

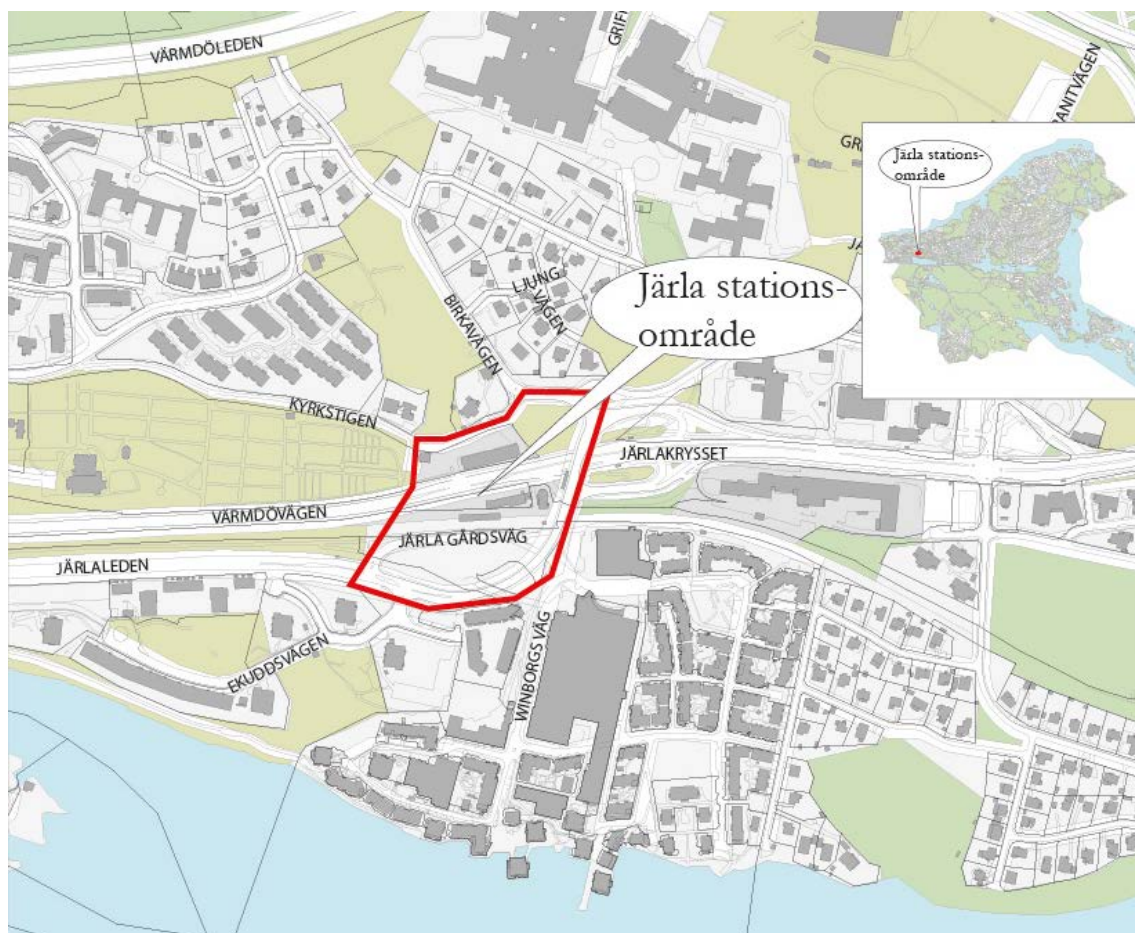
STARTPROMEMORIA
Järla stationsområde

Dnr KFKS 2015/448-214
Projekt 9244

Nacka stad
Ingår i tunnelbaneavtalet

Järla stationsområde

Stadsbyggnadsprojekt för Järla stationsområde,
Fastigheterna Sicklaön 40:11, 76:1, 138:4, 361:1, 364:1, 40:12, i kommundelen västra
Sicklaön, Nacka kommun



Kartan visar områdets preliminära avgränsning. Den lilla kartan i högra hörnet visar var i Nacka kommun området ligger.

I Sammanfattning

Stadsbyggnadsprojektet omfattar en av de tre tunnelbanestationer som planeras i Nacka. I framtiden kommer Järla stationsområde att vara en central plats med blandad funktioner såsom bostäder, hotell, handel, kontor, förskola och service. Projektet kan resultera i en till tre detaljplaner som prövar möjligheterna för uppskattningsvis 250 - 350 nya bostäder. Projektet omfattar etapp 1 a i detaljplaneprogram för centrala Nacka, vilket antogs av Kommunstyrelsen den 13 april 2015. Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadskärna i Nackas centrala delar. Arbetet utgår från visionen ”nära och nyskapande”. Planprogrammet är också en del i genomförandet av översiktsplanens strategi ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området på västra Sicklaön där stadsbyggnadsprojektet ingår.

Området är beläget på ömse sidor om Saltsjöbanans station Saltsjö-Järla med avgränsning mot Järlaleden i söder, Kyrkstigen i norr, Nacka kyrkas kyrkogård och korsningen Järlaleden/Järla Gårdsväg i väster samt Järlaledens bro över Värmdövägen i öster.

Den befintliga infrastrukturen sätter i hög grad förutsättningarna för projektet. Den stora plan- och genomförandefrågan handlar om att tunnelbanestationen Järla Station ska förläggas till platsen. Själva tunnelbanan med biljetthall och uppgångar genomförs i ett separat samordningsprojekt inom en egen järnvägs- och detaljplan. Upprustning pågår dessutom för Saltsjöbanan och Saltsjö-Järla station. Värmdövägens gatusektion kommer förändras och Järlabrons konstruktion och funktion ska utredas för att kunna byggas om till stadsgata med fullgod bredd på gång- och cykelbana. Det aktuella stadsbyggnadsprojektet kräver därför hög grad av samordning och samplanering mellan tunnelbanans utbyggnad, Saltsjöbanans upprustning och vägutredningarna för Värmdövägen respektive Järlabron.



Start-PM omfattar etapp 1A i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka.

Åtgärder kommer även behöva vidtas för att hantera dagvatten och förhindra översvämning, då området utgör en lågpunkt i terrängen. Detta ställer höga krav på höjdsättningen av Värmdövägen. Vid skyfall ska vatten kunna passera under Saltsjöbanan i riktning mot Järlasjön. Planområdet ligger inom Järlasjöns avrinningsområde och Järlasjön/Sicklasjön föreslås bli klassad som vattenförekomst från 2016. En vattenförekomst i detta sammanhang är enligt Vattendirektivet ett vattenområde som får en fastställd miljö kvalitetsnorm. Lokalisering av allmänna dagvattenanläggningar för rening och utjämning i gaturum och på allmän plats ska utredas och föreslås inom projektet. Utredningen ska utgå från Järlasjöns avrinningsområde som omfattar ett större område än själva stadsbyggnadsprojektet.

Projektets genomförande kommer innebära betydande kommunal investering i allmän infrastruktur. De intäkter som är hänförliga till projektet, i form av markförsäljningar, VA-taxa och exploateringsbidrag beräknas täcka den totala investeringskostnaden för stadsbyggnadsprojektet.

Exploateringsenheten bedömer att stadsbyggnadsprojektets ekonomi kommer att vara i balans över tid och att målet för ingående markförsäljningar är att ett positivt netto genereras till kommunen.

2 Syfte och mål

2.1 Projektets Syfte

Projektets syfte är att:

- Ge förutsättningar för att skapa en tät stadsmiljö med attraktiva allmänna platser och kvartersbebyggelse kring kollektivtrafiknoden Järla Station. Stadsmiljön ska uppfylla målen i Program för centrala Nacka och Fundamenta - Grunden för stadsbyggande i Nacka stad. Husfasader ska ligga i fastighetsgräns mot gata för att ge ett stadsmässigt intryck. Vidare ska husens bottenvåningar mot allmänna platser och gator vara öppna och kunna inhysa service, handel och verksamheter.
- Pröva en tätare och högre exploatering jämfört med redovisad exploateringsgrad i detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka.
- Kollektivtrafiknoden ska utformas tryggt och attraktivt för kollektivtrafikresenärer, fotgängare och cyklister.
- Bidra till att miljö kvalitetsnormerna i Järlasjön uppnås.

2.2 Projektets Mål

Projektets mål är att:

- Säkerställa en attraktiv bytespunkt mellan tunnelbanan, Saltsjöbanan och bussar inklusive en attraktiv gång- och cykelpassage under Saltsjöbanan och cykelparkering av hög standard.

- Att i 1-3 detaljplaner möjliggöra byggrätter för mellan 250 och 350 nya bostäder, samt ytterligare funktioner såsom handel, kontor, hotell och förskola. Upplåtelseformer kan variera.
- Generera ett ekonomiskt överskott till Nacka kommun.

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser: Stadsbyggnadsprojektet byggs kring en framtida kollektivtrafiknod, Järla station. Många människor kommer röra sig här och därför är det viktigt att det råder en hög nivå på utformningen av både byggnader och de allmänna ytorna. Fokus ska ligga på att inbjuda människor till vistelse på allmän plats. Det innebär bland annat hållbara material, en god tillgänglighet och överblickbarhet. Kvartersbebyggelsen ska förses med förhöjda bottenvåningar som möjliggör handel och verksamheter. Fasader ska utformas så att de upplevs som inbjudande och har en mänsklig skala.
- Dagvatten som renas och infiltreras: Fördröjnings- och reningsåtgärder på allmän plats och kvartersmark ska förhindra att miljö kvalitetsnormerna för vatten överskrids i Järlasjön/Sicklasjön. Järlasjön/Sicklasjön föreslås bli vattenförekomst från 2016 och därmed råder tuffare krav avseende vattenkvaliteten i sjöarna.
- Anpassning till framtida klimat: Området utgör en lågpunkt i terrängen och behöver anpassas och utformas så att stora mängder dagvatten kan tas emot i VA-ledningsnätet avseende 10- till 20-årsregn. Större regn kommer att rinna på gatumark varför gatuprojektering är viktig för att förhindra att vatten skadar byggnader eller tunnelbanans anläggning.

2.3 Projektets bakgrund och behov

Projektområdet omfattar ca 3 hektar (inklusive gatumark) och är beläget vid Saltsjöbanans station Saltsjö Järla, både söder och norr om spåren samt norr om Värmdövägen. Området gränsar till Nacka kyrkas begravningsplats i väster, Kyrkstigen i norr, Järla Sjö i söder och Järlaledens östra sida i öster, se preliminär avgränsning ovan. De exakta gränserna kommer att bestämmas längre fram i planprocessen.

Ett detaljplaneprogram har tagits fram för centrala Nacka och antogs av Kommunstyrelsen i 13 april 2015. Syftet med detaljplaneprogrammet är att skapa en levande och attraktiv stadskärna i Nackas centrala delar. Arbetet utgår från visionen ”nära och nyskapande”. Planprogrammet är också en del i genomförandet av översiktsplanens strategi ”en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Det tar ett helhetsgrepp för den framtida stadsutvecklingen och underlättar för kommande detaljplaner.

Centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stadsdel som i både sin utformning och funktion uppfattas som Nackas centrum. Vidare ska Centrala Nacka vara en levande och öppen stadsdel med attraktiva offentliga stråk och platser, samt en mångfald i innehåll - bostäder, arbetsplatser, handel, parker, kultur, service, skola och idrott.

2013 års Stockholmsförhandling har resulterat i att det nu föreligger avtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka, Järfälla/Barkarby och Arenastaden via Hagastaden. Inklusiv tunnelbanetåg är det en investering på 25,7 miljarder kronor som Nacka medfinansierar med 850 miljoner kronor. Enligt planerna startar bygget av tunnelbanan till Nacka år 2018 och det första tåget ska rulla år 2025. Nacka kommun åtar sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploator uppföra ca 13 500 nya bostäder på västra Sicklaön fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av 800 nya bostäder per år, räknat från 2014. Som nya bostäder räknas endast de som finns med i planer som antagits från 1 januari 2014.

3 Förutsättningar

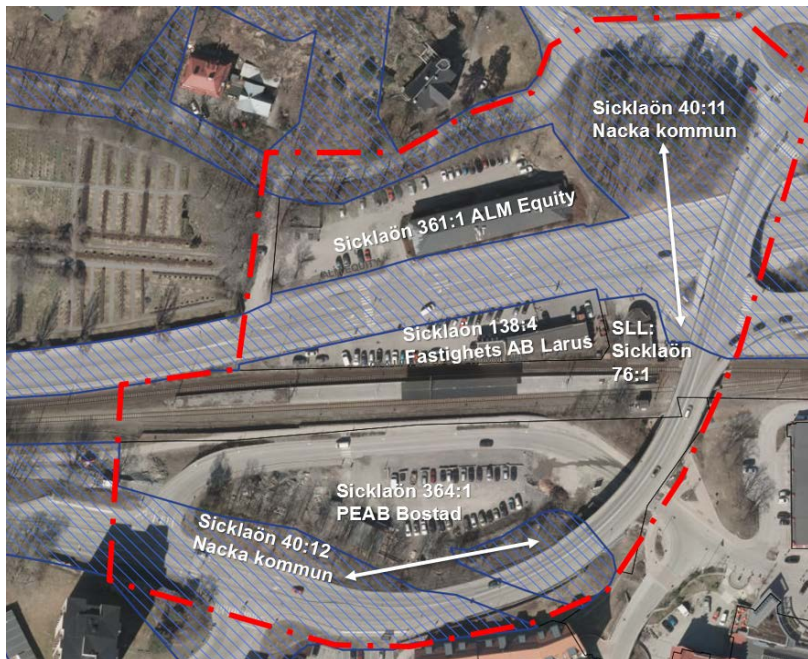
3.1 Fastighet/Område

Alm Equity AB förvärvade Sicklaön 361:1 under 2012 och vill utveckla fastigheten för bostäder och verksamheter. Fastigheten består idag av en kontorsbyggnad som inhyser en tandläkarmottagning och en mindre restaurangbyggnad.

Sicklaön 138:4 förvärvades i mars 2015 av Fastighets AB LARUS. Fastighetsägaren vill utveckla fastigheten för hotell, kontor, bostäder och verksamheter. I nuläget består fastigheten av en låg byggnad innehållandes bl.a. restaurang och däcksfirma.

Peab Bostad AB har ägt Sicklaön 364:1 sedan 2009. Över tid har flera olika förslag på att exploatera fastigheten och spårområdet över Saltsjöbanan med bostäder, presenterats. 2008 presenterade SL ett förslag på överdäckning av Saltsjöbanan för att kunna frigöra yta för primärt bostadsbebyggelse i anslutning till Saltsjö-Järla station. 2010 presenterades ett reviderat förslag, men projektet genomfördes aldrig på grund av allt för höga genomförandekostnader. I slutet av 2012 sökte PEAB planbesked för kommersiella lokaler och bostäder. Det avslogs sedermera med hänvisning till kommande infrastrukturprojekt som tunnelbanan, upprustning av Saltsjöbanan och Värmdövägen.

De markområden som kommunen äger inom stadsbyggnadsprojektet består delvis av fastigheterna Sicklaön 40:11 och 40:12. På berörd mark finns inga byggnader eller anläggningar.



Fastighetsägare inom stadsbyggnadsprojekt Järla stationsområde

3.2 Projektområdets preliminära avgränsning/ läge

Området är beläget på ömse sidor om Saltsjöbanans station Saltsjö-Järla med avgränsning tom Järlaleden i söder, Kyrkstigen i norr, Nacka kyrkas kyrkogård och korsningen Järlaleden/Järla Gårdsväg i väster samt Järlaledens bro över Värmdövägen i öster.

3.3 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

Projektet ingår i Nacka stad - det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

3.3.1 Regionala planer/trafikplaner

Visionen för den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2010) är att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka och investera i. Här ska finnas gynnsamma förutsättningar för olika slags verksamheter. Enligt RUFS ligger centrala Nacka i utkanten av den centrala kärnan. Principer för den rumsliga planeringen i RUFS 2010:

- En sammanhållen och vidgad region
- En resurseffektiv bebyggelsestruktur som är tillgänglig med kollektivtrafik
- En tät och upplevelserik stadsmiljö med parker och grönområden
- En sammanhängande grönstruktur och tvärförbindelser i transportsystemet
- En robust vattenmiljö i en växande region

Den yttre delen av kärnan har en stor potential att förtätas med bostäder och verksamheter samt erbjuda service. Det gäller särskilt områden i anslutning till spårutbyggnader såsom Nacka.

3.3.2 Översiktsplan

Nackas översiktsplan "Hållbar framtid i Nacka" (2012) anger tät stadsbebyggelse för området. I begreppet tät stadsbebyggelse anges alla funktioner som är typiska för en blandad stad – bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kultur och vård och anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning. I översiktsplanen lyfts en mer tät och blandad stad på västra Sicklaön fram som en strategi för att nå ett långsiktigt hållbart Nacka. I den tätastaden finns goda förutsättningar för "Ett effektivt och klimatanpassat transportsystem", då tät bebyggelse skapar förutsättningar för god kollektivtrafik och för att fler resor sker till fots eller med cykel. Där finns även möjlighet att skapa "En attraktiv och hållbar byggd miljö" med resurssnålt byggande och en blandning av funktioner. Genom att förtäta redan bebyggd miljö kan vi "Värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald" trots ökad befolkning. Den planerade utvecklingen av Järla Station ligger helt i linje med översiktsplanens strategier.

3.3.3 Strategi för cykelsatsningar i Nacka

År 2014 antogs en strategi för cykelsatsningar i Nacka. Strategin föreslår bland annat åtgärder för regional- och huvudcykelnätet som påverkar aktuellt stadsbyggnadsprojekt: Det regionala cykelstråket på Värmdövägen och huvudcykelnätet på Järlaleden.

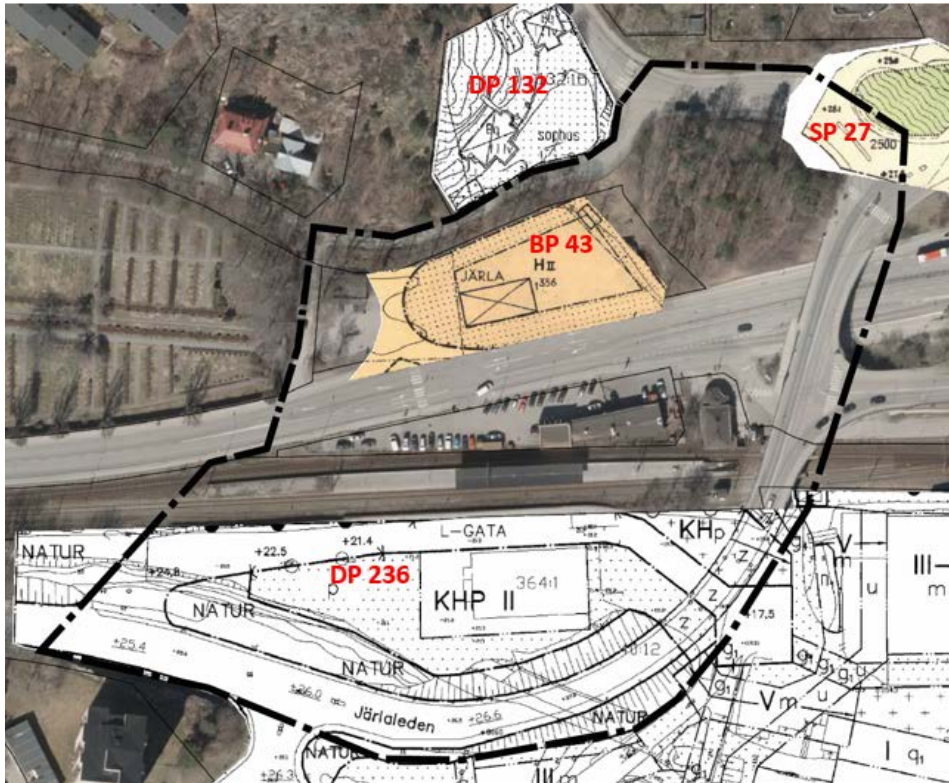
3.3.4 Planprogram för centrala Nacka

Enligt planprogrammet för centrala Nacka har området idag begränsad framkomlighet för cyklisterna, vilket ska ses över i en ny detaljplan. I stadsbyggnadsprojektet ingår t ex en koppling i form av en gång- och cykeltunnel som ska förbinda Järla Sjö med, Saltsjöbanans mittplattform och det regionala gång- och cykelstråket på Värmdövägen. Stadsbyggnadsprojektet kommer att samplaneras med tunnelbaneprojektet så att det blir goda kopplingar till tunnelbanans entréer. Befintlig koppling utgörs av en smal och otrygg gångtunnel med stora brister avseende tillgänglighetskrav. En annan viktig fråga som påverkar projektet är utformningen av Värmdövägens framtida gatusektion. Någonstans inom området är det lämpligt att anlägga reningsmagasin för dagvatten då detta är en lågpunkt i terrängen.

3.3.5 Detaljplaner

Området är delvis detaljpanelagt, se kartbild nedan. Följande detaljplaner gäller:

- Stadsplan 27 (från 1963) för ny brandstation omfattar gatumark som möter upp vid Järlabrons norra landfäste och Birkavägens utfart mot detsamma. (Troligen en del av projektet).
- Byggnadsplan 43 (från 1948) för vissa områden kring Saltsjö-Järla station reglerar markanvändningen för del av området norr om Värmdövägen, Handel i två plan, och mark med bebyggelseförbud söder om densamma.
- Detaljplan 236 för ändring och utvidgning av detaljplan för Sicklaön 145:1, Järla Sjö som vann lagakraft år 2000.
- Detaljplan 132 vann laga kraft 1995 och omfattar de två husen i korsningen Kyrkstigen-Birkavägen och har skyddsbestämmelser för skydd av kulturmiljö.



Detaljplanelagd mark inom och i nära anslutning till Järla Stationsområde.

3.3.6 Kulturhistoriska intressen

Det finns inga utpekade kulturhistoriska intressen inom Järla Stationsområde, däremot finns det i anslutning som projektet ska förhålla sig och ta hänsyn till. Såsom två närliggande stadsvillor i Järla-Birka med skyddsbestämmelser i form av q (DP 132). Hänsyn ska tas till denna kulturmiljö. Även Nacka kyrka och Nacka norra kyrkogård skyddas enligt 4 kap. i Kulturmiljölagen (KML). Järla sjö ingår i kommunens kulturmiljöprogram som en industrimiljö med bebyggelse från olika tidsåldrar.

3.3.7 Andra politiska beslut/ställningstaganden

Stockholmsförhandlingen 2013 gav förutsättningarna för en utbyggd tunnelbana till Nacka C och söderort, se vidare under rubrik 2.3.

Pågående planläggning för tunnelbana till Nacka C. Arbete sker inom Stockholms läns landstings förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) i nära samarbete med Nacka kommun. Projektet för kontinuerlig dialog med aktuellt stadsbyggnadsprojekt och det påverkar och ger förutsättningar för detsamma.

Järnvägsplanen ger underlag, säkrar markåtkomst och medför en skyldighet att bygga tunnelbanan i enlighet med planen, inklusive stationer och entréer. Samtliga tunnelbaneanläggningar planläggs i järnvägsplanen och i kommunens detaljplan som följer järnvägsplanen. Detaljplanerna inom aktuellt stadsbyggnadsprojekt kommer att påverkas av tunnelbanans anläggningar och av skyddszoner kring underjordiska anläggningar.

Järnvägsplanens tidplan innebär samråd inför byggskedet 8/10-4/11 2015, plansamråd 11/1-19/2 2016 och granskning under fjärde kvartalet 2016. Då en järnvägsplan inte får strida mot gällande detaljplaner krävs även att Nacka gör tillägg till befintliga detaljplaner. Detaljplanen och järnvägsplanen ska tas fram i en integrerad process och det är kommunen som antar detaljplanen, medan järnvägsplanen fastställs av Trafikverket. Järnvägsplanens fastställelse planeras under fjärde kvartalet 2017.

3.4 Delprojekt detaljplan

Detaljplan är projektets första delprojekt. Planarbetet kommer att genomföras med ett så kallat standardförfarande. Kommunen ska vara huvudman för allmänna anläggningar. Projektet ska ta fram en till tre detaljplaner som prövar möjligheterna för mellan 250 och 350 nya bostäder samt hotell, handel, kontor, förskola och service inom området kallat Järla station.

Nackas vision – nära och nyskapande samt detaljplaneprogrammet för centrala Nacka och kommunens stadsbyggnadsstrategi Fundamenta ska följas och ge inriktning för planeringen av Järla station.

Projektet kommer ligga i direkt anslutning till en kollektivtrafiknod i och med lokalisering av tunnelbanestation till platsen. Järla station och dess omgivningar ska bli en plats som upplevs som attraktiv och utgör en upplevelsemässigt trygg offentlig miljö. Fokus ska ligga på att inbjuda människor/resenärer till vistelse på allmän plats. Det innebär en god tillgänglighet och överblickbarhet samt en hög nivå på arkitektonisk utformning. Bebyggelsen ska förses med förhöjda bottenvåningar som möjliggör service, handel och verksamheter. Fasader ska ligga i fastighetsgräns mot gata för att ge ett stadsmässigt intryck och utformas så att de upplevs som inbjudande. Det kan uttryckas med hjälp av variation i byggnadshöjder, takutformning, fasadmateriell och fönstersättning. De ingående kvarteren bör också ha ett sammanhållet gestaltungsuttryck.

Betydelsefulla aspekter:

- Stadsbyggnadsprojektets karaktär ska präglas av Nackas stadsbyggnadsstrategi och dess sju fundamenta som är sammanhang, stadsrum, stadsgator, stadsgrönka, kvartersformer, stadens objekt och karaktärsdrag.
- I förhållningssätt till höga hus inom Nacka Stad (arbetsmaterial) föreslås det kunna pröva inslag av högre bebyggelse kring 16 våningar inom stadsbyggnadsprojektet.
- Stadsbyggnadsprojektets tillskott med framförallt bostäder och den framtida tunnelbanestationen/kollektivtrafiknoden ger förutsättningar för service och handel.
- Värmdövägens och Järlaledens framtida gatu- och brosektioner påverkar avgränsning och storlek för allmän plats och kvarter.
- Placering av tunnelbanans biljetthall och dess entréer/anslutningar för fotgängare och cyklister ger förutsättningar för projektets utformning.
- All parkering som genereras av tillkommande bebyggelse ska lösas inom kvartersmark, i huvudsak som garage under mark. Garagelösningar kan med fördel samordnas inom projektet.

- Avledning av spillvatten ska utredas inom stadsbyggnadsprojektet liksom möjligheten att lokalisera en pumpstation här, eftersom området är en lågpunkt i terrängen i förhållande till övrig tillkommande bebyggelse inom centrala Nacka.
- Projektet ska ta fram en fördjupad dagvattenutredning omfattandes både kapacitetsstudier och rening av dagvatten. Dagvatten som inte kan tas emot av kommunala anläggningar, t.ex. vid extremt regn, ska kunna avledas på ett sätt utan att det orsakar skador på byggnader och anläggningar såsom avledning via sekundära vägar.
- Dagvatten från omgivande terräng (kommunalt ansvar) ska omhändertas och renas i huvudsak under gatumark. Dagvatten som genereras på kvartersmark ska i största möjliga mån tas om hand inom respektive fastighet.
- Gatuutformning och höjdsättning är viktigt avseende dagvattenhantering. Rätt utformade kan vissa gator användas som sekundära flödesvägar vid extrema regn. D.v.s. dagvatten som inte kan tas om hand i magasin mm när volymen är stor.
- Åtgärder som vattenmagasin under gata eller dylikt ska utredas för att förhindra att området översvämmas.
- En preliminär bedömning utifrån nuvarande kunskap är att genomförandet av stadsbyggnadsprojektet och dess detaljplaner inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan, dvs. en miljöbedömning behövs sannolikt inte. Denna bedömning kan komma att ändras i samband med behovsbedömningen.

3.5 Delprojekt förstudie

Värmdövägens utformning kommer att studeras vidare avseende hantering av dagvatten och omförläggning av ledningar. Järlaledens framtida utformning är under utredning gällande anpassning till stadsgata, samt hur bron förhåller sig till Värmdövägen och kommande bostadskvarter och stadsmiljö. Utredningen ska leverera en kostnadsskattning för att upprusta befintlig bro och att anlägga en ny bro. Vidare ska utredningen lämna rekommendation till kommunen över vilken teknisk lösning som är mest fördelaktig avseende ekonomi och genomförbarhet.

VA-enheten har beställt modellering av befintligt dagvattennät för att få en uppfattning om nuvarande kapacitet, samt identifiera vilka kapacitetsbehov avrinningsområdet kräver på sikt. VA-enheten kommer även utreda anläggning av en ny spillvattenledning längs Värmdövägen och en ny pumpstation inom stadsbyggnadsprojektets avgränsning. Pumpstationen, kommer via en ny tryckledning för spillvatten, att leda spillvattnet direkt till kommunens stora avloppstunnel (som har självfall mot Henriksdals reningsverk).

3.6 Delprojekt projektering

Nacka kommun ansvarar för all projektering av allmänna anläggningar inom stadsbyggnadsprojektet. Värmdövägens och Järlaledens projektering ska samordnas över flera stadsbyggnadsprojekt. Särskild hänsyn skall tas till landstingets anläggningar vad gäller tunnelbana och Saltsjöbanan, avseende konstruktion och skyddsavstånd mot grundläggning, annan byggnad eller anläggning. Parallellt med detaljplanarbetet ska allmänna anläggningar detaljprojekteras och ett förfrågningsunderlag ska tas fram så att byggnation kan påbörjas omgående när detaljplan vinner laga kraft.

3.7 Utbyggnad

Allmänna anläggningar byggs ut av kommunen och enskilda anläggningar inom kvartersmark byggs av respektive exploatör. Under genomförandeskedet blir samordning mellan olika entreprenader en viktig del av arbetet.

Värmdövägen och Järlaledens ombyggnad kommer att ställa stora krav på hantering av befintliga trafikflöden och tillkommande byggtrafik, eftersom ingen av dessa trafikanläggningar kommer att stängas ned under byggskedet. Utbyggnaden kommer även att samordnas med Förvaltningen för utbyggd tunnelbanas entreprenad, som förväntas påbörjas 2018-2019 och pågå till 2025. Stadsbyggnadsprojektets utbyggnadsfas kommer att upplevas som intensivt och komplext både gällande allmän platsmark och enskild kvartersmark.

3.8 Delprojekt rättsligt genomförande

Ramavtal kommer att tecknas med respektive exploatör i syfte att säkerställa förutsättningar för exploatering. Ramavtalen kommer att reglera exploateringsbidrag för allmänna anläggningar, medfinansiering tunnelbana, VA-taxa och fastighetsrättsliga genomförandefrågor, såsom direktanvisning av kommunalmark för bostadsbebyggelse till angränsande exploatör.

Inför antagande av detaljplan skall exploatören underteckna exploateringsavtal och överlämna erforderliga säkerheter till kommunen i enlighet med avtalet.

4 Ekonomi, vad kostar det och vem finansierar vad?

I projektets genomförandefas ska allmänna anläggningar byggas ut och rustas upp av kommunen samt fastighetsbildningsåtgärder genomföras.

Inom stadsbyggnadsprojektet berörs allmänna anläggningar av särskilt kommunalt intresse, såsom Värmdövägen och Järlaleden av nyanläggning och ombyggnationer. Exploatörerna kommer att erlägga exploateringsbidrag för dessa anläggningar samt medfinansiera tunnelbaneutbyggnaden till Nacka. Drift- och underhållskostnader för de allmänna anläggningarna kommer att belasta kommunen. I området finns det kommunalt vatten och avlopp sedan tidigare. Kostnader för uppgraderingar av VA-nätet och anläggandet av nya anslutningspunkter tas ut via VA-taxan. Detaljplanarbetet bekostas av exploatörerna via planavtal.

Projektets genomförande kommer innebära betydande kommunal investering i allmän infrastruktur. De intäkter som är hänförliga till projektet, i form av markförsäljningar, VA-taxa och exploateringsbidrag beräknas täcka den totala investeringskostnaden.

Investeringarna för dagvattenhantering och rening liksom ombyggnation av Värmdövägen och Järlaleden är en nytta som gagnar flera stadsbyggnadsprojektet inom centrala Nacka. Exploateringsenheten bedömer att stadsbyggnadsprojektets ekonomi kommer att vara i balans över tid och att målet för ingående markförsäljningar är att ett positivt netto

genereras till kommunen.

Inom projektet kommer flera kommunala markförsäljningar att genomföras. Berörda kommunala markområden uppgår till ca 4000 kvm, vilket kan generera en byggrätt om ca 12 000 BTA för bostäder och lokaler. Hur marken kommer att tilldelas är tillsvidare inte bestämt.

5 Preliminär tidsplan

Detaljplanering	2015 - 2017
Plansamråd	2-3 KV. 2016
Granskning	1 KV. 2017
Antagande	3 KV. 2017
Laga kraft	4 KV. 2017 (om ej överklagad plan)
Förstudie	2015 - 2017
Projektering	2017 - 2018
Utbyggnad	2018 - 2025

Ulf Crichton
Exploateringschef

Nina Åman
Planchef

Karl Hallgren
Projektledare

Henrik Svensson
Delprojektledare Plan