

## GRANSKNINGSUTLÅTANDE 2

### Detaljplan för Morningside Marina, Erstavik 25:38 m.fl., Nacka kommun

#### Sammanfattning

Planförslaget syftar till att möjliggöra för fem flerbostadshus med sammanlagt cirka 40 lägenheter i tre våningar samt en suterrängvåning, längs Duvnäs vikens södra sida. Bebyggelsen är planerad cirka 800 meter öster om Saltsjö-Duvnäs station. I husens bottenvåningar möjliggör planförslaget verksamhetslokaler.

Fastigheten används idag dels som marina och dels av företag som är kopplade till det den marina verksamheten. Genom planförslaget kan den befintliga marinan i vattnet finnas kvar. De befintliga verksamheterna kan ges möjlighet att etablera sig i lokalerna i bottenvåningarna på flerbostadshusen.

Aktuellt planområde omfattar de privatägda fastigheterna Erstavik 25:1, 25:12, 25:14 och 25:38 och Sicklaön 76:1 och de kommunalägda fastigheterna Erstavik 25:7 och 25:15 och Sicklaön 208:24.

Detaljplanen var utsänd för en andra granskningsomgång från den 28 april till den 9 juni 2020. Anledningen till granskningsomgång 2 var att den allmänna platsen längs strandpromenaden ändrades till kvartersmark med x-område.

Synpunkterna under granskning 2 var i huvudsak lika de i granskning 1. Efter granskning 2 har den del av planområdet som föreslås upphävas minskats något i enlighet med länsstyrelsens yttrande och en bestämmelse om

#### Yttranden under granskning 2

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Statens fastighetsverk
- Södertörns brandförsvärsförbund
- Vattenfall Eldistribution AB

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

- Länsstyrelsen



- Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun
- Nacka Energi
- Nacka miljövårdsråd
- Nacka vatten och avfall AB
- Natur- och trafiknämnden
- Naturskyddsföreningen i Nacka
- Trafikförvaltningen
- Trafikverket

Synpunkter har även inkommit från Saltsjö-Duvnäs fastighetsägareförening och från advokatfirman Fylgia som agerar ombud för 8 fastighetsägare utanför planområdet, samt från ytterligare 10 fastighetsägare utanför planområdet.

### **Inkomna synpunkter**

Synpunkter i inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med planenhetens kommentarer.

### **Återkommande synpunkter**

Synpunkter har inkommit från 18 fastighetsägare utanför planområdet. Åtta av dessa har gått ihop i ett gemensamt yttrande som har skickats in av advokatfirman Fylgia. De övriga sju har skickat in separata inlagor men med liknande synpunkter. Dessutom har yttrande inkommit från Saltsjö-Duvnäs fastighetsägareförening. De instämmer även med yttrandet från Fylgia.

Nedanstående synpunkter återkommer från 10 fastighetsägare utanför planområdet. Synpunkterna gäller främst planförslagets påverkan på trafiksäkerheten.

Fastighetsägarna menar att de föreslagna trafiksäkerhetsförbättringarna av Saltsjöbadsvägen inte är tillräckliga. De anser att trafiksäkerhetsåtgärder bör göras längs hela den sträcka av Saltsjöbadsvägen som kommer att drabbas av en trafikökning på grund av planförslaget. Nuvarande förslag behandlar en begränsad del av Saltsjöbadsvägen, från Morningside till Duvnäsviden. Sträckan som bör inkluderas, enligt fastighetsägarna, är den från korsningen med Reginavägen fram till Duvnäsviden eftersom denna sträcka kommer påverkas lika mycket av den ökade trafiken.

Fastighetsägarna framhåller vidare att trafiksituationen på den smala vägsträckan redan är farlig idag på grund av brist på trottoar och många gång- och cykeltrafikanter samt en stor andel bilar som kör över hastighetsgränsen. Fastighetsägarna uppmärksammar att Saltsjöbadsvägen är en av vägarna med flest cykelolyckor i hela Nacka enligt Nacka Värmdö Posten. Ett flertal fotgängare, cykelpendlare och skolbarn rör sig längs vägen varje dag.

Med en trafikökning som den nya planen innebär skulle situationen förvärras enligt fastighetsägarna. Med detta som bakgrund menar de att trafiksäkerhetslösningarna bör utökas och omfatta hela den sträcka som påverkas av planförslaget. Fastighetsägarna anser att insatser bör göras på hela sträckan för att sänka medelhastigheten samtidigt som en trottoar och cykelbana bör byggas för att åtgärda den farliga trafiksituationen som de menar riskerar att förvärras med planförslaget.



**Planenhetens kommentar:** Trafiksituationen längs Saltsjöbadsvägen har utretts i planarbetet och de åtgärder som gör kommer att förbättra trafiksituationen på sträckan. Den tekniska förprojektering som genomförts behandlar bland annat trafiksäkerheten i projektet, både under och efter bygg- och underhållsperioderna. Förstudien visar hur Saltsjöbadsvägen ska utformas så att trafiksäkerheten säkerställs.

Nedanstående synpunkter återkommer hos 8 fastighetsägare utanför planområdet. Dessa fastigheter har gått ihop i ett gemensamt yttrande som har sammanställts av advokatfirman Fylgia. Synpunkterna sammanställs tematiskt nedan under rubrikerna *Buller*, *Trafiksäkerhet*, *Exploateringsgrad*, *Översvämningsrisk och risk för erosion*, *Brister i riskbedömningen* och *Allmänhetens tillgång till kajpromenaden*.

#### *Buller*

Fastighetsägarna menar att den nya bebyggelsen planeras i ett område som är väldigt bullerutsatt. Det framhålls också att förslaget har fått omfattande kritik från flera remissinstanser och boende gällande det bullerutsatta läget med bullernivåer upp till 90 dBA. Fastighetsägarna ställer sig kritiska till de avsteg som har gjorts från riktvärdena trots att området består av gles blandad bebyggelse och kollektivtrafik inte finns på nära avstånd. De påpekar vidare att det finns en otydlighet i planbeskrivningen utifrån vilka riktvärden för buller som gäller för bebyggelsen. Ett mål om 50 dBA utanför minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet beskrivs men av bullerutredningen framgår att dessa värden inte uppnås. Den ekvivalenta ljudnivån 2 meter över mark för flera lägenheter beräknas ligga över 55 dBA även mot sjösidan. De framhåller också att plankartan anger högre nivåer om högst 55 dBA utanför minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet.

Fastighetsägarna uppmärksammar att det sedan föregående granskning inte har upprättats någon överenskommelse med trafikförvaltningen om att uppföra en spårnära bullerskärm intill Saltsjöbanan. De ställer sig kritiska till att planarbetet fortskrider trots att en sådan uppgörelse saknas. De framför också att det är otydligt vilka bullernivåer som gäller och hur de ska klaras utan att bullerskärmen uppförs som tidigare ansågs vara en förutsättning för projektet.

När det gäller uteplatserna beskrivs att en maximal ljudnivå inte ska överskrida 70 dBA, förutom fem gånger per timme mellan 06.00-22.00 med högst 10 dBA.

Fastighetsägarna påpekar att värdena överskrids idag då tågen passerar tre gånger i timmen i vardera riktningen. Med planerad tolvminuterstrafik skulle passagera dessutom öka med tio gånger på timme.

Fastighetsägarna i anslutning till planområdet uppmärksammar också otydligheten i de olika hastighetsgränser som har presenterats i olika skeden av planarbetet. Detta, menar de, medför att bullerutredningen bör ifrågasättas då det antas ha betydelse för beräkningarna.

Enligt fastighetsägarna kommer den planerade bebyggelsen också att innebära att tågbuller reflekteras till motsatt sida av Saltsjöbana, där befintliga fastigheter redan är utsatta för höga



nivåer. De menar vidare att driften av Saltsjöbanan kan komma att påverkas på sikt då boende i området kan komma att ställa krav på minskade ljudnivåer.

**Planenhetens kommentar:** Bullerutredningen visar att bebyggelsen klarar de krav som ställs för bostadsbyggande och det bedöms därför inte lämpligt att införa ytterligare bestämmelser om buller på plankartan. Vid bygglovskedet bevakas att bebyggelsen klarar de bullernivåer som anges på plankartan. Ytterligare bullerdämpande åtgärder är möjliga inom planområdet som möjliggör bättre ljudmiljö för bostäderna.

#### *Trafiksäkerhet*

Fastighetsägarna framhåller vidare att trafiksäkerheten kommer att försämrats på Saltsjöbadsvägen i och med ett ökat antal fordon tillsammans med fler gång- och cykeltrafikanter.

Fastighetsägarna stöder trafikverkets uppfattning från första granskningen att lokaliseringen av bebyggelsen är olämplig med hänsyn till avståndet till kollektivtrafik och kapacitetsproblem på vägsystemet. De framhåller vidare att de trafiksäkerhetsåtgärder som kommunen föreslagit inte är realistiska p.g.a. platsbrist. Vissa går heller inte att genomföra utan att påverka Saltsjöbanans banvall. De föreslagna åtgärderna löser inte heller de kapacitetsproblem som framförts anser fastighetsägarna. Vidare ifrågasätter de att privatägd mark behöver tas i anspråk för utrustningen av Saltsjöbadsvägen. Fastighetsägarna anser inte att detta är försvarbart för att kunna möjliggöra en privat exploatering och att det står i strid med egendomsskyddet i regeringsformen.

**Planenhetens kommentar:** Trafiksituationen längs Saltsjöbadsvägen har utretts i planarbetet och de åtgärder som gör kommer att förbättra trafiksituationen på sträckan. Den tekniska förprojektering som genomförts behandlar bland annat trafiksäkerheten i projektet, både under och efter bygg- och underhållsperioderna. Förstudien visar hur Saltsjöbadsvägen ska utformas så att trafiksäkerheten säkerställs.

#### *Exploateringsgrad*

Planen är otydlig vad gäller utformningen av bebyggelsen enligt fastighetsägarna. Eftersom bestämmelsen om totalhöjden gäller exklusive uppstickande delar menar fastighetsägarna att det inte går att förutsäga vilken gestaltning och höjd som bebyggelsen kommer ha. På grund av osäkerheten kring bebyggelsens höjd blir det svårt att bedöma påverkan på närmiljön och befintlig bebyggelse. Bebyggelsen som föreslås anses vara för omfattande och hög för denna plats. Fastighetsägarna förordar att sänka totalhöjden till som mest 12 meter över nollplanet inklusive uppstickande delar.

**Planenhetens kommentar:** I plankartan regleras en högsta totalhöjd över havsnivån. Efter granskning 1 har en bestämmelse om total bruttoarea förts in på plankartan för att säkerställa att antalet våningar blir som föreslagits. En illustration av den tänka bebyggelsen finns på plankartan för att ytterligare förtydliga den tänkta utformningen. Till exploateringsavtalet knyts ett gestaltungsprogram och de viktigaste gestaltungsfrågorna regleras på plankartan.

#### *Översvämningsrisk och risk för erosion*



Fastighetsägarna menar också att platsen är olämplig för bebyggelse med hänsyn till risken för översvämning, olyckor och erosion. De hänvisar till Länsstyrelsen som framhåller att ny sammanhållen bebyggelse behöver placeras ovan nivån 2,7 meter (RH2000).

Fastighetsägarna påpekar vidare att plankartan medger att entréer till lokaler och trapphusentréer får placeras lägre än +2,7 meter över nollplanet. I gestaltungsprogrammet anges också att kajen har lokala entréer och skyltfönster.

**Planenhetens kommentar:** På plankartan anges att bostäder och bostadsentréer ska placeras minst +2,7 meter över nollplanet. För entréer under +2,7 meter ska det finnas en alternativ vattensäker entré.

Fastighetsägarna ställer sig också kritiska till de upplysningar som finns i plankartan gällande grundläggning. De menar att bestämmelser som formuleras som upplysningar inte har lagligt stöd enligt Boverket (<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/att-reglera-med-planbestammelser/planbestammelser-som-saknar-lagstod/>). Sådana upplysningar hör istället hemma i planbeskrivningen. Fastighetsägarna menar därigenom att frågan inte kan anses vara tillräckligt utredd eller reglerad och påpekar vidare att kommunen kan bli skadeståndsskyldig om något skulle hända p.g.a. översvämningsrisken eller dåliga grundläggningsförhållanden. Fastighetsägarna menar sammanfattningsvis att kommunen går emot Länsstyrelsens vägledning på grund av översvämningsriskerna och grundläggningsförhållandena som de inte anser är tillräckligt utredda.

**Planenhetens kommentar:** I förstudien har de geotekniska förhållande och förutsättningar för grundläggning av byggnaderna har utretts. Bedömningen är att exploatering är genomförbar med de krav som ställs. Boverkets skrivelse syftar på att det inte är lämpligt att ha planbestämmelser som är formulerade som upplysningar men att det däremot är möjligt att ha upplysningar som inte är formella planbestämmelser på plankartan

#### *Brister i riskbedömningen*

Fastighetsägarna hänvisar till de synpunkter som Södertörns brandförsvärsförbund framförde i första granskningen. Den kompletterande riskutredningen nämner en bullerskärm i anslutning till järnvägen som ska verka som en skyddande barriär mot lösa föremål, is eller delar från tåget. Fastighetsägarna uppmärksammar att något krav på en sådan varken finns i plankarta eller planbeskrivning och att den inte ingår i projektet längre. Därför kan kommunen, enligt fastighetsägarna, inte visa att området är lämpat för bebyggelse.

**Planenhetens kommentar:** Den nya bebyggelsen ligger inte på ett sådant avstånd att eventuella lösa föremål kan anses vara någon fara. Några särskilda skyddsbestämmelser bedöms därmed inte krävas för att föreslagen bebyggelse ska bli lämplig

#### *Allmänhetens tillgång till kajpromenaden*

Fastighetsägarna ställer sig kritiska till att området för kajpromenad har ändrats från allmän plats till kvartermark med x-område. De menar att denna lösning skapar en osäkerhet kring allmänhetens möjlighet att vistas på strandpromenaden och att sådana lösningar är förknippade med dåliga erfarenheter i kommunen. Det hänvisas till Saltsjöqvarn och



Danviksstrand där kommunen tvingats ta över ansvaret för allmänna anläggningar och planlägga om som allmän plats.

**Planenhetens kommentar:** Nyttjandet och åtkomsten till strandlinjen för allmänheten bedöms bli likvärdig med nuvarande planbestämmelser. Ett servitut kommer bildas till förmån för kommunen för allmännyttig gångtrafik. Uppförandet och förvaltningen av anläggningen bedöms bli mer hållbar när kajpromenaden kan tillhöra samma fastighet och konstruktionen kopplas till kajplanen och bryggorna.

Sammanfattningsvis anser fastighetsägarna att området inte är lämpligt för planerad bebyggelse. De menar att förslaget inte uppfyller gällande krav och riktlinjer avseende bullernivåer, trafiksäkerhet, översvämningrisk och risk för erosion.

### Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

1. **Natur- och trafiknämnden** understryker vikten av att kajen byggs så att den blir möjlig att snöröja på ett lämpligt sätt och har bärighet som tål de fordon som markägaren eller dess entreprenör avser använda för ändamålet. Eftersom kajpromenaden kommer att utgöras av kvartersmark (med möjlighet till tillträde för allmänheten) och inte allmän platsmark kommer ansvaret för vinterväghållningen inte vara kommunens.

Natur- och trafiknämnden framhåller vidare att i det fortsatta arbetet med detaljprojekteringen för ombyggnaden av Saltsjöbadsvägen bör behovet av hastighetssäkrade övergångsställen utöver det som redovisas i förstudien ses över, bland annat i korsningen Saltsjöbadsvägen och infarten till Morningside (mellan föreslagna kantstensparkeringsplatser och infarten). De upplyser också om vikten av att detaljprojekteringen för ombyggnaden av Saltsjöbadsvägen förankras hos Regionens trafikförvaltning.

Planenhetens kommentar: Yttrandet noteras.

### Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

2. **Länsstyrelsen** har i granskningsskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 §.

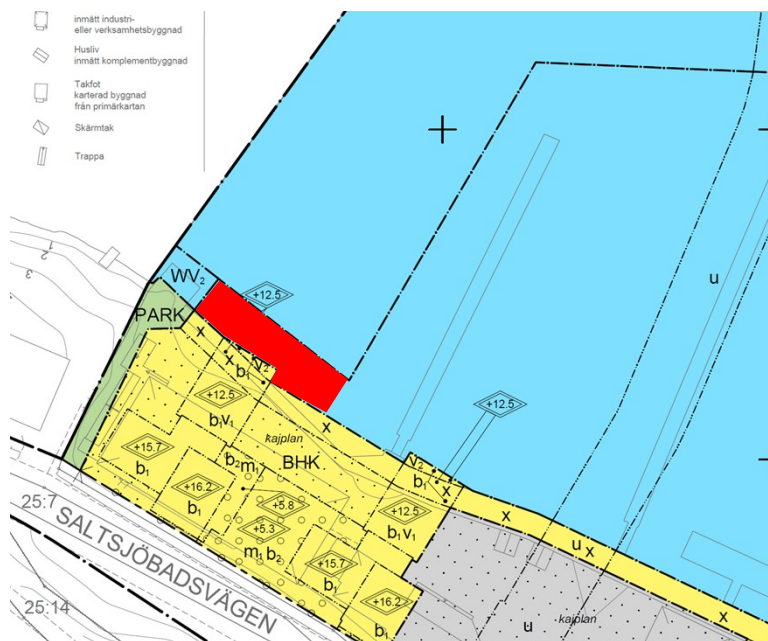
#### *Strandskydd*

Kommunen har gjort justeringar och förbättringar gällande strandskydd sedan granskningen i oktober 2017. Några av Länsstyrelsens tidigare framförda synpunkter kvarstår dock fortfarande.

Stora delar av vattenområdet är ianspråktaget med långa brygganläggningar idag. Växt- och djurlivet inom området antas vara påverkat av brygganläggningarna och



de båtrörelser som tillkommer. Växt- och djurlivets värden bedöms därför som låga i det området. Planområdets västra del består av ett öppet vattenområde utan stora brygganläggningar. I planbeskrivningen framgår att strandskyddet upphävs inom områden där det finns bryggor idag med tillhörande bommar. Inom det rödmarkerade området (se bild nedan) kan Länsstyrelsen inte se att det finns bryggor eller bommar och anser att det saknas särskilda skäl för att upphäva strandskyddet inom området. Vidare anser Länsstyrelsen att intresset av att ta det utpekade området i anspråk, inte väger tyngre än strandskyddsintresset.



Länsstyrelsen framhåller att kommunen behöver visa var gränsen går för 100 meter i vattenområdet för att tydliggöra hur stora delar av vattenområdet som omfattas av strandskydd. Byggnaden som planeras längst ut på en av bryggorna ligger troligtvis längre ifrån strandlinjen än 100 meter och skulle i så fall inte omfattas av strandskydd. Om byggnaden hamnar inom 100 meter från strandlinjen kräver Länsstyrelsen att kommunen redovisar särskilda skäl och intresseavvägning enligt 4 kap. 17 § PBL.

I planbeskrivningen framgår att kommunen i gällande översiktsplan utökat strandskyddet till att omfatta 100 meter i vatten och 300 meter på land från strandkant. Länsstyrelsen vill upplysa om att det är Länsstyrelsen som har fattat beslut om utökat strandskydd. Regeringen har den 17 mars 2016 ändrat Länsstyrelsens beslut på så sätt att strandsträckan längs Duvnäsvisken fram till Drevinge på del av fastigheten 25:1 inte ska omfattas av utvidgat strandskydd.

**Planenhetens kommentar:** Området för strandskyddsupphävande har minskats och planbeskrivningen har uppdaterats. Byggnaden som placeras längst ut på den östra bryggan ligger utanför strandskyddat område.

#### *Urspårningsrisk*

I planbeskrivningen redovisar kommunen att skyddsrärlarna minskar risken för att tåget spårar ur på ett sådant sätt att det kommer lämna banken. Länsstyrelsen saknar en tydligare redovisning i planhandlingarna av att skyddsrärler ska monteras. Länsstyrelsen hänvisar till Trafikförvaltningens yttrande (2020-06-08) och anser att kommunen inför att detaljplanen antas behöver säkerställa att skyddsrärler monteras längs aktuell sträcka på Saltsjöbanan.

**Planenhetens kommentar:** Kommunen har varit i kontakt med trafikförvaltningen om avtal för skyddsrärler. Kommunen och exploatören är positiva till att skyddsrärler kommer till även om det i utredningen inte framkommit som en åtgärd i förhållande till de låga riskerna

#### *Buller*

På plankartan finns planbestämmelser gällande trafikbuller och verksamhetsbuller. För verksamhetsbuller saknas en bestämmelse för vad som gäller för ljuddämpad sida, dvs att 40 dBA ekvivalent ljudnivå gäller nattetid och 45 dBA dagtid. Planområdet är utsatt för buller från olika håll och lägenheternas skyddade sida för trafikbuller är den exponerade sidan för verksamhetsbuller. Länsstyrelsen anser därför att bestämmelsen gällande verksamhetsbuller bör därför kompletteras med riktvärdet framförallt på nattetid.

**Planenhetens kommentar:** Plankartan har kompletterats med bestämmelse om verksamhetsbuller för ljuddämpad sida.

3. **Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun** noterar att kajpromenaden har ändrats från mark planlagd som allmän platsmark till kvartersmark planlagd med ett markreservat, x sedan förra granskningskedet. Avsikten enligt planbeskrivningen är att ett avtal ska skrivas mellan kommunen och exploatören om att bilda ett servitut för nämnda x-område. Lantmäterimyndigheten vill förtydliga att 7 kap. 1 § FBL inte är dispositiv, och att ett officialservitut eventuellt inte kan bildas med hänsyn till de bestämmelser om väsentlighet som nämnda paragraf hanterar.

Lantmäterimyndigheten framhåller vidare att planområdets olika gränser (planområdesgräns, användningsgräns, egenskapsgräns) ansluter och korsar i flera fall till fastighetsgränser som är osäkra. Problematiken kring detta och de konsekvenser det skulle kunna få för fastighetsägare i form av bl.a. inlösen av planlagd allmän platsmark bör tydligare beskrivas än vad nu är fallet. Lantmäterimyndigheten påpekar vidare att stycket om fastighetsbestämning är mycket kort och konsekvenserna av de osäkra gränserna inte är beskrivna.

De anser även att den avvägning som ska ske mellan allmänna och enskilda intressen avseende inlösen av allmän platsmark skulle kunna göras tydligare.

Lantmäterimyndigheten meddelar vidare att planbeskrivningen bör kompletteras med hur värmeförsörjningen är tänkt att lösas för berörda fastigheter. Ett förtydligande eftersöks om huruvida den ska ske genom allmän eller enskild lösning.



Längst bak i planbeskrivningen är lantmäterimyndighetens representant angiven med arbetstiteln *lantmätare*. Den korrekta benämningen är *förämningslantmätare*.

**Planenhetens kommentar:** En överenskommelse om fastighetsreglering som också omfattar överenskommelse om servitut för x-området upprättas med fastighetsägaren. Planbeskrivning uppdateras med rätt namn och benämning på förämningslantmätare.

4. **Nacka energi** framhåller att elförsörjningen till detta område kräver tillgång till mark (10 x 10 m) inom området för uppförande av en transformatorstation förutsatt att det värms med fjärrvärme. E-området bör vara centralt placerat i enlighet med förslaget i plankartan (Eu, Teknisk anläggning). Måttuppgifter och exempel på utseende av transformatorstation enligt vår standard framgår av bilaga (exempel NS enkel\_TKB1). Vill exploatören/kommunen ha ett avvikande utseende eller en utformning utöver standard så bekostas detta av exploatören. Nacka energi uppmärksammar vidare med det nya området behöver högspänningsmatningen i Saltsjöbadsvägen förstärkas från Saltsjöpromenaden fram till den nya stationen vid marinan. Till följd av att högspänningsmatningen måste bytas ut till grövre kablar måste även stationen mitt för Saltsjöbadsvägen 67 ersättas. Nacka energis förslag är att utöka planområdet med ytterligare ett E-område utmed Saltsjöbadsvägen.

**Planenhetens kommentar:** E-området på plankartan är främst avsett för pumpanläggning för spillvatten. Pumpstationen är avsedd för den egna fastigheten och/eller allmän anläggning där NVOA är huvudman. Något behov av fristående el-station för bebyggelsen inom fastigheten har inte framkommit i förstudien eller i tidigare samråd och granskning av detaljplanen. Bedömning är att de tekniska anläggningar som behövs för bebyggelsen kan lösas inom bostadsbyggnaderna eller utanför planområdet.

5. **Nacka miljövårdsråd** anser att den aktuella fastigheten inte är lämplig för den exploatering som föreslås i planförslaget. Sammantaget ställer sig föreningen kritisk mot om exploateringen kan skapa värden som kommer Nackas invånare till del.

Nacka miljövårdsråd befarar vidare att förslaget riskerar att bli prejudicerande för verksamheter i strandlägen som kan kräva att få bygglov för flerbostadshus. Föreningen anser också att projektet kan komma att medföra framtida kostnader för kommunens skattebetalare p.g.a. det komplexa läget med gata, tågbanan och vatten intill. Läget precis intill Saltsjöbanan medför dessutom bullerproblem som Nacka miljövårdsråd menar kan hota driften av Saltsjöbanan.

Nacka miljövårdsråd framför vidare att planförslaget skulle innebära att man bygger in ett bilberoende, vilket är svårförenligt med ett hållbart byggande av flerbostadshus. De hävdar därför att projektet bör avbrytas. Föreningen påpekar också att avståndet till kollektivtrafik blir 800-1000 meter och inte 800 meter som anges i planförslaget.

Nacka miljövårdsråd menar att planförslaget strider mot översiktsplanen och Start-PM där gles bebyggelse med 20 lägenheter anges. Föreningen anser vidare att den



föreslagna exploateringen kommer att medföra ett stort avsteg från strandskyddet i en kulturhistoriskt intressant miljö.

**Planenhetens kommentar:** Det ingår i ett planuppdrag att utreda och i planprocessen pröva lämplighetens av önskad användning av mark och vatten inom planområdet. Kommunens bedömning är att platsen är lämplig för den bebyggelse som föreslås och att det inte strider mot översiktsplanen.

Föreningen bedömer att planförslaget har en negativ påverkan på trafiksäkerhet och trafikflöden. Byggtrafiken och den ökade biltrafiken skulle till exempel innebära en ökad fara för cyklister. De påpekar vidare att Saltsjöbadsvägen är den enda cykelvägen mellan Saltsjöbaden och centrala Nacka och vidare mot Stockholm vilket innebär ett ständigt ökande antal cyklister på sträckan. Nacka miljövårdsråd menar att då denna vägsträcka är smal och saknar trottoar bör den inte belastas ytterligare med permanent trafik eller byggtrafik. De framhåller vidare att ersättningsbussar för Saltsjöbanan kommer att få framkomlighetsproblem.

**Planenhetens kommentar:** Trafiksituationen längs Saltsjöbadsvägen har utretts i planarbetet och de åtgärder som gör kommer att förbättra trafiksituationen på sträckan. Den tekniska förprojektering som genomförts behandlar bland annat trafiksäkerheten i projektet, både under och efter bygg- och underhållsperioderna. Förstudien visar hur Saltsjöbadsvägen ska utformas så att trafiksäkerheten säkerställs.

Nacka miljövårdsråd ifrågasätter också kajpromenadens värde för allmänheten och menar att den därför bör bortses ifrån i kalkylen. Bristen på målpunkter inom området menar föreningen gör att de som rör sig där kommer känna sig iakttagna och att man gör intrång på privat mark. Utöver detta anser de att den planerade bebyggelsen lämpar sig dåligt för barnfamiljer och äldre.

Föreningen anser att förslaget kan innebära negativa konsekvenser för företag som servar båtlivet.

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet noteras.

Nacka miljövårdsråd anser slutligen att anslutning till kommunalt VA för befintliga fastigheter väster om planområdet bör lösas utanför planen med hänsyn till nuvarande och kommande miljökrav.

**Planenhetens kommentar:** Bedömningen är att fastigheterna nära exploateringsområdet har brister med nuvarande vatten- och avloppsanläggningar. Att dimensionera anläggningen till den nya bebyggelsen även för de befintliga fastigheterna anses vara en hållbar åtgärd. Beslut om utbyggnad och anslutning hanteras av NVOA.

## 6. Nacka vatten och avfall AB NVOA meddelar nedanstående synpunkter.

### *Planbeskrivning*

En beskrivning av hur reningsanläggning för dagvatten ska säkras vid högvatten saknas.

Vidare framhålls att den utförda dagvattenutredningen är föråldrad och bör uppdateras alternativt att förtydligande text skrivs in i planbeskrivningen: ”*Utredningen hänvisar bland annat till P90 som har ersatts av P110 samt kommunens dagvattenstrategi från 2008 som har ersatts av ”Anvisningar för dagvattenhantering” från 2018.*” Nacka vatten och avfall påpekar också att beräkningsverktyget Stormtac är uppdaterat efter 2014 och att klimatfaktorn ska vara 1,25 inte 1,2. De menar vidare att 10-årsregn bör användas vid dimensionering, inte 1-årsregn. Skyfallshanteringen ska också utgå från 100-årsregn, inte 50-årsregn.

NVOA önskar förtydliga att de ansvarar för VA-utbyggnad och skötsel inom verksamhetsområde (VO) för VA. Utanför verksamhetsområdet ligger ansvaret på exploatören.

I genomförandeavtalet mellan Exploatör och NVOA ska det bli framgå att Exploatören ansvarar och bekostar genomförande av VA-utbyggnad utanför verksamhetsområdet. Likaså att Exploatören ansvarar och bekostar bygglov för avloppspumpstation. VA-systemen ska utföras enligt NVOAs tekniska handbok om systemen ska ingå i den allmänna anläggningen.

NVOA påpekar också att de inte tar ut anläggningsavgift enligt gällande VA-taxa för fastigheter utanför verksamhetsområdet.

### *Plankarta*

Nacka vatten och avfall uppmärksammar vidare att om exploateringen kommer att delas upp på flera fastigheter krävs u-område fram till respektive fastighet.

### *Avfall*

Avfallshanteringen hänvisar till *Handbok för avfallsutrymmen, rapport 2009*. Nacka vatten och avfall uppmärksammar att de har ersatt denna med en egen handbok om avfall från 2018.

NVOA ifrågasätter om E-området är tillräckligt stort då ytan för avfallshantering är gemensam med el och pumpstation. De menar vidare att beskrivningen av hur avfallshämtning är tänkt att ske är oklar och poängterar att inga nivåskillnader får finnas mellan sopkärl och uppställningsplats för sopbil.

**Planenhetens kommentar:** E-området på plankartan är främst avsett för pumpanläggning för spillvatten. Pumpstationen är avsedd för den egna fastigheten och/eller allmän anläggning där NVOA är huvudman. Kommunen har en pågående dialog med Nacka vatten och avfall vid kommande utbyggnad.

7. **Naturskyddsföreningen i Nacka** avvisar den föreslagna detaljplanen. Föreningen påpekar att planförslaget fått kritik från flera remissinstanser som exempelvis

Trafikverket, Trafikförvaltningen och Länsstyrelsen. Naturskyddsföreningen i Nacka anser även att det nuvarande planförslaget endast innehåller marginella förändringar som inte är tillräckliga för att planarbetet bör fortskrida.

**Planenhetens kommentar:** Se svar till respektive remissinstans.

*Olämpligt läge- planförslaget genererar biltrafik.*

Med en långsiktig hållbar utveckling som ledstjärna ifrågasätter Naturskyddsföreningen i Nacka läget för bostadsbebyggelse med tanke på avståndet till kollektivtrafik. Föreningen menar att bostäderna i detta läge kommer att generera biltrafik och därmed försvåra att miljömålen om bl.a. klimatet uppnås.

**Planenhetens kommentar** Ett planuppdrag innebär att utreda och i planprocessen pröva lämplighetens av önskad användning av mark och vatten inom planområdet. Kommunens bedömning är att platsen är lämplig för den bebyggelse som föreslås.

Naturskyddsföreningen instämmer därmed i Trafikverkets yttrande från Granskning 1. Naturskyddsföreningen i Nacka framhåller även att den ökande trafiken kommer att ge negativ miljöpåverkan lokalt i Saltsjö-Duvnäs. De menar också att förslaget strider mot översiktsplanen med intentionerna att förtäta i befintliga centrum.

De påpekar vidare att cykel- och gångmöjligheter är dåliga idag och inte kommer förbättras med planens genomförande. Den lösning som föreslås i planen medför ett för smalt utrymme för cyklister på körbanan och för ersättningsbussarna för Saltsjöbanan. Naturskyddsföreningen hänvisar till Trafikförvaltningens kommentar i granskning 1: *”Den upprustning av Saltsjöbadsvägen som föreslås följer inte de riktlinjer för buss som trafikförvaltningen har vilket innebär att även framtida busstrafikering omöjliggörs.”*

**Planenhetens kommentar:** Trafiksituationen längs Saltsjöbadsvägen har utretts i planarbetet och de åtgärder som gör kommer att förbättra trafiksituationen på sträckan. Den tekniska förprojektering som genomförts behandlar bland annat trafiksäkerheten i projektet, både under och efter bygg- och underhållsperioderna. Förstudien visar hur Saltsjöbadsvägen ska utformas så att trafiksäkerheten säkerställs.

*Påverkan på Saltsjöbanan*

Naturskyddsföreningen i Nacka håller med Trafikverkets yttrande i granskning 1 angående trafiken på Saltsjöbanan: *”Trafikverket vill framhålla vikten av att dess funktion inte riskerar att påverkas negativt av planförslaget.”*

Föreningen anser vidare att en risk finns att krav kan komma att ställas på att Saltsjöbanan måste köra långsammare, vilket skulle försämra standarden på kollektivtrafiken och strida mot kommunala och regionala mål.

Naturskyddsföreningen i Nacka vill påminna om att Trafikförvaltningen tidigare ska ha ansett att byggplanerna hotade Saltsjöbanans existens genom de tidsförluster som skulle uppstå på grund av sänkt hastighet.

**Planenhetens kommentar:** Synpunkten noteras.



*Planförslaget strider mot riksintresse Kust- och skärgård.*

Naturskyddsföreningen i Nacka menar att landskapsbilden skulle förändras till den grad att planförslaget skulle strida mot riksintresse kust- och skärgård. Reduceringen av hushöjderna som har gjorts anser de inte förbättrar påverkan på landskapsbilden.

**Planenhetens kommentar:** Miljöredovisningen lyfter fram att platsens karaktär kommer förändras från mer naturpräglad till bebyggelsepräglad, och att det blir en ny typ av bebyggelsemiljö utmed en sträcka som i övrigt karaktäriseras av friliggande villor och marina verksamheter. Bedömningen är emellertid att utbyggnadsförslaget är tillräckligt för att uppnå målområdet levande kulturmiljö. Landskapsbilden kommer att förändras påtagligt, men har ingen direkt negativ inverkan på omgivningen. Av planbeskrivningen framgår att den höga skogssiluetten även fortsättningsvis kommer dominera över bebyggelsen.

*Felaktigt avsteg från bullernormen.*

Naturskyddsföreningen i Nacka ifrågasätter att avstegsfall A gällande buller skulle kunna användas i denna plan då de anser att avsteg från bullerreglerna endast kan göras i centrala lägen eller lägen med god kollektivtrafik vilket inte stämmer in på Morningside Marina enligt föreningen.

**Planenhetens kommentar:** Bullerutredningen visar att bebyggelsen klarar de krav som ställs för bostadsbyggande och det bedöms därför inte lämpligt att införa ytterligare bestämmelser om buller på plankartan. Vid bygglovskedet bevakas att bebyggelsen klarar de bullernivåer som anges på plankartan. Ytterligare bullerdämpande åtgärder är möjliga inom planområdet som möjliggör bättre ljudmiljö för bostäderna.

*Strandskydd*

Naturskyddsföreningen ställer sig positiva till att området för upphävande av strandskydd minskats sedan granskning 1. Föreningen anser att strandskyddet inte kan upphävas utanför områden som inte redan är ianspråktagna.

**Planenhetens kommentar:** Upphävandet av strandskyddet har minskats ytterligare efter granskning 2. Kvartersmarken där strandskyddet upphävs är ianspråktagen av marinan idag.

8. **Södertörns brandförsvarsförbund** anser att de utifrån uppdaterad riskutredning daterad 2018-02-02, har fått svar på de frågor de ställt angående riskerna från Saltsjöbanan på aktuell bansträckning. Södertörns brandförsvar har inget övrigt att erinra under förutsättning att man följer de riskreducerande åtgärder som föreslås i riskutredningen.

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet noteras

9. **Statens fastighetsverk (SFV)** avstår från att lämna synpunkter då myndigheten anser att deras fastigheter inte är väsentligt berörda av planen.

10. **Region Stockholm, Trafikförvaltningen** menar att nedanstående synpunkter bör inarbetas i planförslaget.

*Buller*

Trafikförvaltningen tackar för en välgjord bullerutredning där indata och resultat tydligt framgår. De menar vidare att det är mycket höga ljudnivåer inom planområdet. Även om BBR-kraven på buller inomhus kan erhållas har de farhågor för att flera av de boende kommer klaga på buller såväl hos byggherre, kommun och till trafikförvaltningen.

Ur planbestämmelsen i plankartan kan följande skyddsbestämmelse utläsas:  
 ”Bostäderna ska utformas avseende trafikbuller så att 55 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad ej överskrids. Då så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad få högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad nattetid (frifältsvärden).”  
 Trafikförvaltningen anser inte att bebyggelseförslaget uppfyller denna skyddsbestämmelse. Vid Trafikförvaltningens granskning noteras att det planeras lägenheter som endast har sovrums mot fasad som beräknas få 89 dBA maximal ljudnivå och 69 dBA ekvivalent ljudnivå.

De ifrågasätter vidare att bullerskyddande bostadsrum endast får en del av sidan mot en skyddad fasad och saknar sovrums mot bullerskyddad sida.  
 Trafikförvaltningen menar att ljudklass B enligt SS 25267 ska tillämpas och en skyddsbestämmelse för detta bör läggas till i plankartan. De föreslår följande formulering av bestämmelse: *”Bostäderna ska utformas avseende trafikbuller så att nivåerna i ljudklass B enligt SS 25267 klaras inomhus.”*

Trafikförvaltningen anser att planen i dess nuvarande utformning är svår att förena med hänsyn till människors hälsa och att förvaltningen kommer hamna i konflikt med framtida boende om buller. De påpekar vidare att Miljöbalken inte tar hänsyn till vem som var först på plats. Enligt samma lag är det verksamhetsutövaren som har bevisbördan. Detta menar Trafikförvaltningen riskerar att påverka möjligheten att upprätthålla trafik på riksintresset Saltsjöbanan.

Trafikförvaltningen anser att planbeskrivningen ska kompletteras med en beskrivning av buller från spårunderhåll. Nedanstående beskrivning kan användas:  
*”Buller och stomljud från arbetsfordon och spårunderhåll, exempelvis spårslipning och spårriktning, kommer att förekomma. Buller från underhållsarbeten uppstår vanligen nattetid då dessa arbeten måste utföras under trafikfri tid. Det går dessutom inte att utesluta att högre ljudnivåer från arbetsfordon kan uppstå jämfört med fordon i linjetrafik.”*

**Planenhetens kommentar:** Bullerutredningen visar att bebyggelsen klarar de krav som ställs för bostadsbyggande och det bedöms därför inte lämpligt att införa ytterligare bestämmelser om buller på plankartan. Vid bygglovskedet bevakas att bebyggelsen klarar de bullernivåer som anges på plankartan Ytterligare



bullerdämpande åtgärder är möjliga inom planområdet som möjliggör bättre ljudmiljö för bostäderna.

#### *Urspårningsrisk*

Trafikförvaltningen anser att det i planbeskrivningen tydligt bör framgå att skyddsräler måste monteras på en sträcka längs Saltsjöbanan för att skydda den nya bebyggelsen i händelse av urspårning.

Trafikförvaltningen betonar att genomförandeavtal ska finnas tecknat mellan Region Stockholm och byggherren innan detaljplanen går upp för antagande. Syftet är att säkra trafiken och kollektivtrafikanläggningen både under genomförandet och långsiktigt. Avseende uppförande av skyddsräler och byggande inom cirka 50 meter från kollektivtrafikanläggning poängteras också vikten av ett genomförandeavtal. Trafikförvaltningen understryker att byggherre eller kommun behöver ta på sig finansieringsansvaret för kostnad och installation av skyddsrälerna innan planen går upp för antagande.

**Planenhetens kommentar:** Kommunen har varit i kontakt med trafikförvaltningen om avtal för skyddsräler. Kommunen och exploitören är positiva till att skyddsräler kommer till även om det i utredningen inte framkommit som en åtgärd i förhållande till de låga riskerna

#### *Förutsättningar för resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik*

Planområdet ligger i ett sekundärt bebyggelseläge enligt RUF 2050 och långt från närmaste kollektivtrafik. Trafikförvaltningen påpekar att ingen busstrafik är planerad på Saltsjöbadsvägen och planerat antal bostäder är inte tillräckligt för att motivera ny kollektivtrafik. Dessutom följer den föreslagna upprustningen av Saltsjöbadsvägen inte de riktlinjer för buss som Trafikförvaltningen har vilket innebär att även framtida busstrafikering omöjliggörs. De meddelar vidare att gångavstånden är och förblir mycket långa till befintlig kollektivtrafik då majoriteten av ersättningsbussarna för Saltsjöbanan går på Saltsjöbadsleden och trafikerar de större stationerna. Trafikförvaltningen framför vidare att framkomligheten för ersättningsbussarna som går på Saltsjöbadsvägen inte får försämrats. För att säkerställa möjligheten till trafikering av ersättningstrafik på Saltsjöbadsvägen i framtiden framhåller Trafikförvaltningen att riktlinjerna enligt RiBuss bör uppfyllas. De menar att om kommunen inte aktivt arbetar med lösningar för hållbar mobilitet i området kommer planen att öka antalet persontransporter med bil, både på regional och lokal nivå. Då kommer inte heller planen bidra till prioriteringarna i RUF 2050 om ett mer transporteffektivt samhälle.

**Planenhetens kommentar:** Synpunkten noteras.

#### *Ljusstörning*

Trafikförvaltningen anser att bostäder ska utformas så att ljus från Saltsjöbanetågens strålkastare inte utgör någon störning. Därför menar de att förekomsten av ljusstörning från spårfordon, konsekvenser och vilka åtgärder som ska vidtas för att motverka detta behöver komma fram i planbeskrivningen. Trafikförvaltningen föreslår att följande text läggs till i planbeskrivningen: "*Åtgärder ska vidtas inom*

*planområdet till skydd mot ljusstörning från spårfordon. Komplettering i exploateringsavtalet behöver göras avseende att exploatören ansvarar för åtgärder mot ljusstörningar. Exploatören behöver bland annat se över och jobba med utformning och rumsplacering.”*

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet noteras.

11. **Trafikverket** framför att Saltsjöbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer och vill därför framhålla vikten av att dess funktion inte riskerar att påverkas negativt av planförslaget. Vad gäller påverkan på riksintresset Saltsjöbanan hänvisar Trafikverket till Region Stockholms yttrande.

Öster om planområdet går farled för sträckan Baggensfjärden- Halvkakssundet som även den är utpekad som riksintresse. Trafikverket vill även här framhålla vikten av att dess funktion inte riskerar att påverkas negativt av planförslaget. Vad gäller påverkan på riksintresset hänvisar Trafikverket till Sjöfartsverkets yttrande.

**Planenhetens kommentar:** Se svar till respektive yttrande. Planenhetens kommentar: Miljöredovisningen lyfter fram att platsens karaktär kommer förändras från mer naturpräglad till bebyggelsepräglad, och att det blir en ny typ av bebyggelsemiljö utmed en sträcka som i övrigt karaktäriseras av friliggande villor och marina verksamheter. Bedömningen är emellertid att utbyggnadsförslaget är tillräckligt för att uppnå målområdet levande kulturmiljö. Landskapsbilden kommer att förändras påtagligt, men har ingen direkt negativ inverkan på omgivningen. Av planbeskrivningen framgår att den höga skogssiluetten även fortsättningsvis kommer dominera över bebyggelsen.

12. **Vattenfall Eldistribution AB** har inget att erinra mot detaljplanen då de inte har någon elnätansläggning inom planområdet eller dess närområde.

## Inkomna synpunkter från föreningar

13. **Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägareförening** anser att kommunen bör återgå till den ursprungligt tänkta exploateringen och att bristerna som utpekats vid denna och tidigare granskning bör åtgärdas. Föreningen instämmer också i advokatfirman Fylgias yttrande utöver nedanstående synpunkter.

Fastighetsägareföreningen ställer sig kritiska mot den föreslagna exploateringen på en sådan smal landremsa. De vidhåller att om en detaljplan godkänns för bebyggelse bör den maximala höjden inklusive schakt, skorstenar, terrasser eller annat som sticker upp ovanför taken inte överstiga en totalhöjd om 12 meter för att det ska finnas en balans med omgivningen. Därtill anser föreningen att det samtidigt är viktigt att slå fast att basen ska ligga på en nollnivå enligt RH 2000 och att byggnadsarean inte får inte få överskrida en total BYA om 46 procent av total markyta, exklusive tillkommande kaj. Allt bör anges i planbeskrivning och plankarta.



Saltsjö-Duvnäs fastighetsägareförening ifrågasätter också de gestaltungsplaner som presenteras. De menar att de inte stämmer med hur det kommer upplevas i verkligheten då illustrationerna är tagna från en vinklad nivå.

**Planenehetens kommentar:** I plankartan regleras en högsta totalhöjd över havsnivån. Efter granskning 1 har en bestämmelse om total bruttoarea förts in på plankartan för att säkerställa att antalet våningar blir som föreslagits.

Föreningen anser också att kajens tillgänglighet för allmänheten kan komma att hotas då den inte kommer vara allmän plats utan en gågata till kvartermark. En eventuell öppenhet menar föreningen hamnar i bostadsrättsinnehavarnas händer.

Saltsjö-Duvnäs fastighetsägareförening har också invändningar mot trafiklösningarna. De menar att trottoaren på Saltsjöbadsvägen mellan Morningside Marina och korsningen med Strandpromenaden inte får den bredd som krävs för att kommunen ska kunna snöröja den. Dessutom tas cykelbanan bort. Trafiksäkerheten försämrar också enligt fastighetsägareföreningen med den ökade trafiken från de nya bostäderna. Föreningen menar vidare att de befintliga vägarna inte är dimensionerade för den ökade trafiken som kommer att uppstå med planen och på flera platser går det inte att mötas.

**Planenehetens kommentar:** Trafiksituationen längs Saltsjöbadsvägen har utretts i planarbetet och de åtgärder som gör kommer att förbättra trafiksituationen på sträckan. Den tekniska förprojektering som genomförts behandlar bland annat trafiksäkerheten i projektet, både under och efter bygg- och underhållsperioderna. Förstudien visar hur Saltsjöbadsvägen ska utformas så att trafiksäkerheten säkerställs.

De menar vidare att en majoritet av fastigheterna väster om planområdet redan har ordnat tillgång till vatten och avlopp på egen hand. Om planen genomförs skulle dessa fastigheter behöva ansluta sig till de nya vatten- och avloppsledningarna när de redan har bekostat egna lösningar. Saltsjö-Duvnäs fastighetsägareförening anser därför att planförslaget inte kommer dessa fastighetsägare till nytta.

**Planenehetens kommentar:** Bedömningen är att fastigheterna nära exploateringsområdet har brister med nuvarande vatten- och avloppsanläggningar. Att dimensionera anläggningen till den nya bebyggelsen även för de befintliga fastigheterna anses vara en hållbar åtgärd. Beslut om utbyggnad och anslutning hanteras av NVOA.

Fastighetsägareföreningen är vidare tveksam till att bostäderna som nu planeras förläggs i en, som de anser, extremt bullerutsatt miljö. De hävdar vidare att de avsteg som görs från riktvärdena för buller gör att framtida bostadsrättsinnehavare inte kommer kunna framföra klagomål då bullersituationen troligtvis inte upptäcks i samband med köp.

De påpekar vidare att det inte nämns i bullerutredningen att bullerkällan ligger flera meter ovanför det planerade bullerplanket vilket föreningen menar kan försvåra



möjligheten att beräkna skärmens effekt. Därmed anses att det finns en risk att tillåtna ljudnivåer enligt detaljplanen överskrids. Saltsjö-Duvnäs fastighetsägareförening saknar också illustrationer av bullerplanket på plats och vad det kommer innebära för den fria sikten över vattnet från Saltsjöbadsvägen. Fastighetsägareföreningen menar vidare att det enda effektiva sättet att reducera bullret från en källa som ligger så högt upp är genom att bygga en spårnära skärm. De ifrågasätter varför en sådan åtgärd inte anges som förslag i bullerutredningen.

Saltsjö-Duvnäs fastighetsägareförening anser också att inglasade balkonger eller uteplatser inte är acceptabla lösningar för att uppnå riktvärdena utomhus eftersom de menar det inte kan räknas som utevistelse att vistas bakom glas. De framhåller vidare att om hela bostadsprojektet är avhängigt tekniska lösningar som specialkonstruerade fönster och extra glasfasader bör kommunen överväga platsens lämplighet för bostadsbebyggelse.

Fastighetsägareföreningen ifrågasätter också metoden för att mäta effekten av reflektion av ljud i ekvivalenta termer. Föreningen menar istället att de maximala nivåerna är de som bör mätas vid källor som har uppehåll mellan bullret, som exempelvis tågtrafik.

Den reducering av buller som föreslås i bullerutredningen genom rällivdämpare är marginell och uppgår endast till cirka 3 dBA menar föreningen. Den bör därför inte som nu anges som 3 dB. Föreningen ifrågasätter vidare höjden som bullernivåerna är beräknade på. Bullernivåerna bör istället beräknas på samma höjd som Saltsjöbanan och våning 1 menar föreningen. Vidare saknas Värden för  $L_{den}$  och  $L_{night}$  i enlighet med EU-direktivet för buller.

**Planenhetens kommentar:** Bullerutredningen visar att bebyggelsen klarar de krav som ställs för bostadsbyggande och det bedöms därför inte lämpligt att införa ytterligare bestämmelser om buller på plankartan. Vid bygglovskedet bevakas att bebyggelsen klarar de bullernivåer som anges på plankartan. Ytterligare bullerdämpande åtgärder är möjliga inom planområdet som möjliggör bättre ljudmiljö för bostäderna.

Saltsjö-Duvnäs fastighetsägareförening framhåller slutligen att kommunen bör ta hänsyn till SFS 2017:359, då de anser att det nuvarande detaljplaneärendet är så förändrat från det tidigare. De understryker vidare att exploateringen bryter mot PBL 2 kap 5 § och 6a §.

**Planenhetens kommentar:** Ett planuppdrag innebär att utreda och i planprocessen pröva lämplighetens av önskad användning av mark och vatten inom planområdet. Kommunens bedömning är att platsen är lämplig för den bebyggelse som föreslås. I det program som upprättats utreddes projektets förutsättningar. I programmet, som antagits av kommunstyrelsen, föreslås tre våningar höga byggnader över Saltsjöbadsvägens nivå, varav några med indragen fjärde våning, jämte en i suterräng. I samrådsförslagets planbeskrivning föreslås sedan tre våningar höga byggnader över Saltsjöbadsvägens nivå, jämte en i suterräng. Ingen indragen fjärde våning. I plankartan regleras en högsta totalhöjd över havsnivån. Efter



granskning har en bestämmelse om total bruttoarea förts in på plankartan för att säkerställa att antalet våningar blir som föreslagits.

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet**

14. **Advokatfirman Fylgia** agerar ombud för ägarna till fastigheterna Erstavik 25:17, 25:40, 25:39, 336:61, 336:60, 338:5, 25:16 och 25:45. Deras synpunkter beskrivs därför tematiskt under rubriken *Återkommande synpunkter*.
15. **Tio fastighetsägare utanför planområdet** Erstavik (331:10, 1:13, 331:12, 331:1, 331:11, 334:8) har samma synpunkter gällande trafiksäkerhet som yttrandet från advokatfirman. Synpunkterna sammanfattas under *Återkommande synpunkter*.
16. Ägarna till fastigheten Erstavik 25:11 är positiva till planerna för Morningside marina

**Planenhetens kommentar:** Yttrandet noteras.

Planenheten

Susanne Werlinder  
Planchef

Anine Rondén  
Planarkitekt