



Nacka kommun

Parter: [REDACTED] m.fl. ./.. Miljö- och Stadsbyggnadsnämnden i Nacka kommun

Målet gäller: förhandsbesked på fastigheten Nacka Skogsö 2:45

Frågan om strandskyddsdispens för att iordningställa en hamnplan, inom hamnplanen återuppföra byggnader för användning till båthallar och snickeri samt iordningsställa en väg på fastigheterna Skogsö 2:45 och Skogsö 2:24 har avgjorts slutligt genom Mark- och miljööverdomstolens dom den 2 november 2021 i mål M 10996-19 (domen finns tillgänglig på Mark- och miljööverdomstolens webbplats).

Handläggningen av detta mål om förhandsbesked har varit vilande, men har nu återupptagits.

Vill ni lämna ett yttrande?

Ni får nu tillfälle att yttra er över det som står i de bifogade handlingarna. Vill ni göra det ska yttrandet vara skriftligt och komma in till domstolen **senast den 6 december 2021**.

När tiden har gått ut kan domstolen komma att avgöra målet, även om något svar inte kommit in.

När ni skickar in yttrandet

Skicka gärna in handlingar i målet med e-post, helst i PDF-format. Om ni vill skicka dem på ett säkert sätt kan ni göra det via www.domstol.se/kontaktformular. För handlingar som ska signeras, använd istället www.domstol.se/digitalhandling.

Uppge ert namn, målnummer P 50-19 och det telefonnummer som ni kan nås på. Lämna också e-postadress, så att vi framöver kan skicka handlingar i målet via e-post.

Har ni frågor?

På webbplatsen finns information om domstolen och om handläggningen. Kontakta oss gärna vid frågor – ni når oss enklast per telefon 08 561 656 40.

Martina Styffe

Bifogade handlingar: aktbilaga 2, 7-10

Sida 1 (av 1)

Om domstolens behandling av personuppgifter, se www.domstol.se/personuppgifter. Kontakta oss för information på annat sätt.

Besöksadress
Sicklastråket 1
Telefon
08-561 656 40

Öppettider
måndag–fredag
08:00–16:30

Postadress
Box 69
131 07 Nacka

E-post
mmd.nacka.avdelning4@dom.se
Webbplats
www.nackatingsratt.domstol.se

20 december 2018

Till:

Mark- och miljödomstolen

Inges till:

Länsstyrelsen i Stockholms län

Box 22067

104 22 Stockholm

Skickas även per e-mail till:

stockholm@lansstyrelsen.se

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 4

INKOM: 2019-01-03
MÅLNR: P 50-19

NACKA TINGSRÄTT

Ink

2019-01-03

Akt.....50-19.....

Aktbil.....2.....

Beteckning 40321-15695-2018; Avslagsbeslut beträffande överklagande av förhandsbesked för nybyggnad av två byggnader för varvsverksamhet, upplag för båtar och parkeringsplatser på fastigheten Nacka Skogsö 2:45

I beslut daterat den 27 augusti 2018 avslag Länsstyrelsen undertecknades överklagande av Miljö- och stadsbyggnadsnämndens i Nacka myndighetsutskott fattade beslut om förhandsbesked för nybyggnad etc. den 8 juni 2017.

Vi överklagar härmed Länsstyrelsens avslagsbeslut och yrkar att rubricerade ansökan om förhandsbesked för nybyggnation etc. avslås av domstolen i samtliga delar och att ingen nybyggnation etc. tillåts på den aktuella platsen.

Vi bor på Freyvägen 25 och kommer som närmsta grannar att påverkas påtagligt negativt av den planerade exploateringen och kommersialiseringen av området på Freyvägen 27, t.ex. genom den ökade trafik den kommer att medföra i vårt villakvarter, och vi överklagar därför härmed det fattade beslutet i sin helhet.

Tillståndet till den nu aktuella exploateringen är en del av kommunens hantering av ett antal frågor som behöver ses i sin kontext. Genom separat hantering av varje enskild fråga – en liten tunn skiva varje gång/"salamimetoden" – försöker kommunen uppnå mål, som vid en helhetsbedömning varit omöjliga att uppnå.

Frågeställningarna i ärendet behöver ses i sin kontext, i) exploatering av naturreservat och utarmning av den lokala skärgårdsmiljön, ii) äventyrande av känslig undervattensmiljö, där vikar för fisklek enligt WWFs rapport i princip behöver bevaras i hela skärgården och iii) negativ påverkan för de närboende, där tung tillfartstrafik leds rakt igenom kuperade villakvarter med förskolor och aktiva barn. Utan en samlad bedömning saknas det förutsättningar att dra riktiga slutsatser och att avgöra exploateringsärendet korrekt. För utvecklande av vår talan begärs härmed anstånd med över helgerna med 4 veckor, till den 21 januari 2019.

För den fortsatta handläggningen yrkar vi att det skall hållas sammanträde med syn på platsen.

Med vänlig hälsning

[Redacted signature]

15 februari 2019

Mark- och miljödomstolen
Avdelning 4
Nacka tingsrätt
Box 1104
131 26 Nacka strand

Mål nr.
P 50-19

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 4

INKOM: 2019-02-18
MÅLNR: P 50-19
AKTBIL: 7

Skickas endast per e-mail till:
mmd.nacka.avdelning4@dom.se

Beteckning 40321-15695-2018; Överklagande av avslagsbeslut – utveckling av talan

I tillägg till vad som angetts i vårt överklagande från den 20 december 2018 vår vi anför följande.

Utredning i ärendet är undermålig och det saknas en helhetsbild. Enligt vår mening är det i huvudsak följande punkter som gör att den aktuella byggnationen inte motsvarar kraven i Plan- och bygglagen och att bygglovets därför skall avslås.

Strandskyddet

Ett villkor för att bevilja strandskyddsdispensen, som behandlas i Mark- och miljödomstolens ("MMD") mål M 6977-18, är att det finns möjlighet för besökare att passera den aktuella platsen. Ritningarna i ansökan visar att den planerade byggnationen utesluter en lämplig fri passage för allmänheten.

Fiskeriet

Den planerade utbyggnaden påverkar hela viken. Av MMD:s egen dom från den 27 februari 2014 i vattenmålet (mål nr. M 581-13) framgår på sidan 22 att det saknas utredning beträffande exploaterings inverkan på fisken. Särskilda ledamoten Christer Lännergren, skiljaktig, skrev följande:

"Miljökonsekvensbeskrivningen är undermålig vad gäller fiskeribiologiska värden. Skutviken är möjligen det enda område i Lännerstasundet som kan fungera som uppväxtområde. Sökanden har gjort en mycket ytlig undersökning och skriver själva "Det är dock svårt att dra några säkra slutsatser av besöket. För att få bättre klarhet i fiskbeståndens sammansättning behövs provfiske med översiktsnät och för att få bättre kunskap om miljöns funktion som rekryteringsområde behövs yngelprovfisken".

Trots Naturreservatsnämndens beslut anser jag att de åtgärder som ansökan avser, vilka syftar till att uppföra en marina, tydligt strider mot reservatsbestämmelserna.”

Ekologigruppen bekräftar i sin utredning, tvärtemot vad kommunen angett, att Skutviken är ”viktig för fiskrekryteringen”, se vidare detaljer i [bilaga 1 och 1a](#).

Skulle den föreslagna yngelprovfiskningen visa att Skutviken utgör ett lekområde för fisk behöver den långfristigt skyddas från exploatering.

Parkeringsituationen

Det finns för närvarande ingen plan för hur parkeringsbehovet på platsen skall lösas. Kommunens egen utredning ”Trafikutredning Skutviken”, från den 29 november 2012, [bilaga 2](#), utgår ifrån att det behövs ca 60 parkeringsplatser när den nya anläggningen är i drift.

I den aktuella ansökan finns 7 p-platser inritade, vilket betyder att över 50 p-platser saknas/behöver tillkomma i eller i anslutning till naturreservatet. Det finns inga klara planer för hur detta skall ske, men sannolikt kommer det att få inte obetydliga konsekvenser både för naturreservatet och för oss som närboende.

Konsekvenser för naturreservatet

Kommunens ansvariga beslutsfattare har själva konstaterat att det saknas en helhetsbild beträffande konsekvenserna för naturreservatet. Av protokollsanteckningarna från Miljö- och stadsbyggnadsnämndens myndighetsutskotts sammanträde den 8 juni 2017 framgår följande (Thomas Josefsson (S) lät för (S)-gruppen anteckna detta).

”Var för sig är ärendena om strandsskyddsdispens respektive om förhandsbesked för bygglov inte av den arten att dispens eller bygglov knappast kan nekas. Det vi i (S)-gruppen saknar är möjligheten att se frågan i ett större perspektiv och inkludera följden för grusvägen ner till varvsområdet.

En utökad varvsverksamhet leder ofrånkomligen till ökad trafik till varvsområdet. Vägen dit går dock genom Skogsö naturreservat. Enligt vår mening är det angeläget att denna grusväg inte breddas eller asfalteras. Annars förstörs den naturkänsla som reservatet skapar i området kring vägen. På sin höjd kan en eller två mötesplatser accepteras.

Det är här vi blir oroliga. De beslut som myndighetsutskottet nu tagit ökar trycket för att acceptera en breddning av vägen. Av reservatsföreskrifterna framgår att det är ”förbjudet att anlägga väg”, såvida inte kommunstyrelsen ger tillstånd. Denna punkt måste enligt vår mening tolkas så att det även är förbjudet att bredda den aktuella vägen. Men det är ju inte säkert att andra gör samma tolkning. Oavsett tolkning, vädjar vi till kommunstyrelsen att inte ge tillstånd för breddning.

Vid mötet framhöll tjänstemännen att båtarna i huvudsak kommer att transporteras till och från varvet och uppläggningsplatserna via vattenvägen. Likaså att vägen till varvet

inte kommer att breddas utan endast förses med (nytt) grus. Vidare framkom att något café eller restaurangverksamhet inte kan etableras med tanke på att området saknar VA-anlutning.

Vi får lita på detta. Vi bedömer dock att båtägarnas transporter av materiel och förnödenheter till och från båtarna kan komma att öka en hel del.

Det är här behovet av helhetsperspektiv kommer in. **Det känns olustigt när myndighetsutskottet nu tar beslut utan att vi vet de exakta konsekvenserna för naturreservatet.**"

Ökad trafik

Den planerade exploateringen kommer att medföra en betydande ökning av trafiken till och från Skutviken. Utredningen som kommunen presenterat, bilaga 2, är bristfällig och tar bl.a. inte hänsyn till att det befintliga vägnätet inte är dimensionerat för tunga båttransporter. En anpassning och utbyggnad av det befintliga vägnätet kommer att särskilt beröra undertecknade fastighetsägare.

Vidare anger den bilagda utredningen (t.ex. på sidan 13) att skogsvägen genom naturreservatet behöver i) "kurvrätas", ii) "planas ut", iii) "få ny sträckning som bättre följer topografin" och iv) "asfalteras". Inga av dessa åtgärder är tillåtna inom naturreservatet och med den sökta strandskyddsdispensen.

Övrigt

Vi förbehåller oss rätten att komplettera vår talan och önskar få tillfälle därtill om och när motparten yttrat sig.

Slutligen, för den fortsatta handläggningen yrkar vi att det skall hållas sammanträde med syn både på den aktuella platsen, samt i de närliggande hamnarna i Moranviken och i Fisksätra, för att domstolen skall få en korrekt bild av den planerade verksamheten och dess förmodade inverkan på den framtida tillgängligheten på platsen.

Med vänlig hälsning



RESULTAT FRÅN ÖVERSIKTSINVENTERING AV VEGETATION OCH FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FISK I FISKSÄTRA, NACKA KOMMUN

Bakgrund och syfte

I Fisksätra marina planeras en ca 100 m lång pir anläggas. Enligt planen kommer piren sträcka sig från marinans västra del i nordlig riktning strax öster om det grundområde som sträcker sig från Fisksätraholmens östra sida (figur 1). Vid Skutviken finns preliminära planer på ombyggnation av marinan.

Syftet med föreliggande undersökning var att inför ansökan om vattenverksamhet ta fram underlag med bedömningar av områdets värde för lek- och uppväxt av gädda, abborre, gös och andra fiskarter. Eftersom graden av mänsklig påverkan av olika slag liksom vegetation, bottenstrukturer, exponeringsgrad och djupförhållanden är betydelsefulla faktorer för fiskens möjligheter till reproduktion och uppväxt gjordes en analys av dessa faktorer i fält.

Sammanfattande bedömning

Området är påverkat av båttrafik vilket bedöms ha medfört ökad erosion, ökat vattenutbyte i grunda partier och sannolikt av minskade mängder vegetation. Bedömningen är därför att viken har förlorat i betydelse som rekryteringsområde för abborre, gädda och andra varmvattenkrävande arter. Erosionen som är en följd av båttrafik gör emellertid att det finns gott om botten som passar för göslek genom att det finpartikulära botten sedimentet spolats bort.

Områdets funktion som uppväxtområde för fisk är därmed antagligen sämre än vad som kan förväntas utifrån exempelvis BALANCE-modellen där endast topografiska faktorer använts som underlag. Vid fältbesöket är det dock uppenbart att området påverkats av båttrafik med ökad erosion, och sannolikt ökad vattenomsättning i fiskens lekområden. Detta antas sin tur ha lett till minskad mängd vegetation vilket ger upphov till ett ökat livsutrymme och födokälla för smådjur och fisk respektive lägre temperaturer under våren. Det är möjligt att vissa pelagiska arter som gynnas av minskad mängd vegetation, t ex löja har ökat i området. Det är dock svårt att dra några säkra slutsatser av besöket. För att få bättre klarhet i fiskbeståndens sammansättning behövs provfiske med kustöversiktsnät och för att få bättre kunskap om miljöns funktion som rekryteringsområde behövs yngelprovfisken.

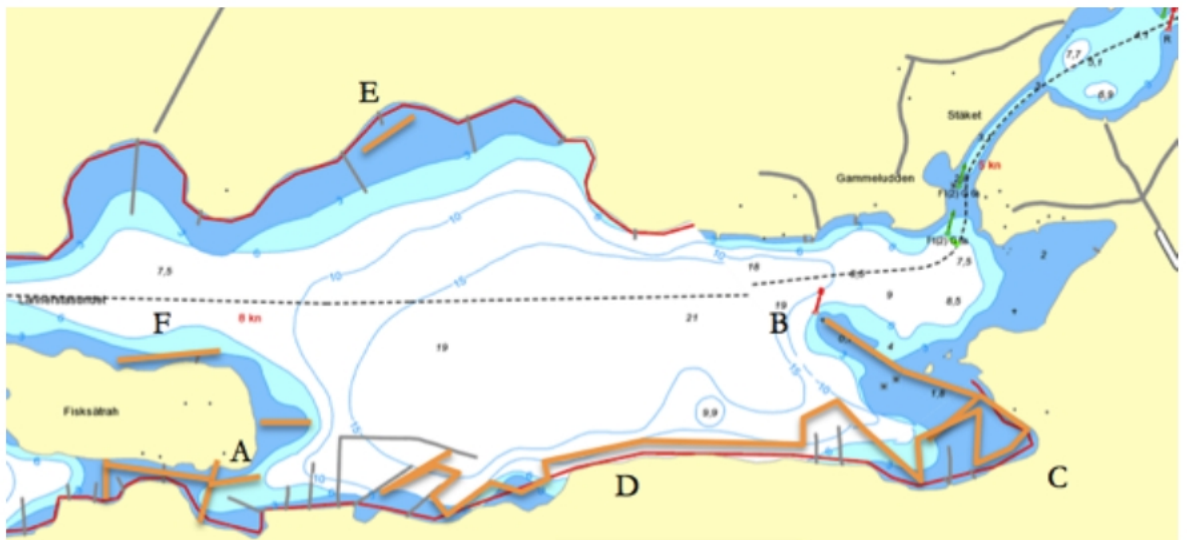
Piren kommer att påverka miljön negativt genom framför allt en ökad mängd båtar, ökad båttrafik och för fisk och andra organismer störande aktiviteter. Piren kommer att anläggas i närheten av ett område som kan vara en leklokal för gös. I området finns emellertid gott om barspolade sand- och grusbotten som gösen kan nyttja för lek, så den störning som kan förväntas på den eventuella göslekklokalen bedöms vara marginell. Piren kommer sannolikt att medföra positiva effekter på varmvattenkrävande fiskarter som gynnas av vegetationsbevuxna botten genom att piren bedöms bilda ett för svallvågor skyddat område, förutsatt att båttrafiken hålls på en låg nivå i sundet norr om platsen för den planerade piren. Under byggskedet bedöms buller och mindre grumlingar uppstå samt viss risk spridning av förorenade sediment. För att minska åtgärdernas effekter kan geotextildukar spännas upp samt arbetet utföras under sen höst eller vintertid.

Sammantaget bedöms påverkan från pirbyggnationen vara begränsad genom att de fiskeribiologiska värdena och naturvärdena i området bedöms vara små. Anläggningen av piren i detta område får förmodligen små konsekvenser på miljön jämfört med många andra alternativ i områden med högre naturvärden och känslighet eller i det fall många små anläggningar byggs för att komma upp i samma kapacitet.

Metoder

Strand- och bottenvegetation karterades vid Fisksättra marina samt vid Skutviken den 4 maj 2010. Karteringen genomfördes längs de linjer som anges i figur 1 inom områden som bedömdes särskilt intressanta utifrån den planerade piranläggningen samt ”ombyggnadsplanerna” i Skutviken. Undersökningen av bottenvegetation och botten typ gjordes från båt med en kratta fäst på förlängt skaft som även var försett med lina. Tag med krattan togs med handkraft eller så släpades krattan i låg fart längs båten. Den vegetation som fastnade artbestämdes och mängden uppskattades grovt. Vegetationens skick och påslamning/beväxning av påväxtalger noterades. Eftersom vattnet var klart vid undersökningstillfället kunde botten ned till ca 1,5 meters djup även besiktas okulärt med avseende både på vegetation, botten substrat och förekomst av abborrom. Salthalten mättes med en salthaltsmätare.

För att enklare redogöra för resultaten har områdena som undersöktes delats in i delområdena A-F (figur 1).



Figur 1. Karta över det undersökta området med ruterna för undersökningen markerade orange och de olika delområdena, A-F (Copyright Sjöfartsverket).

Osäkerhet i bedömningen

Den okulära besiktningen ger relativt tydliga indikationer om påverkan från båttrafik, men det är inte möjligt att med säkerhet uttala sig om påverkan på områdets betydelse som lek- och uppväxtlokal för fisk. En säkrare bedömning av fiskbeståndens status och miljöns funktion som rekryteringsområde kan göras genom provfiske med kustöversiktsnät och yngelprovfisken.

Resultat

Både bottenvegetation och strandvegetation förekom i mycket sparsamma mängder i samtliga delar av undersökningsområdet. De arter som påträffades var bladvass (*Phragmites australis*), vitstjälksmöja (*Ranunculus baudotii*), axslinga (*Myriophyllum spicatum*), vanlig vattenpest (*Elodea canadensis*) och hornsärv (*Ceratophyllum demersum*). Noterbart är att en art som borstnate (*Potamogeton pectinatus*) som är mycket vanlig i denna typ av skärgårdsmiljö inte påträffades. Täckningsgraden av vegetation var mycket liten

jämfört med vad som kan förväntas av en miljö som denna¹; detta även i beaktande att årets växtsäsong ännu är i sin linda. På plantorna fanns i många fall en för ögat oidentifierbar ansamling pålagring, gissningsvis bestående av dött organiskt material härrörande från påväxtalger och delar av plantorna i de fall dessa höll på att brytas ned. Längs samtliga stränder fanns tydliga tecken på erosionsskador med ursvallade stränder och bara botten. Strandvegetationen verkar ha försvunnit från exponerade områden och, i de mer skyddade lägena, förskjutits till mycket grunda områden eller landstranden. Bottenarna består till övervägande del av block, grus eller sand. Endast på djup större än ca 2 meter eller i de mer skyddade lägena finns sedimentbotten.

Vattenpest är en för landet främmande sötvattensart som blivit relativt vanlig i södra Sveriges sjöar och vattendrag, men förekommer ställvis även i brackvatten. I detta område var vattnet tydligt utsötat med en salthalt på 1,5 psu.

Inga strängar av abborrom förekom. Ingen lekande abborre, gädda eller gös observerades.

Delområde A

Längs stränderna på framför allt ”ö-sidan” i sundet mellan Fisksättraholmen och fastlandet (delområde A) förekommer kortare partier med mindre vassruggar. Dessa var cirka fem meter breda och växte ut till ett par-tre decimeters djup. Merparten av stränderna i denna del var relativt branta och bestod av en blandning av sand och block vilket även utgör bottenmaterial i litoralzonen ut till ett djup av ca 1,5 meter. I denna zon saknades vegetation. Totalt påträffades i sundet mellan Fisksättraholmen och fastlandet en handfull individer av vegetation fördelat på arterna vitstjälksmöja (*Ranunculus baudotii*), axslinga (*Myriophyllum spicatum*) och vanlig vattenpest (*Elodea canadensis*). Dessa växte på mellan 2 och 2,5 meters djup. På större djup än ca 3 meter bestod bottenmaterialet av sediment.

Vid udden på Fisksättraholmens östra sida bestod stranden av sand. Botten utanför var en blandning av sand och sten av kattskallestorlek. Ingen vegetation påträffades här.

Trots eftersök i strandnära läge påträffades ingen abborrom. Däremot fångades med hjälp av krattan ett övergivet sk spöknät upp. I detta hade en lekmogen abborrhane fastnat och ett antal andra fiskar i olika förmultningsstadier. (Nätet kastades i en soptunna).

Sundet är relativt skyddad och utifrån de topografiska förhållandena bedöms det finnas förutsättningar för både undervattensvegetation och lämpliga lekmiljöer för bland annat abborre och gädda. Sannolikt gör en ökad erosion och båttrafik att potentialen är sämre än i ett opåverkat tillstånd. Den steniga och sandiga grusudden öster om Fisksättraholmen bedöms vara en lämplig lekmiljö för gös.

Delområde B

Området omfattar sträckan från den röda pricken (figur 1) samt till grundområdet vid grynnorna utanför Skutviken. yttersta delen, nära pricken, var djupet över 3 meter men större delen av området var grundare än 1,5 meter. Botten bestod av sten av kattskallestorlek med inblandning av grus och sand och var fri från vegetation. Vegetation förekommer heller inte vid stränderna till grynnorna eller i de exponerade delarna av de större öarna eller fastlandet. Den bladvass som förekommer här växer ovanför vattenlinjen.

Området har sannolikt mycket begränsad betydelse som reproduktionsområde för abborre gädda och cyprinider (mörtsfiskar) på grund av avsaknaden av vegetation och sannolikt en förhöjd vattenomsättning till följd av båttrafik. Botten i området består uteslutande av grus och sandbotten och ger intryck av att utgöra lekmiljö för gös.

Delområde C

I Skutviken är djupet som mest strax över två meter. Merparten av viken är grundare än 1,5 meter och bottenarna består av ackumulationsbotten i de centrala delarna och sand i de grundare partierna. Stränderna är vassbevuxna, men endast med en ca fem meter smal remsa i vattnet ut till ca tre decimeters djup. Utanför vassen sluttar botten långsamt och är bemängd med diverse vrakdelar och före detta träbryggor. Längre ut, i de centrala delarna av viken växte mindre ansamlingar av axslinga,

¹ personlig iakttagelse baserat på inventering och fältbesök i 30-100 grunda havsvikar årligen under den senaste 20-årsperioden

(*Myriophyllum spicatum*) och enstaka plantor av vanlig vattenpest (*Elodea canadensis*). I denna del bedömdes förutsättningarna att se eventuell abborrom eller lekande fisk som särskilt goda då det fanns tillgång till leksubstrat och sikten var god. I det fall lekmogen gädda hade befunnit sig på platsen torde fiskar eller spår av dessa i form av uppvirvlat sediment ha observerats i det klara vattnet. Men vare sig abborre, gädda eller abborrom noterades. De enda fiskarna som observerades var ett stort stim av 5 till 7 cm långa fiskar i vassen. En gissning är att det var elritsa.



Figur 2. Mycket lite undervattensvegetation förekom i området. I centrala delarna av Skutviken påträffades emellertid mindre ansamlingar av axslinga (*Myriophyllum spicatum*).

Delområde D

Merparten av stranden längs denna sträcka är mycket brant både under och ovanför vattnet. Ingen vegetation växte i strandzonen som uteslutande utgjordes av klippvallar, stenar och grus. Här var erosionsskadorna på stranden påtagliga (figur 3).



Figur 3 a och b. Ett isolerat skärgårdsområde som detta kantas vanligen av frodiga vassar. Men på grund av svallvågor från båttrafiken har finkornigt strand och bottenmaterial eroderats bort (a) och vassarna återfinns i framför allt ovanför strandlinjen (b).

Delområde E

En kortare sträcka längs motstående strand i norr besiktigades. Även här var erosionspåverkan tydlig med bladvass som växte ovan vattenlinjen och inte i vattnet vilket annars är normalt i denna del av skärgården. Bottenmaterialet bestod av sand och finare material. Botten var långgrund och fri från vegetation.

Delområde F

En kortare sträcka längs den norra stranden av Fisksättraholmen besiktigades. Erosionsskadorna var stora på stranden och varken över- eller undervattensvegetation fanns.

Diskussion

Observerad påverkan på miljö- och fiskeribiologiska värden

Trots att de topografiska förhållandena i sundet väster om marinan och i Skutviken bedöms som gynnsamma för fiskrekrytering har båttrafiken antagligen en mycket negativ påverkan på området som rekryteringslokal för gädda, abborre och många andra varmvattengynnade arter. Normalt är stränderna i ett inneslutet skärgårdsområde som detta bevuxna av frodiga vassar medan bottenarna utanför vassarna är mjuka med stora mängder undervattensvegetation. Både strand- och undervattensvegetationen är viktiga som leksubstat och gömsle för uppväxande fiskyngel av abborre, gädda mört med flera fiskarter. Vegetationen bidrar också till ökad rumslig yta och diversitet för uppväxande fisk och till ökad mängd smådjur som nyttjas som födokälla för fisk. I detta fall verkar båttrafiken, som antas vara frekvent, ha medfört ökade vattenrörelser och ökad erosion på stränderna. Erosionen har resulterat i att det knappt finns några strandnära sedimentbottnar och sannolikt att växterna har svårt att rota sig varför det kan ha uppstått en brist på leksubstrat och gömsle för bland annat abborre och gädda. Delvis kan den sparsamma mängden vegetation förklaras av att det ännu är vår och att årets växtlighet inte hunnit komma upp. Men flera arter som normalt påträffas i grunda havsvikar är fleråriga eller brukar stå kvar till efterföljande vår och på så sätt fungera som leksubstrat.

Bladvassen fungerar normalt både som leksubstat och skydd för uppväxande yngel men i Fisksätra förekommer endast mindre partier med vass som växer i vattnet. Längs många strandpartier har svallet från båtar gjort att vassen endast växer ovanför strandlinjen.

Vid besöket observerades inga romsträngar eller lekande fisk. I det övergivna nätet som draggades upp på insidan av Fisksättraholmen påträffades emellertid en abborre som gav ifrån sig mjölke. Med största sannolikhet används området för lek och uppväxt av gädda, abborre, mört och många andra arter, men troligtvis i mycket mindre omfattning än vad fallet vore i ett opåverkat tillstånd.

De stora områden med kalspolade sten-, grus- och sandbottnar kan däremot gynna gösen som nyttjar grus- och sandbottnar som leksubstrat. Men även gösen som är en rovfisk kan ha drabbats negativt om mängden bytesfisk minskat.

Sannolika störningar som inte kan observeras

Utöver den erosionspåverkan som båttrafiken genererar finns det sannolikt ytterligare flera negativa effekter på fiskrekrytering och fiskförekomst som inte observerats under fältbesöket. Sandström mfl (2005) visade att rekryteringen av gäddor i marinor och vikar i anslutning till farleder var signifikant sämre än referensvikarna. Orsaken till detta antas vara flera. Hit hör minskad utbredning av undervegetation av arter som normalt tjänar som leksubstrat, ökat vattenutbyte vilket ger sänkt temperatur under en för ynglen kritisk period på våren, ökade vattenrörelser som kan spola ut nykläckta yngel ur deras barnkammare samt störningar från den aktivitet och det buller som marinorna och båttrafiken för med sig. Andra negativa påverkansfaktorer som kan hota reproduktionen hos fisk är ökade mängder giftiga ämnen (petroleumprodukter, båtbottnfärger mm).

Analys av miljökonsekvenser av uppförande av pir

Den ca hundra meter långa piren som planeras byggas kommer att medföra marginella och temporära negativa konsekvenser under byggskedet, ökad båttrafik på lång sikt men eventuellt även positiva effekter på fiskarter som gynnas av minskad vattenomsättning.

Påverkan under byggskedet

Piren kommer pålas och sträcka sig ut strax öster om grundområdet vid östra udden av Fisksätraholmen. Grundområdet bedöms kunna vara ett lekområde för gös. Den negativa påverkan från bygget av piren bedöms bestå i ökad aktivitet och buller samt viss grumling av vattnet vid pålningen. Sannolikt är omfattningen av grumlingen begränsad och temporär. Beroende på om bottensedimenten är förorenade och på hur mycket av botten som rörs upp vid byggskedet finns en risk för att gifter sprids till vattenmassan och förs ut i biosfären.

Förslag till hänsynsåtgärder i byggskedet

För att minska påverkan på miljön under byggskedet kan skyddande geotextildukar spännas upp runt arbetsområdet. Dessa förankras i botten och sträcks med hjälp av länsar mot ytan och avskärmar på så vis den grumlade vattenmassan från vattnet utanför. Vidare bör arbetet utföras under den period på året som den biologiska aktiviteten är som lägst, dvs under senhösten eller vintern.

Påverkan på lång sikt

På lång sikt kommer piren leda till att fler båtar förtöjs i området och att båttrafiken och andra, för fisk och miljö, störande aktiviteter ökar. Piren kommer sannolikt att medföra positiva effekter på varmvattenkrävande fiskarter som gynnas av vegetationsbeväxta bottnar genom att piren bedöms bilda ett för svallvågor skyddat område. Detta förutsätter dock att inte båtar trafikerar sundet norr om platsen för den planerade piren.

Piren kommer att anläggas i närheten av ett oexploaterat grundområde öster om Fisksätraholmen som kan vara en viktig leklokal för gös. Konsekvenserna av piren och anläggning av båtplatser bedöms vara att potentialen som leklokal försämras något genom störningar från den ökade mänskliga aktiviteten. Men i området finns gott om barspolade sand-, grus- och stenbottnar som gösen sannolikt nyttjar för lek, så ianspråktagandet av denna del bedöms vara måttlig sett till hela Fisksätraviken. Naturvärden i området är relativt låga och sannolikt tillhör detta ett område som får små konsekvenser på miljön jämfört med ett alternativ där många små anläggningar byggs för att komma upp i samma kapacitet.

Referenser

Alfred Sandström, Britas Klemens Eriksson, Peter Karås, Martin Isæus & Henrik Schreiber 2005. Boating and Navigation Activities Influence the Recruitment of Fish in a Baltic Sea Archipelago Area. *Ambio* Vol. 34, No. 2, March 2005.

Skutviken

Förtydligande PM beträffande Ekologigruppens "Översiktsinventering av vegetation och förutsättningar för fisk i Fisksätra, Nacka kommun, 2011, (bilaga).

Avdelning 4

INKOM: 2019-02-18

MÅLNR: P 50-19

AKTBIL: 9

Tillsänd art

Bakgrund

Mark- och miljödomstolen (mål nr M 581-13) har gett Nacka kommun tillstånd att bibehålla, anlägga, respektive utöka flytbryggor till en sammanlagd längd av 330 meter, brygga, kaj och ramp på fastigheten Skogsö 2:45, Nacka kommun. Området ligger inom Skogsö naturreservat. En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, har upprättats av WSP (2013-10-09) som beskriver de miljöeffekter som den planerade verksamheten bedöms medföra.

Detta PM har till syfte att förtydliga vilka tolkningar som kan göras utifrån Ekologigruppens underlagsrapporter och gällande reservatsföreskrifter och skötselplan, och vilka fakta vad gäller Skutvikens värden som framgått mindre tydligt i framtagna MKB-dokument och bilagor.

Miljöpåverkan och värden för fisk

I miljökonsekvensbeskrivningen beträffande Skutviken står det att "att viken har förlorat i betydelse som rekryteringsområde för varmvattenkrävande fiskarter, men att botten kan passa för göslek." (MKB:n p.5.2, sid 13) Man kan tolka det som att man med detta specifikt menar Skutviken, men det är felaktigt.


Bedömningen bygger på observationer från en fältundersökning som utfördes år 2011 (Ekologigruppen 2011), och som ingår i en underlagsrapport som inte funnits med i MKB-materialet. Syftet med fältinventeringen var främst att undersöka vattenområdet kring Fisksätraholmen, men under inventeringen undersöktes även Skutviken (delområde C i rapporten). De sammanfattande beskrivningarna syftar till området kring Fisksätraholmen och miljöpåverkan av att uppförande av pir i detta område, och avser inte Skutviken.

I miljökonsekvensbeskrivningen har underlagsrapportens texter används även för Skutviken, vilket således blir missvisande. I underlagsrapporten (Ekologigruppen 2011) beskrivs Skutviken som något bättre än områdena kring Fisksätraholmen. Delar av Skutviken bedöms till och med ha goda förutsättningar för lekande fisk då det fanns tillgång till leksubstrat och sikten var god. Därmed kan Skutviken sägas vara viktig för fiskrekrytering på en lokal skala eftersom Lännerstasundet generellt har låga värden för fisk på grund av mänsklig aktivitet.

Intrång i naturreservat

I domslutet (mål nr M 581-13) står det även att naturreservatsnämnden i Nacka kommun har beslutat att det inte behövs någon dispens från reservatsföreskrifterna för den planerade verksamheten, samt att beslutet har vunnit laga kraft.

I skötselplanen för Skogsöreservatet (Nacka kommun 2002) står det på sida 19 under rubriken Vattenvård att "Inga åtgärder får vidtas som skadar naturligt förekommande växt- och djurliv." Risker att så sker med planerade verksamheter kan inte helt uteslutas. I och med att områden kommer att muddras i Skutviken kommer den naturliga botten delvis att försvinna och livsmiljön för växter och djur kommer att krympa, vilket innebär en risk för negativa konsekvenser på en lokal skala. Vidare kommer muddring troligen innebära en viss grumling även om Nacka kommun är villkorade att begränsa



grumlingen i möjligaste mån. Även detta riskerar att medföra negativa konsekvenser på naturligt förekommande växter och djur. En utökning av bryggor i reservatet medför därför rimligen att man bör pröva om föreslagna åtgärder är förenliga med skötselplanens intentioner.

/Johan Møllegård, Ulrika Hamrén

Referenser:

Ekologigruppen 2011. Schreiber. Resultat från översitsinventering av vegetation och förutsättningar för fisk i Fisksåtra, Nacka kommun.

Nacka kommun 2002. Skogsö Naturreservat i Nacka kommun.

http://www.nacka.se/web/fritid_natur/naturochparker/naturreservat/Documents/skogso.pdf

WSP 2013 Thoren och Rådah.I Miljökonsekvensbeskrivning småbåtsvarv Skutviken,- Tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap MB.

TRAFIKUTREDNING SKUTVIKEN



TRAFIKUTREDNING FÖR IGELBODAVÄGEN, FREYVÄGEN OCH SKOGSVÄGEN NER MOT SKUTVIKEN AVSEENDE FÖRÄNDRINGAR I STÄKETS VARV VID SKUTVIKEN.



STOCKHOLM

2012-11-29

1 (19)

Sweco

Sweco Infrastructure AB

Gjörwellsgatan 22

Org.nr 556507-0868

Box 34044

Styrelsens säte: Stockholm

SE-100 26 Stockholm, Sverige

Telefon +46 (0)8 6956000

Fax +46 (0)8 6956010

E p:\2145\2125497\000\10_arbetsmaterial\rapport.docx

Denna trafikutredning är gjort av Sweco Infrastructure under hösten 2012 på uppdrag av Nacka kommun. Rapporten ska bland annat utgöra underlag i den tillståndsansökan för vattenverksamhet som behandlas för eventuell utökning av verksamheten i Stäkets varv i Skutviken.

Stockholm, 2012

Uppdragsledare Nacka kommun: David Högberg

Uppdragsledare Sweco: Sverker Hanson

Bitr. uppdagsledare Sweco: Emma Lindqvist

Handläggare: Johanna Thorén

2 (19)

TRAFIKUTREDNING SKUTVIKEN

2012-11-29

1	Bakgrund	4
2	Avgränsning	4
3	Nulägesbeskrivning	6
4	Framtida verksamhet Stäkets varv	13
5	Planerade åtgärder	13
6	Konsekvensbeskrivning	14
7	Slutlig bedömning	18
	Referenser	19

1 Bakgrund

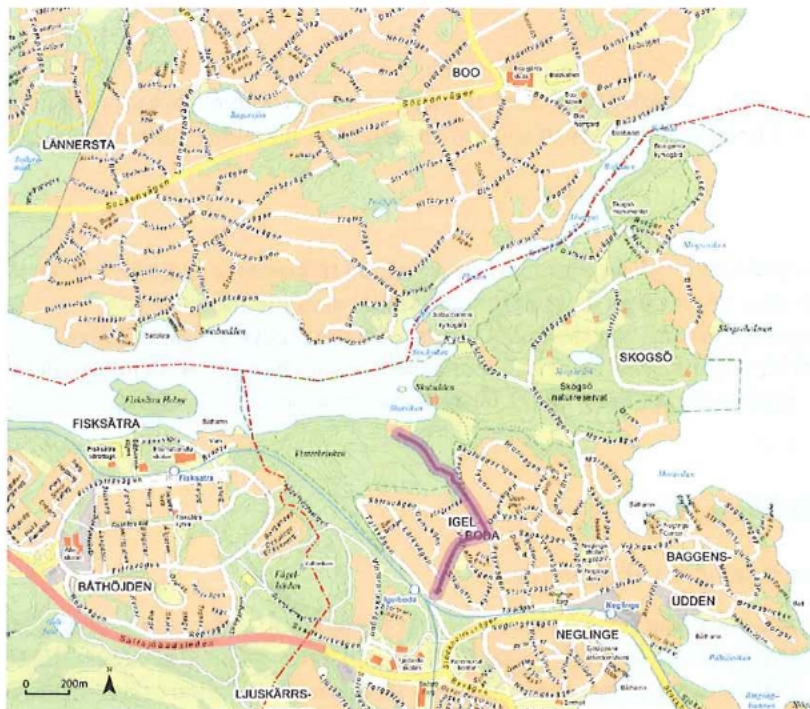
Nacka kommun tillsammans med Stockholms båtsnickeri AB utreder möjligheten att utöka befintlig småbåtshamn vid Stäkets varv samt etablera ett båtsnickeri inom hamnområdet. Stäkets varv vid Skutviken är ett gammalt varv som under de senaste åren endast har använts i mindre skala och med ett mindre antal båtplatser.

Då den framtida verksamheten är tillståndspliktig vattenverksamhet enligt miljöbalken har ett samrådsunderlag varit ute på samråd. Under samrådet inkom synpunkter och frågeställningar kring den trafikbelastning samt ökat behov av parkeringsmöjlighet som utbyggnaden medför.

Syftet med denna trafikutredning är att visa om/vad den utökade verksamheten ger för trafikpåverkan på de boende i området. Utredningen ska även ligga med som bilaga till tillståndsansökan för vattenverksamheten.

2 Avgränsning

Utredningen omfattar Igelbodavägen, del av Freyvägen och skogsvägen till Skutviken enligt karta nedan.



Figur 1 Orienteringskarta från Nacka kommun med omfattningen för den här rapporten markerat.

Konsekvenserna av förändrad verksamhet vid småbåtshamnen i Skutviken beskrivs enligt tre scenarion:

Nuläge - Nuvarande verksamhet kvarstår

Scenario 1 - Nytt träbåtssnickeri med 10 anställda och en småbåtshamn med maximalt 120 båtar vid bryggor som hyrs ut till allmänheten och möjlighet till maximalt 75 båtar på land

Scenario 2 - Nytt träbåtssnickeri med 10 anställda och en småbåtshamn med maximalt 200 båtar vid bryggor som hyrs ut till allmänheten och möjlighet till maximalt 100 båtar på land

Utredningen fokuserar på de störningar av eventuell tillkommande trafik som bedöms rimliga och relevanta utifrån de samrådssynpunkter som inkommit samt tillståndsansökan för vattenverksamhet. Framkomlighet, parkeringsmöjlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet samt buller är aspekter som har fått extra fokus i denna utredning. Även åtgärdsförslag för att förbättra dessa aspekter behandlas.

3 Nulägesbeskrivning

3.1 Befintlig verksamhet vid Skutviken

Varvsverksamhet i anslutning till Skutviken har förekommit sedan 1800-talet.¹ Idag bedrivs småbåtshamnen som ett företag med ca 45 båtar i vattnet och ca 20 på land. Driften av Stäkets varv bedrivs av Stockholms båtsnickeri AB. Tillfart sker via Freyvägen in på en skogsväg ner till småbåtshamnen. Parkering sker vid öppen anvisad plats längs skogsvägen eller inom hamnområdet. Under vinterhalvåret samt sommarkvällar kan vägen stängas av genom en låst bom som endast behöriga har möjlighet att låsa upp. Trafiken till hamnen är koncentrerad till framförallt juni-september och då främst helger med högsäsong under juni och augusti. Enligt uppgift² är som mest 25 % av båtarna ute samtidigt, vilket skulle innebära att ca 11 båtägare besöker hamnen samtidigt.

Idag förekommer sällan tung trafik, som mest 2 transporter/vecka. Detta sker dock inte alla veckor. Tunga transporter kan även uppstå i början och slutet av säsongen då vissa båtar ska till eller från hamnen, om dessa fraktas på släp.

Stäkets varv och kringliggande område ingår i Skogsö naturreservat, som inrättades 1997.

¹ Nacka kommun, Rapport 2008:07, Stäkets varv – Stäkets motorbåtsvarv, 2008

² Personal från Stockholms båtsnickeri AB, 2012

3.2 Trafikvägnätet

3.2.1 Trafikstandard

Tabell 1 Trafikstandard. Vid bedömningsgrundade aspekter har bedömningen gjorts utifrån skalan Dålig, Bra och God.

Väg	Hastighet (km/tim)	Årsmedel-dygnstrafik (ÅDT) fordon/dygn	Bredd	Trottoar	Belysning	Sikt	Beläggning och dess standard
Igelbodavägen	30	Ca 1000	5 m	Ja, södra sidan.	Ja	God.	Asfalt. Bra.
Freyvägen	30	Ca 130	4 m	Ja, östra sidan.	Ja	Delvis skymd.	Asfalt. Bra
skogsvägen	Ej fastslagen	Ca 5-30		Nej.	Nej	Skymd.	Asfalt och grus. Dålig.

Igelbodavägen går i södra delen förbi Isis förskola. Den angör även i sin förlängning till Stockholmsvägen som en av två korsningar för hela området Igelboda. Igelbodavägen leder även fram till Saltsjöbanans station Igelboda. Detta gör att Igelbodavägen utgör något av en tillfartsväg till området och trafikmängden är relativt hög, ca 1000 fordon/dygn.

Vägen har en rak sträckning som sluttar söderut. Med detta som bakgrund samt beaktandet att ett angränsande grönområde har antagit bidra till att fotgängare korsar vägen spontant anlades år 2010 schikaner som hastighetsdämpande åtgärd. Högsta tillåtna axeltryck på vägen är 8 ton, har direktutfarter och kantas av en bred trottoar på östra sidan och det finns gatubelysning.



Figur 2 Igelbodavägen där schikaner har byggts för att begränsa hastigheten på sträckan.

Freyvägen utgör på den i utredningen ingående delen en lugnare villagata som trafikeras av de närboende. Vid uppskattning att ca 20 hushåll använder vägen och att området är en mindre tätort i kommunen blir trafikallstringen enligt Trafikverkets trafikallstringsverktyg 130 fordon/dygn. Vägen är smalare än Igelbodavägen och saknar trottoar men har gatubelysning. Vägen stiger något i norra delen. Med en årlig uppräknings på kommunens rekommenderade 2 % skulle det om fem år finnas ca 15 bilar fler per dygn.



Figur 3 Freyvägen är smalare än Igelbodavägen och saknar trottoar.

Skogsvägen ner till Skutviken är en ca 400 m lång mindre väg som förbinder den befintliga småbåtshamnen med Freyvägen. Vägen är i dåligt skick med underliggande asfaltsbeläggning som delvis går i dagen och har löst grus ovanpå. Vägen slingrar sig fram genom skogsmarken och följer den sluttande terrängen ner mot vattnet. I norra delen närmast vattnet har den branta partier. Vägen har inga mötesplatser för fordon, saknar belysning. Vägen är genom en bom avstängd för allmän trafik. Trafikmängden är mycket låg med som mest 11 båtägare där per dag samt någon ytterligare besökare och transport. Uppskattningsvis trafikeras vägen som mest då med 30 fordon/dag. Detta inträffar dock endast någon gång per år. Vanligtvis ligger trafikmängden på något tiotal under sommarhalvåret och än färre under vinterhalvåret.



Figur 4 Vägen ner mot Skutviken med sliten asfalt under grustäcke och bitvis brant lutning och tvära kurvor.

3.2.2 Tung trafik

Tung trafik bedöms generellt i Nacka kommun uppgå till mellan 6 – 10 %. Igelboda har dock en begränsning på 8 ton axeltryck samt inga större målpunkter för tung trafik så andelen bedöms därför hamna i det nedre spannet.

3.2.3 Buller

Dagens trafik i bostadsområdet ger bullernivåer under Riksdagens riktvärde på 55 dBA ekvivalentnivå vid husens fasader. Villorna i frontlinje mot vägarna i området ligger mellan 10-20 meter från vägen se *Tabell 2* vilka decibelnivåer som alstras på dessa avstånd.

Tabell 2 Ekvivalentnivå med dagens trafik, vid 10 och 20 meters avstånd från väg.

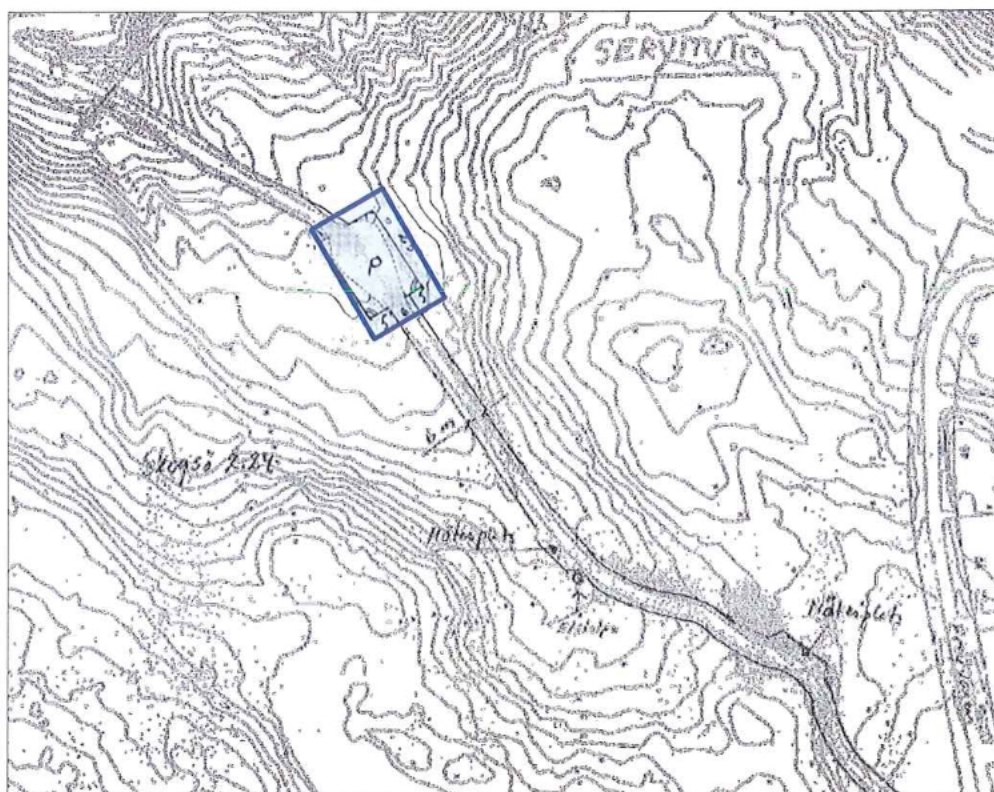
Ekvivalentnivå (dBA)	Antal bilar per ÅDT ³	
	Freyvägens övre del	Igelbodavägen
Bostadens avstånd från väg	130 (6 fordon/timme)	1000 (42 fordon/timme)
10 m	43 dBA	51 dBA
20 m	39 dBA	47 dBA

Maximala ljudnivåer dimensioneras av det mest högljudda fordonet som passerar. De maximala ljudnivåerna påverkas inte av hur många gånger den händelsen inträffar utan är endast ett mått på vad högsta nivån är. Skulle inträffandet ske många gånger syns detta i stället på ekvivalentnivån som är ett logaritmiskt medelvärde vilket tar hänsyn till all trafik som passerar.

3.2.4 Parkering

I anslutning till grusvägen, ca 300 meter ovanför varvet, finns en större grusplan där bilar, vagnar, andra fordon eller utrustning kan parkeras eller ställas upp. Enligt dokumentet för avstyckning av Skogsö 2:45 har dock servitut bildats för bland annat parkeringsplats för Skogsö 2:45 (hamnområdet) enligt karta. Parkeringen får omfatta två rader med parkering på vardera 5 x 25 m.

³ ÅDT står för årsdygnstrafik. Dvs. ett medeldygn över året.



Figur 5 Parkeringsyta enligt servitut.

Inom hamnområdet finns främst sommartid möjlighet att parkera på ytan som vintertid används som uppställningsplats för båtar. Denna yta brukar vara tillräcklig för hamnens gäster⁴.

⁴ Personal från Stockholms båtsnickeri AB, 2012

4 Framtida verksamhet Stäkets varv

Ambitionen är att utöka hamnverksamheten till 120 båtplatser i vattnet och 75 på land. Ytterligare ett scenario med maximal utveckling skulle vara 200 båtplatser i vattnet och 100 på land. I anslutning till småbåtshamnen ska även varvsverksamhet med småbåtstillverkning och reparation finnas. Hangarer för trä- och plastbåtar ska finnas på land, möjligen två stycken på 400kvm/st.

Vid en högtintensiv dag där 25 % av alla båtar är ute skulle således mellan 30 och 50 båtägare vara i hamnområdet samtidigt, beroende på om det är scenario 1 eller 2 som avses. Om alla åker bil genererar det ca 30-50 parkeringsplatser. Varvet kommer även att som mest ha 10 anställda. Tung trafik kommer att förekomma i något högre omfattning än idag, främst pga. varvsverksamheten. Den bedöms generera ungefär en transport/vecka. Till detta kommer fordon för frakt av båtar.

5 Planerade åtgärder

Planerade åtgärder för trafiken i området omfattar enbart skogsvägen ner till Skutviken samt hamnområdet.

Skogsvägen skulle behöva kurvrätas på vissa ställen, eventuellt planas ut samt vid hamnen få ny sträckning som bättre följer topografin och dess lutningar. Ny beläggning skulle underlätta transporterens framkomlighet och säkerhet, främst i de brantaste partierna.

Vägen skulle i de brantaste partierna behöva asfalteras om för att ge goda förutsättningar för de tyngre fordonen. Resterande väg skulle kunna vara grusad. Vägen kan tänkas dras om för att bättre följa landskapet och samtidigt möjliggöra en planare profil.⁵

Bommen kvarstår vid entrén av säkerhetsskäl.

Belysning skulle kunna tillkomma för att höja säkerheten och tryggheten samt förbättra för friluftslivet.

Totalt sett skulle en högexploaterad hamnverksamhet kunna ha ett behov av maximalt 60 parkeringsplatser. Parkeringsplatser är tänkta att iordningsställas både vid den öppna ytan längs skogsvägen, samt i själva hamnområdet. Vid den öppna ytan längs med väger skulle det rymmas ca 20 p-platser. I hamnområdet kan uppställningsplatsen användas sommartid till besöksparkering och skulle rymma ca 25 platser. Även en av hangarerna på 400kvm kan användas som parkering och skulle kunna rymma ca 16 platser. Detta

⁵ Enligt personal från Stockholms båtsnickeri AB, 2012

tillgodoser parkeringsbehovet i området även för scenario 2⁶. Vintertid kan parkering inom hamnområdet ske på anvisade platser och även detta bedöms tillgodose behovet då besökarantalet är mycket lågt. Hamnen drivs som en kommersiell småbåtshamn vilket innebär att kunderna betalar för att personal tar hand om båten. Socialt umgänge eller volontärt arbete förväntas inte förekomma i någon större utsträckning i hamnområdet, vilket gör att trafiken är lägre än i en båtklubb.

6 Konsekvensbeskrivning

Nuvarande verksamhet kvarstår

Inga större förändringar behövs göras, men på sikt kommer skogsvägen att kräva förstärkningsåtgärder i form av ny beläggning. Vid god snöröjning bedöms lutningarna kunna fungera.

Scenario 1 - Nytt träbåtssnickeri med 10 anställda och en småbåtshamn med maximalt 120 båtar vid bryggor som hyrs ut till allmänheten och möjlighet till maximalt 75 båtar på land

Antalet parkeringsplatser bedöms kunna inrymmas både under hög- och lågsäsong under förutsättning att parkering under högsäsong kan ske på ytan som vintertid används för båtförvaring. Dock måste personal parkering permanentas då varvsverksamheten pågår året runt.

Skogsvägen behöver åtgärdas i de brantaste partierna med ny beläggning och diken för vattenavrinning kan komma att behövas. I och med ett åtgärdande av skogsvägen görs den mer framkomlig för gående besökare till naturreservatet.

Ökningen av trafik minskar säkerheten för gående besökare under delar av sommarmånaderna. Dock är både trafikallsträngen och mängden fotgängare längs med vägen låg. Övriga månader ökar säkerheten för gående besökare om vägen åtgärdas, framförallt om belysning byggs och god snöröjning säkerställs.

Bullersituationen i bostadsområdet bedöms inte påverkas av den tillkommande trafiken då denna är så pass liten relativt dagens trafik (ekivalentnivå) samt att tunga fordon redan trafikerar sträckan (maximalnivå), se avsnitt 0 Bullersituationen i bostadsområdet

⁶ Enligt Parkeringsanläggningar, planering, utformning och drift, 1991.

bedöms inte påverkas av den tillkommande trafiken då denna är så pass liten relativt dagens trafik (ekvivalentnivå) samt att tunga fordon redan trafikerar sträckan (maximalnivå), se avsnitt 6.1 Buller för mer detaljer kring ekvivalent- och maximalnivåer.

Buller för mer detaljer kring ekvivalent- och maximalnivåer.

Scenario 2 - Nytt träbåtssnickeri med 10 anställda och en småbåtshamn med maximalt 200 båtar vid bryggor som hyrs ut till allmänheten och möjlighet till maximalt 100 båtar på land

Ytterligare parkeringsyta behöver tillgodoses utanför hamnområdet. Antingen kan detta ske i anslutning till skogsvägen strax ovanför hamnområdet, eller uppe vid den idag öppna platsen ca 150 m från hamnen som har servitut som delger rätt att använda området enligt *Figur 5 Parkeringsyta enligt servitut*. Parkering vid bommen för besökare som inte har koden till att öppna bommen behöver ses över. Beläggningen på vägen och diken för vattenavrinning behöver åtgärdas, liksom geometrin där kurvuträtning och lutning kan behöva åtgärdas. Belysning längs vägen skulle öka tryggheten.

Ökningen av trafik minskar säkerheten för gående besökare under delar av sommarmånaderna. Övriga månader ökar säkerheten för gående besökare om vägen åtgärdas, framförallt om belysning byggs och god snöröjning säkerställs.

Bullersituationen i bostadsområdet bedöms inte påverkas av den tillkommande trafiken då denna är så pass liten relativt dagens trafik (ekvivalentnivå) samt att tunga fordon redan trafikerar sträckan (maximalnivå), se avsnitt 6.1 Buller för mer detaljer kring ekvivalent- och maximalnivåer.

6.1 Buller

Definitionen för buller är oönskat ljud, men även önskade ljud kan bli oönskade och besvärande med till exempel en för hög ljudnivå. Huruvida ett ljud är oönskat och därmed störande är en individuell bedömning. Dock har Riksdagen antagit rekommendationer för fasadnivåer vid nybyggnation av bostadsbebyggelse (prop. 1996/97:53) där det rekommenderas bland annat följande:

- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)

Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse, eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Den alstrande ljudkällan är i detta fall den biltrafik som finns på vägarna. Ljudnivån ökar logaritmiskt med trafikmängden och är beskaffat så att för varje fördubbling av trafikmängden ökar ljudnivån med 3 dBA. Endast under väldigt goda lyssningförhållanden så kan en normalhörande människa höra skillnad på 1 dB och man brukar säga att en ökning av ljudnivån med 8-10 dB uppfattas som en fördubbling av ljudstyrkan.

Den maximala ljudnivån anger ljudnivån vid en enskild händelse och definieras av det mest bullrande fordonet, oftast i form av tung trafik. Vid diskussion kring den maximala ljudnivån spelar därför inte antalet fordon någon roll, och därmed inte heller den tillkommande trafiken. På befintlig väg går det redan idag tunga fordon. Den maximala ljudnivån kommer därför inte att förändras i de olika scenariona.

Med ekvivalent ljudnivå avses en form av medelljudnivå under en given tidsperiod, för trafikbuller är det i de flesta fall över ett årsmedeldygn. Eftersom trafiken till varvet varierar mycket över året har i detta fall även en maxdygnsnivå beräknats som representerar den genomsnittliga nivån under ett högtrafikerat dygn.

Den Ekvivalenta ljudnivån för ett genomsnittligt dygn ligger i dagsläget på 43 dBA på 10 m avstånd från vägen. De beräknade tillkommande 25 fordon/dygn för scenario 1 och 30 fordon/dygn för scenario 2 är inte tillräcklig för att öka inte den ekvivalenta ljudnivån nämnvärt. Vid trafikstringen under maxdygnet, med en nära fördubbling av trafikmängden, ökar ljudnivån till 45 dBA 10 m från vägen. Samtliga scenarion beräknas således alstra ljudnivåer under riktvärdena.

Vid beräkningarna enligt tabellerna nedan har det i scenario 1 bedömts att trafikmängden ökar med ca 25 fordon/dag och för scenario 2 med ca 30 fordon/dag eftersom det är som mest 25 % som är ute med sina båtar samtidigt och det samtidigt bedöms vara personal i varvet. Då ljudnivån ökar med 3 dBA för varje fördubbling av trafikmängden innebär det att trafikmängden således behöva fördubblas minst 4 gånger för Freyvägen och drygt fördubblas för Igelbodavägen för att överstiga de ovan nämnda riktvärdena.

Tabell 3 Ekvivalentnivå för Freyvägen med nuläge och Scenario 1 och 2 samt för det teoretiska maxdygnet.

Ekvivalentnivå (dBA) Freyvägen				
	Antal fordon/dygn			
	Nuläge	Scenario 1	Scenario 2	Maxdygn scenario 2
Bostad – avstånd från väg	130 f/d	155 f/d	160 f/d	250 f/d
10 m	43 dBA	43 dBA	43 dBA	45 dBA
20 m	39 dBA	39 dBA	39 dBA	41 dBA

Tabell 4 Ekvivalentnivå för Igelbodavägen med nuläge och Scenario 1 och 2 samt för det teoretiska maxdygnet.

Ekvivalentnivå (dBA) Igelbodavägen				
	Antal fordon/dygn			
	Nuläge	Scenario 1	Scenario 2	Maxdygn scenario 1
Bostad – avstånd från väg	1000 f/d	1025 f/d	1030 f/d	1120 f/d
10 m	51 dBA	51 dBA	51 dBA	51 dBA
20 m	47 dBA	47 dBA	47 dBA	47 dBA

7 Slutlig bedömning

Den befintliga trafikmängden är idag låg eller mycket låg. Detta innebär att befintligt trafiksystem bedöms klara den belastning som finns mycket väl. Däremot bedöms befintliga åtgärder, så som begränsning på axeltryck, chikaner och låst bom vara nödvändiga för att inte skapa för stor påfrestning på trafiknätet. Säkerheten bedöms vara god på Igelbodavägen, dock saknas trottoar på övrigt vägnät. Där är däremot trafikmängden betydligt mindre än på Igelbodavägen.

Vid utökad verksamhet enligt scenario 1 bedöms befintligt trafiksystem klara den tillkommande trafikallstringen. Dock bör skogsvägens beläggning förstärkas och sträckningen av tillfarten till hamnområdet ses över, liksom diken.

Vid scenario 2 krävs ytterligare parkeringsplatser iordningsställas både vid bommen och vid hamnområdet. Skogsvägens geometri behöver förbättras liksom beläggning och diken. Även belysning är önskvärt.

Bullersituationen bedöms inte förändras av den tillkommande trafiken.

Referenser

Inregia, *Trafikalstringstal och trafikprognoser vid bebyggelseplanering*, 2005.

Nacka kommun, Servitut Skogsö 2:24, 2009-06-26

Nacka kommun, Rapport 2008:07, Stäkets varv – Stäkets motorbåtsvarv, 2008

TFK - Institutet för transportforskning, *Parkeringsanläggningar, Planering, utformning och drift*, 1991.

Trafikverkets modell för trafikalstring 2012,
<https://applikation.trafikverket.se/trafikalstring/>

Personal från Stockholms båtsnickeri AB, intervju 2012-10-24

