

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

2022-09-30

Rev. 2022-10-11

**TJÄNSTESKRIVELSE**

KFKS 2016/888

Standardförfarande

## **Detaljplan för Järsla stationsområde norr, Sicklaön 36:1, del av Sicklaön 40:11, 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. Parkeringsstalet 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.



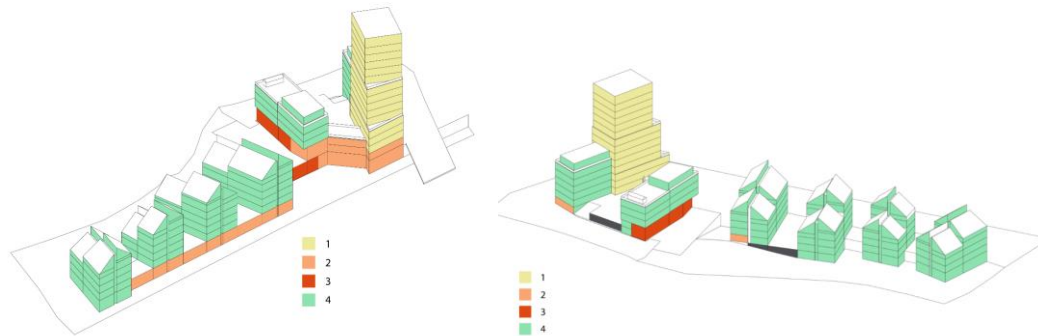
*Orienteringsbild. Planområdet är markerat med röd streckad linje.*

## 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=centrumämdamål, gul färg=bostäder/centrumämdamål, 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 byggnadsvolymerna 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. Trafikbullerutredningen 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 miljödömdom 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, miljö kvalitetsnormer 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 Järla 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 detaljplanelhandlingarna och pågående projektering. 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 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. Nya boende kommer dock sannolikt att röra sig till flera områden i närområdet och det finns allmänna lekplatser och naturlek inom ungefär 200-400 meter både på Järlahöjden, Ryssbergen, Finntorp/Birkaområdet, Ekudden och ner mot Kyrkviken. I Birka finns dessutom lekplats på kommunal mark 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.

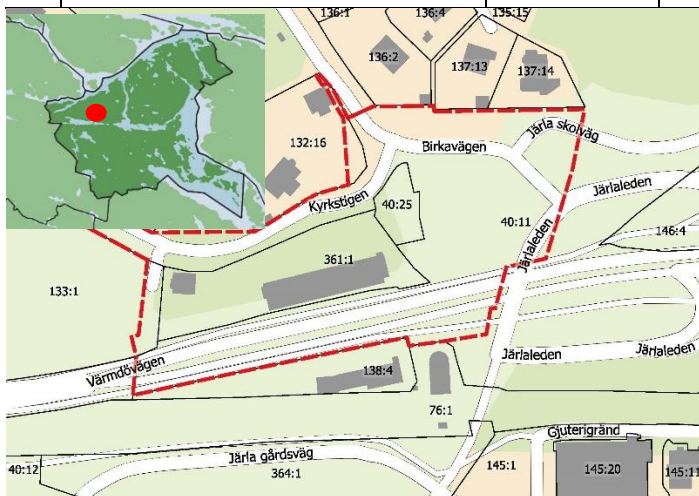
Susanne Werlinder  
Enhetschef  
Planenheten

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"> <li>- Exploateringsenheten inkl. konsultkostnader för huvudprojektledare: cirka 4,3 mkr</li> <li>- Planenheten: cirka 5 mkr</li> <li>- Övriga enheter: cirka 3,4 mkr</li> </ul> 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