

PM VÄG

SOLBRINKEN - GRUNDET 9434, NACKA KOMMUN



SYSTEMHANDLING 2017-01-20

Upprättad av

Mikael Yngvesson

Granskad av

Per-Håkan Sandström

Godkänd av

Mikael Yngvesson

Beställare: Nacka kommun
Philip Paluchiewicz - Beställare
Björn-Emil Jonsson - Projektledare

Konsult: Sigma Civil AB
Mikael Yngvesson . Projektledare
Richard Edelhausen . Teknikansvarig väg
Lars Nilsson . Teknikansvarig VA/dagvatten
Fredrik Griwell . Teknikansvarig geoteknik
Robert Gustavsson . Teknikansvarig Landskap
Johan Leijman . Teknikansvarig Kalkyl

Innehållsförteckning

1	Uppdrag	4
2	Omfattning och syfte	4
3	Styrande dokument och förutsättningar	4
4	Befintliga förhållanden och förslag på åtgärder	7
4.1	Förslag på åtgärder.....	7
4.2	Uppsamlingsväg med gångbana	8
4.2.1	Evedalsvägen	8
4.2.2	Boo Strandväg.....	9
4.3	Lokalvägar	10
4.3.1	Ringleksvägen	10
4.3.2	Baggensviksväggen.....	11
4.3.3	Hällbrinken.....	12
4.3.4	Eckbackavägen	13
4.3.5	Fiskebovägen	13
4.3.6	Brunnsbacken.....	14
4.3.7	Kustvägen	15
4.3.8	Grankottsvägen	16
4.3.9	Grusbrinken	17
4.3.10	Perstorpsvägen.....	18
4.3.11	Solbrinken	18
4.3.12	Lillsvängen.....	19
4.3.13	Rosbrinken	20
4.3.14	Uppstigen	21
4.3.15	GC-bana mellan Grankottsvägen och Kustvägen	22
4.4	Grundets park.....	22
4.4.1	Aktivitetsyta	22
4.4.2	Strandområde	24
4.5	Strandpromenad	24
4.5.1	Delen Fiskebovägen - Kustvägen.....	26
4.5.2	Delen Kustvägen - Liljevalchsvägen.....	27
5	Restlista	27

1 Uppdrag

På uppdrag av Nacka kommun har Sigma Civil AB utfört vägprojektering av exploateringsområdet Solbrinken-Grundet. Det berörda området, på ca 60 ha, ligger i Sydöstra Boo och är beläget ca 13 km öst om Stockholms centrum. Geotekniska undersökningar, inventering, inmätning, utredning och förprojektering av vägar, VA, dagvatten samt natur och parkområden har utförts och använts som underlag vid upprättande av detta PM.

Detta PM inklusive ritningar redovisar förslag på åtgärder, utförande och gestaltning av vägar och landskap, samt en översiktlig kostnadsbedömning.

Förstudien ska vara en vägledning vid upprättande av detaljplan för området samt fortsatt detaljprojektering av området.

2 Omfattning och syfte

Projektet omfattar översiktlig vägprojektering av lokala huvudvägar samt uppsamlingsvägar inom området Solbrinken-Grundet. Planeringen ska ge nya byggrätter och ta ställning till möjliga avstyckningar. Utformningen av en gemensam grönyta samt en förbättring av stigsystemet längs vattnet till en sammanhängande strandpromenad har också ingått i projektet.

Syftet med projektet är att ta fram underlag för en ny detaljplan som ska möjliggöra kommunalt VA och kommunala vägar i området, detta bl a för att förbättra miljön och möjliggöra för att det forna fritidshusområdet ska kunna utvecklas och övergå till permanent boende. Detta ställer flera krav på vägnätet vad gäller bärighet, tillgänglighet, framkomlighet, siktförhållande och trafiksäkerhet.

I projektet ingår därför en tillståndsbedömning där vägnätets status identifierats och där förslag på vilka åtgärder som behövs för att tillgodose kraven ovan på det aktuella vägnätet.

I projektet har också ingått att identifiera bevarandevärda träd. Dessa har identifierats och en bedömning har gjorts tillsammans med Nacka kommun för att se vilka av träden som är styrande för projekteringen.

Samtliga vägar ska byggas om till kommunal standard. Vägar ska breddas och där det är möjligt ska plan- och profilgeometrin förbättras. För två av de aktuella vägarna skall de också kompletteras med en gångbana. Alla vägar och gångbanor ska också asfaltbeläggas.

Samtliga vägars plan- och profilgeometri har skapats med utgångspunkt från upprättad terrängmodell och identifiering av mittlinjer i befintligt vägnät. Plan- och profilgeometri har studerats och justerats för vägar, korsningar och gårdsinfarter för att i möjligaste mån uppfylla ställda krav på geometri och dessutom samtidigt minimera intrång på befintliga fastigheter, bevara värdefulla träd samt minimera bergschakt.

Från de geotekniska undersökningarna har tolkningar av bergytan utförts och dessa redovisas på profiler och tvärsektioner.

Mängdning av förekommande arbeten har utförts med fördelning för de olika vägarna. Dessa tillsammans med å-priser redovisas i PM Kalkyl.

Totalt omfattas projekteringen av totalt ca 5909 m vägar, varav 1978 m väg utgör uppsamlingsvägar samt ca 30 m ny tillkommande väg (förläggning av Uppstigen). Samtliga vägar ska byggas om till kommunal standard. Uppsamlingsvägarna har även längsgående gångbanor.

Inventering på plats med fotodokumentation har skett.

3 Styrande dokument och förutsättningar

I möjligaste mån ska vägrummets karaktär av mindre lokalvägar som följer landskapets naturliga topografi bevaras. Värdefull vegetation inom vägområdet som bedöms som värdefull

skall bevaras. Avvägningar ska göras mellan behovet av justeringar av vägens geometri och natur- och kulturintressen.

Följande dokument har utgjort förutsättningar och anvisningar för projektets genomförande.

- Detaljplaneprogram för sydöstra Boo
- Pågående projektering av väg, VA, dagvatten, park i detaljplaneområdet Dalvägen . Gustavsviksvägen
- Förprojektering av väg, VA, dagvatten, park i detaljplaneområdet Mjölkudden . Gustavsviks gård.
- VGU 2014 (Vägars- och gators utformning).
- Nacka kommun Teknisk handbok
<http://www.nacka.se/underwebbar/teknisk-handbok>

Dimensionerande fordon

MÅTT

Längd	4,9 m
Bredd	1,8 m
Axelavstånd	2,8 m
Överhäng fram	0,8 m
Höjd	1,5 m
Vändradie 5,5 m med körvidd 4,0 m	

TYPFORDON P

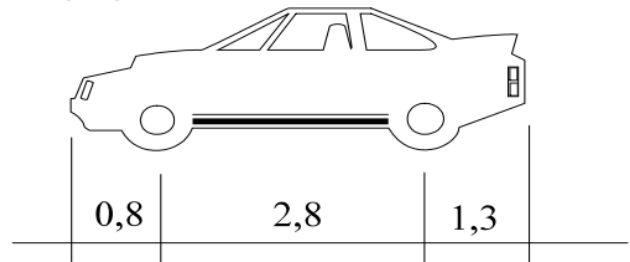


Bild 1 - Typfordon P (Personbil)

MÅTT

Längd	9,4 m
Bredd	2,55 m
Axelavstånd framaxel- boggiens teoretiska tyngdpunkt	5,1 m
Överhäng fram	1,4 m
Höjd	3,4 m
Vändradie 10,0 m med körvidd 5,5 m	

TYPFORDON Los

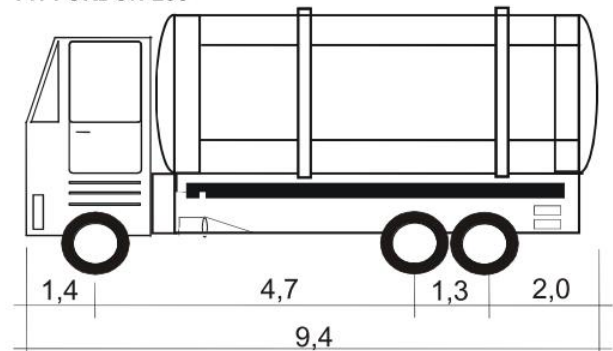
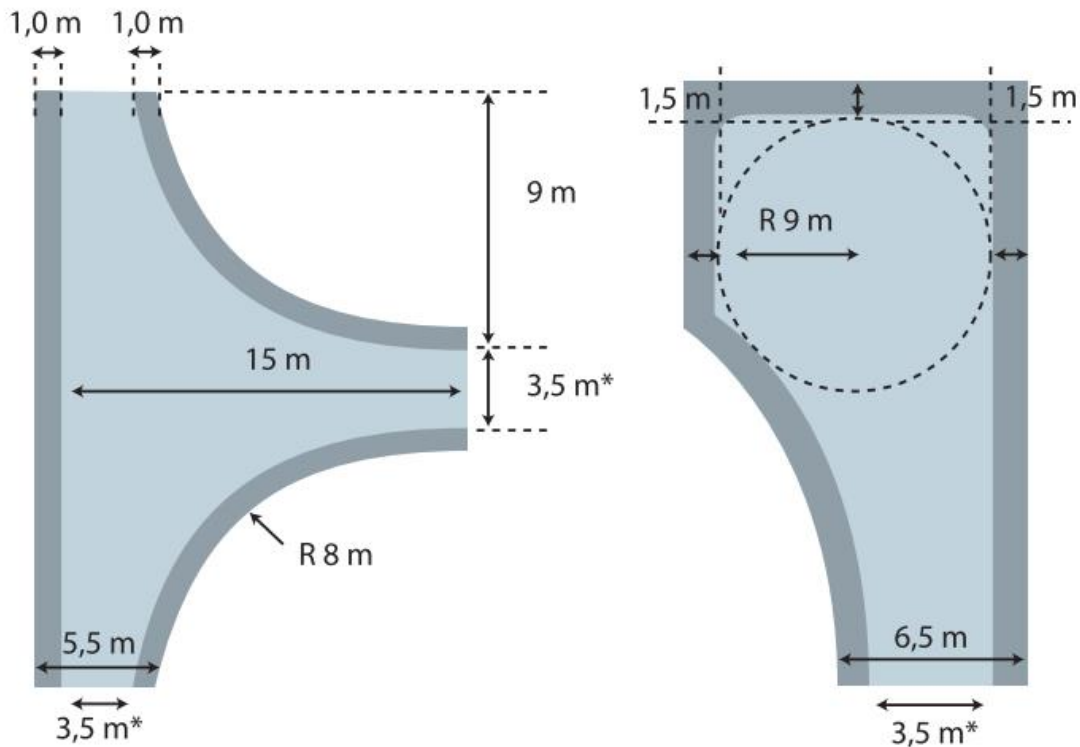


Bild 2 - Typfordon Los (Sopbil, utryckningsfordon)

Vändplaner har dimensionerats för typfordon Los och enl Handbok för avfallsutrymmen.



*Gäller mötesfri väg med p-förbud.

Bild 3 Förslag på utformning av vändplaner enl Handbok för avfallsutrymmen.

Följande utgångspunkter har också legat till grund för arbetet:

Ökad trafikmängd - även under vintertid

Trafiken beräknas öka främst på grund av att allt fler fastigheter övergår från fritidshus till permanentbostäder samt att en viss förtätning och exploatering planeras. Inom aktuellt område finns idag ingen kollektivtrafik.

Med allt fler året runt boende ställs samtidigt högre krav på en säker och fungerande framkomlighet även vid vinterväglag. Snöröjning ska med andra ord vara möjligt.

Ökad fordons hastighet

Fordons hastigheter riskerar att öka vid breddning av vägarna. Detta medför ökade siktkrav i korsningar.

Ökad belastning

Den förväntade ökade trafikbelastningen ställer högre krav på vägöverbyggnad samt en fungerande avvattning av vägkropp.

4 Befintliga förhållanden och förslag på åtgärder

Det lokala vägnätet som ingår i detta projekt planerades under 1930-40-talen med syfte att trafikförsöka fritidshusområden. Vägarna är i dagsläget smala och korsningarna är på många ställen både trånga och med dålig sikt, på grund av undermålig plan- och profilgeometri. Sikten försämras även på vissa platser av växtlighet. Då området är kuperat på flera ställen, kan vägarna vara mycket branta. Vägarna är i de flesta fall belagda med asfalt och i ett fåtal fall av grus.

4.1 Förslag på åtgärder

Vägarna kommer behöva förbättras i flera avseenden då trafikanvändningen i området är tänkt att bli mer frekvent. Samtliga vägar ska breddas, få förbättrad plan- och profilgeometri där utrymme finns för dessa åtgärder. Samtliga vägar föreslås få ny överbyggnad med bitumenbundet slitlager. Avvattnings av väggropen ska förbättras.

Följande övergripande åtgärder föreslås:

Korsningarna

Korsningar ses över avseende sikt samt lutningar in mot och i korsningar. Om utrymme finns bör korsningar utformas som T-korsningar, dvs vinkelräta anslutningar.

Vägens profillutning

Utgångspunkt för arbetet har varit att lutningar ej ska överskrida 10%. Men då topografin och vägutrymmet mellan fastigheter inte tillåter allt för stora profiljusteringar har inga större profiljusteringar föreslagits. Det betyder att det på de flesta vägarna finns kortare eller längre sträckor som lutar betydligt brantare än 10%.

Tomtanslutningar

Profiljusteringar medför att in- och utfarter mot fastighetsmark också måste justeras. Målet har varit att i möjligaste mån förbättra in- och utfarter mot fastighetsmark avseende sikt och lutningar. Alla tomtanslutningar ersätts med nya sidotrummor. Dessa finns ej redovisade på planritningarna.

Med föreslagna normalsektioner, plan- och profiljusteringarna kommer det nya vägområdet inkräkta på fastighetsmark.

På ett fåtal platser finns idag stödmurar och planteringar byggda utanför fastighetsmark. Dessa redovisas under respektive väg.

Vändplaner

Vändplaner har utformats så att tillgänglighet möjliggörs för sophämningsfordon (typfordon Los). Primärt har önskemålet varit att sopfordonen skall kunna vända utan att backa. Detta har på de flesta platser inte varit möjligt att tillgodose. För att minimera intrång på intilliggande fastigheter har vändplaner utformats så att sopfordonen istället gör en kortare backningsrörelse, se bild 3 den vänstra bilden, vilket gör att vändplanernas utrymme begränsas något.

Dimensionerande hastighet

Uppsamlingsväg	40 km/h
Lokalväg	30 km/h

Dimensionerande fordon

Dimensionerade fordon har varit typfordon Los, enl VGU

Avvattning av vägkropp

Fungerande avvattning av vägkropp ska utföras där så är möjligt med öppna diken. På sträckor där utrymme ej finns för öppna diken föreslås dräneringsdike/makadamdiken/skärvdiken i kombination med dränering som avvattnar terrassen.

4.2 Uppsamlingsväg med gångbana

4.2.1 Evedalsvägen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-003, T-31-1-005, T-31-1-006, T-31-1-009 och T-31-1-013.

Profil, se ritning T-30-2-001 och T-30-2-002.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-093 -- T-31-2-104.

Befintliga förhållanden

Evedalsvägen är ca 950 m lång och sträcker sig från Ringleksvägen i väst till Boo Strandväg i öst.

I väster rör sig vägen i en granbarrskog med inslag av klibbal och björk i de blötare partierna. På höjden övergår gran i tallskog med inslag av björk. I anslutning till väg 222, Värmdöleden, finns även inslag av ek. Söder om väg 222 dominerar trivialt löv och enstaka barrträd som övergår i kulturväxter i trädgårdarna. Därefter dominerar storvuxna ekar gaturummet fram till anslutningen med Boo Strandväg.

Vägen ansluter till fler vägar i området, Lillsvängen, Solbrinken, Perstorpsvägen, Baggenviksvägen samt Uppstigen. Vägen passerar ca 35 fastigheter på både sidor av vägen, vara 28 st som idag har in/utfart mot Evedalsvägen.

Vägens bredd idag varierar mellan ca 3,50 till ca 4,40 m. Det är en stor varierande lutning längs hela vägens sträckning, som mest lutar vägen ca 18% mellan sektionerna 0/340 - 0/360.

Mellan sektion ca 0/550 - 0/593 passerar vägen under Värmdöleden.

Beläggningen består idag av asfalt med omfattande skador och dålig vägstandard främst mellan sektionerna 0/100 till 0/370.

Bevarandevärda träd finns på vänster sida vid 0/490, 0/530 och 0/890, på höger sida vid 0/900, 0/910 och 0/920.

Vid sektion ca 0/350 på höger sida finns en befintlig gångentré som ansluter mot vägkant.

Befintlig gårdsgård och del av parkeringsyta är placerad utanför fastighetsgräns på vänster sida mellan ca 0/340-0/400.

Mellan sektion 0/435-0/455 finns en stenmur på vänster sida som är placerad ca 2 m utanför fastighetsgräns.

Föreslagna åtgärder

Plan

Körbanan breddas till 5 m bred väg med 2 m gångväg på höger sida. Vägen utförs med enkelsidigt tvärfall för både gångbana och körbana åt vänster. Den första delen av vägen breddas åt vänster från sektion ca 0/020 fram mot 0/160 då breddökningen övergår till båda sidorna, samtidigt minskas vägutrymmet mellan fastigheterna. Vid sektion 0/490 breddas vägen åt höger för att bevara två ekar som står på vägens vänstra sida. I vägport under Värmdöleden har bredden minskats till 4,5m+2m. Vid sektion ca 0/880 breddas vägen åt höger för att bevara

en ek som står på vägens vänstra sida vid ca 0/890.

Profil

Evedalsvägen är starkt kuperad och får som mest lutningar på ca 12% (sektion 0/250-0/290), ca 19% (sektion 0/300-0/370) samt ca 11.5% (sektion 0/810-0/840).

Från sektion 0/275 fram mot korsningen med Solbrinken höjs profilen något för att minimera fastighetsintränet samt förbättra fastighetsanslutningarna. På övriga delar föreslås endast mindre profiljusteringar.

Avvattning

Mellan 0/020-0/140 avvattnas vägkroppen åt vänster ut i naturmark. Från 0/140 till ca 0/915 gör det begränsade vägutrymmet att avvattning måste utföras med ett dräneringsdike/makadamdike med dränering i botten. Detta avleds sedan vidare i ledning till fördröjningsmagasin mellan sektion ca 0/030-0/070 på vänster sida.

Sista sträckan fram mot korsningen med Boo Strandväg är det ett öppet dike.

Övrigt

Mellan 0/140 - 0/180 på vänster sida sätts en stödmur på vänster sida.

Korsningsanslutningen med Boo Strandväg utförs tydligare då korsningen görs mer vinkelrät och därigenom trafiksäkrare.

Förslag på etableringsytor finns på vänster sida mellan 0/020 - 0/080 samt på vänster sida vid 0/915- 0/950.

4.2.2 Boo Strandväg

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-010 -- T-31-1-014.

Profil, se ritningar T-30-2-003 och T-30-2-004.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-020 -- T-31-2-030.

Befintliga förhållanden

Den projekterade sträckningen av Boo Strandväg är ca 1000 m lång och korsar området nord-sydlig riktning.

Vägen går i norr över en barrskogsbeklädd höjdrygg med bergskärningar med inslag av björk och annat triviale löv. Enstaka inslag av mindre ekar. Söder om väg 222, Värmdöleden, dominerar löv i form av ek och lönn med inslag av tall. Vägen kantas av kulturväxter i trädgårdarna. Efter anslutningen av Evedalsvägen dominerar gamla ekar utmed berget i sydväst fram till anslutningen av Fiskebovägen. Söder om denna anslutning växer lövsly på den östra sidan som sedan övergår i en putsad mur tillhörande fastigheten. På den västra sidan växer mestadels tall på bergsslutningen.

Vägen ansluter till flera vägar i området, Grankottsvägen, Brunnsbacken, Evedalsvägen och Fiskebovägen. Vägen passerar ca 45 fastigheter på både sidor av vägen, vara 20 st som idag har in/utfart mot Boo Strandväg.

Vägen har en bredd på ca 4 m. Det är en stor varierande lutning längs hela vägens sträckning, som mest lutar vägen 17,5% mellan sektionerna ca 0/510 - 0/530. Beläggningen består av asfalt. Mellan sektion ca 0/312 - 0/340 passerar vägen under Värmdöleden.

Bevarandevärda träd finns på höger sida vid 0/630, 0/650, 0/670, 0/700, 0/710, 0/720 och 0/810 samt på vänster sida vid 0/950, 0/990.

Föreslagna åtgärder

Plan

Körbanan breddas till 5 m bred väg med 2 m gångbana på vänster sida. Vägen utförs med enkelsidigt tvärfall för både gångbana och körbana åt höger på hela sträckan från 0/000 - 1/000. Den första delen av vägen breddas åt båda sidor ca 0/005 - 0/045. För att minska intrånget på angränsande fastigheter på denna del, föreslås att del av slänt utförs med stödmur.

Från ca 0/080 breddas vägen på höger sida fram till ca 0/130. Från ca 0/150 - 0/270 flyttas breddningen över på vänster sida ingen för att minimera bergschakt. Detta medför dock ett större intrång på fastigheterna på vänster sida. Från passagen under Värmdöleden fram till ca 0/525 breddas vägen åt båda sidor, då vägutrymmet mellan fastigheterna är begränsad. Efter korsning med Evedalsvägen vid 0/620 till Fiskebovägen vid 0/735 flyttas vägen åt vänster för att ge möjlighet åt att spara ett antal värdefulla ekar på den högra sidan. Från 0/740 till slutet vid 1/000 sker breddökningen åter på högersida, vilket medför bergschakt, då utrymmet är mycket begränsat på vänster sida pga murar och staket.

Profil

Boo Strandväg är kuperad och får som mest lutningar på ca 13,5% (sektion 0/021-0/086) och ca 15,0% mellan 0/509 - 0/527.

Från 0/000 till ca 0/045 sänks profilen för att klara den nya normalsektionen. Mellan ca 0/360 - 0/540 höjs profilen något, vilket förbättrar in/utfarter för några fastigheter. På övriga delar föreslås endast mindre profiljusteringar.

Avvattning

Från 0/000 till ca 0/525 gör det begränsade vägutrymmet mellan fastighetsgränser men även pga berg på båda sidorna att avvattning måste utföras med ett dräneringsdike/makadamdike med dränering i botten. Mellan 0/520 - 0/600 är det öppna diken. Mellan 0/620-0/725 avvattnas väggroppen åt vänster ut i slänt på grönyta. Från 0/0/725 till slutet vid 1/000 gör det begränsade vägutrymmet mellan fastighetsgränser men även pga berg på båda sidorna att avvattning måste utföras med ett dräneringsdike/makadamdike med dränering i botten.

Övrigt

För att göra korsningsanslutningen med Evedalsvägen tydligare och därigenom trafiksäkrare flyttas korsningspunkten ca 10 m från ca 0/627 till 0/617.

Förslag på etableringsytor finns på vänster sida mellan 0/205 - 0/220 på fastighet Nacka Backeböl 1:374. Denna yta är även föreslagen som möjlig placering för ett fördröjningsmagasin.

4.3 Lokalvägar

4.3.1 Ringleksvägen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritning T-31-1-003.

Profil, se ritning T-30-2-005.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-031 -- T-21-2-039.

Befintliga förhållanden

Den projekterade delen av Ringleksvägen är ca 265 m lång och sträcker sig mellan Gustavsviksvägen i väst och Evedalsvägen i öst.

Längs sträckan dominerar kulturväxter i trädgårdar på båda sidor om vägen. Enstaka stora björkar, ek och gran.

Vägen ansluter vid 0/097 till Lönnlösvägen.

Vägen passerar 18 fastigheter på både sidor av vägen, vara 17st som idag har in/utfart mot Ringleksvägen.

Vägen har en bredd på mellan 3,5 - 4 m, vid korsningar något bredare. Vägen är relativt flack, som mest lutar vägen 7,5% fram mot korsningen med Evedalsvägen. Beläggningen består av asfalt.

Vägområdet är begränsad med fastigheter på båda sidor. Häckar, höga staket, betong- och stenmurar i fastighetsgräns ger dåliga siktförhållanden vid in/utfarter från fastigheter. På vänster sida vid 0/147 finns en avloppsbrunn i fastighetsgräns. Ett flertal el/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet.

Bevarandevärda träd finns på höger sida vid 0/180.

Dagvatten rinner in på Ringleksvägen från Lönnlösvägen.

Boende har klagat på höga hastigheter längs vägen.

Föreslagna åtgärder*Plan*

Körbanan breddas till 5 m bred väg med 2 m gångbana på vänster sida. Körbanan utförs med enkelsidigt tvärfall åt vänster mot kantsten och för gångbanan är det tvärfall åt höger mot kantsten på sträckan från 0/005 - 0/100. Från 0/100 fram till och med slutet vid korsningen med Evedalsvägen blir det enkelsidigt tvärfall för både körbana och gångbana mot höger sida.

Profil

Endast mindre profiljusteringar föreslås.

Avvattning

Det begränsade vägutrymmet mellan fastighetsgränser omöjliggör avvattning via öppna diken. Från 0/05 till ca 0/100 föreslås att dagvatten omhändertas via dagvattenbrunnar kompletterat med en dränering för att ta hand om terrassen. Från ca 0/095 och förbi korsning med Evedalsvägen till ca 0/284 avvattnas vägkroppen med ett dräneringsdike/makadamdike med dränering i botten.

4.3.2 Baggensviksväggen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-008 och T-31-1-009.

Profil, se ritning T-30-2-006.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-084 -- T-31-2-087.

Befintliga förhållanden

Baggensviksvägen är ca 280 m lång och sträcker sig mellan Evedalsvägen i norr till planområdesgränsen vid sektion 0/285. Till vägen ansluter till vägen Hällbrinken vid 0/195 samt Ekbackavägen vid sektion 0/250.

Vägen går genom ett barrskogsparti med starka inslag av trivallöv men också uppslag av ek närmast vägen. Vägen kantas till stora delar av kulturväxter i trädgårdar.

Vägen passerar 13 fastigheter på både sidor av vägen, vara 10 st som idag har in/utfart mot Baggensviksvägen. Förskolan Boo-Mullarna i ur & skur finns på höger sidan mellan ca 0/085 - 0/135. Ett flertal el/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet.

Vägens bredd varierar mellan 3,40 och 4,80 m. Mellan 0/030 - 0/060 är lutningen som mest 11.5%. Från 0/100 är vägen plan med mycket små lutningar. Beläggningen består av asfalt.

Föreslagna åtgärder

Plan

Körbana utförs 4,5 m bred med enkelsidigt tvärfall mot vänster sida på hela sträckan.

Vägen ligger i huvudsak kvar i nuvarande planläge.

Profil

Från 0/005 till 0/070 höjs profilen något. På samma sträcka blir lutningen 12,0%. För resterande sträcka, blir det endast mycket små profiljusteringar.

Avvattning

Avvattning utförs med öppna diken.

4.3.3 Hällbrinken

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T31-1-009 och T-31-1-013.

Profil, se ritning T-30-2-007.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-040 -- T-31-2-043.

Befintliga förhållanden

Hällbrinken är en återvändsväg på ca 200 m som börjar vid Baggensviksvägen.

Vägen startar i en blandskogsmiljö som övergår i en hällmarkstallskog.

Vägområdet är smalt, endast ca 7 m. Vägen passerar 11 fastigheter på både sidor av vägen.

Totalt finns det idag 14 st in/utfarter längs vägen. Ett flertal el/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet.

Vägens bredd varierar mellan ca 2,60 och 3,80 m. Mellan 0/015 - 0/040 är lutningen ca 11%, sträckan mellan 0/075 - 0/090 är lutningen som mest 13%. Vägen har ett grusslitage.

Bevarandevärda träd finns på vänster sida vid 0/020, 0/030.

Föreslagna åtgärder

Plan

Körbana utförs 4,5 m bred med enkelsidigt tvärfall mot vänster sida på hela sträckan. Vägen ligger i huvudsak kvar i nuvarande planläge.

Profil

Från 0/005 till 0/070 höjs profilen något. På samma sträcka blir lutningen 12,0%. För resterande sträcka, blir det endast mycket små profiljusteringar.

Avvattning

Avvattning utförs med öppna diken.

4.3.4 Ekbackavägen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-008 och T-31-1-012.

Profil, se ritning T-30-2-007.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-090 -- T-31-2-092.

Befintliga förhållanden

Ekbackavägen är en återvändsväg på ca 200 m och börjar vid Baggenviksvägen.

Vägen går genom ett lövskogsparti med ädellövsinslag som ask och ek. Övergår i slutet av vägen till tallskog.

Vägområdet är smalt, som smalast ca 7,75 m. Vägen passerar 8 fastigheter med in/utfart på 4 platser. El/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet.

Vägens bredd varierar mellan ca 2,7m och 3 m. Vägen lutar som mest ca 11%.

Beläggningen består av asfalt.

På sträckan 0/015 - 0/095 ligger vägen idag till viss del inne på fastigheterna Nacka Backeböl 1:601, 1:603 samt 1:605.

Ett antal spillbrunnar finns idag placerad i fastighetsgräns.

Föreslagna åtgärder

Plan

Körbana utförs 4,5 m bred med enkelsidigt tvärfall mot höger sida på hela sträckan.

Vägen ligger i huvudsak kvar i nuvarande planläge, men justeras ut något från fastigheterna mellan 0/015 - 0/095.

Framtida exploateringsområden planeras längs båda sidor i slutet av Ekbackavägen.

Profil

Från 0/010 till 0/045 samt mellan 0/120 - 07150 höjs profilen något. Brantaste lutningen har vi mot slutet av vägen på 10,5%. För resterande sträcka, blir det endast mycket små profiljusteringar.

Avvattning

Avvattning utförs med öppna diken.

4.3.5 Fiskebovägen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-013 och T-31-1-014.

Profil, se ritning T-30-2-008.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-044 -- T-31-2-048.

Befintliga förhållanden

Fiskebovägen är en återvändsväg ca 325 m lång och utgår från Boo Strandväg.

Vägen startar nära havsnivå i en strandvegetation av vass. Den arbetar sig sedan upp för en brant backe med en ekdominerad lövskog som sedan övergår i en tallskog med inslag av ek och björk. Därefter är det öppet med inslag av kulturväxter i trädgårdarna för att avslutas med blandat löv vid vändplanen.

Från ca 0/112 är vägområdet mycket smalt, endast ca 6 m. Vägen passerar 14 fastigheter med in/utfart. El/tele luftledningarna med stolpar finns i vägområdet på höger sida.

Vägens bredd varierar mellan ca 2,7 m och 3,6 m. Vägen lutar som mest ca 17% mellan 0/115 - 0/140. Beläggningen består av asfalt i mycket dåligt skick.

In/utfart på höger sida vid 0/143 trångt, brant och med dålig sikt. Den lilla horisontalradien (radie ca 20) mellan 0/175 - 0/210, samtidigt som berg finns på höger sida, gör att sikten är dålig.

Bevarandevärda träd finns på höger sida vid 0/230, 0/320.

Föreslagna åtgärder

Plan

Körbana utförs 4,0 m bred med enkelsidigt tvärfall mot vänster sida mellan 0/005 - 0/100, för att därefter övergå med enkelsidigt tvärfall mot höger sida.

Vägen ligger i huvudsak kvar i nuvarande planläge.

Profil

Från 0/015 till 0/100 samt mellan 0/205 - 0/250 höjs profilen något. Brantaste lutningen har vi mellan 0/115 - 0/140 (17%), 0/236-0/246 (12%) samt på delen 0/260 - 0/280 (11.5%) För resterande sträcka, blir det endast mycket små profiljusteringar.

Avvattnings

Avvattnings föreslås utföras med öppna diken på hela sträckan. Detta kommer att betyda ett utökat intrång på ett antal fastigheter på höger sida från 0/090 - 0/250, där bergschakt blir aktuellt. Avvattnings från vägområdet på sträckan 0/220 - 0/320 är problematisk. Utlopp från vägområdet försvåras av befintliga fastigheter.

Nytt U-område föreslås längs norra delen av fastighetsgränsen Nacka Backeböl 1:826, mot fastighet Nacka Backeböl 1:501.

Övrigt

Samtidigt som man förbättrar avvattnings med utökning av vägområdet på höger sida mellan 0/090 - 0/250 erhåller man bättre sikt genom aktuell kurva.

4.3.6 Brunnsbacken

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-010 och T-31-1-014.

Profil, se ritning T-30-2-009.

Tvärsektioner med infarter, se ritning T-31-2-049

Befintliga förhållanden

Brunnsbacken är en ca 120 m lång väg som börjar vid Boo Strandväg och går fram till Kustvägen. Vägen ligger parallellt med Värmdöleden som finns på vägens vänstra sida. I anslutningen till Boo Strandväg finns enstaka ask och tall, tillsammans med björkar. Vägen löper genom en trivallövskog som domineras av asp på den södra sidan. På den norra sidan är det kargare med enstaka lövinslag av björk och poppel.

3 fastigheter ligger i anslutning till vägen varav en fastighet har sin in/utfart mot vägen. En El/tele luftledning korsar vägområdet. Vägen varierar i bredd mellan 3 och 4 m. Som mest lutar vägen ca 12,5%. Vägen har ett grusslitlager.

Det finns en vall på vänster sida parallellt med vägen mellan ca 0/035 och 0/090 vars eventuella funktion är okänd.

Bevarandevärda träd finns på vänster sida vid 0/110.

Vid mycket regn står det vatten i vägen 0/000-0/010.

Mellan sektion ca 0/015 - 0/030 på höger sida finns platsgjuten mur med grind utanför fastighetsgräns.

Föreslagna åtgärder

Plan

Körbana utförs 4,5 m bred med enkelsidigt tvärfall mot vänster sida till ca 0/090 för att därefter skeva mot höger sida.

Vägen ligger i huvudsak kvar i nuvarande planläge, men justeras ut något från fastigheterna mellan 0/015 - 0/095.

Profil

Från 0/005 till 0/030 höjs profilen. För resterande sträcka, blir det endast mycket små profiljusteringar.

Avvattning

Avvattning utförs med öppna diken eller via slänt ut till naturmark.

4.3.7 Kustvägen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-014 och T-31-1-015.

Profil, se ritning T-31-2-011.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-050 -- T-31-2-052.

Befintliga förhållanden

Kustvägen är nästan 300 m lång och går parallellt med strandkanten. Vägen startar och slutar med en vändplan. Den passerar under Värmdöleden mellan ca 0/125 - 0/155.

I söder vid starten av kustvägen dominerar tall med inslag av gran, ek och björk. Precis söder om väg 222, Värmdöleden, går vägen genom hållmarkstallskog med mestadels liten tall och björk. Enstaka stora tallar. Direkt norr om väg 222, Värmdöleden, domineras gaturummet av trivalöv med inslag av ek och lönn. I slutet av vägen finns även gran och tall.

Vägen passerar 16 fastigheter med in/utfart på 12 platser. El/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet. Vägen varierar i bredd mellan 2,5 och 5 m. Som mest lutar vägen ca 14%. Vägen har ett grusslitlager.

Bevarandevärda träd finns vid vändplanen vid 0/000.

Föreslagna åtgärder

Plan

Från vändplanen vid 0/000 fram till korsning med Brunnsbacken utförs vägen 3,5 m med enkelsidigt tvärfall mot höger sida. Från ca 0/095 till 0/175 breddas vägen till 4,5 m och skevas mot vänster sida. Sista delen från 0/175 fram mot vändplanen utförs vägen 4,0 m och åter skevas mot höger sida fram till vändplanen.

Vägen ligger i huvudsak kvar i nuvarande planläge. Befintligt vägräcke på höger sida vid passagen under Värmdöleden berörs ej av de föreslagna åtgärderna.

Profil

Från 0/005 till 0/030 höjs profilen. För resterande sträcka, blir det endast mycket små profiljusteringar.

Avvattning

Från vändplanen vid 0/000 fram till korsning med Brunnsbacken avvattnas vägen via dräneringsdike/makadamdike. Därefter fram till ca 0/175 avvattnas vägkroppen med öppna diken. Sista delen från 0/175 fram mot vändplanen avvattnas vägen åter igen med ett dräneringsdike/makadamdike.

4.3.8 Grankottsvägen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-010 och T-31-1-011.

Profil, se ritning T-30-2-010.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-053 -- T-31-2-057.

Befintliga förhållanden

Grankottsvägen är en återvändsväg, ca 300 m lång och börjar vid Boo Strandväg för att avslutas med en vändplan. Första 100 m följer den parallellt med Värmdöleden.

På vägens norra sida finns triviallov med inslag av lönn och ek. På den södra sidan mot väg 222, Värmdöleden, är det kargt med uppslag av löv. Vid toppen av backen har vegetationen övergått till hållmarkstallskog med inslag av björk och ek. Efter vändplanen/grusplan fortsätter vägen genom en tallskog med inslag av björk.

Vägen passerar 14 fastigheter med in/utfart på 13 platser. Vägområdet är begränsat, som smalast är den bara ca 5 m bred. El/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet. Vägen varierar i bredd mellan 2,5 och 7 m. Vid 0/170-0/210 passerar den en större öppen grusyta med en bredd upp mot 16,5 m. Som mest lutar vägen ca 14%. Vägen har idag ett grusslitlager. Vid mycket regn står det vatten mot vägen vid 0/005-0/020.

Bevarandevärda träd finns på höger sida vid 0/110 och på vänster sida vid 0/210.

Föreslagna åtgärder

Plan

Från 0/005 fram 0/220 blir vägen 4,5 m med enkelsidigt tvärfall mot höger sida. Från ca 0/220 fram till vändplanen smalnas vägen av till 3,5 m och läggs med enkelsidigt tvärfall mot vänster sida.

Vägen ligger i huvudsak kvar i nuvarande planläge, utom mellan 0/175 - 0/220 där vägen flyttas åt höger för att spara en befintlig ek i fastighetsgräns på vänster sida vid ca 0/200.

Profil

Från 0/005 till 0/030 höjs profilen. För resterande sträcka, blir det endast små profiljusteringar.

Avvattning

Från 0/005 fram mot 0/120 avvattnas vägen öppna diken eller via slänt ut i naturmark. Från 0/120 avvattnas resterande del av vägen via dräneringsdike/makadamdike.

Övrigt

Förslag på etableringsytor finns på vänster sida mellan 0/005 - 0/055 på fastighet Nacka Backeböl 1:374. Denna yta är även föreslagen som möjlig placering för ett fördröjningsmagasin.

4.3.9 Grusbrinken

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-007 och T-31-1-010.

Profil, se ritning T-30-2-009.

Tvärsektioner med infarter, se ritning T-31-2-058.

Befintliga förhållanden

Grusbrinken är en återvändsväg som utgår från Perstorpsvägen. Vägen går på bank parallellt med Värmdöleden. På den södra sidan är det kargt med endast låg vegetation med inslag av enstaka björk och ek. Den norra sidan startar med en blandning av ek, tall och gran med dungar av poppel för att i den sista branta backen övergå till en hällmark med tallar och ekar samt inslag av små rönnar och enar.

Vägen passerar 4 fastigheter med in/utfart på 3 platser.

Räcke finns på både sidor om vägen och ett viltstängsel på höger sida mot Värmdöleden. Räcket på den vänstra sidan slutar vid 0/110 medan räcket samt stängslet på höger sida slutar vid 0/150. Vägens bredd varierar mellan 2,5 och 4 m. Som mest lutar vägen ca 19%. Vägen har idag ett gruslitlager.

Bevarandevärda träd finns på höger sida vid 0/150

Föreslagna åtgärder

Plan

Vägen föreslås bli 4,0 m bred med enkelsidigt tvärfall mot höger sida.

Profil

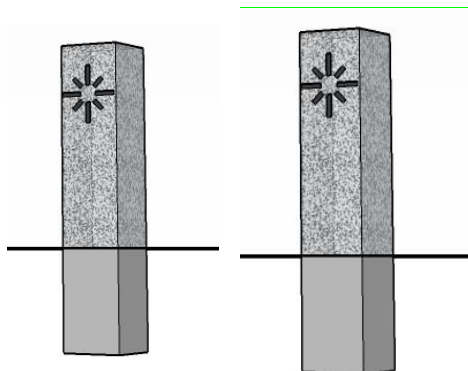
Mellan ca 0/185 - 0/208 sänks profilen. I övrigt görs endast små profiljusteringar.

Avvattning

Vägen avvattnas via öppna diken eller via slänt ut i naturmark.

Övrigt

För att annonsera tillgång till allmänna grönområden placeras granitstolpar i par vid vändplanen som markörer för friluftslivet.



4.3.10 Perstorpsvägen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-006 och T-31-1-007.

Profil, se ritning T-30-2-012.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-059 -- T-31-2-063.

Befintliga förhållanden

Perstorpsvägen är en återvändsväg, ca 250 m lång och börjar vid Evedalsvägen.

Början av vägen i söder omges av tallskog med inslag av ek i väster samt lövskog med ek, rönn och hägg i öster. Längre fram kompletteras tallskogen med stora granar och lövskogen med björkar. Slutet av vägen går igenom en blandskog på båda sidor med tall, björk och ek.

Vägen passerar 13 fastigheter med in/utfart på 12 platser. El/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet. Vägbredden varierar mellan 3 m och 4 m. Som mest lutar vägen ca 12%. Vägen har idag ett grusslitlager.

Mellan 0/000-0/100 finns önskemål om någon form av bullerskydd.

Vid mycket regn står det vatten i vägen vid ca 0/000-0/010.

Mellan sektion ca 0/085 - 0/135 på höger sida finns stenmur, syrenhäck och grind utanför fastighetsgräns.

Föreslagna åtgärder

Plan

Vägen föreslås bli 4,0 m bred med enkelsidigt tvärfall mot höger sida från 0/005 - 0/160. Från 0/160 fram till vändplanen skevas vägen mot vänster sida. Vägen justeras något inom vägområdet för att minimera intrång på angränsande fastigheter och samtidigt möjliggöra avvattning av vägkropp med öppna diken.

Profil

Endast små profiljusteringar föreslås. Vid vändplanen kommer dock profilen att höjas något.

Avvattning

Vägen avvattnas via öppna diken eller via slänt ut i naturmark.

4.3.11 Solbrinken

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-004, T-31-1-006 och T-31-1-007.

Profil, se ritningar T-30-2-013 och T-30-1-014.

Tvärsektioner med infarter, se ritning T-31-2-064 -- T-31-2-073.

Befintliga förhållanden

Solbrinken sträcker sig i en nordlig riktning från Gustavsviksvägen och är ca 690 m lång. Sista delen efter korsning med Evedalsvägen vid 0/555 är en återvändsväg.

Vegetationen består av lövsly och tall i söder som övergår i en hållmarkstallskog med inslag av björk. Den södra sidan har här inslag av poppel och björk. Efter krönet på backen finns även granar som inslag i tallskogen. Nedför backen ökar inslaget av löv för att till slut vid mötet med

Evedalsvägen domineras av björk i svackan. Norr om Evedalsvägen är det en tall och ekblandning med inslag av enstaka stora granar.

Vägen passerar 27 fastigheter med 24 in/utfarter. Ett flertal el/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet.

Vägens bredd varierar mellan 3-4,5 m. Som mest lutar vägen ca 16% mellan 0/470 - 0/480. Beläggningen består av asfalt men på vissa delar i dåligt skick.

Vid mycket regn samlas det vatten vid vägen på höger sida vid ca 0/150- 0/170.

Vid mycket regn samlas det vatten på vägen vid ca 0/550.

Sista delen av mur på vänster sida vid 0/270 står utanför fastighetsgräns. Vid ca 0/380 står mur på vänster utanför fastighetsgräns.

Bevarandevärda träd på höger sida vid 0/630 och 0/680.

Mellan sektion ca 0/190 - 0/210 på vänster sida finns en stenmur utanför fastighetsgräns.

Mellan sektion ca 0/260 - 0/270 på vänster sida finns en stenmur utanför fastighetsgräns.

Vid sektion ca 0/655 finns det på höger sida en stenmur utanför fastighetsgräns.

Föreslagna åtgärder

Plan

Solbrinken breddas till 5 m på sträckan 0/000-0/080 och till 4,5 m sträckan ca 0/080- 0/500. Mellan 0/500 - 0/555 (fram till Evedalsvägen) smalnas vägen av till 3,50 m. Från korsning med Evedalsvägen fram till 0/686 utförs vägen åter med 4,5 m bredd. Solbrinken utförs med ett enkelsidigt tvärfall mot höger sida på hela sträckan.

Mellan 0/000 - 0/080 breddas vägen något åt båda sidor. Från ca 0/080 - 0/120 utförs breddning på den vänstra sidan. Därefter breddas vägen återigen på högra sidan fram till 0/460. Från 0/460 fram till vändplan utförs breddningen på båda sidor.

Profil

Vägen följer befintlig profil mellan 0/000 - 0/330. Mellan ca 0/330 - 0/420 höjs profilen något. profilen. I övrigt görs endast små profiljusteringar.

Avvattning

Vägen avvattnas via öppna diken eller via slänt ut i naturmark från 0/000 - 0/460. Från 0/460 avvattnas resterande del av vägen via dräneringsdike/makadamdike.

4.3.12 Lillsvängen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritning T-31-1-003.

Profil, se ritning T-30-2-014.

Tvärsektioner med infarter, se ritning T-31-2-074 -- T-31-2-078.

Befintliga förhållanden

Lillsvängen är en återvändsväg på ca 206 m och börjar vid Evedalsvägen.

Vägen börjar i en granskog med inslag av björk närmast vägen. Barrskogen övergår ganska snart till att domineras av tall högre upp i backen med inslag av björk och en del asp.

Vägen passerar 14 fastigheter med 14 in/utfarter. Ett flertal el/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet. Vägen har idag en bredd på ca 3 m. Som mest lutar vägen på en kort sträcka ca 18%. Beläggningen består av asfalt.

Vid mycket regn samlas det vatten på vägen vid ca 0/115 - 0/30.

Bevarandevärda träd finns på höger sida vid 0/200.

Föreslagna åtgärder

Plan

Vägen föreslås bli 4,5 m bred med enkelsidigt tvärfall mot höger sida. Breddningen kommer att göras på båda sidor.

Profil

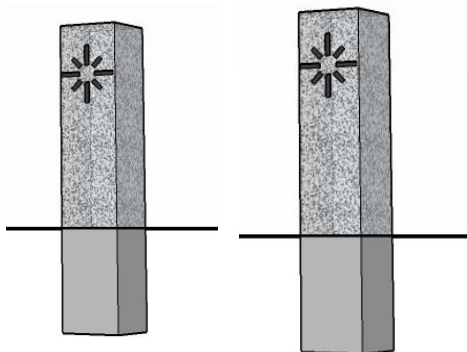
Endast mycket små profiljusteringar föreslås.

Avvattning

Från 0/000 till ca 0/025 avvattnas vägen via öppna diken. Från 0/025 avvattnas resterande del av vägen via dräneringsdike/makadamdike.

Övrigt

För att annonsera tillgång till allmänna grönområden placeras granitstolpar i par vid vändplanen som markörer för friluftslivet. Från vändplan mot befintlig betongtrapp på norra sidan iordninställs en trappväg. Mot söder från vändplanen anläggs stängsel i fastighetsgräns.



4.3.13 Rosbrinken

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-008 och T-31-1-012.

Profil, se ritning T-30-2-015.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-079 -- T-31-2-083.

Befintliga förhållanden

Rosbrinken är en återvändsväg som börjar vid Gustavsviksvägen och sträcker sig i östlig riktning, ca 350 m.

Infarten till vägen ligger i en tallskog som på sin norra sida har ett stort lövslynslag av björk, rönn och klippal. Efter ett öppnare parti övergår vegetationen i en hällmarkstallskog på den

södra sidan med inslag av björk som i sista delen ersätts av ek. Den norra sidan består av omväxlande berghällar, lövslyppslag och trädgårdar.

Vägen passerar 16 fastigheter med 14 in/utfarter. Ett flertal el/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet. Rosbrinkens vägbredd varierar mellan 2,75 och 3,30 m. Som mest lutar vägen på en kort sträcka 16%. Beläggningen består av asfalt.

Bevarandevärda träd finns på höger sida vid 0/250.

Föreslagna åtgärder

Plan

Vägen föreslås bli 4,5 m bred med enkelsidigt tvärfall mot vänster sida från 0/005 till ca 0/045. Från 0/045 fram till slutet vid vändplan skevas vägen enkelsidigt mot höger sida. Breddningen kommer i huvudsak att göras på höger sida.

Framtida exploateringsområden planeras mellan Rosbrinken och Ekbackavägen. Rosbrinken förlängs ca 30 m och avslutas med en vändplan.

Profil

Endast mindre profiljusteringar föreslås.

Avvattning

Vägen avvattnas via öppna diken eller via slänt ut i naturmark.

4.3.14 Uppstigen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritningar T-31-1-009 och T-31-1-014.

Profil, se ritning T-30-2-016.

Tvärsektioner med infarter, se ritningar T-31-2-088 och T-31-2-089.

Befintliga förhållanden

Uppstigen är en kort återvändsväg på ca 110 m som börjar vid Evedalsvägen.

Vägen ligger i ett trädgårdsområde med inslag av stora ekar och tallar. I slutet av den befintliga vägen finns hassel på den södra sidan. Förlängningen av vägen mot Boo Strandväg består av en ekdunge med inslag av lönn och rönn.

Vägen passerar 4 st fastigheter med 4 in/utfarter. Vägområdet är endast 6 m bred på delar av sträckan. El/tele luftledningar med stolpar finns i vägområdet. Vägens befintliga körbanebredd varierar mellan 2,5 och 3,5 m. Som mest lutar vägen på en kort sträcka ca 15%. Beläggningen består av grus.

Bevarandevärda träd finns på vänster sida vid 0/010 och på båda sidor vid 0/085.

Låg mur av trä på vänster sida mellan ca 0/008 - 0/035 står utanför fastighetsgräns.

Föreslagna åtgärder

Plan

Uppstigen föreslås att förlängas fram till Boo Strandväg och blir då ca 155 m lång.

Vägen föreslås bli 3,5 m bred med enkelsidigt tvärfall mot vänster sida. Erforderlig breddningen kommer att göras på båda sidor.

Profil

Endast mycket små profiljusteringar föreslås.

Avvattning

Vägen föreslås att avvattnas via dräneringsdike/makadamdike.

4.3.15 GC-bana mellan Grankottsvägen och Kustvägen

Mått- och höjdsättningsplan, se ritning T-31-1-014.

Profil, se ritning T-30-2-016.

Befintliga förhållanden

GC-banan mellan Grankottsvägen och Kustvägen är ca 60 m lång.

Vägen kantas av björkar. I början i anslutningen mot Grankottsvägen finns en dunge med gullregn på den norra sidan. På den södra sidan står någon enstaka lönn.

Vägen har en befintlig bredd på ca 2,8 m. GC-banan lutar väldigt mycket, som mest ca 25,5%. Beläggningen består av asfalt i mycket dåligt skick.

Bevarandevärda träd finns på vänster sida vid 0/010.

Föreslagna åtgärder

Plan

GC-banan föreslås bli 2,5 m bred med handledare längs hela sträckan.

Profil

Endast mycket små profiljusteringar föreslås.

Avvattning

Vägen avvattnas via öppna diken eller via slänt ut i naturmark.

4.4 Grundets park

Där Boo Strandväg och Evedalsvägen sammanstrålar öppnar sig en yta ner mot vattnet. Denna yta delas av Fiskebovägen i två områden, en aktivitetsyta och ett strandområde.

4.4.1 Aktivitetsyta

Befintliga förhållanden

Väster om vägen ligger en yta som idag används för lek med lekredskap, bollspel och samlingsplats vid högtider. Det finns en plats för en vårbrasa och vid midsommar reses en midsommarstång på bollplanen. Söderut finns idag en grupp med björkar och precis väster om Fiskebovägen ligger ett dike.

Bevarandevärd vegetation är gruppen med björkar.

Föreslagna åtgärder

Väster om Fiskebovägen arbetar vi vidare med aktivitetsytan. Denna delas in i två olika delar med hjälp av två friväxande häckar. Ett lek område med klätter, balans, gungor och sandlek förläggs i väster i den högsta punkten. Sittmöjligheter skapas med hjälp av runda bänkar runt stammen på två av träden. En tummelyta med plats för bollspel, vårbrasa och en översvämningssyta anläggs i öster i den lägre delen. Norr om dessa två rum anläggs en stig utmed fastighetsgränsen tillsammans med ett dike som leder vattnet från gatorna i norr och i väster ned mot utloppet i vassen. Dessa tre delar är tillgänglighetsanpassade.

Söder om de båda aktivitetsrummen anläggs en serie med "hemliga rum" där barnen kan röra sig på balansredskap eller bara utnyttja för att kunna ta sig över ytan på ett mer spännande sätt. Dessa rum är lite mer utmanande höjdmässigt och är inte tillgänglighetsanpassade utan är mer på naturens villkor.

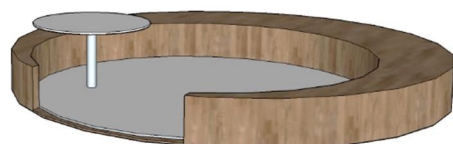
Exempel på utseende och funktion på utrustning:



Klätterlek



Vipplek.



Sandlek med sittmöjligheter.



Gungor



Balanslek i hemliga rum.



4.4.2 Strandområde

Befintliga förhållanden

Öster om Fiskebovägen finns utloppet för diket i en strandvass. En ränna är muddrad för att kunna ta emot vattnet uppifrån. På den södra delen av området finns idag en brygga som landar i närheten av en grupp med klibbal.

Bevarandevärda träd är klibbalarna. Bevarandevärd vegetation är vassområdet.

Föreslagna åtgärder

Strandområdet lämnas i princip orört. En liten gång leder ner till en brygga som förläggs i anslutning till den befintliga dungen med klibbal. Bryggan utgörs av en flytbrygga som ligger på land utom vid de tillfällen som stranden översvämmas vid högvatten. Den leder ut till en sittyta som förläggs i vassbrynet mot öppet vatten. Runt klibbalarna leder en samlare flytbrygga så att man tillgängliggör en del av biotopen.

Befintlig brygga rivs.

4.5 Strandpromenad

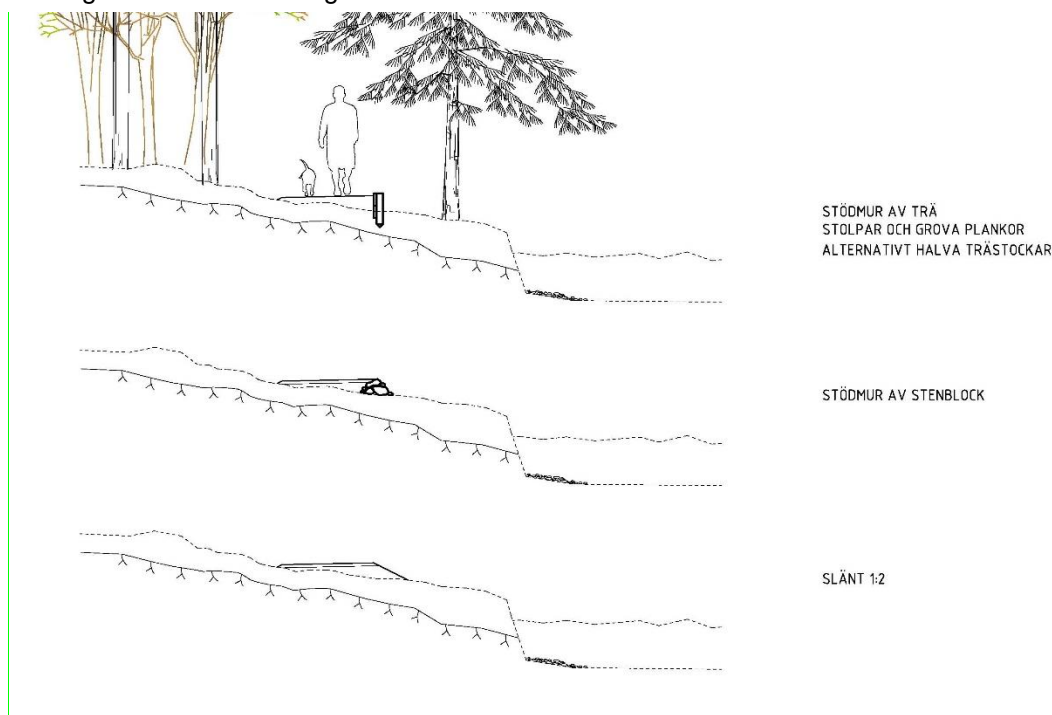
Befintliga förhållanden

I dagsläget finns stigar i naturområdena som förbinder gatorna med varandra och med vattnet. Topografiskt ligger det höjder i väster och vatten i lågpunkten i öster. På några ställen råder otydlighet om hur man hittar in i de allmänna grönområdena och om marken är privat eller inte.

Föreslagna åtgärder

Strandpromenaden är en justering av befintliga stigsystem med bärlager och stenmjöl till en horisontell yta med en bredd på i genomsnitt 1,5 m.

I oländig terräng krävs en låg stödmur för att bära upp gångytan pga utrymmesbrist ner mot vattnet. Där byggs den upp med antingen trä eller sten. Där utrymme ges bildar bärlagret en naturlig slänt ner till befintlig mark.



Det är av stor vikt att Strandpromenaden annonseras på ett tydligt sätt. Nacka kommun har i ett skyltprogram tagit fram en typ av vägvisare som ska användas i projektet.



4.5.1 Delen Fiskebovägen - Kustvägen

Befintliga förhållanden

På platsen finns idag ett stigsystem med låg standard. Här kan man ta sig mellan Fiskebovägen och Kustvägen. Man når Kustvägens södra avslut samt ansluter strax norr om Värmdöleden. Används av de boende för att vandra längs vattnet samt som smitväg mellan Fiskebovägen och södra Kustvägen.

Ytskiktet består i huvudsak av stampad jord eller berg.

Vegetationen består mestadels av tall och ek med inslag av gran, björk och asp.

Generellt lutar terrängen från höjderna i väster ner mot vattnet i öster. Bitvis lutar stigen riktigt brant med lutningar större än 1:3. Till exempel mellan befintlig stig och Fiskebovägen samt vid den södra anslutningen till Kustvägen.

Här ligger en liten naturbadplats med både klippor och sandbotten. Denna utnyttjas även av hundägare. Fin utsikt över viken och en plats att betrakta brokonstruktionen för Värmdöleden.

Bevarandevärda träd består främst av storvuxna tallar men även karaktärsfulla ekar, björkar och asp.

Föreslagna åtgärder

Från Fiskebovägens vändplats ansluter stigen inom fastighet på en 2 m bred yta. Efter ca 30 m ansluter den väldigt brant nertill det allmänna grönområdet.

Den 2 m breda passagen anläggs med ett 1,5 m brett trappsystem för att ta upp höjdskillnaden på ca 3 m. Även från Kustvägens södra anslutning in i grönområdet anläggs ett trappsystem för att ta upp höjdskillnaden. De båda trapporna ansluts med helt nya stigar till en befintlig och förbättrad sträckning.

Marken sluttar från väster ner mot vattnet i öster och höjdskillnaden tas upp med en stödmur i öster längs vattnet för att skapa en horisontell gångstig. Stödmuren utgörs av en låg kallmur av sten som ansluter till befintliga stenmurar. På vissa sträckor behövs ingen stödmur utan där ansluter bärlagret med en 1:3-slänt till befintlig mark.

Slitlagret ska vara ljust stenmjöl för att öka orienterbarheten.

4.5.2 Delen Kustvägen - Liljevalchsvägen

Befintliga förhållanden

Längs denna sträcka finns flera bryggor som tillhör småbåtshamnen med en bredare stig med god standard. Den har dock en kraftig längslutning i anslutningen till Kustvägen.

Småbåtshamnen är en fin plats att betrakta viken från. Efter bryggorna tar en stig med mycket låg standard vid och som leder fram till bryggan vid Liljevalchs väg.

Stråket som helhet används för att ta sig till fots mellan de olika bryggorna eller för att ta sig mellan Kustvägen och Liljevalchsvägen. Används även av de boende för att vandra längs vattnet vid promenader.

Generellt består området av en brant sluttning från väster ner mot vattnet i öster.

Bevarandevärda träd består av gran, tall och klibbal på väg ner mot de första bryggorna från Kustvägen.

Mellan de båda småbåtshamnarna invid den lilla stigen finns klibbal, en grupp med björkar och en solitär björk som är bevarandevärda.

Föreslagna åtgärder

Slutningen från väster ner mot vattnet i öster medför en uppbyggd stödmur i öster för att kunna skapa en horisontell stig. Stödmuren utförs av stolpar med plank som sätts innanför. Därefter fyller man upp med bärlager till erforderlig nivå.

Slitlagret består av ljust stenmjöl för att öka orienterbarheten.

5 Restlista