

30 augusti 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

KFKS 2016-00888

§ 150

Detaljplan för Sicklaön 361:1, Sicklaön 40:25, del av Sicklaön 40:11, del av Sicklaön 133:1 samt del av fastigheten Sicklaön 132:16 på västra Sicklaön

Beslut

1. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och föreslår att kommunfullmäktige antar planförslaget.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Sammanfattning av ärendet

Detaljplaneförslaget för Järla stationsområde norr, Sicklaön 361:1, Sicklaön 40:25, del av Sicklaön 40:11, del av Sicklaön 133:1 samt del av fastigheten Sicklaön 132:16 på Sicklaön i centrala Nacka, har färdigställts inför antagande av kommunfullmäktige.

Detaljplaneförslaget ingår i stadsbyggnadsprojektet Järla stationsområde.

Detaljplanens övergripande syfte är 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.

Planförslaget är förenligt med översiktsplanen och uppfyller de mål som fastslagits i start-PM. Detaljplanen bidrar även till att uppfylla Nacka kommuns bostadsmål och arbetsplatsmål.

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

Planförslaget möjliggör två kvarter med olika karaktär. För det västra kvarteret regleras fasadmateriäl, kulör och takutformning för att knyta an till den äldre intilliggande bebyggelsen i Birkaområdet. Bebyggelsen är lägre i norr mot den kulturhistoriskt intressanta miljön längs Kyrkstigen och högre mot Värmdövägen. Det östra kvarteret är mindre reglerat avseende gestaltning och möjliggör en högdal om 16 våningar samt stationsbyggnad till tunnelbanan och entréer till dit från både Värmdövägen och Birkavägen. Högdelen ska i materialitet och kulör knyta an till de äldre fabriksbyggnaderna i Järla sjö.

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

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

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.

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. Efter samrådet omarbetades bebyggelseförslagets volym och struktur och detaljplanen ställdes ut för granskning under september till oktober 2021. Under granskningen inkom drygt 100 yttranden. Dessa gällde framför allt skyfall, buller samt bebyggelseförslagets volymer och deras påverkan på natur- och kulturmiljö. Efter granskningen utvidgades planområdet på privat mark vilket föranledde en andra granskning under maj - juni 2022. Under granskningstiden inkom 130 synpunkter och efter granskningstidens slut ytterligare 10 synpunkter. Synpunkterna var i princip de samma som under den första granskningen.

Planförslaget antogs i kommunfullmäktige den 24 april 2023. Efter antagandet upptäcktes dock en felaktig totalhöjd vilket medförde att antagandebeslutet upphävdes och detaljplanen ställdes ut för en tredje granskning under perioden mellan maj - juni 2023. Under granskningen inkom 11 yttranden, varav 8 stycken inte hade någon synpunkt på planförslaget. De inkomna synpunkterna gällde bland annat buller och stomljud och redovisningen av fastighetsbildning. Även synpunkter gällande bebyggelseförslagets gestaltning, höjder och volymer och dess påverkan på natur- och kulturmiljö fördes fram, liksom tillgången till friyta samt att förslaget innebär en betydande olägenhet för närboende. Efter granskningen har justeringar och förtydliganden gällande stationsbyggnadens utbredning samt behovet av påkörningsskydd i form av sarg på stationsbyggnadens tak gjorts i planbeskrivningen och i fastighetskonsekvensbeskrivningen.

Handlingar i ärendet

1. Tjänsteskrivelse den 11 augusti 2023
2. Plankarta
3. Planbeskrivning
4. Fastighetskonsekvensbeskrivning
5. Granskningsutlåtande 3
6. Gestaltningsprogram kvartermark

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

Yrkanden

Johan Krogh (C) yrkade, med instämmande från Magnus Sjöqvist (M) och Johan Hiller (M), bifall till enhetens förslag till beslut.

Alva Dahn (S) yrkade, med instämmande från Rolf Wasteson (V) och Lina Olsson (NL), avslag på enhetens förslag till beslut.

Beslutsgång

Ordföranden ställde sitt eget bifallsyrkande mot Alva Dahns avslagsyrkande och fann att nämnden biföll enhetens förslag till beslut. Därtill beslutades att paragrafen justeras omedelbart.

Reservationer

Alva Dahn och Henrik Unosson reserverade sig mot beslutet med följande motivering:

”Socialdemokraterna har framfört synpunkter och kritik kring detta ärende vid Miljö- och stadsbyggnadsnämndens sammanträden. Vi har också skrivit informativa och välformulerade protokollsanteckningar med våra förslag för vad vi vill få med i planarbetet. Dessa synpunkter har tyvärr inte hörtsammats och därför yrkar vi avslag.

I förslaget till detaljplan saknas en tillgänglighetsanpassad och trafiksäker lösning för gångtrafikanter mellan t-banestationen och Järla Sjöstad/Ekudden samt för omstigning till Saltsjöbanan. Rörelsehindrade 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 rörelsehindrade, 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.

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

30 augusti 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

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 tbanan 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. 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.”

Rolf Wasteson 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 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 omarbetning av planen för att uppnå goda miljöer för barn.

Av kulturhistoriska skäl vill vi att huskropparna i planens västra del som ligger mot

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

30 augusti 2023

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

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.”

Protokollsanteckning

Lina Olsson lät anteckna följande för Nackalistan:

”Den här byggnaden innehåller en tunnelbanestation, Järla Station, som år 2030 ska vara den viktigaste kollektivtrafiknoden för de boende i Birka, Finntorp, Järla Sjö, Ekudden och Lillängen samt en omstigningspunkt mellan Saltsjöbanan och tunnelbanan. Tidigt i tunnelbaneprojektet ströks den separata tunnelbaneuppgången till Ekudden, söder om Saltsjöbanans spår ur planerna.

Men kraven på en trafiksäker, tillgänglighetsanpassad och gen passage över Värmdövägen och Saltsjöbanans spår för boende i Ekudden och Järla sjö samt elever i Järla skola, Eklidens skola och Nacka gymnasium samt en tillgänglighetsanpassad omstigning mellan Saltsjöbanan och tunnelbanan vid Station Järla återstod. I detaljplanens start-PM från 2015 står det ”Det aktuella stadsbyggnadsprojektet kräver därför hög grad av samordning och samplanering mellan tunnelbanans utbyggnad, Saltsjöbanans upprustning och vägutredningarna för Värmdövägen respektive Järlabron.”

Denna samordning misslyckades vilket resulterat i att detaljplanen saknar en bra tillgänglighetsanpassad och trafiksäker lösning för gång- och cykeltrafikanter. Det saknas till exempel en stationsutgång direkt till Järlabron, som troligen är det bästa sättet att passera Värmdövägen och Saltsjöbanan. Den gångtunnel som idag går under Saltsjöbanan är i mycket dåligt skick, otrygg, blir vattenfylld vid regn och är ej tillgänglighetsanpassad. Att leda en stor mängd resenärer och gångtrafikanter till gångtunneln, vilket denna detaljplan gör genom ett extra brett övergångsställe över Värmdövägen, är olämpligt. Lösningen för gång- och cykeltrafik är så viktigt för området att det borde ha hanterats i ett sammanhang före enskilda detaljplaners antagande. Nackalistan har påpekat detta i många år utan att få gehör, varför vi konsekvent yrkat avslag till detaljplanen. Det är inte vår avsikt att försena projektet men det är en för Nacka kommuns infrastruktur och kollektivtrafik så viktig byggnad att den förtjänar en god planering. Vål byggd går den inte att ändra.

Nackalistan ville även ha färre våningar på huset i öster, då det annars kommer att avvika höjdmässigt mot omgivningarna, Birkaområdets karaktär och historiska arv.”

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