



Miljö- och stadsbyggnadsnämnden  
2017-04-21

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### Detaljplan för Morningside Marina, Erstavik 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, 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 kopplat till det marina livet samt den befintliga restaurangen. Den befintliga marinan i vattnet planeras att finnas kvar. De andra befintliga verksamheterna kan ges möjlighet att etablera sig i lokalerna i bottenvåningarna på flerbostadshusen.

Under samråd inkom cirka 30 yttranden. De huvudsakliga synpunkterna rörde trafiken på Saltsjöbadsvägen, buller från trafik och Saltsjöbanan samt den föreslagna bebyggelsens gestaltning och volym samt strandskydd

Som ett resultat av inkomna yttranden under samrådet och nytillkommen information har vissa kompletteringar i planhandlingarna gjorts.

- En teknisk förprojektering har tagits fram som behandlar geoteknik, vägkonstruktion kajkonstruktion, trafiklösning, och kostnader.
- Bullerutredningen har kompletterats med korrekt indata.
- Förutsättningarna för bebyggelse där risk för översvämning råder har förtydligats.
- Gestaltningsprogrammet kopplas till exploateringsavtalet och det hänvisas inte längre till detta i planhandlingarna.



- Den föreslagna restaurangbåten är inte längre aktuell
- Motiv till upphävande av strandskydd har förtydligats och upphävandet har begränsats något.

## Bakgrund

Kommunstyrelsen antog start-PM den 2 maj 2011, §88.

Då uppdraget inte var förenligt med den dåvarande översiktsplanen från 2002 beslutades att arbetet skulle inledas med ett planprogram. Kommunstyrelsen antog programmet den 11 februari 2013, § 45.

Därefter har ett planförslag upprättats och miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslöt den 10 december 2014, § 335, att skicka ut förslaget på samråd. Samrådet, som varade i fyra veckor, pågick mellan den 12 februari och den 12 mars 2015.

## Inkomna synpunkter

### Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

- Fortum Värme har inget att erinra.
- Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra.

## Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

### Planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter

Det finns frågor och synpunkter som återkommer i de inkomna yttrandena från samrådsperioden. Planenhetens svar på dessa redovisas här, utan inbördes ordning. Övriga synpunkter besvaras under respektive yttrande.

### Risker

#### Översvämning

Efter inkommen synpunkt från Länsstyrelsen har plankartan reviderats och kompletterats med bestämmelser kopplade till risk för översvämning.

#### Urspårning tåg

Efter Länsstyrelsens yttrande har en riskbedömning för om en urspårning kan påverka de planerade bostäderna samt en beskrivning av eventuella behov av skyddsåtgärder tagits fram.



### Bostäder nära vatten

Planbeskrivningen och plankartan har kompletterats med ”Nödvändiga skyddsåtgärder i form av skyddsstängsel/staket ska vidas längs kajpromenaden och runt lekplatser på kajplan, för att undvika fall-, drucknings- och trafikolyckor.”

## **Trafiksäkerhet**

### Teknisk förprojektering

Den tekniska förprojektering som genomförts efter samråd behandlar bland annat trafiksäkerheten i projektet, både under och efter bygg- och underhållsperioderna.

### Transporter av båtar

Transporter av båtar på Saltsjöbadsvägen är möjlig.

## **Störningar**

### *Buller*

#### Från Saltsjöbanan och Saltsjöbadsleden

Bullerutredningen har reviderats efter samråd.

#### Externt industribuller från småbåtshamnen och kajen

Av den reviderade bullerutredningen framgår att ljud från all verksamhet inom marinan inte bör överstiga riktvärdena för externt industribuller enligt Naturvårdsverkets övergångsvägledning

#### Från restaurangbåt

Resturangbåten är inte längre aktuell.

#### Avstegsfall

Planenheten noterar att Länsstyrelsen anser att avstå från bullerriktvärdet (avstegfall A, planenhetens notering) kan accepteras på platsen.

Länsstyrelsen anser att även ljudnivån inomhus bör regleras, särskilt om det visar sig att planerade bullerskydd längs Saltsjöbanan inte kan medges. Bostadskvarterens inklämda läge med kort avstånd till Saltsjöbanan, vilket medför höga maxbullernivåer och marinan, med risk för störande verksamhet, motiverar ljudklass B inomhus. För att uppnå en bättre ljudklass inomhus kan exempelvis en planbestämmelse införas som reglerar väggens luddämpning så att trafikbullernivån inomhus i boningsrum inte överstiger 26 dBA ekvivalent och 41 dBA maximal ljudnivå med stängda fönster.

## **Parkeringsplatser**

För planområdet gäller 1.5 bilparkeringsplats per lägenheter som är större än 2 rok. Vidare bör det finnas 2 cykelparkeringsplatser per lägenhet oavsett zon.

## **Platser för utevistelser och lek för barn**



Av plan- och bygglagen 2010:900, 8 kap 9 §, framgår att om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse.

### **Vatten och avloppsledningar**

Ett av syftena med detaljplanen är att förbättra miljön genom att ordna anslutning till kommunalt vatten och avlopp till de fastigheter väster om planområdet, som idag har enskilda lösningar, genom en sjöledning över Duvnäsvisken.

Av kapitel ”Så genomförs planen” i planbeskrivningen framgår vad exploatören respektive kommunen ska bekosta – och att det ska regleras i exploateringsavtal. Det framgår vidare att de fastigheter som kommer bli anslutna till kommunalt vatten och avlopp ska betala anläggningsavgift enligt gällande VA-taxa.

### **Den marina verksamheten**

I kommunstyrelsens beslutsprotokoll om antagande av Start-PM för projektet från maj 2011, har bland annat följande direktiv lagts till. ”Ingen inskränkning av den maritima verksamheten får ske utöver den planerade flytten av varvsverkstaden. Vid planeringen av området ska ansträngningar göras för att de verksamheter som hör till en marina ska finnas kvar på området.”

Av program och planförslag framgår att befintlig verksamheten med koppling till båtlivet kan vara kvar och inrymmas i de nya husens bottenvåningar. Vidare framgår att varvsverksamheten kommer att flytta. Planförslaget möjliggör för lika många och lika långa bryggor som i nuläget. I dag finns platser för cirka 110 båtar.

Eventuella uppställningsplatser för båtarna kommer nu liksom tidigare vara på privat fastighetsmark.

Möjlighet till lossning och lastning av båtar kommer nu liksom tidigare vara på privat fastighetsmark.

### **Restaurangbåten och kallbadhuset**

Den restaurangbåt som fanns med i samrådsförslaget är inte längre aktuell. Kallbadhuset kommer att tillhöra bostadsrättsföreningen.

### **Gestaltning**

#### Landskapsbild, kulturmiljö, skärgårdsmiljö med mera

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.

Planenheten bedömer vidare att särskild vikt lagts till arkitekturen. Det ställs inga villkor i planuppdraget att byggnaderna ska vara av traditionell karaktär, utformas som Duvnäs-villor eller att Morningside Marina skulle ingå i ett område som kan karaktäriseras som en trädgårdsstad.

#### Byggnaderna, exploateringsgrad och byggnadshöjd

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 tre våningar höga byggnader över Saltsjöbadsvägens nivå, jämte en i suterräng. Ingen indragen fjärde våning.

#### Gestaltningprogrammet

Gestaltningprogrammet utgör nu bilaga till det exploateringsavtal som ska upprättas mellan kommunen och fastighetsägaren.

De viktigaste gestaltningskraven regleras i plankartan. Förutom placering och högsta nockhöjd regleras att byggnaderna i huvudsak ska förses med träfasad och sedumtak. De delar av byggnaden som kan riskera att utsättas för översvämning ska vara utformade med den konstruktion och de material som krävs att klara eventuella översvämningar. Entréer ska finnas från gatan.

## Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och övriga myndigheter

1. **Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott** har beslutat att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under remissen, nämligen bostäder, arbetsplatser, kommunens mark och ekonomi.

### *Planenhetens kommentar.*

Planenheten noterar yttrandet.

2. **Fritidsnämnden** är positiv till förslaget till detaljplane för Morningside marina. Fritidsnämnden menar att denna förtätning av bostäder i ett naturnära område kan bidra till ökade möjligheter för föreningslivet i Nacka. Området kan bidra till att skapa en levande och attraktiv stadsmiljö och blandad bebyggelse i Saltsjö-Duvnäs. Nämnden föreslår att exploatören ska se över möjligheten att bygga lokaler lämpliga för föreningslivet med en kostnadsbild som de klarar av samt se över möjlighet till ytor för vinterförvaring av utrustning som behövs för verksamheten. Att allmänheten får access via en kajpromenad ses mycket positivt. Säkra cykelbanor under byggtiden och bra permanenta lösningar är viktiga för att främja möjligheten att ta sig fram via cykel. I gestaltungsprogrammet är cykelbanor bristfälligt markerade. Fartdämpande åtgärden behöver installeras för att skapa en lämplig boendemiljö för de som ska bo i de nya bostäderna. Ett stort antal befintliga uppställningsplatser för båtar tas bort och eftersom Nacka kommun har idag ont om ytor för vinterförvaring av båtar bör detta ses över.

### *Planenhetens kommentar.*

Önskemålet vidarebefordras till fastighetsägaren.

Se även planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

3. **Natur- och trafiknämnden** skriver att med en separat gångbana och cyklar på körbanan i blandtrafik i kombination med hastighetsdämpande åtgärder och förbättrad belysning kommer trafiksäkerheten och framkomligheten komma upp till en acceptabel nivå. Gångbanans bredd behöver vara 2.20 meter för att säkerställa för driftfordon att kunna snöröja.

Man behöver ange parkeringstalen/antalet parkeringsplatser i planbeskrivningen. Planens främsta fördelar för rekreation och friluftsliv är att den skapar goda förutsättningar att förlänga strandpromenaden vidare österut utmed Duvnäs vikens södra strand. För att säkerställa tillgängligheten till stranden och möjliggöra ankring från både land- och sjösidan föreslås att en zon på kajen utmed vattenlinjen ska vara allmän platsmark. Kommunen ska underhålla och sköta promenadvägen och därför viktigt att den är en fristående konstruktion – den avser även de privata bryggorna. Annars kan ansvarsfrågan bli problematisk. I planen föreslås att bryggorna i vattnet ska fästas i den allmänna strandpromenaden, även där blir ansvarsfrågan för själva fästningen viktig att lösa då privata bryggor är fäst i en allmän konstruktion. Därför vill nämnden att en teknisk förstudie ska tas fram. Strandpromenaden ska vara möjlig att snöröja och vara framkomlig för kommunens driftfordon. Det bör även framgå i planbeskrivningen om



zonen mellan strandpromenad och kajen ska vara allmän plats eller om den ska ligga på privat fastighetsmark. Framkomligheten för att utföra normalt drift och underhåll av konstruktionsdelar är mycket begränsat både från land och vattnet. Buller vid drift- och underhåll kan förekomma och det behövs tas fram en LCC och LCA i den tekniska förstudien. Konstbyggnadernas tillståndsvärde är okänt idag. Observationer vid utförda platsbesök indikerar på att tillståndsvärdet är lågt vilket kan komma att innebära stora utgifter för att säkerställa en långsiktigt hållbar livsmiljö för allmänheten. Utredningen om markföroreningar behöver kompletteras. Rapportens omfattning bör utökas till de allmänna anläggningarna. Området kommer att brukas av boende, passerande och flera offentliga och privata verksamheter på lång sikt. Risken för att funktionsbrister har stor påverkan är stor. Underhåll på konstbyggnader som inte är normalt kan kräva stora åtgärder och då leda till stor påverkan. Om normalt underhåll inte kan genomföras på grund av begränsad framkomlighet kommer man behöva dimensionera till längre period än 120 år och mer robusta konstruktioner vilket ger ett stort anskaffningsvärde. Anläggningarnas skick är okänt. Om inte utgiften för att säkerställa en långsiktigt hållbar livsmiljö för allmänheten i området täcks vid nyanskaffning kan stora funktionsbrister förekomma ganska tidigt under driftskedet. För att säkra drift och underhållskostnaden för strandpromenaden måste den utformas som en fristående konstruktion. Privata bryggor och konstruktioner för kajplanet inom kvartersmark och byggnaderna får inte vara beroende av kommunens anläggning. Beteckningen gågata bör ändras till gångväg eller strandpromenad. Biltrafik ska inte vara tillåten på strandpromenaden, all trafik till och från fastigheterna ska lösas inom kvartersmark. Bostadsgårdarna är små och utrymme till lek finns enbart för de minsta barnen. Större barn har begränsade möjligheter till lek och utevistelse inom bostadsgårdarna och strandpromenaden är inte lämplig att leka på. Detta kan komma att utgöra en säkerhetsrisk. En riskidentifiering bör göras för att se vilka säkerhetshöjande åtgärder som kan behöva göras inom kvartersmarken och den allmänna marken. Bostadsgårdarna bör utformas även för större barn. Inom detaljplan måste u-område för allmänna ledningar breddas både för sjöledning och markförlagda ledningar. Enligt situationsplanen för gatuplan finns en mur som hindrar hämtning av kärll från Saltsjöbadsvägen via p-platserna. En lastplats för respektive sophämtningsplats ska finnas. P-platser kan användas som lastplatser med hjälp av skyltning.

### ***Planenhetens kommentar***

#### Trafik, parkering, lekplatser, risker:

Planenheten noterar att nämndens yttrande med avseende på vägens utformning stämmer överens med det som anges i samrådsförslaget, och som tagits fram i samarbete med trafikenheten.

#### Saltsjöbadsvägen

Ett av syftena med detaljplanen är att förbättra miljön för fotgängare och cyklister längs vägen mellan marinan och Strandpromenaden.

Ersättningsbussar kommer trafikera vägen under en period. Även tyngre fordon kommer behöva trafikera Saltsjöbadsvägen under såväl genomförandet som vid underhåll av Saltsjöbanan. Nödvändiga säkerhetsåtgärder kommer behöva ses över. Samarbete måste ske



mellan kommunen som är väghållare för Saltsjöbadsvägen och Trafikförvaltningen som ansvarar för Saltsjöbanan.

#### Kaj:

Beteckning Gågata är korrekt benämning för användning gångtrafik på allmän platsmark. Kajpromenaden är säkerställd som allmän platsmark genom bestämmelse Gågata. Det framgår av plankartan att kajpromenaden endast får användas för gångtrafik.

Planenheten noterar att både kajen och de privata bryggorna ska utföras som fristående konstruktioner där ansvarsfrågan ska klarställas och regleras i avtal.

#### U-ledningar:

Områden för allmänna sjö- och vattenledningar har breddats till 10 respektive 8 meters bredd i samråd med kommunens sakkunnige VA-handläggare.

#### Sophämtning:

Under avsnitt teknisk försörjning i planbeskrivningen framgår att det bereds plats för hushållsopor och källsortering vid kajens boendeparkering. Avfallsutrymmena är dimensionerade för att klara sortering av matavfall. Kärlen ställs i muromgärdade nischer intill Saltsjöbadsvägen. Hämtning av avfall sker från gatans nivå. Sopsorteringen är dimensionerad för att kunna nyttjas även av Marinans gäster. Områdets avfallshantering ska utformas enligt Handbok för avfallsutrymmen, rapport 2009. Under byggtiden ska källsortering ske av bygg- och rivningsmaterial.

**4. Länsstyrelsen i Stockholm** skriver att de tidigare lämnat in yttrande över ett planprogram den 11 juni 2012. De skriver vidare att de bedömer att förslaget, under nu kända förhållanden, inte strider mot de intressen som de har att bevaka enl 11 kap. 10 § PBL.

#### Strandskydd

Preliminärt gör Länsstyrelsen bedömningen att ett upphävande av strandskyddet för kvartersmark och allmän platsmark går att motivera. Om planområdet redan är ianspråktaget på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften, det vill säga att området saknar betydelse för växt- och djurliv samt allmänhetens och rörliga friluftslivets tillgång till strandområdet, så ska strandskyddet kunna upphävas. Motiveringen till ett upphävande av strandskyddet, både för mark- och vattenområdet behöver framgå i planbeskrivningen med hänvisning till specifika särskilda skäl. I detta fall kan det vara motiverat med ett upphävande av strandskyddet även i vattenområdet vilket kan avgöras efter en något utförligare redovisning. Planbeskrivningen behöver kompletteras i strandskyddsavsnittet med valda delar från miljöredovisningen. Länsstyrelsen konstaterar vidare att planen tar hänsyn till möjlig passage vid vattnet i enlighet med miljöbalken. Strävan att skapa strandnära vistelsezoner, både för allmänhet och för boende är positiv.

#### Geoteknik

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen behöver kompletteras med lämpliga avsnitt från utredningen som belyser den geotekniska stabiliteten samt de grundläggningskrav och stabiliseringsåtgärder som behövs. I planbeskrivningen bör man också redovisa vilka områden inom planområdet som kräver extraordinära grundläggningsåtgärder. Vidare





skriver Länsstyrelsen att även plankartan bör ha en informationstext som belyser stabilitet- och grundläggningsfrågorna. Enligt Länsstyrelsens mening behöver planbestämmelsen angående byggnadsteknik göras tydligare. Nuvarande lydelse "Byggnader ska konstrueras för att klara eventuella översvämningar" bör kompletteras/omformuleras så att det framgår att byggnaderna ska grundläggas på sådant sätt att översvämning klaras.

### Översvämning

Länsstyrelsen anser att lokaler för kontor och handel bör placeras ovanför nivån 2,9 meter, precis som bostadsvåningarna, som planeras ligga ovanför denna nivå. Länsstyrelsen anser också att lägsta grundläggningsnivå behöver regleras för bebyggelsen för att säkerställa att bostadsvåningarna av husen hamnar på rätt nivå i förhållande till havsytan. Planbestämmelsen som anger BHK med tillägget att bostäder inte får anordnas i bottenvåningarna mot kajplan behöver ändras. Nuvarande utformning av planbestämmelsen skulle sannolikt inte hindra bostäder på denna plats.

### Saltsjöbanan - urspårningsrisk

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikförvaltningens yttrande från den 16 mars 2015 över planförslaget. Länsstyrelsen konstaterar liksom Trafikförvaltningen att det saknas en riskbedömning för om en urspårning kan påverka de planerade bostäderna samt en beskrivning av eventuella behov av skyddsåtgärder. Avståndet och förhållandena mellan föreslagen bebyggelse och riskkällan/järnvägen behöver beskrivas. Kommunens bedömning av urspårningsrisken behöver framgå av planbeskrivningen. Planhandlingarna behöver kompletteras med dessa frågeställningar till nästa skede. Exempel kan hämtas från Stockholms stad exempelvis vid Tallkrogen.

### Trafikbuller

Enligt Trafikförvaltningen bygger den utförda bullerutredningen på felaktiga ingångsdata för framtidsscenarioet år 2030. Bullerutredningen behöver därför uppdateras med riktiga värden inför nästa planskede. Länsstyrelsen anser att avsteg från bullerriktvärdet kan accepteras på platsen. Det förutsätter att avstegsfallet regleras på plankartan och att de dimensionerade bullernivåerna framgår av planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att även ljudnivån inomhus bör regleras, särskilt om det visar sig att planerade bullerskydd längs Saltsjöbanan inte kan medges. Bostadskvarterens inklämda läge med kort avstånd till Saltsjöbanan, vilket medför höga maxbullernivåer och marinan, med risk för störande verksamhet, motiverar ljudklass B inomhus. För att uppnå en bättre ljudklass inomhus kan exempelvis en planbestämmelse införas som reglerar väggens ljuddämpning så att trafikbullernivån inomhus i boningsrum inte överstiger 26 dBA ekvivalent och 41 dBA maximal ljudnivå med stängda fönster. Länsstyrelsen skriver vidare att risk för vibrationer behöver belysas i planhandlingarna.

*Under rubriken "Övrigt" tar även Länsstyrelsen upp följande synpunkter:*

På plankartan under rubriken "Störningsskydd" regleras att marken ska saneras innan den nya bebyggelsen uppförs. Bestämmelsen bör kompletteras så att det framgår att sanering ska ske innan bygglov ges.

Planhandlingarna saknar en beskrivning och bedömning av Duvnäs vikens värden och eventuella känslighet för ytterligare exploatering. En bedömning behöver göras av om en småbåtshamn på hela fastighetens vattenyta är lämpligt. Kommunen behöver enligt



Länsstyrelsens mening överväga att begränsa småbåtshamnens yta till det område som redan är ianspråktaget av nuvarande bryggor. Planbeskrivningen behöver till nästa planskede kompletteras så att det framgår att anmälan eller tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken kan behövas vid byggnation i vatten. Vidare skriver Länsstyrelsen att liksom kommunen så anser man att platsen har begränsade möjligheter att skapa privata bostadsgårdar som är anpassade för utevistelse och lek. Att anlägga bostäder så nära vattnet innebär också en säkerhetsrisk. Länsstyrelsen anser att dessa frågor behöver belysas i planbeskrivningen till nästa skede och beaktas i planeringen.

### ***Planenhetens kommentar***

Planenheten noterar att förslaget inte strider mot de intressen som länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap 10 § PBL.

### Strandskydd:

Planenheten noterar den preliminära bedömningen att ett upphävande av strandskyddet för kvartersmark och allmän platsmark går att motivera.

Följande utdrag ur miljöredovisningen förs in i planbeskrivningen:

Av miljöredovisningen framgår att inga kända lokaler för utrotningshotade växter eller djur påverkas av detaljplanen. Området utgörs till största delen av mark som redan är ianspråktagen och hårdgjord. Inom kajområdet finns ingen växtlighet. Planen innebär att befintliga träd som växer i väggkanten utmed Saltsjöbadsvägen försvinner och delvis ersätts av planterade träd utmed gatan. Det innebär således ingen större skillnad jämfört med dagsläget. Nya träd kan på sikt ge motsvarande värden för djur och växtliv som befintliga, dock beroende på vilken art som väljs. Förslaget innebär även att allmänhetens tillgång till vattnet förbättras eftersom det byggs en allmän strandpromenad. Gångtrafikanterna leds ned mot kajen via en gångväg i väster och en trappa i öster.

Fastigheten Erstavik 25:38 består dels av mark dels av vatten. Markområdet används för marin verksamhet och företag kopplat till den, ett båtvarv, en kaj för i och urlastning av båtar samt en restaurangbyggnad. Vattenområdet används som småbåtshamn med fyra båtbyggor. Invid kaj sker i och urlastning av båtar.

Planbeskrivningen kompletteras även med att de särskilda skälen för att upphäva strandskyddet både för mark och vattenområdet är att ”mark och vattenområdet redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften”.

Den vattenyta för vilken strandskyddet ska upphävas har minskats något efter samråd.

### Geoteknik:

Planbestämmelsen angående byggnadsteknik har gjorts tydligare i plankartan.

### Översvämning:

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Bostäder nära vatten.



Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Trafikbuller

Bullerutredningen har reviderats och grundar sig nu på korrekta indata.

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Sanering

Bestämmelsen under störningsskydd kompletteras med att sanering ska ske innan bygglov ges.

#### Duvnäs vikens värden och eventuella känslighet för ytterligare exploatering:

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning och bedömning av Duvnäs vikens värden och eventuella känslighet för ytterligare exploatering. Planenheten har gjort en bedömning av om en småbåtshamn på hela fastighetens vattenyta är lämpligt, eller om småbåtshamnens yta ska begränsas till det område som redan är ianspråktaget av nuvarande bryggor.

Idag finns 4 bryggor på vattenytan för cirka 110 båtar. Även förslaget innebär 4 bryggor med samma längder på i princip samma läge. Det som tillkommer i planförslaget är ett kallbadhus.

#### Anmälan eller tillstånd för Vattenverksamhet:

Planbeskrivningen har kompletterats så att det framgår att anmälan eller tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken kan behövas vid byggnation i vatten.

#### Utevistelse, lek för barn

Planenheten noterar att Länsstyrelsen anser att platsen har begränsade möjligheter till privata bostadsgårdar som är anpassade för utevistelse och lek.

Se även planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

**5. Trafikförvaltningen** avråder från planerad bostadsbebyggelse i enlighet med planförslaget och hänvisar i allt väsentligt till trafikförvaltningens/SL:s yttrande under programskedet.

Planområdet ligger långt från närmaste kollektivtrafik. Ingen busstrafik är planerad på Saltsjöbadsvägen och planerat antal bostäder är inte tillräckligt för att motivera ny kollektivtrafik. Dessutom försvårar Saltsjöbadsvägens bristande standard busstrafikering. Kollektivtrafiken kommer därmed inte att kunna försörja området med transporter utan gångavstånden blir mycket långa till befintlig kollektivtrafik.

Det behöver säkerställas att trafikförvaltningen står skadeslösa för alla kostnader som kan uppstå till följd av att bullernivåer från Saltsjöbanan ska klaras. Om planförslaget medför ökad trafik över vägövergången kan vissa säkerhetsaspekter behöva ses över.



Innan planerad byggnation enligt planförslaget är genomförd kommer förmodligen turtätheten på Saltsjöbanan ha ökat från 20- till 12-minuterstrafik vilket innebär ett ökat antal passager med tillhörande trafikbuller med mera.

### Trafikbuller

Bullerutredningen som är underlag till planförslaget är gjord på felaktiga grunder. Bullerutredningen bygger på att samma tågtyp som idag används på tvärbanan (A32) kommer användas på Saltsjöbanan. Den upprustning som kommer genomföras innebär att Saltsjöbanan fortsättningsvis kommer att vara en järnväg, och inte en spårväg som tvärbanan. A32 kommer inte att kunna användas eftersom att banan inte är anpassad för den typen av tåg. Enligt nuvarande planering behålls dagens tågtyp (C10/C11) på Saltsjöbanan åtminstone 10-15 år till, bullerutredningen måste därför bygga på dagens tågfordon.

Det är helt väsentligt att en ny bullerutredning genomförs med korrekta indata. Planbeskrivningen ska sedan kompletteras med resultatet från de förnyade bullerberäkningarna. Beroende på hur mycket den nu liggande bullerutredningen har styrt utformningen av planförslaget kan det vara aktuellt att genomföra ett nytt samråd. Utöver dessa invändningar ovan upprepar trafikförvaltningen de synpunkter som avser trafikbuller som lyftes i programskedet.

Enligt bullerutredningen överskrids bullernivåer vid tågpassage, med A32 som är ett tystare fordon, enligt rådande nationella riktvärden. Om planförslaget genomförs riskerar trafikeringen av Saltsjöbanan att försvåras och begränsas ytterligare. Det finns även en risk för att de som ska bosätta sig i husen kommer att utsättas för ohälsosamma buller- och/eller vibrationsnivåer.

Kollektivtrafiken på Saltsjöbanan påverkas idag av ett föreläggande, Miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2008-06-11, rörande skyddsåtgärder mot buller längs sträckan Saltsjö - Järla - Storängen. Ytterligare begränsningar skulle allvarligt påverka trafikförvaltningens förutsättningar att bedriva sin verksamhet och kollektivtrafikförsörja de delar av Nacka kommun som ligger längs Saltsjöbanans sträckning.

En teknisk studie som fastslår hur bullerskydd under rådande omständigheter kan byggas behöver genomföras. Det bullerskydd som föreslogs i programskedet är vad det verkar borttaget från samrådsförslaget. Frågan om bullerskydd behöver återigen utredas och förhålla sig till en ny bullerutredning enligt ovan.

Nacka kommun anger i översiktsplanen att avstegsfall A kan användas i områden inom kommunen som specificeras som tät- och medeltät stadsbebyggelse. Det aktuella programområdet ligger inom vad som specificeras som gles blandad bebyggelse, och därmed inte aktuellt för avstegsfall A enligt kommunens egen bedömning. Området saknar kollektivtrafikförsörjning och motiv för avstegsfall i detta avseende saknas också. Det framstår alltså som orimligt att kommunen föreslår bebyggelse in enlighet med planförslaget.

Trafikförvaltningen avråder starkt från att avstegsfall A tillämpas och förordar att nybyggda bostäder ska klara nationella riktlinjer. Avtal om bullerskydd är en fråga för exploatör och



kommun i förhållande till behov för att klara en god miljö vad gäller buller. Ett bullerskydd, oavsett typ, behöver vara lättillgängligt för underhåll, sanering samt reinvesteringar. Störningsskydd för buller måste införas på plankartan.

#### Intrångs- och riskhantering

Den planerade bebyggelsen kommer att ligga nära Saltsjöbanans banvall. Detta innebär dels att järnvägens stabilitet kan påverkas under byggskedet, men även efter att byggnationen har färdigställts. Förstärkningsåtgärder, både tillfälliga under byggskedet och permanenta, kan behöva genomföras och bekostas av den part som genomför intrånget.

Vidare innebär planering av nya bostäder nära en befintlig järnväg att en riskbedömning behöver göras av kommunen för att bedöma om riskerna är acceptabla eller ej ur till exempel urspårningssynpunkt och vilka eventuella skyddsåtgärder som kan komma att krävas.

Trafikförvaltningen saknar i föreliggande material en redovisning av hur riskhanteringsprocessen med avseende på olycksrisker är tänkt att hanteras, och efterlyser en sådan redovisning.

Alla byggnadsarbeten med mera som genomförs nära trafikförvaltningens anläggningar behöver hanteras som intrångsärenden och genomföras enligt gällande föreskrifter exempelvis vad gäller infrastruktur, trafik- och elsäkerhet. Kontakt med trafikförvaltningen behöver ske i ett tidigt skede. Kostnader för intrång med mera bärs av part som genomför intrånget.

#### Riksintresse

Trafikförvaltningen påpekar att Saltsjöbanan är ett riksintresse för kommunikationer som därmed ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar utnyttjandet av järnvägen.

Riksintresseförteckningen i miljöbedömningen behöver kompletteras med en mer utförlig beskrivning av Saltsjöbanan samt med en bedömning av vilka konsekvenser ett genomförande av planförslaget får på järnvägens funktionalitet.

Åtgärder för att möta konsekvenserna behöver också beskrivas. Detta är särskilt relevant med kommande upprustning samt föreläggande som bakgrund.

#### Övrigt

För att möjliggöra hållbara resval är det väsentligt att en gång- och cykelbana genomförs från planområdet till stationen i Saltsjö-Duvnäs samt att möjligheter till cykelparkering vid stationen förstärks.

En exploatering av detta område förutsätter att överenskommelse/avtal med trafikförvaltningen träffas där bland annat ansvar för buller och vibrationer samt förutsättningar för genomförande och vidmakthållande av buller- och vibrationsdämpande åtgärder regleras. Detta innefattar ansvar för drift och underhåll av vibrationsdämpande lösningar, ett ansvar som bärs av endera kommunen, exploitör och/eller bostadsrättsförening eller motsvarande. Kostnader för åtgärder ska bäras av annan part än trafikförvaltningen.



### *Planenhetens kommentar:*

#### Kollektivtrafik

Planenheten noteras trafikförvaltningens bedömning att planerade antal bostäder inte är tillräckligt många för att motivera ny kollektivtrafik, såsom busstrafik.

Saltsjöbadsvägen kommer rustas upp.

#### Buller

Det kommer säkerställas att trafikförvaltningen står skadelösa för alla kostnader som kan uppstå till följd av bullernivåer från Saltsjöbanan. Avtal tecknas mellan exploitören och trafikverket.

Se även planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Saltsjöbanans stabilitet

En teknisk förprojektering har tagits fram efter samrådet. Järnvägens stabilitet och Saltsjöbanans banvall har studerats. Planenheten noterar att den som gör intrånget på vägen och spåret ska genomföra och bekosta det..

Se även planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Gång- och cykelbana

Se planenhetens kommentarer till Natur- och trafiknämndens yttrande samt vanligt förekommande synpunkter ovan.

**5. Södertörns brandförsvarsförbund** vill framhålla att framkomligheten för ambulans och räddningsfordon måste säkras på innergårdarna. På grund av bebyggelsens art ska brandvatten säkerställas genom konventionellt brandpostsystem. Södertörns brandförsvaret framhåller vidare att det är olämpligt att projektera utrymning av de övre våningsplanerna via räddningstjänstens bärbara stegar. Utrymning bör ordnas med säkra trapphus, eller annan fast utrymningslösning. Närheten till Saltsjöbanan medför att risk i samband med urspårning behöver belysas i det fortsatta planarbetet.

### *Planenhetens kommentar:*

#### Brandsäkerhet och räddningsverksamhet

Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt om brandsäkerhet och räddningsverksamhet. Planenheten noterar att brandvatten ska säkerställas genom konventionella system och att utrymning bör ordnas med säkra trapphus, eller annan fast utrymningslösning. Detta förs in i planbeskrivningen.

**6. Nacka miljövårdsråd** anser att det är fel läge för tillkommande bostäder.

Nyttillkommande bostäder bör endast byggas i lägen med god kollektivtrafik. Det föreliggande förslaget stämmer inte med start-PM där det anges två våningar plus souteräng, i det föreliggande förslaget är husen upp till fem våningar höga. Vidare förutsatte start-PM förbättringar för cykeltrafik mellan marinan och Strandpromenaden



men att smalna av körbanan utan att bygga cykelbana innebär istället en ökad fara för cyklister. Inom området råder strandskydd, ingen tillkommande bebyggelse bör tillåtas inom området. De föreslagna husen kommer att förfula intrycket från Duvnäsvisken. Nacka miljövårdsråd skriver vidare att bullernivån inte kommer att sänkas för att man sätter upp ett bullerplank liksom att SL inte kommer att sätta in tystare tåg än vad som idag används. För att minska bullret kan det komma krav på att Saltsjöbanans tåg måste köra långsammare förbi platsen. Detta skulle sabotera möjligheten att få en planerad 12-minuterstrafik. Miljövårdsrådet skriver att de saknar en trafiksäkerhetsutredning. Att hänvisa cyklister till körbanan skapar trafikfara och så kommer det bli problem för den busstrafik som vid behov ersätter Saltsjöbanan. Vidare skriver Nacka Miljövårdsråd att förslaget tränger ut marin verksamhet. Betydande delar av den marina verksamheten undanträns från området. Kommunen föreslår färre båtplatser och detta kan leda till krav på att flytta delar av den marina verksamheten till andra platser. Platsen erbjuder en dålig bostadsmiljö. Det saknas plats för barns utomhuslekar. Platsen ligger i nordsluttning inklämd mellan kajer, väg och järnväg. Det är långt till service, som förskolor, skolor, kollektivtrafik och affärer. Bebyggelsen ligger inte tillräckligt högt över havets nivå för att man ska undvika risk för översvämningar, platsen är således även av detta skäl olämplig. Nacka Miljövårdsråd finner det anmärkningsvärt att kommunen inte anordnat ett samrådsmöte. Avslutningsvis skriver miljövårdsrådet att denna plats inte är lämpad för bostadsbebyggelse, behåll istället området som marina i sin nuvarande form och omfattning.

### *Planenhetens kommentarer*

#### Byggnadshöjd

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Cykeltrafik, trafiksäkerhet

Se Natur- och trafiknämndens yttrande ovan och planenhetens kommentarer på det, samt planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Strandskydd

Se planenhetens kommentar under Länsstyrelsens yttrande.

#### Buller, översvämning, den marina verksamheten och barns utomhuslek:

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Läge/avstånd

Saltsjöbanans hållplats vid Saltsjö-Duvnäs ligger cirka 800 meter bort. Ektorps centrum ligger cirka 2 kilometer och Duvnäs skola cirka 1 kilometer bort.

#### Samrådsmöte

Det ställs inte krav på samrådsmöte i Plan- och bygglagen.

#### Platsen lämplighet

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 bebyggelse.



7. **Skanova** önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

*Planenhetens kommentar:*

Planenheten kommer att kontakta Skanova för att stämma av läget på befintliga teleanläggningar.

8. **Nacka Energi** har följande synpunkter:

Elförsörjningen till detta område kräver att Nacka Energi får tillgång till mark inom området för uppförande av en transformatorstation. Schakt för elkablar inom området bekostas av exploitören, Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar.

*Planenhetens kommentar:*

Planenheten kommer att kontakta Nacka energi för att säkerställa yta för transformatorstation och mark för dragning av elledningar. E-område har lagts ut i planen.

### **Inkomna synpunkter från föreningar**

9. **Hyresgästföreningen Nacka-Värmdö** anser att byggande av bostäder är att bejaka. De ser att dock att hyresrätter gärna prioriteras. Hyresgästföreningen ser positivt på förbättringarna på Saltsjöbadsvägen för fotgängare och cyklister.

*Planenhetens kommentar*

Planenheten noterar synpunkterna. En detaljplan kan dock inte reglera upplåtelseform för bostäderna.

10. **Företagarna Nacka Värmdö** har inget att invända mot att det byggs mera bostäder inom kommundelarna. De ställer sig däremot tveksamma till förslaget om genomförandet sker på bekostnad av arbetsplatser/företag. De förutsätter att de näringsidkare som eventuellt skulle komma att påverkas erbjuds likvärdiga etableringsmöjligheter, eller kompenseras för kostnadsökningar eller förlorade intäkter.

*Planenhetens kommentar:*

Ett av syftena med projektet är att flerbostadshusen ska kunna innehålla lokaler för de verksamheter som idag finns på platsen, förutom varvsverksamheten som planerar att flytta. Genom planbestämmelsen HK möjliggörs handel och kontor i byggnadernas bottenvåning.

11. **Nacka Hembygdsförening** anser följande:

**Läge:** Det är långt till kollektivtrafikplats, drygt 800 meter. Det är mycket långt till förskolor, skolor, butiker och annan service.

**Boendemiljön:** Ytor för vistelse på mark saknas helt. Varje "gård" ska utnyttjas av många lägenheter, barn i olika åldrar får inte plats att leka. Solstudier för gårdarna saknas.

**Trafik:** På grund av läget kommer de boendes bilanvändning bli stor. Trafiksituationen på Gamla Saltsjöbadsvägen mellan Duvnäs och Morningside, liksom mellan Duvnäs och





Storängen blir därför besvärlig, särskilt för cyklister på den gamla vägen utan cykelbana. I planens syfte anges att miljön för fotgängare och cyklister förbättras. Detta uppfylls inte.

**Bullersituationen:** Det kommer att bli mer buller än vad som redovisats. Vägtrafiken blir större, fler tyngre fordon och ljudstörningar från båtmotorer, och restaurangbåt.

**Dagvatten:** För att klara dagvattenhanteringen anges att fördröjningen ska åstadkommas genom ökat antal grönytor, Raingardens och genom gårdar. Det framgår inte var alla dessa växtbäddar ska anläggas. Med hänsyn till kvalitetsbristerna så anser inte Nacka hembygdsförening att planen ska genomföras.

### *Planenhetens kommentar*

#### Läge/avstånd:

Se planenhetens kommentar på Nacka miljövårdsråds yttrande ovan.

#### Boendemiljön:

Planbeskrivningen anger innergårdar och terrasser som utomhusmiljöer. Planförslaget hindrar inte att även kajplanet utnyttjas för utomhusvistelse.

Solstudier bedöms inte nödvändiga. Planområdet ligger på Duvnäs vikens södra sida med ryggen mot höjderna bakom. Här finns möjlighet till solljus framförallt på morgonen men även på kvällen.

#### Trafik:

Se planenhetens kommentarer till natur- och trafiknämndens yttrande ovan samt planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Bullersituationen:

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Dagvatten:

Under teknisk försörjning i planbeskrivningen rekommenderas att dagvattnet i första hand fördröjs via åtgärder som gröna tak, Rain Gardens, gröna gårdar och ökat antal grönytor.

Kvartersgårdarna och takterrasserna bör vara så lite hårdgjorda som möjligt. Gårdarna kan bestå av olika gröna ytor, bland annat Rain gardens och taken av sedumtak/växttak möjliga att beträda. En Rain Garden är en genomsläpplig växtbädd som används för att fördröja, infiltrera och rena dagvatten från närliggande hårdgjorda ytor. Flera små dagvattenanläggningar kan vara mer effektivt än ett fåtal stora anläggningar. Jämfört med en öppen dagvattendamm i stadsmiljön så genererar en Rain Gardens i idealfallet inget överskottsvatten som måste ledas vidare i det konventionella dagvattensystemet. Allt vatten infiltreras lokalt och kan skapa ett slutet dagvattensystem inom kvarteret.

**12. Saltsjöbadens hembygdsförening** anser att projektet är oacceptabelt om det finns risk för att tågen tvingas sakta in längs bebyggelsen på grund av bullerproblem så det blir svårt att upprätthålla den planerade 12-minuterstrafiken. Hembygdsföreningen anser också att säkerheten för cyklister till och från Saltsjöbaden/Fisksätra inte är tillfredställande tillgodosedd. Det finns stor risk att den ökade biltrafiken på

Saltsjöbadsvägen mellan Marinan och Storängen kan leda till olyckor för cyklister om dessa inte får en separerad cykelväg hela denna sträcka.

### ***Planenhetens kommentar***

Trafikförvaltningen har i sitt yttrande meddelat att innan planerad byggnation enligt planförslaget är genomförd kommer förmodligen turtätheten på Saltsjöbanan ha ökat från 20- till 12-minuterstrafik vilket innebär ett ökat antal passager med tillhörande trafikbuller med mera. Bullerutredningen har kompletterats med denna information.

Se även planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan, dels om buller och dels om trafiksäkerhet.

**13. Saltsjö-Duvnäs Fastighetsägareförening** skriver att de vill vara med och påverka utformningen av Morningside marina och då få inflytande över den för Saltsjö-Duvnäs så centrala gestaltningen. Med Duvnäsvilla avses hus som till det yttre kan karaktäriseras som en enfamiljsbostad, även om huset innehåller lägenheter. Föreningen anser att det finns otydligheter kring anslutning av kommunalt VA i området och kräver att en kostnad ånyo beräknas och tydligt anges. Föreningen kräver att deras yttranden skrivs in i ett eventuellt exploateringsavtal eller ny detaljplan eftersom man ifrågasätter exploatörens roll kontra fastighetsägarens affärsidé. Föreningen skriver med att de anser att texten om den marina verksamheten i planbeskrivningen är vilseledande. Det kommer troligtvis inte finnas någonting kvar av den nuvarande marina verksamheten utöver bryggor där båtar kan lägga till. Det är grovt vilseledande att kalla båtplatser/bryggor för marin verksamhet. Föreningen yrkar på att det står helt klart för de politiska beslutsfattarna att den marina verksamheten troligtvis försvinner helt och hållet och att det endast kvarstår båtbyggor. Detta går emot kommunens utlåtande om att det är önskvärt att det kvarstår marin verksamhet. Det som avses när man talar om marin verksamhet kan inte äga rum i rimlig utsträckning i suterrängplanen. Ett alternativ till flerbostadshus på den aktuella marken skulle kunna vara utvecklingen till en fullskalig marin verksamhet med allt vad det innebär. Fortsättningsvis skriver föreningen att uppgiften om att tågen ska ersättas med tvärbanans vagnar inte stämmer enligt uppgift från SL. Därmed är de redovisade bullernivåerna felaktiga. De skriver även att de är oroade över att kommunen planerar att förlägga den marina näringsverksamheten, parkering och bostadskomplement under den nivå som Länsstyrelsen satt och att Nacka kommuns framtagna ”riktlinjer för byggande nära vatten” har satt en lägre gräns än Länsstyrelsen. Föreningen yrkar därför på att en konsekvensutredning görs för hur stora kostnader som kan drabba skattebetalarna vid en framtida översvämning av Morningside marina. Föreningen yrkar också på att Nacka kommun tillämpar de nya kunskaperna om en god och säker klimat- och miljömässig byggnation. Konsekvensen får dock inte leda till att marken höjs för då försvinner den småskaliga villakaraktären vid Duvnäsviden. Fortsättningsvis yrkar föreningen på att det i planutformningen/ detaljplanen/ exploateringsavtalet skrivs in att villastadskaraktären ska behållas, att gestaltningen ska behålla föreslagna, alternativt likvärdiga, material och valörskala och att det maximalt får byggas fem flerbostadshus, med en maximal höjd av två bostadsplan från nuvarande markytans höjd över havet, i enlighet med start-PM, samt att skrivningen ”särskild vikt ska läggas på gestaltungsfrågorna” så att tillkommande bebyggelse väl smälter in och tillför positiva värden för Saltsjö-Duvnäs” också skrivs in. Föreningen yrkar också på att

det ska finnas tydliga redovisade krav och restriktioner för en eventuell restaurangbåt och att kallbadhusets volym skalas ned. Föreningen yrkar på att kommunen redovisar sina planer för ABC-området i samband med den pågående processen. Föreningen yrkar vidare på en mer grundlig beräkning av totalt antal p-platser samt en konsekvensutredning avseende ökad trafik för hela Saltsjö-Duvnäs. Föreningen motsätter sig avspärrning av Saltsjöbadsvägen av följande skäl: Saltsjö-Duvnäsborna kan då inte nå Östervik, Fisksätra, Saltsjöbaden och Älgö utom via en lång omväg för att nå motorvägen, vilket också strider mot kommunens vision om ekologisk hållbarhet. Fordon som inte får färdas på motorväg kan inte ta sig till ovan angivna områden. Saltsjö-Duvnäsborna får en orimlig omväg till återvinningstationen i Östervik.

Föreningen skriver vidare att de yrkar på att säkerheten utreds vidare och att en rimlig förklaring ges samt att säkerheten för alla boende, idag såväl som i framtiden, som går till Saltsjö-Duvnäs station beaktas.

Trots att Saltsjöbadsvägen är trång planeras en kantstensparkering i på Saltsjöbadsvägen. Föreningen yrkar på att det närmare beskrivs hur det ska genomföras. Föreningen motsätter sig ingrepp i vägens utformning och struktur, bortsett från kompletterande trottoar och eventuell cykelbana.

Avslutningsvis kräver föreningen att Nacka kommun säkerställer att hanteringen av Morningside marina sköts så att eventuella juridiska luckor täpps till och oklarheter undviks.

### ***Planenhetens kommentar:***

#### Vill vara med och påverka

Det är genom planprocessen som bland annat sakägarna har möjlighet att påverka planförslaget genom sina yttranden under samråd och granskning.

Alla inkomna yttranden under samrådsperioden förs in i denna samrådsredogörelse. Av samrådsredogörelsen framgår vilka synpunkter som beaktas. Samrådsredogörelsen är bilaga inför beslut om granskning och antagande.

#### Gestaltning, Duvnäs villan, villastaskaraktär, våningshöjder

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Marin verksamhet

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Kostnader VA

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### En god och säker klimat- och miljömässig byggnation.

Under avsnitt Hållbarhet i planbeskrivningen finns en kort beskrivning hur planförslaget bidrar till ett hållbart samhälle utifrån de olika riktlinjer som prioriteras i detta projekt. Bland annat framgår att ett energieffektivt och sunt byggande ska eftersträvas.



### Bullernivåer

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Översvämningsrisk

Planförslaget reglering gällande risk för översvämning har reviderats i enlighet med Länsstyrelsens yttrande.

Se även planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Restaurangbåten och kallbadhuset

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### ABC-seglarskola

Av programmet framgår att det finns olika förslag till hur marken och vattnet direkt öster om Morningside Marina ska användas på lång sikt. Markkremsan mellan Saltsjöbadsvägen och vattnet är troligen för smal för att tillåta en bostadsexploatering på liknande sätt som på Morningside-området. En möjlighet är att göra en ny detaljplan med syfte att ge planstöd för pågående verksamhet och ge möjlighet att stycka av en del av fastigheten. Några beslut om att påbörja ett sådant planarbete har dock inte fattats. Seglarskolans område har inkluderats i programområdet för att inte försvåra eventuell framtida planläggning.

### Parkeringsplatser

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Kantstensparkering

Planbeskrivningen beskriver kantstensparkering på Saltsjöbadsvägen utanför byggnaderna. Kantstensparkering regleras dock inte på plankartan.

### Konsekvensutredning ökad trafik/säkerhet för gående till station vid Saltsjö-Duvnäs

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

## **14. Nacka Naturskyddsföreningens yttranden kan sammanfattas i dessa punkter:**

- De föreslagna höghusen innebär en stor negativ påverkan på landskapsbilden inom riksintresse kust- och skärgård
- Bostäder i dåligt kollektivtrafikläge strider mot miljömålen
- Planförslaget innebär en dålig trafiklösning med alltför lite utrymme för gång- och cykeltrafikanter
- Den marina verksamheten som måste flyttas riskerar att naturstränder exploateras på annat håll.
- Nackdelarna med att bygga bostäder i detta område är så stora att föreningen uppmanar Nacka kommun att avbryta planarbetet och låta den marina verksamheten fortsätta i sin nuvarande omfattning.



### *Planenhetens kommentar*

#### Landskapsbilden

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Trafiklösning

Se planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Naturstränder exploateras på annat håll

Planen möjliggör att småbåtshamnen med bryggor kan ligga kvar.

#### Avbryt planarbetet

Planenheten noterar uppmaningen.

Det är miljö- och stadsbyggnadsnämnden som tar beslut om planförslaget ska ut på granskning. Kommunfullmäktige beslutar därefter om detaljplanen ska antas.

**15. ABC Seglarskola AB (arrendator till Erstavik 25:15)** anser att det är av yttersta vikt att Duvnäsvisken kan erbjuda minst lika många båtplatser i framtiden som idag då trycket konstant växer på de befintliga marina anläggningarna i takt med befolkningstillväxten. Bryggorna är i dåligt skick. Merparten av bryggästerna är inte Nacka invånare. Detta betyder att skapas extra behov av parkeringsplatser förutom det som är normalt. Till detta kommer bilar för de blivande husen i detta område. Om det sedan ska finnas verksamheter i bottenplanet med renare verksamheter så som båtförsäljning med mera så torde detta också generera mer biltrafik. Att förena medelstor marina med cirka 200 båtar med permanentbostäder kan innebära konflikter. En marina genererar ljud. Segelbåtars riggar smattrar och båtars skrov gnisslar mot Y-bommar och bryggor och skapar ljud dygnet runt. Boende och främmande människor i form av bryggäster och flanörer kan skapa konflikter kring renhållning, underhåll och säkerhet med mera. ABC har servitut på fastigheten Erstavik 25:38 Morningside marina som handlar om vattenledning från Erstavik 25:38 till Erstavik 25:15. Detta servitut måste säkras för ABC Seglarskolas verksamhet oavsett vad som sker med föreliggande detaljplaneförslag. Exploateringsgraden är för hög och borde minskas till hälften. Byggnadshöjden är för hög och byggnaderna skjuter ut för långt mot kajkant/strandkant. Skolan är inte emot en exploatering och bebyggelse med bostäder på delar av fastigheten Erstavik 25:38 utan ser detta som en utveckling.

### *Planenhetens kommentar*

#### Antalet båtplatser

Planförslaget möjliggör för lika många och lika långa bryggor som i nuläget. Det innebär cirka 110 båtplatser.

Det åligger fastighetsägaren att hålla bryggorna i gott skick.

#### Buller/ljud/andra störningar

Se planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Exploateringsgrad, byggnadshöjd

Se planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Utskjutande byggnadsdelar

Planenheten bedömer inte att byggnaderna skjuter ut för mycket över vattnet.

### **Inkomna synpunkter från fastighetsägare**

**16. Ett antal fastighetsägares ombud** har skrivit en omfattande skrivelse. Fastighetsägarna anser att planförslaget inte uppfyller områdets lämplighet för bebyggelse. Yttrandena sammanfattas med att man belyser trafiksituationen på Saltsjöbadsvägen. Breddning av vägen för att göra en gång och cykelväg är svårt på grund av att vägen begränsas av berg och järnväg. Det är en stor trafikfara för cyklister som hänvisas till körbanan. Det planeras för busstrafik under tiden som Saltsjöbanan renoveras, vilket också skapa ökad trafikfara för cyklister, barn och gående. Vägen utanför marinan kan inte breddas generellt utan punktvisa, hastighetsdämpande åtgärder planeras. Vidare belyses att sträckan mellan marinan och stationen är den som trafikeras mest idag. Denna del är den smalaste, kurvigaste delen av vägen som har mest skymd sikt. Byggprojektet kommer att öka trafiken avsevärt, vilket strider med syftet av detaljplanen. Ombudet skriver att det vore olyckligt att spärra av Saltsjöbadsvägen vid Drevinge gård. Denna del utgör ett vackert naturlandskap och utgör den närmaste vägen för Duvnäsborna till återvinningsstationerna vid Östervik. En avspärrning skulle innebära att det endast finns motorväg till Östervik, Saltsjöbaden, Fisksätra och Älgö. En ombyggnation förutsätter ”mindre fastighetsreglering” avseende Erstavik 25:14 som tas i anspråk. Ägarna har inte blivit tillfrågade om detta och har ingen kännedom om vad fastighetsregleringen skulle omfatta. De ifrågasätter skäligheten i att ianspråkta del av deras fastighet bara för att ett projekt med så många brister ska kunna genomföras. Fastighetsägarens ombud ifrågasätter också om kollektivtrafiken utgör hinder för att lokalisering ska kunna ske. Ombudet hänvisar till att SL har uppgivit att busstrafiken inte kommer att förändras med anledning av Morningside Marina. De boende blir hänvisade till privata fordon alternativt till tåg om inte avstånd och buller omöjliggör det. Det redovisade bullernivåerna är missvisande då de ”tysta” tåg man vill sätta in, inte kommer att sättas i bruk på många år och då är det tåg som är av äldre typ och som fasats ut från röda linjen. Det finns därför risk att bullernivåerna överskrids. Om acceptabel bullernivå inte kan hållas kommer kommunen tvingas stå för kostnader för förbättringar. Om projektet ändå blir av vill fastighetsägarna att ett bullerskydd ordnas mot Sågtorp/Morgonvägen. I planbeskrivningen anförs det att det understa våningsplanet ligger under 2,95 meter över havet men det framgår inte hur lågt. Här behövs ett förtydligande. Varför är det acceptabelt med översvämning i parkering, lokaler och förråd ställer sig ombudet frågande till. I planbeskrivningen påtalas risk för att reningsanläggningen för dagvatten kan slås ut och anges att anläggningarna ska konstrueras för att klara av tillfälligt höga vattenstånd. Kostnader för skador orsakade av översvämningar blir mycket stora för de verksamhetsutövare och bilägare som drabbas. Kommunen måste beakta riskerna för dem och ta hänsyn till att klimatförändringar sannolikt kommer att orsaka skador i området. Föreningen har låtit en geolog ta del av informationen i samrådshandlingen och enligt denne så är marken knappt byggbar. Byggnaderna kan klara sig genom pålning

men marken runt husen, till exempel parkeringsplatser och grönområden, kommer att sjunka ojämnt med kraftiga sättningar som följd. Fastighetsägarna anser att ytterligare geotekniska undersökningar erfordras om projektet går vidare. De ställer sig även frågande till den marina verksamheten. Samrådshandlingarna anger att befintliga verksamheter kan ges möjlighet att etablera sig i lokalerna i bottenvåningarna. Detta är inte realistiskt. Den befintliga verksamheten som finns idag är försäljning av båtar och båtutrustning, uthyrning, rekonditionering, upptagning och sjösättning med mera. Dessa verksamheter kan inte bedrivas i bostadsfastigheter. Om möjlighet till vinterförvaring försvinner finns närmaste upptagningsplats på Saltsjö-Duvnäs marina vilket innebär ökad trafik med transport av stora båtar genom villasamhället. Ombudet ställer frågan om servitutet som begränsar användningen av marken har säkerställts. Ska kajpromenaden vara kommunalt ägd eller privat? Ombudet tar upp kajpromenaden som föreningen anser inte blir tillgänglig för barnvagnar, rullatorer och rullstolar. Syftet är att den ska bli mer tillgänglig för allmänheten. Kommunen måste också ta på sig årliga kostnader för plogning med mera på kajpromenaden. Tekniska nämnden ställer sig negativ till en kommunägd kajpromenad. Sedan vill fastighetsägarna ha närmare besked om kallbadhuset. Om kallbadhuset inte ska tillhöra föreningen vill de ha en förklaring till hur det ska drivas och vem som ska finansiera driften. Föreningen tror att om kommunen väljer att inte ansvara för marken blir området helt privat och då minskar tillgängligheten för allmänheten. Vad gäller kommunalt VA så anser ombudet att anslutningsavgifterna som kommunen kommer att ta ut från de hushåll som får kommunalt VA troligtvis kommer att täcka hela investeringen. Om så inte vore fallet bör kommunen bekosta kommunalt VA för dessa. Det utgör inte skäl för att motivera projektet. Dessutom ifrågasätts att det är förenligt med lag att låta en privat exploatör ta på sig investeringar som egentligen åligger kommunen om offentlig upphandling. Om projektet blir av måste ägarna till fastigheterna vid Sågtorp/Morgonvägen beredas tillfälle att ansluta sina fastigheter om de så önskar. Ombudet skriver vidare att bebyggelsen har en negativ inverkan på landskapsbilden. Utsikten från Strandpromenaden domineras av den skogsbevuxna höjden, båtmaster och byggnader på tomten. Om projektet genomförs kommer utsikten från strandpromenaden istället att domineras av fem höga byggnader. För de boende på Morgonvägen blir det värre, som får sin utsikt mot vattnet skymd. Boende i de nya husen på marinan kommer att se rakt in i huset på Erstavik 25:45. Enligt plankartan blir byggnaderna 18 meter höga över nollplanet. Det framgår dock inte vad nollplanet är, därför går det inte att ta ställning till detta. Bilderna i samrådshandlingen är missvisande. Ett förtydligande måste göras vad gäller hur byggnaderna kommer att påverka husen vid Morgonvägen. Ombudets huvudmän motsätter sig inte att Erstavik 25:38 exploateras, men att det måste ske varsamt och med hänsyn till befintlig bebyggelse. De anser att projektet har eskalerat. Huvudmännen ifrågasätter att projektet ska kunna finansiera allt som utlovas. Om exploatörens finansiering inte är tillfyllest kommer ytterligare kostnader att drabba kommunen för vidtagande av till exempel bullerdämpande åtgärder. Andra brister i redovisningen är uppgifter om vilka fastigheter som omfattas av projektet. Ett nytt samråd bör hållas så att berörda får korrekt information att ta ställning till. Mot denna bakgrund är det än mer förvånande att kommunen har gjort avsteg från att hålla samrådsmöte menar ombudet.

### *Planenhetens kommentar.*



### Planförslaget uppfyller inte områdets lämplighet för bebyggelse

Ett planuppdrag innebär att i planprocessen utreda och pröva lämplighetens av önskad användning av mark och vatten inom planområdet.

### Fastighetsreglering

Fastighetsreglering mellan fastigheten Erstavik 25:14 och Nacka kommun kommer att hanteras i en lantmäteriförrättning via lantmäteriet i Nacka kommun. Förrättningen kan föregås av en ansökan och överenskommelse om fastighetsreglering mellan Nacka kommun och fastighetsägaren till Erstavik 25:14 om parterna är överens.

### Ökad trafik, trafiksäkerhet

Se planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Spärra av Saltsjöbadsvägen

Se planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Kollektivtrafik

Det är cirka 800 meter till närmsta hållplats för Saltsjöbanan.

### Buller, bullerskydd, kostnader

Det är exploatören som står för de kostnader som krävs för genomförandet av planen. Bullerskydd kommer uppföras enligt rekommendationer i bullerutredningen. Se även planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Översvämning, kostnader

Planförslagets reglering gällande risk för översvämning har reviderats i enlighet med Länsstyrelsens yttrande.

Se även planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Geoteknik

Se planenhetens kommentar på Länsstyrelsens yttrande ovan.

### Marina verksamheten, flytt till lokaler vid kajplan

Se planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Kajpromenaden

Kajpromenaden ska ägas, driftas, underhållas av kommunen. I det innefattas bland annat snöröjning.

### Tillgänglighet

Det framgår av avsnitt "Tillgänglighet" i planbeskrivningen att rörelsehindrade ska ha möjlighet att nå kajen via ramper, på den västra sidan och mellan huskropparna.

### Kallbadhus

Se planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.





### VA-avgift

Se planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Landskapsbilden, varsam bebyggelse

Se planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Utsikt, Byggnadshöjder

Havsytan är nivå 0.

Se även planenhetens kommentar på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Inget samrådsmöte

Det ställs inte krav på samrådsmöte i Plan- och bygglagen.

## **17. Boende på okänd adress**

Den boende ifrågasätter varför kommunen gör avsteg från strandskydd för att bygga lägenheter och undrar över hur kajområdet och den tänkta kajpromenaden kommer att göras tillgänglig för rörelsehindrade. Den boende anser att man inte ska bygga ett bostadsområde som kräver att alla har bil, utan att man ska bygga för naturälskaren. Den boende ifrågasätter parkeringsantalet och önskar att man hellre ska bygga fler cykelparkeringar och skriver vidare att det bara talas om anslutning till Centrala Nacka.

Varför vill man inte lägga något värde i att ansluta hela Saltsjöbaden till resten av Nacka? Den boende undrar över vilka hastighetsdämpande åtgärder som ska göras för gc-väg. Hur påverkar det framkomlighet för cykel? Och menar på att målet borde vara att öka cyklingen från hela Saltsjöbaden. Det behövs en cykelbana.

### ***Planenhetens kommentar:***

#### Strandskydd

Se Länsstyrelsens yttrande och planenhetens kommentar på det.

#### Tillgänglighet till kajpromenaden

Det framgår av avsnitt Tillgänglighet i planbeskrivningen att rörelsehindrade ska ha möjlighet att nå kajen via ramper, på den västra sidan och mellan huskropparna.

#### Krav på bil

Planenheten noterar synpunkten.

#### Parkeringsantal och cykelparkering

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

#### Endast anslutning till Centrala Nacka

I arbetet med detaljplanen ingår bland annat att förbättra miljön för fotgängare och cyklister på Saltsjöbadsvägen, dock endast mellan Morningside Marina och korsningen till Strandpromenaden.

#### Gång och cykeltrafik



Se Natur- och trafiknämndens synpunkt och planenhetens kommentarer på den, samt planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

**18. Ägaren till fastigheten Erstavik 25:1** anser att det aktuella planförslaget strider mot de rättigheter som gäller till förmån för ägarens fastighet då det finns ett villaservitut. Ägaren menar på att ett genomförande av den planerade bebyggelsen strider mot de rättigheter som gäller till förmån för ägarens fastighet och kan inte ske utan att det först träffas en överenskommelse med ägaren om att häva servitutet.

***Planenhetens kommentar:***

I samband med alternativt innan denna detaljplan antas upprättas avtal mellan fastighetsägarna till Erstavik 25:38 och Erstavik 25:1 som hanterar frågan om servitut (aktbeteckning 01-IM8-28/35.1) med ändamål Villa. Detta ombesörjs av fastighetsägaren till Erstavik 25:38.

**19. Boende på Saltsjöbadsvägen 71** ser bara positivt på en bebyggelse på Morningside Marina. Ägarna framför att de tycker att det är en skam för Nacka kommun att det inte finns VA i en del av ett villaområde i Duvnäsvisken. De påpekar också att det är konstigt att inget gjorts åt den farliga vägen. Det behövs en gång- och cykelväg. De boende lämnar förslag till en lite dyrare lösning och det är att man drar gång- och cykelvägen från kurvan (vid Saltsjöbadsvägen 69) och bort till tågövergången nära Strandpromenaden ovanpå "berget" som är mellan tågrälsen och vägen. Denna del av Saltsjöbadsvägen är den absolut farligaste delen, och kommer då istället en gång- och cykelväg att ligga helt separat skulle det vara både den elegantaste och säkraste lösningen.

***Planenhetens kommentar:***

Vatten och avloppsledningar:

Ett av syftena med detaljplanen är att förbättra miljön genom att ordna anslutning till kommunalt vatten och avlopp till de fastigheter väster om planområdet, som idag har enskilda lösningar, genom en sjöledning över Duvnäsvisken.

Saltsjöbadsvägen:

Ett av syftena med detaljplanen är att förbättra miljön för fotgängare och cyklister på Saltsjöbadsvägen mellan Morningside Marina och korsningen med Strandvägen.

I övrigt se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

**20. Ägarna till fastigheten Erstavik 25:11** ställer sig mycket positiva till exploatering av Morningside Marina där dagens bebyggelse inte lyfter området. Störningar när det gäller bostadsexploatering är ytterst marginella i jämförelse med trafiken som genereras av Österviks återvinningscentral till exempel. Förslaget är väl avvägt när det gäller volymer och placering av huskroppar för att minimera utsiktsstörning för grannfastigheter. De boende har två punkter som de vill understryka. 1. Att alla fastigheter väster om marinan och norr om vägen ansluts till kommunens VA-nät. Och de boende ställer sig positiva till det. De efterfrågar dock en ekonomisk redovisning för respektive fastighet. 2. De boende är mycket



positiva till förslaget om en gångbana längs vägen enligt förslaget. De anser dock att exploateringen måste villkoras med dessa vägförbättringar genom exploateringsavtalet. Skulle ytterligare barnfamiljer flytta till området genom marinaexploateringen utan ökad trafiksäkerhet så skulle dagens lösning vara helt oacceptabel.

***Planenhetens kommentar:***

Anslutning till VA-nät:

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

Saltsjöbanan, trafiksäkerhet:

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

Exploateringsavtal

Av avsnitt "Så genomförs planen" i planbeskrivningen framgår att exploateringsavtal ska upprättas innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

**20. Boende på Ejdervägen 32** anser att förslaget är mycket bra genomtänkt och bra för området.

***Planenhetens kommentar***

Planenheten noterar synpunkten.

**21. Boende** anser att det kommer att förändra en unik kulturmiljö samt landskapsbilden högst påtagligt. Det blir en helt annan karaktär: inte bara på husen, utan också i och med sådant som belysta parkeringsplatser, i en miljö som upplevs som skärgårdsmiljö med enstaka äldre hus. Det är väldigt synd att Nacka kommun inte förvaltar ett sådant värde. Bygg hus i äldre stil och gör en strandpromenad hela vägen från Duvnäs vikens innersta del i stället. Den boende ifrågasätter hur kommunen motiverar att det finns skäl att avvika från sin tidigare bedömning vad gäller strandskyddet. Området ligger intill ett naturreservat. Enligt senare rättspraxis ska man ta hänsyn till hur verksamhet utanför det skyddade området påverkar det skyddade området. Belysta parkeringsplatser, hårdgjorda ytor istället för strandvegetation och privatiserad mark påverkar reservatet i negativ riktning. Det tycks inte som att kommunen har tagit in sådana aspekter i sin bedömning. Fortsättningsvis skriver den boende att området är förorenat av tungmetaller och cancerframkallande ämnen. Dessa ämnen finns även i sedimenten. När man gräver i mark och arbetar i sedimenten kommer föroreningen att spridas. Med hänsyn till det ifrågasätter sig den boende till varför kommunen gör den bedömningen att det inte behöver upprättas någon miljökonsekvensbeskrivning i samband med detaljplanen. Cykling föreslås ske i körbanan eftersom trafikrörelserna på Saltsjöbadsvägen är få. Då räknar man inte med att det kommer bli ökad trafik när man byggt de 40 lägenheterna. Man uppger att man bygger hållbart, men den planerade bebyggelsen tycks helt bygga på biltransporter. Kommer de boende vilja gå till Ektorp centrum eller cykla till Duvnäs skolor? Planenheten bedömer att projektet kommer att påverka landskapsbilden positivt. Bildmontaget från Måsklubbens strand visar tydligt att den fria känslan av att vara ute i skärgården försämras i mycket hög grad. Den planerade bebyggelsen är större och är mycket mer påträngande än den marina verksamhet som finns idag.



### *Planenhetens kommentar.*

Kulturmiljö, naturreservatet, landskapsbild, skärgårdsmiljö, hus i äldre stil, bildmontage

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Strandskydd

Se planenhetens kommentar på länsstyrelsens yttrande ovan.

Redan idag består marinan till viss del av hårdgjorda ytor. Strandpromenaden kommer att bestå av en kajkonstruktion. Planförslaget medför att området till största delen kommer att utgöras av gröna tak, körbara ytor på kajplanet och en mindre mängd grönytor och friytor. Av miljöredovisningen och kommunens dagvattenpolicy framgår att man bör undvika hårdgjorda ytor.

### Föroreningar, miljökonsekvensbeskrivning

Det framgår av miljöredovisningen att förhöjda halter av bly, koppar, kvicksilver, PAH och tennorganiska föreningar har påträffats inom planområdet. Marken ska saneras så att marken blir lämplig för bostäder innan nya bebyggelsen uppförs. Saneringen ska utföras i samråd med tillsynsmyndigheten. Anmälan om schakt i förorenad mark och provtagning ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

På plankartan regleras att marken ska saneras innan den nya bebyggelsen uppförs. Därtill kompletteras bestämmelsen enligt Länsstyrelsen yttrande ovan, att sanering ska ske innan bygglov ges.

Av miljöredovisningen framgår att enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska varje detaljplan miljöbedömas. Om en detaljplan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. En behovsbedömning av detaljplanen har utförts för att avgöra om genomförandet av planen kan anses utgöra en betydande miljöpåverkan. Kommunens bedömning är att detaljplaneförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan. Därför upprättas ingen miljökonsekvensbeskrivning. Samråd har skett med Länsstyrelsen som inte haft några invändningar.

### Saltsjöbadsvägen, trafiksäkerhet

Se planenhetens kommentarer till vanligt förekommande synpunkter överst i dokumentet.

### Beroende av bil

Det är cirka 800 meter till närmsta hållplats för Saltsjöbanan. Kommunen bedömer att bebyggelsen är lämplig.

**22. Boende på Saltsjöbadsvägen** har inget emot bygget av Morningside i sig, men ställer sig frågande till om man utrett trafiken ordentligt. De boende kommer att påverkas av en ökad trafikmängd som 40 nya bostäder skulle innebära. Därtill att det saknas trottoar på fler ställen än på den planerade sträckan, som till exempel Stationsbacken – Reginavägen. Den boende beskriver vidare problemen med hastigheten. Det borde tillkomma farthinder och avsmalningar längs hela Saltsjöbadsvägen – från korsningen med Reginavägen. Den boende undrar om man övervägt att bygga en egen avfart från motorvägen. Sedan bör man även ta hänsyn till att Saltsjöbadsvägen förbi Duvnäs station



är den mest naturliga vägen om man ska cykla från Saltsjö-Duvnäs in mot centrala Nacka där många skolor ligger. Det innebär en stor trafikrisk att det inte finns någon cykelbana där idag.

### *Planenhetens kommentar*

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande frågor och yttrandet från Natur- och trafiknämnden ovan.

**23. Boende på Kristinavägen** anser att förslaget om Morningside marina, med följdkonsekvenser för trafikmiljön i kringområdet, ter sig som grovt våldförande på denna kulturbygd. Inte bara stora huskomplex med garage i betong, utan med detta följer förfulande vägkonstruktioner för trafiksäkerheten och kraftigt ökad belysning som kommer att te sig helt avvikande i den omgivande miljön. Byggnationen i sig är inte av ondo om det sker med lyhördhet och balans. Sågtorp ovanför Morningside marina är en kulturskatt med blandad bebyggelse. Intill ligger Nackareservatet med Erstaviks natursköna skog. Hela vägsträckan längs gamla Saltsjöbadsvägen från Strandpromenaden bort mot Duvnäsvisken via Drevinge till Östervik är en miljö som kan och bör bevaras intakt för framtida generationer. Miljön runt Järlasjön, Kolbotten, Duvnäsvisken, Skurusundet, Lännerstasundet och Stäket bidrar starkt till trivseln för Nackabor och andra besökare. Det föreslagna programmet skulle berika några få personer på bekostnad av ett sammanhållande natur- och kulturområde helt nära ”där Nacka bygger stad” och därmed förstöra grundatmosfären i en ännu ytterst attraktiv förortskommun dit människor söker sig för att kombinera storstadsliv med lantidyll.

### *Planenhetens kommentar*

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

**24. Boende på Erstavik 25:13** punktar upp fördelarna med projekt Morningside marina:

1. Förbättrad miljö då merparten av alla enskilda avloppslösningar på södra sidan Duvnäsvisken görs om till kommunala lösningar.
2. Minskad olycksrisk på den, för cyklister och fotgängare, livsfarliga Saltsjöbadsvägen på södra sidan Duvnäsvisken då projektet ger trottoarer, hastighetsbegränsande åtgärder och bättre gatubelysning.
3. Minskat buller för stora delar av södra Saltsjö-Duvnäs då Saltsjöbanan får bullerplank på kritisk sträcka.
4. Blandad bebyggelse som gör att man kan bo i vackra Duvnäs även om man inte har tid, råd eller lust med att äga villa.

Den boende skriver fortsättningsvis att många i området ser fram emot att den fula och trista Morningside marinan fräschas upp och ger plats för ett levande bostadsområde och de hoppas att kommunen kan se förbi egenintressen, osanningar och aktionsgrupper. Avslutningsvis skriver de boende att de vill slå ett slag för den goda idén att stänga av Saltsjöbadsvägen helt för genomfartstrafik. Vägsträckan Duvnäs till Drevinge är livsfarlig och det är bara en tidsfråga innan en allvarlig incident inträffar.

### *Planenhetens kommentar*

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan. Övriga synpunkter noteras.

**25. Boende på Kristinavägen 18** har skrivit en omfattande skrivelse med synpunkter som sammanfattats här. Kajpromenaden skulle kunna säkras genom ett enkelt penndrag och därigenom säkra dess öppenhet för allmänheten. En annan fråga som belyses är om fotgängare och cyklister är mer värda på den delen av Saltsjöbadsvägen mellan Morningside och korsningen med Strandpromenaden än de som nyttjar Saltsjöbadens vägbana väster om korsningen vid Strandpromenaden. Genomförs planen kommer bil/cykeltrafiken kraftigt öka även på den västra delen av Saltsjöbadsvägen och därmed ökar riskerna för olyckor. Den boende konstaterar vidare att programhandlingarna saknar väsentlig information, är motstridiga och använder data som inte är relevant. Var fastigheterna som ingår i planområdet förutom 25:38 ligger och uppgifter hur dessa fastigheter berörs av detaljplanen saknas helt. Det framgår inte hur stor fördelningen vatten- respektive landområdet är. Den boende frågar också om antalet lägenheter inte är bestämt. Det framgår inte tydligt i samrådshandlingen. Det konstateras att längd och höjdmått på byggnaderna i handlingarna saknas generellt, likaså nivån för nollplan.

Planbeskrivningen och gestaltungsprogrammet redovisar bilder/vyer som inte är rättvisande vad gäller byggnadernas volymer/utbredning i landskapet. Den boende skriver även att det finns motstridiga handlingar där man då undrar vilken handling som är styrande. På plankartan redovisas till exempel två bryggor för intilliggande bostadsfastighet, medan i gestaltungsprogrammet visas en brygga för bostadsfastigheten. Det visas på plankartan att ny bebyggelse ska utformas med putsfasader medan i gestaltungsprogrammet ska bostadshusen utföras helt och hållet i trä över sockelväningen som utförs i betong.

Den boende ifrågasätter vattenområdet för restaurangbåt och hur drift och skötsel ska hanteras. Här ifrågasätts även den marina verksamheten som i planbeskrivningen ska kunna utvecklas. Av planförslaget klargörs att verksamheter som ingår i det maritima inte har på området att göra. Självklart krävs det ett bostadsbyggande för en ökande befolkning men det får inte ske på bekostnad av områden som kommer vara viktiga för kommande generationer. Dessutom på mark som sakkunniga avråder ifrån att bebygga ur bland annat geologi, buller, trafik/säkerhet, kostnader . Att boende, som har valt att bo i området på grund av områdets karaktär och miljö, uttalar ett stort motstånd till bebyggelseplanerna synes inte vara av intresse för kommunen.

För upphörande av strandskydd gäller bland annat att området, enligt PBL, avses att omfattas av en detaljplan vilken inte framgår i planhandlingarna. Den boende påpekar även att kompletterande geoteknisk utredning, som saknas, ska utföras innan granskning sker vilket också framhålls i samrådshandlingen. I samrådshandlingen står det att möjligheter finns för avsteg om det till exempel inte finns bostäder i markplanen. En märklig konklusion eftersom det framgår att markplanet avses innehålla parkeringsplatser, förråd och verksamhetslokaler. Den boende ställer sig frågan om vem som ansvarar för konstruktion, byggande och underhåll av ”gångstråk” vilket torde fastställas i någon form av kajfundament/kaj som ska hålla emot marktrycket från markplan. Ingår detta i ”gångstråk” och därmed ansvar och kostnad? Vidare tar den boende upp varför studien kring allmän VA-ledning över Duvnäsaviken inte finns med i underlaget. Det saknas en seriös trafikstudie som hanterar totala trafikflödet (fotgängare, cyklister och bilar/bussar/lastbilar) på hela Saltsjöbadsvägen inklusive genomfarterna i

Duvnäs. I planbeskrivningen står det att Saltsjöbadsvägen inte trafikeras av bussar, vilket är felaktigt eftersom vägen trafikeras av ersättningsbussar och nattbussar när Saltsjöbanan inte fungerar. Under upprustningen av Saltsjöbanan kommer trafiken att ersättas av bussar som då trafikerar Saltsjöbadsvägen. Att tillåta plats för restaurangbåt kan medföra en mycket kraftig tillströmning av gäster/leveranser som primärt kommer med bil/lastbil vilket ytterligare försämrar säkerheten för fotgängare och cyklister inklusive bil/bussar utefter hela Saltsjöbadsvägen. Säkerhet borde vara styrande framför tillstånd av restaurangbåt. Fortsättningsvis skriver den boende att trafikbullerutredningen måste göras om helt och hållet med rätta förutsättningar och antaganden om hastigheter. Planförslaget saknar helt känsla och ansvar för befintlig bebyggelse och dess struktur i Duvnäs och kring Duvnäsviden. Planförslaget avviker totalt från områdets karaktär, anda och miljö. Avslutningsvis skriver den boende att de ekonomiska konsekvenserna inte är tillräckligt redovisade.

### ***Planenhetens kommentar:***

#### Är fotgängare och cyklister öster om bygget minder värda?

I arbetet med detaljplanen ingår bland annat att förbättra miljön för fotgängare och cyklister på Saltsjöbadsvägen mellan Morningside Marina och korsningen till Strandpromenaden.

#### Var ligger de fastigheter som ingår i planområdet.

Ingående fastigheter redovisas under avsnitt Läge, areal och markägoförhållanden i planbeskrivningen. Fastigheternas läge framgår av fastighetsbeteckningarna i plankartan. Plankartan har emellertid gjort mer läsbar genom att fastighetsbeteckningarna har förstorats.

#### Påverkan på andra fastigheter inom planområdet

Det framgår dels av avsnitt fastighetsrättsliga åtgärder i planbeskrivningen dels av regleringen i plankartan.

#### Vatten respektive markyta.

I planområdets 38 000 kvadratmeter ingår cirka 26000 kvadratmeter vatten. Av planbeskrivningen framgår planområdets storlek. Planbeskrivningen kompletteras med vattenytans storlek.

#### Antalet bostäder

Av planbeskrivningen framgår att cirka 40 lägenheter kommer inredas i byggnaderna.

#### Mått, dimensioner

På plankartan finns en skalstock inlagd.

På plankartan framgår bland annat höjdkurvor och reglering av högsta nockhöjd på flerbostadshusen.

#### Planbeskrivning och gestaltungsprogram

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter.

#### Inte rättvisande bilder/vyer

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.



### Motstridiga uppgifter i planbeskrivning respektive gestaltningsprogram

Såväl plankarta som gestaltningsprogram visar att det finns två befintliga bryggor utanför planområdet i öster.

Det är korrekt noterat att plankartan i samrådsskedet reglerade putsad fasad medan gestaltningsprogrammet redogjorde för fasad av limträpanel, med sockelvåningen (suterrängvåningen) av betong.

Planenheten har reviderat planbestämmelse Utseende så att plankartan och gestaltningsprogrammet stämmer överens.

### Vattenområde och marin verksamhet

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan

### Restaurangbåten

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan

### Strandskydd

Se länsstyrelsens yttrande och planenhetens kommentarer till det samt under kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Mark som sakkunniga avråder ifrån att bebygga

Ett planuppdrag innebär att utreda och i planprocessen pröva lämpligheten av önskad användning av mark och vatten inom planområdet. Kommunens bedömning är att platsen är lämplig att bebygga.

### Kajkonstruktionen

Kajpromenaden kommer ligga på allmän platsmark. Det innebär att kommunen äger och ansvarar för konstruktion, drift och underhåll.

### VA-utredningen

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Busstrafik

Under gator och trafik i planbeskrivningen framgår att Saltsjöbadsvägen eventuellt kan komma att trafikeras av ersättningsbussar under Saltsjöbanans upprustning. Planbeskrivningen kompletteras med att vägen redan idag trafikeras av ersättningsbussar och nattbussar när Saltsjöbanan inte fungerar.

### Buller

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Förslagets förhållande till områdets karaktär, anda och miljö

Se planenhetens kommentarer på vanligt förekommande synpunkter ovan.

### Ekonomiska konsekvenserna inte tillräckligt redovisade

Av kapitlet "Så genomför planen" framgår de ekonomiska konsekvenserna.





I den tekniska förprojekteringen som tagits fram efter samrådet, ingår även en kalkyl över ingående åtgärder.

**26. Boende på Morgonvägen** anser att Morningside marina inte passar för bostäder och hänvisar till Fastighetsägarföreningens yttranden som den boende står bakom. Därtill vill den boende belysa två stora punkter som kräver extra uppmärksamhet.

Trafiksäkerheten: Vägen trafikeras redan nu av många cyklister och vägen är den huvudsakliga cykelvägen till Saltsjöbaden. I programmet står att eftersom man inte får plats med separat cykelväg så ska man ha en "gång-och cykelväg". Ska vi gå där cyklister kommer i hög fart? Ska cyklisterna vingla bland bilarna? Vad händer när större transporter av båtar ska fram? Den trafikutredning som väl gjorts behandlar endast vägbredd, gång och cykelbana, ljusreglering och trafikflödet på sträckan. Enligt den boendes mening har man inte visat tydligt hur man bedömer säkerhet under och efter ett eventuellt bygge. I planbeskrivningen står det även felaktigt att Saltsjöbadsvägen inte trafikeras av buss.

Den boende kräver att få veta från kommunen: 1. Hur ska trafiken se ut hela vägen från det planerade bygget till anslutningen/korsningen Strandpromenaden? 2. Hur ska detta åstadkommas på ett säkert sätt när man inte kan bredda vägen tillräckligt? 3. Hur ska säkerheten samtidigt släppa fram trafiken? 4. Vem ska bekosta detta säkerhetsarbete? Den andra punkten som den boende ville belysa är den boendes invändning av projektet som helhet. Flera faktorer kommer att innebära stora kostnader för kommunen. Enligt SL:s bullerutredning kan man inte nå acceptabla bullernivåer. De boende i området kommer inte kunna vända sig till entreprenören utan måste vända sig till kommunen vilket kommer innebära kostnader.

Området har stora risker att översvämmas. Om detta inte täcks av försäkringar så behöver kommunen komma att stå för kostnaderna. Marken är knappt bebyggbar. Stämmer det att man tänker påbörja ett bygge av denna storlek i ett område precis vid vattnet utan att göra en miljökonsekvensanalys? Vem kommer att stå för kostnader och ansvar för den unika miljön kring planområdet om något händer? Kommunen ska bekosta VA-anslutning till boende längs Saltsjöbadsvägen. De boende i området litar inte på entreprenören som äger bygget och som konsekvent ljugit för Saltsjö-Duvnäs invånare. I och med att entreprenören ska sälja projektet vidare så finna inga garantier för vad de lovar. Avslutningsvis skriver den boende vara sig förstående gällande viljan att skapa bostäder i Nacka och var initialt positiv till bygget på Morningside Marina. Men nu förstått att Morningside är helt enkelt inte anpassat för bostäder och dess trafik och yrkar å det starkaste på att projektet läggs ned.

### *Planenhetens kommentar*

#### Trafik och säkerhet

Se planenhetens kommentar på vanligt förekommande frågor ovan.

#### Busstrafik

Under gator och trafik i planbeskrivningen framgår att Saltsjöbadsvägen eventuellt kan komma att trafikeras av ersättningsbussar under Saltsjöbanans upprustning.



Planbeskrivningen kompletteras med att vägen redan idag trafikeras av ersättningsbussar och nattbussar när Saltsjöbanan inte fungerar.

#### Buller

Se planenhetens kommentarer till vanligt förekommande synpunkter överst i dokumentet.

Se även planenhetens kommentarer till vanligt förekommande synpunkter överst i dokumentet.

#### Miljökonsekvensanalys

Av projektets miljöredovisning framgår att det enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska varje detaljplan miljöbedömas. Om en detaljplan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

En behovsbedömning av detaljplanen har utförts för att avgöra om genomförandet av planen kan anses utgöra en sådan betydande miljöpåverkan. Kommunens bedömning är att detaljplaneförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan. Därför upprättas ingen miljökonsekvensbeskrivning. Samråd har skett med Länsstyrelsen som inte haft några invändningar.

#### Kostnader för unika miljön kring planområdet om något händer

Av avsnitt "Så genomförs planen" i planbeskrivningen framgår att exploateringsavtal ska upprättas innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

I avtalet ska bland annat ansvarsfrågan tydligt preciseras.

#### Garantier för vad exploitören lovat vid en eventuell försäljning?

Av avsnitt "Så genomförs planen" i planbeskrivningen framgår att exploateringsavtal ska upprättas innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

I avtalet ska det tydlig regleras vad som gäller vid försäljning av fastigheten.

#### Projektet ska läggas ned

Planenheten noterar yrkandet.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tar beslut om planförslaget ska ut på granskning.

Kommunfullmäktige tar därefter beslut om detaljplanen ska antas.

Planenheten

Nina Åman  
Planchef

Anine Rondén  
Planarkitekt