrelsen framförde synpunkter gällande riksintresse för kommunikation, miljökvalitetsnormer för vatten, översvämning, geoteknik, förorenad mark och buller. Efter samrådet gjordes omfattande ändringar av bebyggelseförslagets struktur, volymer och gestaltning. Dessutom undantogs Järla bro från projektet. Detaljplanen ställdes ut för granskning under perioden september till oktober 2021. Under granskningen inkom drygt 100 yttranden. Dessa gällde framför allt parkeringstal, dagvatten, skyfall, markföroreningar, buller samt bebyggelseförslagets volymer och deras

påverkan på natur- och kulturmiljö. Länsstyrelsen hade synpunkter på buller, miljökvalitetsnormer för vatten, markföroreningar och översvämning.

Konsekvenser ur brottsförebyggande perspektiv

Planförslaget har ingått som ett pilotprojekt för tryggare stadsplanering tillsammans med stiftelsen Tryggare Sverige. Planförslaget möjliggör att en idag delvis obebyggd och bullrig yta som i viss utsträckning kan upplevas som otrygg kan bebyggas med flera attraktiva byggnader, tunnelbanestation och torg. Den nya miljön kommer att bidra till ett mer sammanhängande, orienterbart och omslutande stadsrum i den aktuella delen av södra Centrala Nacka. Den nya bebyggelsen ska utformas med publika bottenvåningar som skapar mer liv och rörelse i området. Utbyggnadsförslaget innebär att kringliggande gator levandegörs och att attraktiva mötesplatser skapas. Förslaget innebär sammantaget en bättre belyst och på dygnets alla timmar mer befolkad miljö. Samtliga nämnda faktorer är trygghetskapande vilket är positivt ur ett brottsförebyggande perspektiv.

Tidplan

Planarbete

Samråd	januari – februari 2020
Granskning 1	september – oktober 2021
Granskning 2	maj-juni 2022
Antagande i kommunfullmäktige	4e kvartalet 2022
Laga kraft tidigast*	4e kvartalet 2022

**Under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.*

Ekonomiska konsekvenser

Genomförande av detaljplanen för Järsla stationsområde norr innebär stora investeringar i befintliga och nya allmänna anläggningar samt offentliga platser för kommunen. 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 115–120 miljoner kronor enligt aktuell kostnadsbedömning. Bedömningen bygger på antaganden som är baserade på detaljplanehandlingarna och pågående projektering. Då kommunen inför beslut om antagande av detaljplanen inte har en färdig systemhandling för hela området och en pågående bygghandlingsprojektering 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 142 000 kronor.

Genom uttag av exploateringsersättning och intäkter från planerad markförsäljning samt intäkter från vidarefakturering till ledningsägare förväntar sig kommunen ett positivt netto. Vid genomförande av detaljplanen kommer kommunen att svara för kostnader som är förknippade

med den planerade försäljningen av det östra kvarteret i detaljplanen. I markpriset för den planerade försäljningen ingår fastighetsrättsliga åtgärder för att möjliggöra planerad överlåtelse. Vidare ingår allmän plats tillhörande området samt kommunens kostnad för framtagande av detaljplanen för det östra kvarteret. Sammantaget innebär det att kommunen kommer att bära vissa kostnader i enlighet med tecknat markanvisningsavtal mellan kommunen och exploatören.

I enlighet med tecknat planavtal har exploatören finansierat arbetet med detaljplanen. Exploatören har löpande erlagt planavgift i enlighet med tecknade avtal vilket innebär att kommunen fram till 2017, när kommunen genom markanvisning överlät kostnadsansvaret för utveckling av det östra kvarteret, burit vissa kostnader för detaljplanen. Preliminär kostnad för planarbetet fram till tillstyrkan är 17 miljoner kronor varav kommunen burit cirka 1 miljon kronor under planarbetet. Plankostnaderna specificeras i bilagd tabell.

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 rekreationsytor och lekplats inom 300 meters avstånd finns inte, vilket är negativt. De boende är hänvisade till den lekplats som finns på kommunal mark i Birka inom cirka 650 meter. Det är samtidigt förhållandevis nära till sportmöjligheter på Järlahöjden som ligger inom cirka 550 meters promenadväg.

Handlingar i ärendet

- Denna tjänsteskrivelse
- Plankarta
- Planbeskrivning
- Fastighetskonsekvensbeskrivning
- Granskningsutlåtande 2
- Gestaltungsprogram kvartersmark

Till tjänsteskrivelse bifogas karta över området, översikt över kommunala beslut samt översikt över detaljplanens kostnader.

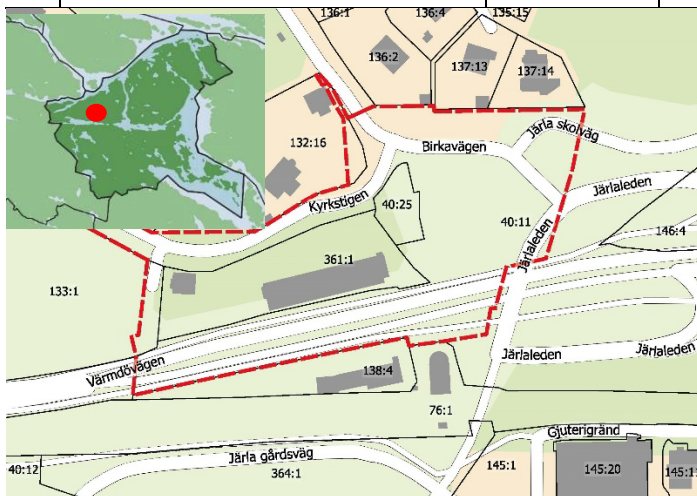
Susanne Werlinder
Enhetschef
Planenheten

Emma Castberg
Gruppchef
Planenheten

Anna Hall
Planarkitekt
Planenheten

Översikt detaljplan för Järsla stationsområde norr, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
<input checked="" type="checkbox"/>	Start-PM, program antagande	2015-04-13	KS	§ 114
<input checked="" type="checkbox"/>	Start-PM stadsbyggnadsprojekt	2015-11-03	KSSU	§ 217
<input checked="" type="checkbox"/>	Detaljplaneavtal	2015-12-01	Planchef	Delegationsbeslut
<input checked="" type="checkbox"/>	Detaljplan, samråd	2019-12-11	MSN	§ 272, Information om samråd Medskick från MSN att omfattande förändringar ska göras av byggnadsförslaget i det fortsatta planarbetet
<input checked="" type="checkbox"/>	Detaljplan, samråd	2020-01-15	Planchef/MSN	Delegationsbeslut
<input checked="" type="checkbox"/>	Detaljplan, yttrande, samråd	2020-01-30	KSSU	§ 20
<input checked="" type="checkbox"/>	Detaljplan, granskning 1	2021-06-30	MSN	§ 133
<input checked="" type="checkbox"/>	Detaljplan, granskning 2	2022-05-18	MSN	§ 85
<input type="checkbox"/>	Detaljplan, tillstyrkan	2022-10-19	MSN	
<input type="checkbox"/>	Exploateringsavtal, godkännande		KF	
<input type="checkbox"/>	Detaljplan, antagande		KF	
<input type="checkbox"/>	Utbyggnads-PM, tillstyrkan		NTN	
<input type="checkbox"/>	Utbyggnads-PM		KSSU	
<input type="checkbox"/>	Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut
<input type="checkbox"/>	Projektet avslutas			



Översikt över detaljplanens kostnader

Tabellen nedan redovisar översiktligt de preliminära kostnaderna för planarbetet fram till tillstyrkan av detaljplanen i miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Preliminär kostnad för planarbetet fram till tillstyrkan är 17 miljoner kronor varav kommunen burit cirka 1 miljon kronor under planarbetet. Kostnaderna är en konsekvens av flera saker, dels att det geografiska området är mycket begränsat vilket innebär små marginaler för infrastruktur som dagvatten- och skyfallshantering och trafik med mera. 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. Små marginaler ytmässigt kräver i större utsträckning att frågor detaljstuderas vilket är resurskrävande både tidsmässigt och ekonomiskt. Planområdets läge mellan de kulturhistoriskt intressanta områdena Birkaområdet respektive Järla sjö medför också stora utmaningar i form av anpassningar av volymer och gestaltning. Detta har resulterat i stora omtag för att hitta rätt balans mellan anpassning och det stora behovet av nya bostäder, verksamhetsytor och offentliga platser invid tunnelbanan och den kommande kollektivtrafiknoden i Järla och i det framtida centrala Nacka.

Aktivitet	Kostnad
Personalkostnader, exkl. kommunikatör	Personalkostnaderna för framtagande av detaljplanen bedöms uppgå till cirka 12,6 miljoner kronor översiktligt fördelade enligt följande: <ul style="list-style-type: none"> - Exploateringsenheten inkl. konsultkostnader för huvudprojektledare: cirka 4,3 mkr - Planenheten: cirka 5 mkr - Övriga enheter: cirka 3,4 mkr Fördelningen av personalkostnader ovan är en samlad bedömning då planarbetet pågått sedan 2015, och kommunen över tid bytt systemstöd, vilket försvårar uppföljning på enhetsnivå.
Kommunikation, personalkostnad för kommunikatör samt kostnad för samrådsfolder, utskick samrådsfolder till en större krets än bedömd sakägarkrets samt video till kommunens Facebook-sida inför samråd. Nyhetsartikel i samband med samråd och granskning.	Personalkostnaderna för framtagande av detaljplanen bedöms uppgå till cirka 350 tusen kronor, varav cirka 330 avser personalkostnad.

Plansamordningskostnader uppgår till cirka 200 tusen kronor och externa utredningskostnader under planarbetet uppgår till cirka 4 miljoner kronor. De utredningar som kommunen svarat för att beställa och bekosta, vilka finansierats av exploatören genom planintäkt, är:

- Naturvärdesinventering
- Teknisk förstudie allmänna anläggningar Järsla stationsområde
- Luftkvalitetsutredning
- Dagvatten & skyfall allmän plats
- Gestaltningsprogram allmän plats
- Sulfidutredning

19 oktober 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

§ 181

KFKS 2016-00888

Detaljplan för Järla stationsområde norr, Sicklaön 36 I:1, del av Sicklaön 40:1 I, Sicklaön 40:25, del av Sicklaön 133:1 samt del av Sicklaön 132:16 på Sicklaön

Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och föreslår att kommunfullmäktige antar planförslaget.

Ärendet

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. Planområdet är beläget i södra Centrala Nacka, direkt öster om Nacka kyrka.

Planförslaget möjliggör för två kvarter om cirka 390 lägenheter med verksamhetslokaler i bottenvåningen varav det ena ligger på kommunal mark som har markanvisats. I det ena kvarteret ingår en högdal om 16 våningar samt en tunnelbaneentré. Parkeringstalet är 0,21 vilket motiveras av det kollektivtrafiknära läget och kompenseras av mobilitetsåtgärder.

Planförslaget innebär negativa konsekvenser för den befintliga natur- och kulturmiljön men sammantaget bidrar de anpassningar som gjorts av bebyggelseförslaget till att påverkan på kultur- och naturvärden samt på enskilda fastigheter, bedöms vara rimliga i förhållande till det värde som uppnås i form av ökat antal bostäder, verksamhetslokaler och torgytor samt en mer stadsmässig miljö runt en kollektivtrafiknod i det kommande Centrala Nacka.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Genomförandet av detaljplanen medför ett överskott för kommunen. Exploatören bekostar arbetet med att ta fram detaljplanen.

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 och detaljplanen ställdes ut för granskning under perioden september till oktober 2021. Under granskningen inkom drygt 100 yttranden. Dessa 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

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

19 oktober 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

var därför utställd för en andra granskning under perioden 20 maj 2022 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 markföreningar. Länsstyrelsen framförde en synpunkt gällande buller. Region Stockholm framförde synpunkter gällande tillgänglighet, gestaltning, avtal, buller och stomljud. Natur- och trafiknämnden hade synpunkter på redovisningen av dagvatten- och skyfallshantering respektive parkeringstal. Den kommunala lantmäterimyndigheten framförde synpunkter på planbestämmelsers utformning, mindre plantekniska respektive redovisningstekniska frågor.

Efter den andra granskningen har planbestämmelse gällande buller respektive stomljud införts. Texter om dessa bestämmelser har tillkommit i planbeskrivningen, dessutom har text om att elnätsstationen avses styckas av tillkommit. Planbestämmelse gällande användning C(P) har justerats så att även bostadsgård på tak är möjlig. Planbestämmelse e₁ gällande takvinkel i det västra kvarteret har justerats. Bestämmelse om utformning av fasad tillhörande tunnelbaneutrymme har justerats. Text om att Saltsjöbanan utgör ett riksintresse har tagits bort då den inte längre är det enligt underlag från Trafikverket daterat den 26 september 2022.

Mindre planktekniska justeringar har gjorts.

Begreppet utbyggnadsavtal har tagits bort. Planbeskrivningen har även förtydligats vad gäller tunnelbanans öppettider.

I fastighetskonsekvensbeskrivningen har kartmaterial förtydligats och texter justerats.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse den 11 oktober 2022

Bilaga 1. Plankarta

Bilaga 2. Planbeskrivning

Bilaga 3. Fastighetskonsekvensbeskrivning

Bilaga 4. Granskningsutlåtande 2

Bilaga 5. Gestaltningsprogram kvartersmark

Yrkanden

Peter Zethraeus (M) yrkade, med instämmande av Johan Krogh (C) och Anders Tiger (KD), bifall till enhetens förslag till beslut.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

19 oktober 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Henrik Unosson (S) yrkade, med instämmande av Rolf Wasteson (V) och Christina Ståldal (NL), avslag på enhetens förslag till beslut.

Beslutsgång

Ordföranden ställde sitt bifallsyrkande mot Henrik Unossons avslagsyrkande och fann att nämnden beslutat i enlighet med sitt yrkande om att bifalla enhetens förslag till beslut.

Tim Sundberg (M), Johan Westerlund (MP) och Caroline Westerståhl (C) anmälde jäv och deltog inte i behandlingen av ärendet.

Reservationer

Henrik Unosson (S) reserverade sig mot beslutet med följande motivering:

”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. Rörelsehindre 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 rörelsehindre, 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 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 Järla 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 'Järla stationsområde Mitt' för att åstadkomma en bra lösning för tillgängligheten till/från t-banan och Saltsjöbanans station Saltsjö Järla.

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.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

19 oktober 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

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.”

Christina Ståldal (NL) reserverade sig mot beslutet med följande motivering:

”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

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

19 oktober 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

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.”

Rolf Wasteson (V) reserverade sig mot beslutet med följande motivering:

”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 lektytor 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 lektytor 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.”

Protokollsanteckningar

Peter Zethraeus för Moderaterna, Johan Krogh för Centerpartiet, Martin Säaf för Liberalerna och Anders Tiger för Kristdemokraterna lät anteckna följande:

”Det känns lite märkligt att S, V och NL väljer att yrka avslag på tillstyrkan i ett skede där planen har varit ute på samråd, granskning 1 och granskning 2. Efter så många beslutspunkter utan tidigare ställningstagande känns inte ett avslagsyrkande seriöst. Det är viktigt att detta projekt nu kommer vidare.

Omdaning av Värmdövägen till en levande stadsboulevard och tunnelbaneutbyggnaden kommer att skapa ett attraktivt läge och bli en viktig del i det nya Nacka. Närhet till kollektivtrafik och till flertalet områden för lek och rekreation, som Ryssbergens naturreservat och badbryggan i Kyrkviken med den planerade parken är positiv både för barn och vuxna. Till det ska också föras potentialen i ett genomförande med lekmöjligheter på kvarterens gårdar.

De framtida GC- flödena mellan Järla station norr, Järla stn Saltsjöbanan, Järla sjöstad, Sickla mm behöver prioriteras i den fortsatta planeringen.”

Desha Svenneborg för Miljöpartiet lät anteckna följande:

”Förslaget ser bra ut och platsen är bra med tanke på det extremt tunnelbanenära läget. Miljöpartiet applåderar tydliga gröna ambitioner i planarbetet med medskicket att redovisa kompensationsåtgärder samt hur minskad grönyta ersätts så det blir tydligt på vilket sätt

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

19 oktober 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

exploatering och markutnyttjande kan bidra positivt till utveckling av natur och ekosystem. Då möjligheterna till traditionella lekplatser i detaljplanen är små vill vi ändå skicka med betydelser av lekfulla gårdar. Det kan vara gårdar 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.”

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