

Detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan I

Yttrande under samråd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 1 utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under samrådet, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 33.

Sammanfattning

Syftet med planförslaget är att möjliggöra konvertering av ett kontorshus till bostäder för att öka andelen boende i Nacka strand, möjliggöra en förbättrad koppling till allmänheten mellan torget och kajen och möjliggöra ett kommunalt övertagande av allmän plats inom området. Utvecklingen är en del i arbetet att möta den stora efterfrågan på bostäder i Stockholmsregionen och detaljplanen är därmed av stort allmänt intresse.

Ett program för Nacka strand har arbetats fram och antogs av kommunstyrelsen den 2 juni 2014. Syftet med programmet var bland annat att få till en mer levande och blandad stadsdel i Nacka strand. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott angav i sitt samrådsyttrande som beslutades den 21 januari 2014 att planprogrammet för Nacka strand bör möjliggöra att bussar kan angöra bryggorna nere vid Saltsjön, så att resenärer kan stiga om enkelt till båttrafik, t.ex. Sjövägen. För denna detaljplan innebär det att åtgärder inom planområdet inte ska försvåra utvecklingen av en eventuell busslinga ned till kajen. Den 29 april 2014 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att anta start-PM för stadsbyggnadsprojektet.

Planförslaget innebär att det befintliga kontorshuset får en bredare användning då även bostäder tillåts samt att befintliga men outnyttjade byggrätter på taket justeras. Cirka 260 lägenheter bedöms inrymmas. Planförslaget möjliggör även att den befintliga bergbanan



mellan J V Svenssons torg och kaj kan ersättas med en uppgraderad snedbanehiss som ger en ökad hastighet och ökad driftsäkerhet.

Exploatören bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar inom allmän plats och x-område, till exempel trottoar och park. Exploatören bekostar all utbyggnad som sker inom kvartersmark. X-område innebär att det är ett område på kvartersmark som används för allmänna ändamål och som kommunen sedan underhåller och har driftsansvaret för.

Ärendet

Beslut om att ställa ut detaljplanen för Nacka strand, norra branten, delplan 1 på samråd togs av planchefen genom delegationsbeslut för Miljö- och stadsbyggnadsnämnden med stöd av punkt S30. Samrådet pågår mellan den 30 juni 2014 och den 5 september 2014.

Ett program för Nacka strand har arbetats fram och antogs av kommunstyrelsen den 2 juni 2014. Syftet med programmet var bland annat att få till en mer levande och blandad stadsdel i Nacka strand, genom att bland annat konvertera två kontorshus till bostäder. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott angav i sitt samrådsyttrande som beslutades den 21 januari 2014 att planprogrammet för Nacka strand bör möjliggöra att bussar kan angöra bryggorna nere vid Saltsjön, så att resenärer kan stiga om enkelt till båttrafik, t.ex. Sjövägen. För denna detaljplan innebär det att åtgärder inom planområdet inte ska försvåra utvecklingen av en eventuell busslinga ned till kajen. Den 29 april 2014 beslutade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att anta start-PM för stadsbyggnadsprojektet som omfattar detaljplan för Nacka strand, norra branten, delplan 1 och 2.

Planområdet omfattar del av fastigheterna Sicklaön 13:79 och Sicklaön 369:33. Området är beläget i branten mellan Augustendalsvägen och kajen i Nacka strand och omfattar cirka 12 000 kvadratmeter. Området gränsar i söder och norr till Augustendalsvägen, i öster mot en parkmiljö samt i väster mot kontorsbyggnaden på Sicklaön 369:33. I norr är Augustendalsvägen underbyggd med ett parkeringsgarage som även delvis är beläget under arkaden på Sicklaön 13:79. Del av trappan mellan kajen och J V Svenssons torg är byggd ovanpå ett garage och kontorslokaler.

Planförslaget förutsätter kommunalt huvudmannaskap för allmän plats samt att kommunen ansvarar för drift och underhåll av anläggningar som är belägna inom områden i detaljplanekartan markerad med x, se Bilaga 1.

Kopplingen mellan J V Svenssons torg (busstorget) och kajen består idag av en trappa och en bergbana. Trappan är cirka 80 meter lång och har en nivåskillnad på 26 meter. Bergbanan upplevs av många som långsam och driftsäkerheten ifrågasätts av boende och verksamma i området, då bergbanan ofta är trasig. Idag tar en enkel resa 3 minuter och 25 personer kan resa samtidigt, vilket ger en kapacitet på 500 personer per timme. För att båtpendlingen ska upplevas som ett attraktivt alternativ till att åka buss eller tunnelbana behöver kopplingens tillgänglighet förbättras. En flödesanalys har tagits fram för att



uppskatta framtida flöden i kopplingen. Analysen har bland annat tagit hänsyn till den kommande förtätningen på västra Sicklaön och den planerade tunnelbanan. År 2030 beräknas antalet resor med båt till och från Nacka strand uppgå till 1100 resor per dygn. Antalet resor i kopplingen mellan kajen och J V Svenssons torg beräknas till cirka 1300 per dag.

Synpunkter och förslag

Detaljplaneprogram

Planförslaget är förenligt med det detaljplaneprogram som har godkänts av kommunstyrelsen den 2 juni 2014. Programmet utgör en del i detaljplaneprocessen och ligger till grund för en etappvis detaljplaneläggning och utbyggnad av Nacka strand. Föreliggande planförslag utgör en del av den första etappen inom programområdet.

Bostäder

Planområdet bedöms omfatta cirka 260 lägenheter.

Arbetsplatser

Detaljplanen ger möjlighet till arbetstillfällen i de uppskattningsvis 600 kvm lokaler som planen medger.

Kommunal mark

Allmän plats inom planen kommer att ägas av kommunen. Marken överläts utan ersättning.

Kommunal ekonomi

Ett ramavtal tecknades mellan kommunen och exploatören den 16 juni 2014. Enligt avtalet bekostar exploatören alla åtgärder som krävs för den nya bebyggelsen i Nacka strand samt medfinansierar tunnelbaneutbyggnaden till Nacka. Nivåerna för medfinansieringen är fastställda och regleras i ramavtalet. För konvertering av kontor till bostäder och handel erläggs 150 kr/kvm BTA. Medfinansieringen är reducerad för de detaljplaner som antas före år 2020 enligt följande:

Detaljplaner antagna år:	Erlägger x % av ovan angivna belopp:
2014	70 %
2015	75 %
2016	80 %
2017	85 %
2018	90 %
2019	95 %

Medfinansieringen ska erläggas till kommunen 30 dagar efter det att detaljplanen vinner laga kraft. Om detaljplanen vinner laga kraft innan år 2016 ska medfinansieringen senast erläggas den 31 december 2015. Detaljplanen beräknas kunna antas i kommunfullmäktige under andra kvartalet 2015. Med en uppskattad area om 36 000 kvm BTA för bostäder och 600



kvm BTA för handel blir bidraget cirka 4,1 miljoner kronor med reducering enligt 2015 års nivå.

Drift- och underhållskostnader för de allmänna anläggningarna kommer att belasta kommunen. Drift- och underhållskostnaderna för snedbanehissen är uppskattade till 150 000 – 200 000 kronor per år.

Genomförandefrågor

Inom planområdet kommer det att finnas allmänna anläggningar, såsom snedbanehiss, väg och park. Flertalet allmänna anläggningar kommer att vara belägna ovanpå enskilda utrymmen såsom garage, lokaler och bostäder. Avtal som reglerar tydliga fastighetsgränser, rättigheter och skyldigheter är nödvändiga att upprättas innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Ett planavtal är tecknat mellan kommunen och exploitören som innebär att exploitören bekostar detaljplanarbetet. Innan antagande av detaljplan ska ett exploateringsavtal upprättas. Avtalet reglerar bland annat ansvars- och kostnadsfördelning för allmänna anläggningar, ställande av säkerhet och medfinansiering av tunnelbanan.

Exploatören bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar inom allmän plats och x-område, till exempel ny snedbanehiss och terrasspark. Exploatören bekostar även all utbyggnad som sker inom kvartermark.

Detaljplanen beräknas kunna antas i kommunfullmäktige under andra kvartalet 2015 och byggstart kan därefter påbörjas, under förutsättning att detaljplanen inte blir överklagad.

Byte mellan buss och båt

Konsekvenserna av att dra ner en buss till kajen har studerats och innebär en resa på cirka 700 meter som tar 2,3 minuter. För att en buss nerifrån kajen ska bli effektiv krävs det att bussen går hela vägen till Nacka forum för byte till tunnelbana alternativt till Slussen. Den lösning som i utredningen har bedömts som mest rimlig att genomföra ger en lutning på Augustendalsvägen på 10 %. Lutningen uppfyller därmed inte kraven enligt Ribuss som redovisar en maximal lutning på 7 %. Vidare kräver lösningen att stödmurar anläggs både mot kommande dagvattenpark och mot vattnet, samt att en vändplan till hälften anläggs på en ny kaj. Förutsatt att SL godtar en lutning på 10 % innebär en buss nerifrån kajen cirka 91 000 fler fordonskilometer per år (med en turtäthet på 5 minuter), vilket innebär en merkostnad på 4,6 miljoner kronor per år. Den branta lutningen kan innebära framkomlighetsproblem och inställda turer vid exempelvis snöoväder och halka samt en ökad risk för olyckor. Utöver detta tillkommer kostnader för att bygga om Augustendalsvägen samt att anlägga en kaj som uppfyller belastningskraven för busstrafik.

Ett alternativ till att möjliggöra busstrafik ner till kajen är att förstärka kopplingen. En snedbanehiss kan byggas med tak och väggar, vilket skulle innebära att driftstörningar på grund av mycket snö, löv och isbildning på rälsen elimineras. Hissen kan röra sig snabbare



än dagens bergbana då rälsen byggs om med en konstant lutning. Resan är 70 meter lång och tar knappt en minut. Kapaciteten för snedbanehissen är 1 000-1 200 personer per timme, vilket motsvarar 15 000 - 18 000 resor mellan kl 6 och 21, vilket överstiger behovet. Snedbanehissen kostar cirka 4-5 miljoner kronor i anläggande och kostar 150 000 – 200 000 kronor per år i drift och underhåll.

Rulltrappor har ingen väntetid och har en kapacitet på 12 000 personer per timme (180 000 resor mellan kl 6 och 21), vilket vida överstiger behovet på 1 300 resor per dag. Rulltrappor klarar inte samma lutning som snedbanehissen, vilket resulterar i att avståndet att gå mellan båten och rulltrappan ökar. Två rulltrappor kostar cirka 12-14 miljoner kronor att anlägga och kostar 150 000 – 200 000 kronor per år i drift och underhåll.

Planförslaget föreslår på grund av det ovan angivna att en snedbanehiss anläggs, då den har en högre kapacitet än uppskattat behov, innebär en snabb restid, innebär lägre anläggningskostnader och färre ingrepp i befintlig miljö. Planförslaget förhindrar dock inte att en eventuell busslinje till kajen anläggs i framtiden.

Mark- och exploateringsenheten

.....
 Ulf Crichton
 Mark- och exploateringschef

.....
 Sara Lindholm
 Exploateringsingenjör

Bilagor

- Bilaga 1. Detaljplanekarta
- Bilaga 2. Ärendeöversikt
- Bilaga 3. Flödesanalys
- Bilaga 4. PM Bussgata till kaj