

NACKA

FÖRSLAG TILL STADSPLAN FÖR DEL AV MOTORVÄG TILL SALTSJÖBADEN M.M. ALT.I (DELEN SKOGALUND - STUBBSUND)

UPPRÄTTAT PÅ STADSARKITEKTBYRÅN I NOVEMBER 1955

Tillika medförordningen i Nacka beaktat
den 28.2.1955 § 35

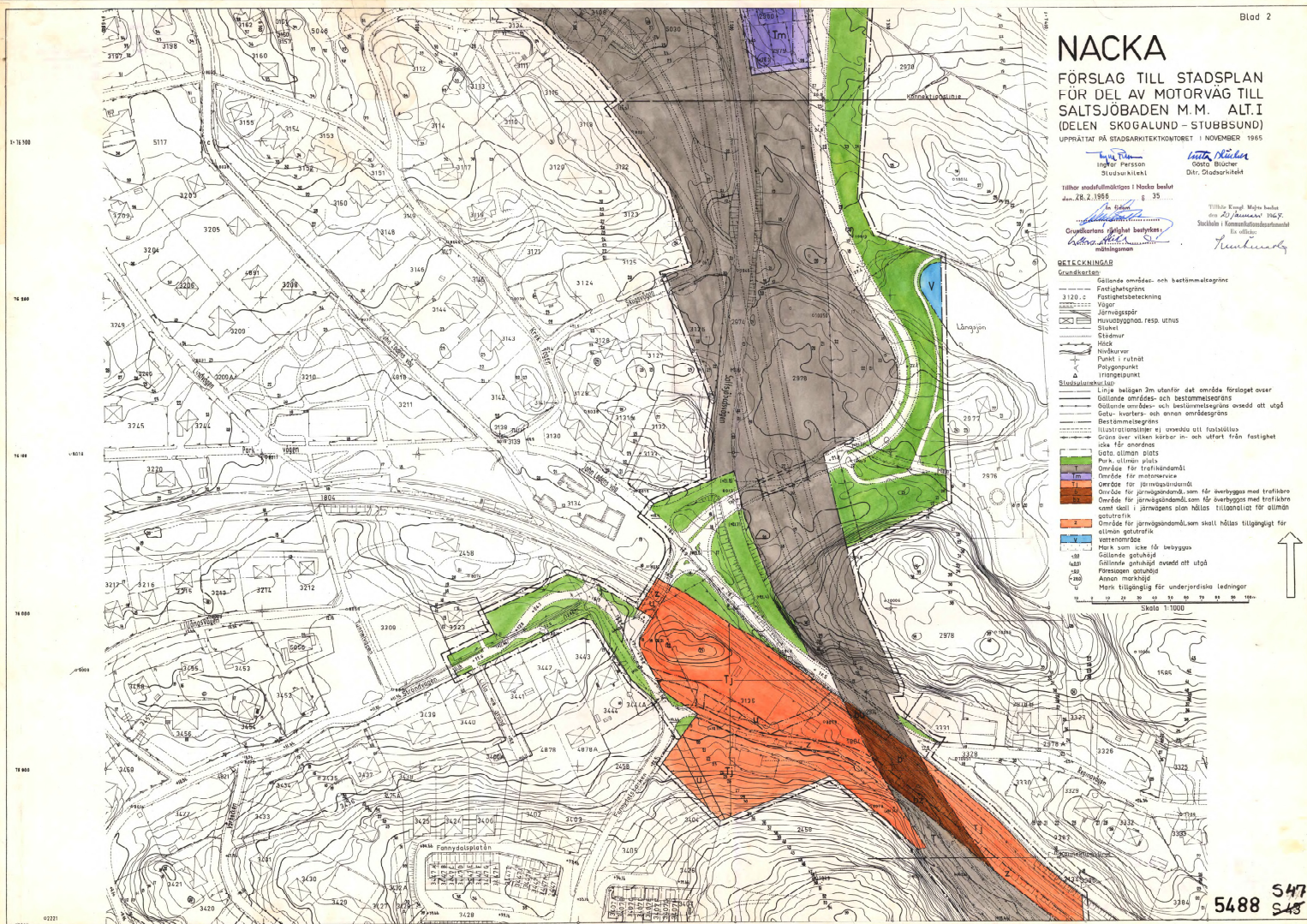
Ingvar Persson
Stadsarkitekt

Malin Nilsson
Gösta Blücher
Dan Gustavsköld

Tillika Kungl. Maj:ts beaktat
den 20/11/1955 § 165.5
Stads- och kommunstyrelsens samtycke
i sin utlösa

Humbert

- GETSCKINGLAR**
- Gränslinjer:**
- Gällande område- och bestämmelsegränser
 - Fasthetsgränser
 - Fasthetsbestämning
 - Vägar
 - Järnvägspår
 - Järnvägspårens resp. utväs
 - Staket
 - Stämmer
 - Häck
 - Nedbevar
 - Punkt i rutnet
 - Polygonpunkt
 - Inningspunkt
- Stadsplanbestämmelser:**
- Läge belägen 3m utanför det område förslaget övers
 - Gällande område- och bestämmelsegränser
 - Gällande område- och bestämmelsegränser avsedd att utgå
 - Gete- kvarters- och annan områdegränser
 - Bestämningens
 - Illustrationslinjer ej avsedda att fastställas
 - Gete över vilken körer in- och utfart från fastighet
 - Gete allmän plats
 - Mark allmän plats
 - Område för trafikändamål
 - Område för järnvägsändamål
 - Område för järnvägsändamål som får överbryggas med trafikbär
 - Område för järnvägsändamål som får överbryggas med trafikbär cent skall i järnvägsplan hållas tillståndslinjet för allmän godstrafik
 - Område för järnvägsändamål som skall hållas tillgängligt för allmän godstrafik
 - Mark som inte får överbryggas
 - Gällande gatahög avsedd att utgå
 - Förresons område
 - Annan markhöjd
 - Mark tillgänglig för underjordiska ledningar
- Skala 1:1000



5488 547
548

Tillhör Kungl. Maj:ts befallning
den 28. 2. 1898. G. 35.
Sv. 10. 1898.
Sv. 10. 1898.
Sv. 10. 1898.

Tillhör länsfullmäktigt i Nacka beslut
den 28. 2. 1898. G. 35.
Sv. 10. 1898.
Sv. 10. 1898.

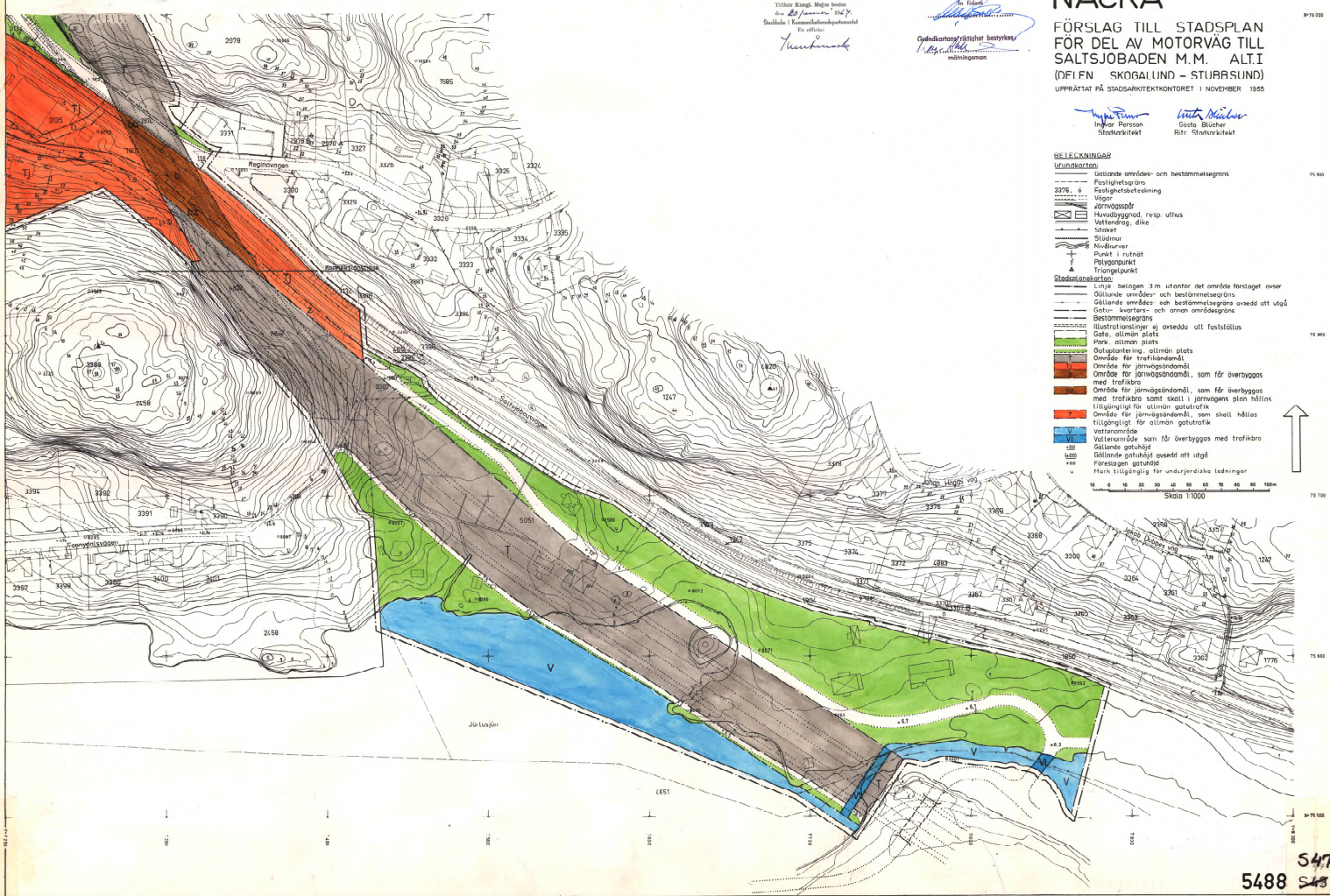
NACKA

FÖRSLAG TILL STADSPLAN FÖR DEL AV MOTORVÄG TILL SALTSJOBADEN M. M. ALTI (D.F. FN SKOGALUND - STUBBSUND) UPPRÄTTAT PÅ STADSARKITEKTKONTORET I NOVEMBER 1905

Ingar Persson
Stadsarkitekt

Gosta Blücher
Ritt. Stadsarkitekt

- BEFICKNINGAR**
- Grundkartan**
- Gällande område- och bestämmeelsegränser
 - Fastighetsgränser
 - Fastighetsbeteckning
 - Vägar
 - Järnvägsspår
 - Huvudbyggnad, resp. uthus
 - Vattensläng, äng
 - Ströket
 - Städsmur
 - Nivåkurver
 - Punkt i rutnet
 - Polygonpunkt
 - Triangelpunkt
- Stadsplaner**
- Linje båtlinje 3 m utanför del område förslaget övers
 - Gällande område- och bestämmeelsegränser
 - Gällande område- och bestämmeelsegränser avsedd att utgå
 - Gator, kvarters- och annan områdegränser
 - Bestämmeelsegränser
 - Illustrationsfärger:
 - Grön: område till fastställas
 - Röd: park, allmän plats
 - Blå: gästgärdning, allmän plats
 - Orange: område för trafikändamål
 - Blått: område för järnvägsändamål
 - Rött: område för järnvägsändamål, som får överbyggas med trafikåre
 - Blått: område för järnvägsändamål, som skall hållas tillgängligt för allmän trafik
 - Blått: område för järnvägsändamål, som skall hållas tillgängligt för allmän trafik
 - Blått: vattenområde
 - Blått: vattenområde som får överbyggas med trafikåre
 - Blått: gällande gaturid
 - Blått: gällande gaturid avsedd att utgå
 - Blått: föreslaget gaturid
 - Blått: mark tillgänglig för underjordiska ledningar
- Skala 1:1000



5488 547



Nacka KLM

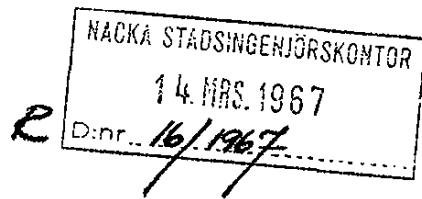
Akt nr:

0182K-5488

5488

KARTAN PLAN A1 (S)

KUNGL. KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



Med utlåtande den 5 september 1966 har länsstyrelsen i Stockholms län för Kungl. Maj:ts prövning och fastställelse överlämnat ett av stadsfullmäktige i Nacka den 28 februari 1966 med vissa undantag antaget förslag till stadsplan för del av motorväg m.m. alt. I (delen Skogalund - Stubbsund).

Förslaget, som jämväl innehåller stadsplanebestämmelser, har angetts på en av stadsarkitektkontoret i Nacka i november 1966 upprättad karta i tre blad med därtill hörande beskrivning.

Byggnadsstyrelsen har den 27 december 1966 avgett utlåtande i ärendet och därvid överlämnat yttrande den 3 oktober 1966 av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Kungl. Maj:t finner visserligen att frågan om användningen av marken utmed den avsedda motorvägen för ändamål, som låter sig förena med bullerstörningar från trafiken på denna, hade bort lösas i samband med framläggande av det nu underställda stadsplaneförslaget. Med hänsyn till angelägenheten ur

TILL LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN
ang. stadsplan för del
av motorväg till Saltsjö-
baden m.m. alt. I (delen
Skogalund - Stubbsund)
i Nacka Dnr III 3780/66

Stadsingenjören

trafiksynpunkt av att väganläggningen icke uppskjutes till följd av brist på plan och till att förslaget i antagen del icke innebär någon bindning av den framtida användningen av bullerstörda områden utmed vägen fastställer Kungl. Maj:t emellertid jämlikt 26 § byggnadslagen det underställda förslaget.

Kungl. Maj:t förutsätter därvid att frågan om utnyttjandet av ifrågavarande områden såsom skyddszon eller för annat icke bullerkänsligt ändamål blir föremål för noggrant studium vid det fortsatta planarbetet.

Detta får jag, på nådig befallning, härigenom meddela. Stadsplanekartan, bestämmelseförslaget och beskrivningen, försedda med påskrift att de tillhöra Kungl. Maj:ts beslut överlämnas härjämte för att tillställas vederbörande.

Stockholm den 20 januari 1967

M. Åmark

Olof Palme

/ Sven Åmark

Bestyrkes på tjänstens vägnar

W. W. W. W.

12. 09. 66

STADSPLANEBESTÄMMELSER

tillhörande förslag till stadsplan för del av motorväg till Salt-
sjöbaden m.m. (delen Skogalund-Stubbsund) alternativ I och II
inom Nacka stad. Upprättat på stadsarkitektkontoret i november
1965. Blad 1 - 3.

I N K O M
till Ståhms läns landskansli
Planeringssektionen

den 24. MRS 1966

III-81-27-66

§ 1.

Stadsplaneområdets användning.

Mom. 1. Byggnadskvarter.

Med B betecknat område får användas endast för bostads-
ändamål.

Mom. 2. Specialområden.

a) Med T betecknat område får användas endast för trafik-
ändamål (motorväg).

b) Med Tm betecknat område får användas endast för bil-
serviceändamål.

c) Med Tj betecknat område skall utgöra trafikområde för
järnvägsändamål och får bebyggas endast med byggnader
som erfordras för järnvägsdriften.

d) Med V betecknat område skall utgöra vattenområde som
icke får utfyllas eller överbyggas.

e) Med Vt betecknat område skall utgöra vattenområde som
icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som er-
fordras för trafikbroar.

§ 2.

Mark som icke får bebyggas.

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3.

Särskilda föreskrifter angående områden för ledningar och
för allmän trafik.

Mom. 1. Å med u betecknad mark få icke vidtagas anordningar som
hindra framdragande eller underhåll av underjordiska
allmänna ledningar.

Mom. 2. Med z betecknad del av järnvägsområde skall hållas till-
gänglig för allmän gatutrafik.

Mom. 3. Å med b betecknad del av järnvägsområde får överbyggas med trafikbro till en lägsta fri höjd över befintliga järnvägsspår av 6,5 m.

§ 4.

Byggnadssätt.

Å med F betecknat område skola huvudbyggnader uppföras fristående.

§ 5.

Tomts storlek.

Å med F betecknat område får tomt icke givas mindre areal än 750 m².

§ 6.

Del av tomt som får bebyggas och antal byggnader å tomt.

- Mom. 1. Å tomt som omfattar med F betecknat område får endast en huvudbyggnad och ett uthus eller annan gårdsbyggnad uppföras.
- Mom. 2. Å tomt som omfattar med F betecknat område får huvudbyggnad icke uppta större areal än 125 m².
- Mom. 3. Å tomt som omfattar med F betecknat område får uthus, garage eller dylik mindre gårdsbyggnad icke uppta större areal än 40 m².
- Mom. 4. Å med arabiska siffror i rektangel betecknat område får byggnader uppta högst så stor markareal som anges av siffrorna.

§ 7.

Våningsantal.

- Mom. 1. Å med II betecknat område får byggnad uppföras med högst två våningar. Vind får ej inredas.
- Mom. 2. Där våningsantal ej finnes angivet får byggnad uppföras med det antal våningar som bestämmelserna angående byggnads höjd möjliggöra. Dock får vindsinredning icke förekomma ovan ett plan beläget på den för byggnaden tillåtna största höjden.

§ 8.

Byggnads höjd.

- Mom. 1. Å med II betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än sex och sex tiondels (6,6) meter.
- Mom. 2. Å med siffror i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffrorna angiver.
- Mom. 3. Gårdsbyggnad får icke uppföras till större höjd än tre (3) meter.
- Mom. 4. Inom med BF och Tm betecknat område får schaktning icke utföras under ett plan som är beläget 20,0 meter över stadens nollplan.

§ 9.

Antal lägenheter.


Å med F betecknat område får huvudbyggnad icke inrymma flera än två bostadslägenheter. I gårdsbyggnad får bostad icke inredas.

§ 10.

Föreskrifter beträffande in- och utfart.

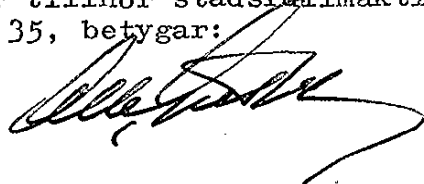
I kvarters- eller annan områdesgräns som är försedd med ofyllda cirkelar får ej anordnas körbar in- och utfart mot gata eller allmän plats.

Nacka i stadsarkitektkontoret i november 1965.


(Ingvar Persson)
Stadsarkitekt.


(Gösta Blücher)
Bitr. stadsarkitekt.

Att dessa stadsplanebestämmelser tillhör stadsfullmäktige i Nacka beslut den 28/2 1966, § 35, betygar:



Tillhör Kungl. Maj:ts beslut
den 20 januari 1967.
Stockholm i Kommunikationsdepartementet
Ex officio:



Beskrivning tillhörande förslag till stadsplan för del av motorväg till Saltsjöbaden m.m. (delen Skogalund-Stubbsund) alternativ I och II inom Nacka stad, upprättat på stadsarkitektkontoret i november 1965.

12.09.65

Förslaget omfattar.

1. Denna beskrivning.
2. Stadsplanekarta i 3 blad alt. I.
3. Stadsplanekarta i 3 blad alt. II.
4. Stadsplanebestämmelser.
5. Förslag till generalplan för Nacka, framtida markanvändning.
6. Arbetsplan för berörda delar av motorväg till Saltsjöbaden.
7. Karta redovisande områden för gällande planer.
8. Inventeringskartor över befintlig bebyggelse.
9. PM beträffande samråd.

I N K O M
till Sthms läns landskansli
Planeringssektionen

den 24 MRS 1966

III- 51-27-66

Inledning

Föreliggande stadsplaneförslag har tillkommit i syfte att ge de plantekniska förutsättningarna för genomförande av den beslutade motorvägen till Saltsjöbaden. Med anledning härav upprättades i februari 1965 ett förslag till stadsplan för rubricerat område, vilket varit för allmänheten utställt till granskning under augusti månad d.å.

Det i februari upprättade planförslaget gavs en förhållandevis snäv avgränsning, då planområdet bedömdes bära omfatta endast det område, som berördes av motorvägens utbyggnad samt erforderlig ombyggnad i lokalvägnätet. I inkomna yttranden över det utställda planförslaget har på flera ställen framhållits att det samma jämväl bort omfatta kringliggande bostadsbebyggelse. Detta synes inte vara nödvändigt i andra avseenden än att de delar som beröres av vägarnas utbyggnad bör ingå. Emellertid har därutöver i öster vissa områden intagits i planförslaget, vilka ligger inom gällande byggnadsplan och där markens framtida disposition synes klarlagd. Beträffande områdena väster om motorvägen är den framtida markanvändningen ännu oklar, men översiktliga studier visar på att områdena bör disponeras för annan typ av bebyggelse än den nuvarande, varför dessa ej intagits i planområdet.

Det kan diskuteras hur området skall avgränsas med hänsyn till motorvägens störande effekt. I områdena kring motorvägen ligger på flera håll bostadshus närmare vägen än vad som vid nyplanering av bostadsområden numera bedöms lämpligt. Det kan därför ifrågasättas om planområdet skulle utvidgas, så att dessa villafastigheter intages i trafikområdet eller i ett parkområde vid sidan av trafikområdet. Flertalet yttranden över det utställda stadsplaneförslaget kom från markägare i det område där planförslaget gränsar mot befintlig villabebyggelse i Storängen. Av yttrandena framgår att ett flertal av de markägare vars fastigheter är belägna omedelbart utanför och väster om planområdet, anser sig berörda av detsamma på så sätt att deras fastigheter kommer att ofördelaktigt påverkas av den planerade motorvägen. Det är emellertid icke möjligt att av yttrandena utläsa huruvida man skulle föredra en plan, som var så utformad att de berörda fastigheterna komme att ligga inom allmänt område, som ej får bebyggas och där den enskilde markägaren skulle kunna få sin fastighet inlöst.

I detta läge kallade byggnadsnämnden av en eventuell planutvidgning berörda markägare till ett sammanträde i syfte att om möjligt få klarhet i markägarnas inställning till ovan skisserade alternativa utformningar av planförslaget. Då emellertid inte heller detta sammanträde gav något besked i denna fråga har det bedömts lämpligt att ånyo ställa ut rubricerat planförslag och denna gång med två alternativa utformningar.

Alternativ I överensstämmer i allt väsentligt med det i februari 1965 upprättade planförslaget. Dock bör påpekas att några små justeringar av exempelvis kvartersgränser förekommer bl.a. för villakvarteret söder om Värmdövägen.

Alternativ II skiljer sig från alternativ I endast därigenom att där motorvägen i väster gränsar mot befintlig villabebyggelse i Storängen har det område där bullerstörningarna från den planerade motorvägen skulle kunna bli besvärande redovisats som parkområde.

Genom att utställa dessa två alternativa förslag har det bedömts möjligt att genom inkomna yttranden över förslagen få

ett bättre underlag för bedömning av planens lämpliga avgränsning mot befintlig villabebyggelse i Storängen.

Planområdets läge och omfattning.

Planområdet som ligger inom den centrala delen av Sicklaön omfattar i huvudsak vägområdet enligt framlagd arbetsplan för byggnad av motorväg till Saltsjöbaden inom västra delen av Skogalund, östra Storängen samt nordvästra delen av Duvnäs.

Gällande planer.

Planförslaget berör byggnadsplaner fastställda enligt följande.

Av Kungl. Maj:t	den	✓6	juni	1929
" "	"	✓14	juni	1938
" "	"	✓30	mars	1939
" "	"	✓3	sept.	1943
" "	"	✓23	november	1948 (endast alt. II)
" "	"	✓12	april	1956
" "	"	✓25	juli	1958.

Dessutom berör förslaget en avstyckningsplan godkänd av länsstyrelsen den 28 maj 1932 (se bil. 5).

Generalplanesammanhang.

Beträffande de generalplanemässiga sammanhangen kan framhållas att föreliggande planförslag överensstämmer med den 4.11.1960 fastställda regionplanen för Stockholmstrakten samt grundar sig därutöver på sedan dess utförda översiktliga planutredningar dels för staden i dess helhet och dels mer ingående studier för centrala Sicklaön. Dessa utredningar har under de senaste två åren bedrivits med stor intensitet, särskilt med avseende på de trafiktekniska lösningarna och har legat till grund för ställningstaganden i såväl stadens fullmäktige som Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, beträffande utformningen av Värmdöledens trafikplatser på centrala Sicklaön. Däremot föreligger ännu icke några kommunala ställningstaganden till den föreslagna markdispositionen.

Under utredningsarbetet har studerats plantekniska och trafik-

tekniska konsekvenser av alternativa utformningar för trafiklederna. Även om därvid framkommit förslag, som ur allmän plan-synpunkt varit att föredraga, har det faktum, att fastställd arbetsplan för Värmdöleden förelåg samt att dess utbyggnad var omedelbart förestående - numera även påbörjad - medfört att sådana alternativ som inneburit alltför stora ändringar i denna arbetsplan ej kunnat accepteras.

Trafikleder och gator.

I ett tidigt skede av utredningsarbetet för en ny väg till Saltsjöbaden tog Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställning till av Nacka stad utarbetade alternativa förslag beträffande vägsträckning och vägstandard för denna väg. På grundval härav har därefter ett preliminärt förslag till arbetsplan för Saltsjöbadsleden upprättats samt granskats utan erinringar av

13/7-68 ⇒ Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varvid även sådana frågor som vägens trafiktekniska standard och dimensioner ånyo prövats. Planförslaget bygger i vad det gäller den trafiktekniska utformningen på omfattande utredningar från Bachmans Ingenjörbyrå och Allmänna Ingenjörbyrån.

Planförslaget redovisar en utbyggnad av Saltsjöbadsleden på sträckan Skogalund-Stubbsund jämte erforderliga ombyggnader av berört lokalvägnät. I förslaget ingår således om- och utbyggnad av Värmdövägen till fyrfilig väg på en sträcka av ca 700 m. Per Hallströms väg som framdeles kommer att ingå i den "Norra Ringleden" har i förslaget redovisats med provisorisk anslutning till befintlig väg.

Skogsvägen föreslås i alt. I utgå mellan Värmdövägen och Krokvägen samt i sin sydöstligaste del på en sträcka av 110 meter. Den förses med vändplaner, en i höjd med stg 3122 och en omedelbart norr om stg 3126.

Hammarénsvägen föreslås utgå på sträckan mellan stg 3101 och 3091. En vändplats för densamma har inlagts norr om stg 3091. Hammarénsvägens sträckning från denna vändplats och öster ut föreslås oförändrad.

Som en matargata till Storängen och Duvnäs redovisar förslaget

en gata, vilken sträcker sig från Värmdövägen och söder ut och som passerar under motorvägen och ansluter till John Lodéns väg i en punkt öster om Storängens järnvägsstation. Avsikten är att i en punkt omedelbart öster om passagen under motorvägen främdeles ansluta den i tidigare sammanhang redovisade matargatan till Duvnäs.

Med hänsyn till att utbyggnaden av den s.k. "Södra Ringleden" genom Storängen av vilken den ovan beskrivna matargatan kan komma att utgöra en del ligger långt fram i tiden - sannolikt efter 1980 - får det nu redovisade läget för passagen under motorvägen samt viaduktens dimensioner icke betraktas vara en slutgiltig utformning.

För gång- och cykeltrafik mellan områdena norr och söder om Värmdövägen har två tunnlar föreslagits i vägplanen. En väster och en öster om den planerade motorvägen. Dessutom har en gång- och cykelväg inlagts omedelbart söder om Värmdövägen. Denna passerar i tunnlar under den västra på- och avfartsrampen till motorvägen samt under motorvägen och den intilliggande, ovan beskrivna matargatan.

John Lodéns väg föreslås bli förlängd öster ut och ansluten till nuvarande Saltsjöbadsvägen där densamma kommer att passera under motorvägen. John Lodéns vägs nuvarande anknytning till Värmdövägen föreslås borttagen och avslutas därför i norr med en vändplan. Den öster om Storängens station belägna plankorsningen över järnvägen, som förbinder norra och södra Storängen, föreslås oförändrad till sitt läge. Dock förutsättes att densamma utbygges så att man erhåller en bättre anslutning med Strandvägen och Fannydalsbacken.

I gällande byggnadsplan redovisas över järnvägsområdet en förbindelse för allmän trafik från Fannydalsbacken och öster ut. En körbar väg är i dag också utbyggd fram till befintlig bebyggelse inom Stubbsundsområdet söder om järnvägen. Det har bedömts angeläget att bibehålla denna förbindelse, vilken i planförslaget förutsättes få kontakt med befintlig väg söder om Järlasjön och Kolbottensjön.

Med anledning av att enskild markägare ställt krav på att vattenförbindelsen mellan Kolbottensjön och Järlasjön skall bibehållas redovisas i planförslaget vattenområde som ej får utfyllas, men överbyggas med trafikbro.

Alt. II.

Utöver vad som ovan redovisats gäller för alt. II att Krokvägen utgår även på sträckan väster om korsningen med Skogsvägen fram till norra gränsen för stg 3114. Vidare att Skogsvägen utgår också på sträckan norr om stg 3127 där en vändplan anordnas.

Bebyggelse.

Inom planområdet för alt. I finnes i dag ca 40 bostadsfastigheter och för alt. II ca 50 bostadsfastigheter. I några av dessa finns verksamheter av olika slag inrymda, dessutom finns inom området en bensinstation.

Fastigheterna utmed Värmdövägen och Hammarénsvägen äro uppförda under tidsperioden 1932-1946 och oftast av mycket god klass. Övriga fastigheter inom planområdet är av varierande ålder och standard. Av områdets ca 40 bostadsfastigheter har ungefär hälften ett sådant läge att de vid planförslagets genomförande omöjligt kan kvarligga.

Från nu gällande byggnadsplaner har i föreliggande stadsplaneförslag i vissa delar radikala förändringar varit ofrånkomliga medan i andra delar endast smärre justeringar varit nödvändiga.

Norr om Värmdövägen har trafikområdets östra gräns lagts i gränsen mellan stadsägorna nr 3088, 3089 samt 3087 och 3091. För denna gräns har i planförslaget utfartsförbud föreslagits. Från stadsäga 3087 bortgår i dess sydvästra hörn ca 70 m², beroende på att vägens släntfot kommer att ligga inom detta område. Från stadsäga 3088 har sydvästra hörnet avskurits, då ungefär 12 m² av dess mark behövs för en vändplats till den lokalgata som går utmed stadsägorna 3079, 3084, 3085 och 3088.

För stg 2970, 2972, 2973 samt 2986-2989 innebär förslaget justeringar av såväl områdes- som bestämmelsegräns i norr. För stg

2986 och 2987 innebär detta att befintliga byggnader kommer att ligga inom kvartersmark som icke får bebyggas.

Stadsäga nr 2971 har i planförslaget utlagts till parkmark beroende på svårigheter att anordna körbar tillfart till fastigheten. Detta senare är en följd av bl.a. erforderliga gång- och cykelförbindelser under Värmdövägen. Till detta kommer att man över stg 2971 får en god kontakt mellan villabebyggelsen norr om Värmdövägen och parkområdet kring Långsjön.

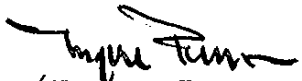
För stg 2979, 2980, 2982-2985 har gällande byggnadsrätt måst utgå, enär dessa bl.a. delvis ingår i erforderligt vägområde, och i övrigt blir ur miljösynpunkt olämpliga för bostadsbebyggelse. Stadsplaneförslaget redovisar på delar av ovan nämnda stadsägor, med undantag för stadsäga 2985, ett område för motorserviceändamål.

I planförslagets sydligaste del har nu gällande gränser för järnvägsområdet i största utsträckning bibehållits. Området söder om järnvägsområdet och fram till Järlasjön får, enligt nu gällande byggnadsplan, bebyggas med friliggande bostadshus. Denna rätt föreslås utgå på den del av området som har bedömts bli stört av den planerade motorvägen. Området har i planförslaget, i de delar som ingår i motorvägen, redovisats som trafikområde och i övrigt som parkmark.

Alt., II.

Till vad som ovan anförts gäller för alt. II att 7 av de 10 bostadshus som är belägna inom föreslaget parkområde väster om trafikområdet är uppförda mellan åren 1946 och 1957.

Nacka i stadsarkitektkontoret i november 1965.


(Ingvar Persson)
Stadsarkitekt.


(Gösta Blücher)
Bitr. stadsarkitekt.

Att denna beskrivning tillhör stadsfullmäktiges i Nacka beslut den 28/2 1966, § 35, betygar:

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut
den 20 januari 1967
Stockholm i Kommunikationsdepartementet
Ex officio



